



sociedad

Miles de esclavos en el Amazonas brasileño



La nueva conquista del Ártico

El calentamiento altera el extremo norte pero relanza sus riquezas ● La petición de soberanía ha puesto el océano septentrional en las agendas de los países ribereños

ALICIA RIVERA

La línea de árboles, la frontera ártica a partir de la cual desaparecen los bosques y dominan el paisaje desolado los líquenes, los musgos y los arbustos, el terreno congelado, el hielo y la nieve, ha quedado muy al Sur, a más de mil kilómetros. En pleno Ártico, la canadiense isla de Baffin tiene más o menos la misma extensión que España (500.000 kilómetros cuadrados) y viven en ella 11.000 personas. De ellas, unas 7.000 residen en Iqaluit, una población que respira frío por todos los rincones, situada al fondo de una bahía que se congelará completamente dentro de nada, en diciembre (seguramente una o dos semanas más tarde de lo normal, como en los últimos tiempos, debido al cambio climático, dicen los expertos). Muchas de las casas están pintadas de colores chillones que animan el blanco dominante, y en un extremo de la población opera el imprescindible aeropuerto, el único enlace de transporte en los largos meses invernales.

La vida en la zona es escasa, difícil y muy costosa, pero Canadá ha relanzado su gran pedazo de Ártico, igual que los demás países del extremo Norte. Las ri-

quezas en forma de petróleo y gas, minas de hierro y de níquel, oro, diamantes... escondidas bajo sus aguas y tierras heladas, emergen renovadas con las nuevas condiciones del calentamiento global. Además, las reivindicaciones de soberanía en el océano septentrional han puesto el Ártico en las agendas políticas de los siete países ribereños.

"El Norte es una nueva frontera, con nuevas riquezas; sabemos hace tiempo que aquí hay recursos inmensos, pero ahora se aprecian grandes cambios y se abren grandes oportunidades", explica Randy Gillespie, director de investigación aplicada del Instituto Marino (en Terranova, Canadá). "Ahora el Ártico es importante porque supone dinero, proyectos y nuevos planes, pero también hay que recordar que es especialmente frágil porque todo aquí vive en el límite de la supervivencia".

El deshielo paulatino durante más meses al año en zonas extensas puede facilitar algunas actividades económicamente interesantes, como la pesca o el tráfico marítimo, pero también exige hacer frente a muchos costes. "Las casas, los aeropuertos, las minas... son infraestructuras estratégicas en el Norte; y altera-

ciones como la pérdida del permafrost, el terreno helado, hace inestables las pistas, aumenta el riesgo de deslizamientos de tierra... hay que hacer nuevos proyectos para aeropuertos y edificación", señala Michel Allard, investigador de la Universidad Laval.

Y los cambios afectan a todos, incluidos, por supuesto, los pueblos indígenas. "El Ártico afronta ahora los enormes retos del cambio climático, que influye en nuestra economía y en nuestro medioambiente", dijo Peter Kilabuk, líder inuit y diputado de la Asamblea de Nunavut, en la inauguración del congreso Ocean Innovation 2011, organizado por Gillespie y celebrado recientemente en Iqaluit. La misma convocatoria, por primera vez en ese lugar, en vez de en Terranova, como en las ediciones anteriores, ya indica algo acerca del foco de interés por esta región.

Biólogos, físicos, químicos, geólogos, expertos en clima, ingenieros, etcétera, acuden a esta nueva cita ártica que Canadá quiere que sea internacional, buscando y reforzando colaboraciones con especialistas de otros países, incluida España. "La soberanía en el Ártico, su protección medioambiental y su desa-

rollo económico y social son una prioridad máxima", se afirma en documentos oficiales. Hay que tener en cuenta que el Norte supone el 40% del territorio canadiense. Y más allá, casi hasta el mismo Polo Norte, se extiende una amplia y estratégica plataforma continental para la que prepara su reivindicación de soberanía.

Bajo las tierras y las aguas heladas hay desde petróleo y gas hasta minas de oro

El deshielo puede facilitar actividades como la pesca, pero también tiene costes

"Según la ley del mar, [Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982], un país puede reclamar derechos sobre la plataforma", explica Frédéric Lasserre, del Instituto de Altos Estudios Internacionales (Universidad Laval). "Pero tiene que demostrar esa reivindicación

científicamente en la ONU en el plazo de diez años desde que ratifica la convención. Rusia la presentó, extendiendo su soberanía casi hasta el Polo Norte, en 2006, pero fue rechazada; sin embargo Noruega, tras un acuerdo con Rusia sobre las fronteras comunes en el mar de Barents, logró en 2006 zonas de esa plataforma". Canadá tiene tiempo hasta 2014 para presentar la reivindicación que elabora. "Ahora hay mucha investigación en el Ártico, no solo por la pura ciencia, sino también para documentar el límite territorial en el mar", añade Lasserre. EE UU no está en la convención del mar de la ONU, advierte.

Iqaluit, capital de la provincia de Nunavut, está en el triángulo noroccidental de Canadá, que es, junto con Groenlandia, la región más fría del Ártico (a igual latitud). "Aquí entra de lleno la corriente de Labrador, directamente desde el Polo Norte; mientras que al otro lado del atlántico, en Escandinavia, el clima es más suave por la corriente del Golfo", comenta Émilie Saulnier-Talbot, del Instituto de Estudios Nórdicos (Universidad Laval). Así, la línea de *no más árboles* está aquí a la altura de Estocolmo, donde en cambio los bosques de abetos dominan el paisaje.



sociedad

Los orientales suben la media en los colegios



sociedad

El 30% de los anfibios se están extinguiendo



cultura

Keaton recuerda el efecto demoledor de la caza de brujas



Autopistas de hielo y mar

En el Ártico viven unos 155.000 inuits (poblaciones indígenas), en Groenlandia, Canadá, Alaska y algunas partes de Siberia, explica Kirt Ejesian, vicepresidente del Consejo Circumpolar Inuit. “El mar y el hielo son nuestras autopistas”, dice. En el pasado, muchas veces salvaron la vida a los exploradores que desde el siglo XV se adentraron en los rigores árticos en busca de pasos estratégicos, poder, recursos y aventura, y se les vino encima el extremo norte hostil. Ahora, la mayoría de los inuits vive en los poblados de la región (pocos optan por los campamentos aislados), con sus problemas específicos. Seis de cada 10 inuit de entre 25 y 65 años no han terminado la escuela secundaria, su nivel educativo es más bajo que la media canadiense y su desempleo, el doble o el triple, señalan los expertos.

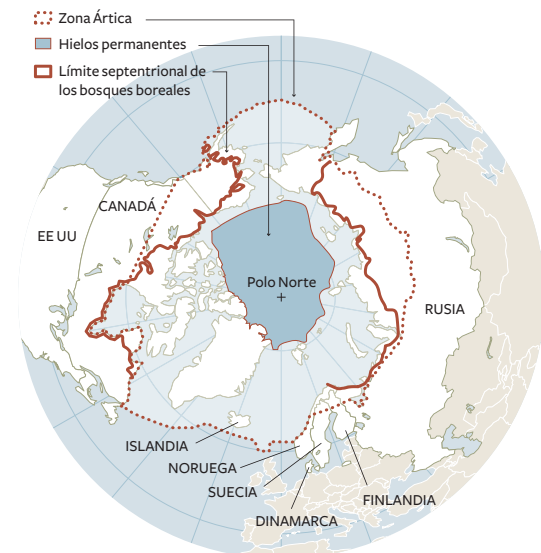
Ahora les llegan los nuevos retos del cambio climático y su impacto, junto con el creciente interés económico y político por su territorio ancestral. Pese a los acuerdos con algunos gobiernos —como el canadiense— de respeto de propiedad indígena de territorios, los inuits no bajan la guar-

dia y reclaman derechos sobre los recursos (hidrocarburos).

“Los hielos ahora, en algunas zonas, llegan dos meses más tarde y se retiran dos meses antes, esto cambia las migraciones de los animales y su comportamiento. Tenemos que adaptarnos”, señala Johnny Oovaut, director del Consejo de Gestión de la Vida Salvaje Marina de Nunavik. “Ahora tenemos problemas para predecir el tiempo y eso es un problema, hace más viento y hay más nubes y niebla, lo que dificulta nuestros viajes; cuando el hielo es más delgado resulta peligroso, hay más icebergs que antes y cuando el mar no está helado está más agitado”, señala este inuit.

Cambia también la realidad económica y política. “Los inuits nos enfrentamos, en una sola generación, a una adaptación muy rápida a la vida moderna; esto supone retos sociales y de identidad”, afirma Sheila Watt-Cloutier. “¡El mundo ha cambiado tanto en tan poco tiempo! Durante milenios hemos vivido en un entorno predecible —incluido el social— y ahora ya no lo es. Los inuits somos muy vulnerables a los efectos de la globalización”.

El Ártico



El gran glaciar Lowell, en el Parque Nacional de Kluane, en Canadá. / SEAN KILPATRICK (THE CANADIAN PRESS)

te— durante un par de semanas”, recuerda Lasarre. “El deshielo es importante para la navegación, que se está incrementando, sobre todo por el transporte a los yacimientos mineros, la maquinaria, etcétera, que se hace por barco, en verano. Pero no creo que haya mucho tráfico comercial por el paso del Noroeste aunque se abra unas semanas cada año, porque es imprevisible, y las navieras tienen necesariamente compromisos de fechas de entrega de las mercancías”, sigue. Además, apunta, recorrer ese paso supone 6.000 kilómetros sin puertos intermedios desde Terranova hasta el extremo oriental americano, y eso si surgen problemas es un riesgo.

Tampoco Bruce Parsons (director de investigación del Instituto de Tecnología Oceánica) considera que ese famoso paso del Noroeste llegue a ser una importante ruta comercial. “Es muy peligroso porque tiene muchos puntos angostos y de poca profundidad; es más lógico pensar en la navegación por el Polo Norte en verano”, dice. Por la parte rusa, en el paso del noreste, con menos hielo en verano, el tráfico es y será más intenso.

Las cosas están cambiando muy deprisa en todo el Ártico. Estados Unidos explota desde hace tiempo los yacimientos petrolíferos de Prudhoe Bay, en el norte de Alaska (con el gasoducto que

desemboca en la bahía de Prince William, que sufrió el desastre ecológico provocado por el petrolero Exxon Valdez, en 1989), ha dado luz verde a la prospección en el extremo oriental de ese estado, en Point Hope, y tiene en cartera nuevos yacimientos en el norte. Noruega prepara su explotación del mar de Barents; y Rusia cuenta con su Ártico en todos los sentidos, desde las vías de navegación hasta los recursos minerales y de gas y petróleo.

El calentamiento global es ya obvio en el Ártico, y cada vez más rápido (2011 ha sido el segundo verano de récord de reducción del hielo marino en el mar septentrional). Las perspectivas de su intensificación unidas a la nueva explotación del

positivo para el sector, pero también hay efectos negativos del calentamiento, porque supone, por ejemplo, incertidumbre de los hielos, cambios de patrones meteorológicos y de temperatura del agua, etcétera”. A esto se añade el problema de las infraestructuras, incluidos los escasos puertos. “En esta zona hace falta un diálogo abierto entre la industria pesquera, la del gas y petróleo y las comunidades inuits”, señala.

“Si hay pesca sostenible en el Ártico en el futuro será mediante la innovación, no aplicando las mismas prácticas que se han aplicado en el Sur. Se necesita desesperadamente investigación sobre las condiciones del Ártico”, añade Trevor Taylor, director de Oceans North Canadá.

De momento, ha llegado la ciencia por todas las orillas de los países ribereños, con mayor o menor intensidad y coordinación. “La investigación en el norte es muy costosa, pero se está trabajando mucho; se han tomado datos de exploración geológica por técnicas sísmicas en 13.000 kilómetros y batimetría en otros 18.000”, explica Jacob Verhoeff, de la convención de la ONU sobre la ley del mar, invitado al congreso de Iqaluit. Aquí, muchos estudios documentarán la reclamación canadiense en la plataforma continental del Ártico, añadió. Pero los investigadores científicos expondrán sus resultados en las revistas científicas.

Mientras tanto, Iqaluit se prepara para el invierno, cuando los termómetros rondarán los 30 o 40 bajo cero, soplará el viento gélido y se congelará la bahía hasta julio.

En 2011, y por vez primera, estuvieron abiertos los dos pasos del Ártico

Hace diez años la temporada de pesca en la zona duraba seis meses; ahora 10

territorio redoblan las cautelas tanto como los planes de futuro.

“Aquí, en 2001 la temporada de pesca duraba seis meses (de mayo a octubre) al año. Ahora diez (de mayo a diciembre)”, señala Jerry Ward (Baffin Fisheries Coalition) en el congreso de Innovación Marina 2011. “Esto es

Fue el explorador Martin Frobissher, en el siglo XVI, el primer occidental que llegó a Iqaluit en su búsqueda del paso del Noroeste, lugar que debía facilitar la navegación desde este lado del mundo al Pacífico y Asia oriental. Durante siglos fue un lugar de pesca y asentamiento de los inuits, hasta mediados del siglo XX, cuando Estados Unidos estableció aquí una base para el tránsito y reabastecimiento de aviones en vuelo a y desde Europa. Base que posteriormente se dotó de equipos militares de detección de misiles en plena gue-

rra fría. Las bases han desaparecido, pero la contaminación de metales pesados y de combustible sigue siendo una preocupación y un reto en la zona, comenta a EL PAÍS (durante una visita organizada por el Gobierno canadiense) Mary Ellen Thomas, directora del Instituto de Investigación de Nunavut.

Ahora el calentamiento se está haciendo notar con especial rapidez e intensidad en el extremo norteamericano. “Este año han estado abiertos a la vez, libres de hielo, los dos pasos del Ártico —el del Noreste y el del Noroeste—

Fuente: UNEP/GRID-Arendal y elaboración propia.