

Barents, epítome ártico

Traducción: Monica Di Donato

Hoy en día el Ártico es uno de los mayores centros de interés geoestratégico. Es, más que nunca, una tierra de conquista donde muchos países (en particular China, Rusia y Noruega) están intentando expandir sus intereses y ambiciones económicas y políticas. Esta región tiene cada vez un aspecto menos blanco y más azul, debido a los efectos del cambio climático, que han provocado, de manera acelerada, la fusión de los glaciares, sacando a la luz recursos muy valiosos. A lo largo del artículo, el autor relata los movimientos que ocurren en ese tablero mundial del Gran Juego del siglo XXI, donde lo que ocurre en el mar de Barents da buena muestra de la historia de la conquista de la última frontera.

Cuando al alcalde Rune Røysund se le dijo en Pekín que su pequeña ciudad noruega, Kirkenes, era “el punto occidental más cercano a China”, no estaba muy sorprendido. Quien vive en Kirkenes, un pequeño pueblo de 1.500 habitantes con vistas al mar de Barents, nada en la geografía como un pez en el agua, y sabe que se encuentra más al norte de Islandia, a 400 km sobre el Círculo Polar Ártico y mucho más al este que Estambul (Turquía) o Estonia, más cerca de San Petersburgo que de Oslo. En unos veinte minutos, se deja atrás la OTAN y Occidente, y se cruza la frontera, llegando a Múrmansk, en la península de Kola, una de las áreas más contaminadas del hemisferio norte debido a las minas de níquel (fundamentales, paradójicamente, para la producción de baterías para los coches eléctricos, y para la así denominada “economía verde”), y también la más militarizada del mundo, ya que alberga el 60% del arsenal nuclear de la Rusia de Vladimir Putin. Pocos lugares en el planeta son tan estratégicos. Sin embargo, esta región, el Finnmark oriental, seguía siendo marginal en Noruega, conocida principalmente por los aficionados de la Guerra Fría. Pero ahora los acontecimientos, sobre todo climáticos,

Marzio G. Mian es periodista y uno de los fundadores de la plataforma The Arctic Time Project. Es autor del libro *Ártico. La batalla por el Gran Norte*, Ariel, 2019

¹ Véase: https://essay.ispionline.it/?page_id=401, ensayo electrónico para ISPI (Istituto per gli studi di politica internazionale-Italia).

están llevando a Kirkenes y a Finnmark al centro del escenario geopolítico. De hecho, el Gran Norte de Noruega, históricamente la zona más olvidada y deprimida del país, donde los jóvenes se fueron por la falta de perspectivas de futuro, es ahora una prioridad nacional. Tanto es así que el Gobierno noruego ha preparado un *Libro Blanco para el Gran Norte*, donde es evidente el objetivo, tanto político como estratégico y económico, de gobernar la fuerte transformación que está llevando a la región al centro de la atención mundial, tal y como viene sucediendo repentinamente en todo el Ártico, que se ha convertido, debido a las consecuencias del calentamiento global y el deshielo progresivo de los glaciares, en una especie de nuevo “Nuevo Mundo”, la última entre las últimas fronteras.

El Ártico era casi como viajar a la Luna, un planeta más allá de la gran historia de la humanidad, pero ahora se está transformando en el protagonista, hasta convertirse en el “Gran Juego” del siglo XXI

El Ártico era casi como viajar a la Luna, un planeta más allá de la gran historia de la humanidad, pero ahora se está transformando en el protagonista, hasta convertirse en el “Gran Juego” del siglo XXI. Un lugar frágil, símbolo de los efectos de nuestra arrogancia, y al mismo tiempo también una repentina oportunidad de desarrollo para las potencias árticas y para la globalización. Y en Kirkenes, epítome del Nuevo Ártico, el futuro ya ha echado raíces vigorosas, del mismo modo que en el cuadrante del mar de Barents, donde se produce la síntesis de factores ambientales, económicos y estratégicos que han desencadenado la carrera por el Ártico. En el último congreso *Arctic Frontiers*, celebrado en la ciudad Tromsø, también conocida como la “Davos noruega”, donde se encontraron los protagonistas de la transformación que tiene lugar en el Gran Norte, el alcalde Rune, que estaba entre los oradores más confiados en el futuro, pero también entre los más alarmados, llegó a decir que: “Los peligros en el mar de Barents son más serios hoy que en la Guerra Fría, cuando este mar era sólo el área de contención. Ahora es objeto de disputa”.

El último caso que tensó las relaciones entre Moscú y Oslo fue el de Frode Berg, un hombre de 62 años, antiguo inspector de fronteras noruego arrestado a finales de 2017 por espionaje muy cerca del Kremlin, y encerrado en la prisión de máxima seguridad de Lefortovo. En Kirkenes hay una broma que dice que muchos de los observadores de aves en circulación “no saben distinguir un gorrion de un cuervo”. Incluso los medios de comunicación se ven afectados. En ese sentido, fue emblemático el caso de Thomas Nielsen, director del periódico digital *The Independent Barents Observer*, publicado en inglés y ruso (muy leído también más allá de la frontera). Thomas siguió, con la ayuda de satélites, lanzamiento tras lanzamiento, bunker tras bunker, la transformación de la península de Kola en un polvorín ártico. A través de sus fuentes, ha documentado la instalación de 1.388 ojivas nuclea-

res rusas dispuestas alrededor de 60 km de la frontera con la OTAN. Así, sin motivo aparente, Nielsen vio cancelada su visado de entrada en Rusia el año pasado y, además, la página web del periódico dejó de ser accesible más allá de la frontera.

La ruta del Dragón Blanco

La tensión con la OTAN crece. Esto conlleva a que esta refuerce, como veremos, su presencia en el mar de Barents. La militarización del Ártico ruso occidental es, sobre todo, un escudo de defensa para proteger los inmensos recursos de gas y petróleo cada vez más accesibles debido al progresivo calentamiento del Océano Polar Ártico. El vaso del cambio climático, más allá del círculo polar ártico, se percibe como medio lleno. De Escandinavia a Siberia, Alaska, Groenlandia, Canadá, o Islandia, con más o menos cinismo, el objetivo es convertir el Nuevo Ártico en botín, cada vez menos blanco y cada vez más azul, ya sea con pescado, petróleo, gas, megainfraestructuras, turismo, etc. Un estudio realizado entre las universidades de Stanford y Berkeley estima que, si bien el PIB per cápita mundial para finales de siglo disminuirá en un promedio del 23%, el de las naciones del Ártico, especialmente el de Rusia, Finlandia y Canadá, aumentará en un 400%.² En general, se trata de la región con el mayor crecimiento del mundo, más del 11% anual. Una especie de cofre del tesoro con una riqueza, que según los cálculos del Guggenheim Investments de San Francisco, se estima en 18 trillones de dólares, equivalente a toda la economía de EEUU (estimaciones rusas hablan incluso del doble del valor).

“En realidad, nuestro mayor recurso”, dice Vidar Andreassen, jefe de logística de Henriksen Shipping en Kirkenes, “es la geografía. Y luego, en perspectiva, China. Con las sanciones occidentales, los chinos han tomado el control, substituyendo a los estadounidenses, canadienses, italianos y noruegos, especialmente en el sector del petróleo y el gas. No esperaban otra cosa”. En las oficinas de Hensiksen Shipping hay un bullicio de técnicos orientales. En tres años, Pekín ha construido una flota para la exploración sísmica y geofísica en los depósitos marinos de Kara, a 5.000 km del país, reemplazando a gigantes occidentales como WesternGeco. Y tienen base logística en Kirkenes. Cada verano, en los últimos cinco años, los barcos de carga chinos han viajado a lo largo de la ruta del mar del Norte, la ruta marítima que recorre 8.000 km de la costa del Ártico ruso, que fue el mítico “paso del Noreste”, y a la que Pekín llama la Ruta de la Seda Polar. En los astilleros de Shanghái se está construyendo el segundo rompehielos nuclear, llamado Dragon de la Nieve 2. El embajador finlandés para el Ártico, Alekski Harkonen, comenta que China en el Gran Norte “reafirma y amplía sus ambiciones y su influencia a nivel global”.

² M. Burke, S.M. Hsiang y E. Miguel, «Global non-linear effect of temperature on economic production», *Nature*, núm. 527, 2015, pp. 235–239.

La colaboración de China con Rusia, por ahora, satisface las agendas estratégicas de ambas potencias, pero también se desarrolla en el momento de mayor oposición entre China y EEUU en el frente comercial, el de las reivindicaciones territoriales y entre los servicios de inteligencia. En abril, el Pentágono, en su informe anual al Congreso de los EEUU sobre el estado militar de China, incluyó por primera vez una sección específica sobre el Ártico, y advirtió sobre la presencia importante del Reino del Medio (China) en la región, haciendo referencia también a los riesgos de un futuro despliegue de submarinos nucleares. En ese sentido, aparece significativo el tono utilizado en mayo por el secretario de Estado de EEUU, Mike Pompeo, en la cumbre entre los ministros de asuntos exteriores de los países del Ártico en Rovaniemi (Finlandia), que calificó como “comportamiento agresivo” al de China. Se refería, probablemente, a los enormes capitales que Pekín invierte en cada país que tiene fronteras en la región ártica. No solo en Rusia, sino también en Canadá, Islandia y más sorprendentemente en Groenlandia (todavía territorio danés, a pesar de la amplia autonomía obtenida en los últimos años) con la adquisición de concesiones mineras, incluida la de la mina de uranio más grande del mundo en Narsaq, al sur de isla, así como en el apresuramiento en construir tres aeropuertos, en vista del auge turístico que tendrá lugar en la tierra de los Inuit. Un enfoque neocolonial, a juicio de los observadores, similar al adoptado por los mismos chinos en África, con el desarrollo de infraestructuras a cambio del acceso a los recursos.

La militarización del Ártico ruso occidental es, sobre todo, un escudo de defensa para proteger los inmensos recursos de gas y petróleo cada vez más accesibles debido al progresivo calentamiento del Océano Polar Ártico

Esta es la razón por la cual, por ejemplo, las actividades del gobierno de la pequeña Nuuk –la capital de Groenlandia, que las cancillerías, hasta hace unos años, ni siquiera consideraban, de la misma manera que el Ártico era considerado tema para diplomáticos de tercera fila– adquiere de repente un valor emblemático, por el papel adquirido por la región en los equilibrios y seguridad a nivel mundial. Copenhague no puede permitirse perder a Kaallit Nunaat, la tierra del hombre del norte, como llaman los Inuit a la isla donde viven desde hace 5.000 años. “Se ha convertido en la mayor oportunidad de su historia”, dice Ulrik Pram Gad, un joven politólogo de la Universidad de Aalborg, en la Jutlandia danesa. Groenlandia se está convirtiendo en la sede central de Pekín en el Gran Norte. China planea invertir alrededor de 15.000 millones de euros en cinco años en la isla, abriendo minas de uranio, zinc y hierro. En 2017, estuvo a punto de adquirir una base militar danesa en desuso, si no hubiese sido por la intervención directa, a través de un comunicado amenazante, de Washington, que gestiona en Thule la base militar más grande del hemisferio norte. Los ministros Inuit son recibidos regularmente al más alto nivel por el Gobierno chino, y Groenlandia ya ha

abierto una oficina de representación en Pekín, sin tener en cuenta la irritación de Washington y la indignación de Dinamarca. Todos sabemos cómo Occidente tiene cuidado de no interferir en el Tíbet, incluso evitando las reuniones oficiales con el Dalai Lama, pero China opera en Groenlandia ignorando la situación de una isla que aún representa el 98% del reino danés.

Indudablemente, Rusia es el principal interlocutor de China, convertida en la invitada de piedra en la mesa del Gran Juego Polar. Desde Múrmansk hasta Providéniya, en el estrecho de Bering, los rusos han construido 12 nuevos puertos, de los cuales seis en los últimos seis años: el de Sabeta, en la península de Yamal, destinado a la exportación de gas natural licuado (GNL) a China, costó 30.000 millones de dólares, de los cuales una decena fue pagada por Pekín. Yamal, que en el idioma de los Nenets, los pastores de renos, significa “frontera del mundo”, hoy se considera como la “Arabia Saudita del Norte”. Del permafrost y de la costa se extraen 675.000 millones de metros cúbicos de gas natural licuado, y Putin ha prometido que esta cifra se duplicará dentro de cinco años. Sovcomflot está trabajando para construir 15 buques portacontenedores y cisternas capaces de navegar en el hielo sin apoyo, incluso en invierno. Iguales que el Christophe de Margerie, un buque cisterna de 300 metros, que alcanzó el récord en 2018 trasportando GNL de Kirkenes a Corea del Sur en 19 días, en comparación con los 35 que habría empleado si hubiese tomado la ruta del Canal de Suez. La ruta del mar del Norte es utilizada por las petroleras para el transporte doméstico, pero para los chinos se ha convertido en una parte crucial de la Ruta de la Seda Polar, en la cual Pekín pretende desviar progresivamente una gran parte del tráfico de Asia-Occidente, como alternativa a la ruta tradicional a través del Canal de Suez. China posee el monopolio del comercio marítimo mundial, el 85% del cual se refiere al comercio entre Asia, Europa y EEUU, y el Ártico en ese sentido, y cada vez más navegable, parece como el atajo natural a la globalización. Además, es la ruta más corta y segura contra terroristas y piratas, con un volumen de negocio de alrededor de 1.000 millones de euros al día.

El factor Permafrost

Casi todo el Foro Ártico de San Petersburgo del pasado abril se dedicó al desarrollo de la Ruta del mar del Norte, y Vladimir Putin, cada vez más decidido a dar un centro de gravedad ártico a la economía rusa, dijo expresamente o, mejor dicho, ordenó, que la capacidad para el transporte comercial a lo largo de la ruta, pase de las actuales 40 millones de toneladas al año a 90 millones de toneladas para el año 2024. El cliente-inversor siempre es China, que ahora se define como un país “cercano al Ártico”, más por su papel que por su posición geográfica. “No hay duda de que Rusia y China se convertirán en competidores en la explotación de recursos en el Ártico”, dice Agnia Grigas, experto en el sector de la energía en Washington, “pero saben también que en este momento deben apoyarse para enfrentar la

competencia occidental. China necesita fuentes de energía, y Rusia depende de sus exportaciones de combustibles fósiles”.

A pesar del problema del permafrost, que se derrite dramáticamente en el Ártico ruso, poniendo en riesgo la integridad de los oleoductos y liberando metano a la atmósfera –lo que podría alterar cualquier predicción sobre la acumulación de gases de efecto invernadero y así acelerar el calentamiento global–, Rusia está decidida a anclar su poder neoimperial en el Gran Norte, y hacer que el Nuevo Ártico sea el *mare nostrum* de Rusia en el siglo XXI. Y por ahora China representa un interlocutor crucial en ese sentido. No es una coincidencia que Putin se reúna con Xi Jinping más a menudo que con cualquier otro líder mundial. Sin embargo, la relación parece todavía complicada.

Rusia está decidida a anclar su poder neoimperial en el Gran Norte, y hacer que el Nuevo Ártico sea el *mare nostrum* de Rusia en el siglo XXI

La inversión de Pekín en nuevos rompehielos preocupa a Moscú, que tiene la intención de mantener el monopolio de su flota de rompehielos en apoyo a los buques extranjeros que pasan por la Ruta del mar del Norte, una garantía que le permite continuar manteniendo el control en su frontera norte. Además, China ha anunciado que fortalecerá su marina militar en alta mar para proteger sus intereses dondequiera que estén, lo que significa que en el Ártico también se verá una presencia militar china. Este plan es acorde con la idea de que los efectos del calentamiento global serán el doble en el Ártico en comparación con el resto del planeta: si la disminución de la superficie de hielo continúa con el ritmo actual, habrá porciones cada vez mayores de mar internacional disponibles y navegables, y esto reducirá el papel del Rusia en la gestión del tránsito polar.

Este escenario preocupa también los observadores estadounidenses, como Heather A. Conley, investigadora del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales (CSIS por sus siglas en inglés) en Washington, según la cual los EEUU han descuidado el Ártico durante demasiado tiempo, y, sin embargo, deberían expandir su presencia en la región. De hecho, son una nación ártica (y petrolera) casi por casualidad, después de la audaz compra de Alaska a la Rusia zarista hace 152 años (a un precio “de robo”, el equivalente actual de 125 millones de euros) aunque luego se convirtió en una potencia líder en la disputa nuclear con la URSS, aquella agotadora y de alguna manera épica caza del gato con el ratón entre el hielo. “El Ártico será la arena más caliente en las próximas décadas”, señala esta analista, “y es probable que EEUU pague caro su demora en una participación más activa en el frente político y estratégico. Nuestros socios y aliados se verán obligados a adaptarse a los intereses rusos o chinos”.

Esta es la razón por la que Kirkenes, como se decía al principio, es la ciudad occidental más cercana a China. De hecho, este rincón apartado de Noruega y, por lo tanto, de Europa, con vistas al mar de Barents, se está convirtiendo en el centro geoestratégico de desarrollo de la región ártica, el “próximo Rotterdam”, como lo llaman. Parece un poco hacer economía ficción, pero hasta hace unos pocos años aquí se sobrevivía con los subsidios estatales, tanto que, por ejemplo, a los profesores se les pagaba el doble para alentarlos a mudarse allí. En esta ciudad ya han comenzado la construcción de 2.500 hogares y de tres nuevos distritos de dirección para las multinacionales. Pero el verdadero milagro económico se está planificando en el puerto y en el fiordo, que albergará plantas de regasificación, terminales de oleoductos, depósitos para el almacenamiento de petróleo crudo, con una capacidad de 20 millones de toneladas (la empresa energética italiana Eni está en primera fila). También habrá nuevos muelles, no lejos del puerto, que se alquilarán a las flotas de los grandes buques de carga y cisternas. En este contexto, es importante subrayar que, si bien el 30% de los combustibles fósiles del mundo están en el Ártico, el 40% de estos recursos se encuentran bajo el mar de Barents, más allá del puerto de Kirkenes y el espectacular Bokfjorden: 2.460 millones de metros cúbicos de petróleo extraíble en el mar. Y Noruega, que tiene como objetivo eliminar los automóviles de gasolina para 2020, no quiere renunciar a una entrada de dinero por la exportación de petróleo crudo estimada en 40.000 millones de euros al año.

Vientos de ciberguerra

El ferrocarril que unirá Kirkenes con el centro de Europa es, en cambio, un proyecto a cargo de los finlandeses. Se llama Corredor Ártico y los contenedores asiáticos se cargarán en vagones: 500 km de vías hasta Rovaniemi, 700 coches por día. En este contexto, desde Finlandia, a través de Kirkenes, la compañía mixta chino-finesa Cinia planea colocar 10.000 km de cable de fibra óptica bajo el Océano Ártico hasta el Hokkaido japonés. Todo esto con el objetivo de respaldar y acelerar el desarrollo del Ártico, pero también para aumentar el alcance digital Este-Oeste. A lo largo del Paso del Noroeste, en el otro lado, la compañía estadounidense Quintillon ha finalizado la instalación del cable que une Gran Bretaña con Japón, el Atlántico con el Pacífico pasando por el Canadá ártico, Alaska y el Estrecho de Bering. Se derrite el hielo, y la historia va en tren de alta velocidad. En la era de la guerra cibernética, está claro que esta operación es un desafío no solo tecnológico sino, sobre todo, político.

La posición de Noruega es delicada, quizás no valorada adecuadamente en Europa y en la OTAN. Una nación pragmática, decidida a hacer valer su derecho a desarrollarse, pero al mismo tiempo consciente de estar expuesta a crecientes amenazas sobre su seguridad. “Nuestro objetivo es la estabilidad”, dice Ine Eriksen Søreide, ex ministro de Defensa y ahora

de Asunto Exteriores, una figura clave en la delicada doctrina noruega. “Pero no somos tan ingenuos como para ignorar los crecientes peligros. Las tensiones están ahí, es innegable. Necesitamos permanecer atentos”, dice sin nombrar a Rusia. En octubre de 2018, se puso en marcha la operación *Trident Juncture*, la mayor maniobra militar de la OTAN desde la caída de la URSS (50.000 hombres empleados, 5 portaaviones, alrededor de 40 cazabombarderos), que ha parecido un claro mensaje a la amenaza de la militarización del Ártico. También tiene mucho trabajo la *Marjata IV*: se trata del mayor barco espía bajo el control de la OTAN desde 2016, construido especialmente para detectar a los submarinos rusos en el mar de Barents, frente a la península de Kola.

Observando hacia oriente desde la isla de Vardø, si no hay la bruma habitual, se puede ver la península de Kola, a no más de 70 km de distancia. Está conectada a tierra firme por un túnel y se encuentra aproximadamente a cuatro horas en coche al norte de Kirkenes. La población se ha reducido a la mitad en pocos años. Se van porque tienen miedo de las ondas electromagnéticas de los radares y de un posible ataque. Vardø sería el primer objetivo de los rusos porque la principal actividad en la isla ahora es espiar a los vecinos de enfrente. A través del túnel pasa un cable especial que alimenta un sistema de radar estadounidense construido en la llanura para controlar el mar de Barents. La decisión de instalar un sistema de alarma avanzado, llamado Globus 3, fue consecuencia de una novedad en el arsenal estratégico de Putin, el primero de una serie de submarinos de la Clase Borei capaces de transportar al menos doce misiles balísticos intercontinentales armados con múltiples cabezas. Globus 3 es el sistema de defensa de misiles más avanzado del Pentágono, y Moscú sabe que las fuerzas armadas convencionales rusas son claramente inferiores a las estadounidenses. En ese sentido, la activación de un escudo antimisiles por parte de los estadounidenses, se considera una amenaza directa sobre un sector en el que Rusia cree que sigue siendo temible, la disuasión nuclear.

El nuevo exótico

Para comprender mejor lo que está en juego en esos parajes, es decir, cómo un rincón del mundo tan remoto se ha convertido en poco tiempo en un lugar crucial, hay que alejarse de la costa, abandonar el puerto de Kirkenes y permanecer en el medio del mar de Barents. A bordo del *Senja*, un barco de 105 metros de largo, el comandante en jefe de los guardacostas, Ottar Haugen, explica la carga de la responsabilidad sobre su espalda: “con el progresivo derretirse del hielo, nuestra área de competencia ha alcanzado los 2,5 millones de km², tres veces el tamaño de Noruega. Estamos llamados a enfrentar siempre nuevos desafíos y emergencias”. El Gran Norte se ha convertido en uno de los destinos turísticos más deseados, especialmente por los cruceros, y con frecuencia son barcos que no están equipados para navegar en aguas polares. “El Ártico se ha convertido en algo exótico, estamos viendo

un aumento en los cruceros en un 40% al año. El verano pasado, frente a las islas Svalbard”, dice el almirante, “navegaba un barco que transportaba a nueve mil pasajeros. ¿Cómo podríamos haber actuado en una posible situación de crisis? Debemos tener en cuenta que en esas aguas el tiempo de supervivencia de un hombre, incluso en verano, no supera los 30 minutos. Para llegar a la zona hubieran sido necesarios dos días de navegación. Además, en Svalbard no hay instalaciones para alojar a tantos naufragos”.

El comandante hacía estas reflexiones antes de que se produjera el caso del Viking Sky, un crucero con más de 1.300 pasajeros a bordo, que en marzo de 2019 tuvo una avería en medio de una tormenta y de olas de nueve metros, muy alejado de la costa, 500 km al norte de Oslo. En ese caso, toda una serie de circunstancias positivas impidieron que ocurriera una inmensa tragedia; pero imaginémosnos qué habría pasado si en lugar de estar en aguas altas del Atlántico ese barco hubiera navegado por latitudes árticas, que era el lugar hacia donde se dirigía.

Todavía falta mucho para hacer que la navegación por latitudes árticas esté bien regulada y sea segura: faltan, por ejemplo, mapas náuticos digitales actualizados y solo el 15% del Ártico está mapeado

Es un mundo completamente nuevo, todavía falta mucho para regularlo y hacerlo seguro: faltan, por ejemplo, mapas náuticos digitales actualizados y solo el 15% del Ártico está mapeado. Los fondos marinos cambian debido a los efectos del cambio climático, y puede ocurrir que donde se indiquen 150 metros de profundidad, en realidad sean solo 25.

El mar de Barents es el depósito de Europa. Aquí se encuentran, como se mencionó, la mayoría de los pozos noruegos –algunos bajo la mirada atenta de grupos ecologistas– como Goliat, el gigante de Eni, que es la plataforma más al norte del mundo: “Debemos asegurarnos de que las extracciones se realicen con total seguridad y estar preparados para enfrentar cualquier accidente”. Se trata de un área que estará cada vez más disputada: “Los chinos se están centrando en el desarrollo de la navegación comercial a lo largo de la Ruta del mar del Norte. Nos estamos preparando para convertirnos pronto en una terminal marítima global”, dice el comandante. Pero los chinos tampoco ocultan tener otros objetivos. Dijeron que el Ártico será su “banco de proteínas” y que dirigirán su interés hacia los peces que migran hacia el norte en busca de aguas más frías y que ocupan los nuevos espacios marítimos internacionales libres de hielo. Mientras tanto, los guardacostas supervisan, controlan, sancionan. Los hombres del comandante Ottar Haugen, con sus 1.700 inspecciones al año, son testigos de cómo se puede administrar una inmensa riqueza (2,6 millones de toneladas fueron las exportaciones noruegas de pescado en 2017 –incluida la cultivada– por

un valor de 10.000 millones de euros), que se renueva de modo natural, a diferencia de lo que pasa en la mayoría de los océanos que pagan por la sobreexplotación debida a la creciente demanda, especialmente de Asia.

Noruega es implacable en la defensa de su mar, considerando que dos tercios de su economía provienen del pescado, el petróleo y el gas. *In cod we trust* (en el bacalao confiamos)³ es el lema de las comunidades costeras donde operan 6.000 barcos de pesca. Pero el bacalao (90.000 toneladas capturadas en 2017, 35 millones de porciones vendidas cada día en 140 países), como otras especies valiosas, se mueve cada vez más al norte y podría cambiar sus hábitos. “No sabemos qué pasa en el nuevo mar. El pez migra al norte cuatro veces más rápido de lo esperado”, dice Gunnar Saetra, que viaja en el barco guardacostas Senja, y pertenece al Instituto de Investigaciones Marinas. “El pez lanza la alarma, es como el canario en las minas”, apunta. “Hay grandes incógnitas. No sabemos si a esas latitudes ciertas especies lograrán alimentarse y reproducirse, dado que esas aguas son muy profundas”. Gunnar extiende grandes mapas sobre una mesa de roble en la sala de mando; enseña las porciones de mar que estaban cubiertas por hielo perenne, y que ahora están colonizadas por una vanguardia de bacalaos polares, fletanes y camarones. Ellos también exploran, se asientan, buscan prosperidad y una vida mejor.

³ N. de la T. “In cod we trust” es una reformulación de la frase que aparece en el dólar americano “In God we trust”.