

## Parte V Tres pasajes en barco

Churchill, Manitoba, y Murmansk, sobre la costa Ártica de Rusia, son como ciudades hermanas.

Churchill no es una ciudad propiamente dicha, sino un pueblo 1,100 personas sobre la costa oeste de la bahía de Hudson. Sobrevive gracias a los 15,000 turistas que lo visitan año tras año, para poder fotografiar la migración de osos polares.

Murmansk, por contraste, tiene una población de 325,000, lo que hace que ella sea la ciudad más grande dentro del Círculo Ártico. Fundada en 1916 como Romanov Murman, apenas antes de que la revolución erradicara a los Romanovs, es un lugar de edificios viejos imperturbablemente atractivos, edificios más nuevos, anchos bulevares y parques verdes. Situada al norte de Churchill, está bloqueada por el hielo hasta ocho meses por año, pero el puerto de Murmansk se mantiene libre de hielo por la Corriente del golfo, base ideal para el envío de la flota comercial rusa al ártico.

Una cosa que las comunidades tienen en común, sin embargo, son las épocas duras. Churchill, nunca tuvo mucho para empezar, ya que perdió a la mayor parte de su población cuando Canadá terminó retirando su base militar del Fuerte Churchill en 1980. Murmansk, al igual que el resto de Rusia, se ha encontrado económicamente perdida luego del desplome de la Unión Soviética. Pero la conexión más pertinente es un accidente en la geografía y un sueño compartido: que el deshielo del Océano Ártico ayudaría a crear el llamado Puente ártico, una ruta de navegación con sus puertos como las lógicas terminales.

La ventaja de los atajos marítimos a través de la cima del mundo puede ser impactante. Por ejemplo, los embarques desde Murmansk hacia norteamérica por la deteriorada ruta del St. Lawrence Seaway y los Grandes Lagos hasta Thunder Bay, en Ontario occidental, lleva típicamente 17 días. El viaje desde Murmansk hasta Churchill es de sólo 8 días bajo buenas condiciones, y desde Churchill, habría nuevas conexiones serpenteando hacia abajo por Manitoba, el Medio oeste Americano y señalando al sur, Monterrey, México.

Para Murmansk, una prolongada temporada en los puertos árticos que ahora se congelan mucho durante el año podría significar una bendición en el tráfico - al oeste y, quizás una vez más, al Lejano Oriente.

La ciudad era una vez el ancla de la Ruta Septentrional del Mar de la Unión Soviética, que alcanzaba a casi 3.500 millas hasta las ricas minas de níquel en Norilsk y a las colonias árticas recientemente establecidas en Dikson, Khatanga, Tiksi y Pevek antes de llegar al Mar de Bering.

Bajo esta situación, en 1987, más de siete millones de toneladas de carga atravesaron la helada ruta. Pero cuando la Unión Soviética se desplomó, también lo hizo la Ruta Septentrional del Mar. Hoy maneja sólo 1,5 millones de toneladas.

La Murmansk Shipping Company, nuevamente privatizada, ahora utiliza sus rompehielos para los turistas que van al Polo Norte - 15.000 dólares a 20.000 dólares el ticket, dependiendo del camarote.

De la misma manera que un Puente ártico podría cortar drásticamente la distancia hacia Canadá, una Ruta Septentrional del mar revivida, podría acortar el viaje para el traslado de bienes y materias primas desde el noroeste de Asia hacia Europa en un 40 por ciento.

Vladimir M. Chlenov, ministro de transporte de la república siberiana de Sakha, una vasta región que bordea el Mar de Laptev, imagina las docenas de barcos que puedan llevar oro, madera y otros recursos desde el Río Lena al puerto de Tiksi, y de allí por mares libres de hielo hacia Europa y Asia.

Las aguas cercanas a la costa siberiana - cuándo están libres de hielo - son demasiado superficiales para barcos gigantescos de carga, y la infraestructura que se necesita para la navegación ha empeorado.

Pero un estudio realizado desde 1993 hasta 1999 por investigadores de Rusia, Noruega y Japón encontraron que una ruta, una vez apoyada por el gobierno soviético podría ser también viable para una empresa privada.

Hay, por supuesto, una tercera ruta de envío al Artico además del Puente ártico y la Ruta Septentrional de Mar: el Pasaje del noroeste. Sería la última de las tres rutas principales en sucumbir al deshielo. Pero algunos funcionarios canadienses, previendo lo que sucederá en 20 años, dice que es aún mayor la justificación para invertir en el renacimiento de Churchill.

"Nosotros nos preparamos para el futuro," dijo Lemieux, el ministro del transporte de Manitoba. "Miramos para ser la puerta, el eje logístico del mundo para la navegación circumpolar."

Un ganador afortunado sería Pat Broe, el Americano que compró el Puerto de Churchill en 1997, por si acaso, por 10 dólares canadienses. Buscando ensanchar su compañía ferroviaria, OmniTrax, él ya había pagado 11 millones de dólares por 810 millas de vías privatizadas en Manitoba. El adquirió el puerto en una subasta, figurando que más bien lo emplearía mejor él que otra persona como una "cabina" de "peaje" para su ferrocarril.

Broe, un hombre de negocios, declinó ser entrevistado para este artículo.

Desde sus adquisiciones, OmniTrax estima que ha gastado 50 millones de dólares en modernizar el puerto para acomodar los grandes barcos que llevan exportaciones tales como maquinaria agrícola hacia Murmansk, y recibiendo productos rusos, inclusive abono y acero. Por algunas estimaciones optimistas, Churchill estima que la temporada podría aumentar finalmente a 8 o aún hasta 10 meses al año, comparado con la actual de 4.

Michael J. Ogborn, director gerente de OmniTrax, dijo que podría ver un futuro para Churchill cuando "la actividad en el puerto esté tan ocupada como si fuera un hormiguero, con máquinas, personas, fletes y barcos en la dársena."

Aunque por ahora, hay un problema. Mientras el puerto ha continuado enviando grano a Europa y Africa del norte, esperan todavía que entre - cualquier barco de Rusia, para demostrar las ventajas del Puente ártico.

"Es necesario hacer todavía un inmenso esfuerzo de marketing para educar a los empresarios el por qué ellos deben enviar sus cargas por Churchill," concedió el Sr. Ogborn.

Y en una arena donde los codos agudos son a menudo la norma, hay una gran cooperación entre Canadá y Rusia, no menos que la del embajador de Rusia a Canadá, Georgy E. Mamedov. Como viajero de buena voluntad, el embajador ha sugerido utilizar hasta submarinos nucleares sacados de servicio activo para transportar cargas bajo el hielo. En una visita a Churchill el año pasado, él designó a su delegado local, el cónsul ruso honorario, y se detuvo en la "cárcel" de los osos polares que vagan por el pueblo, colocando la mano sobre la gran nariz negra de un preso anestesiado y dirigiéndose a él cariñosamente en ruso.

Desde aquellos meses, Mamedov ha hablado exaltadamente del Puente ártico en las reuniones mantenidas con funcionarios canadienses, grupos de negocios y los periodistas. "Vaya a Churchill," dijo en una entrevista. "Vaya para allí."

Clifford Krauss reported from Canada for this article, Steven Lee Myers from Russia, Andrew C. Revkin from New Hampshire and Washington, and Simon Romero from Norway. Craig Duff contributed reporting from Canada, Norway, Russia and Alaska.