

*Alejandro Mackinlay**

Escandinavia, una geopolítica
marcada por lo marítimo

Escandinavia, una geopolítica marcada por lo marítimo

Resumen

La península escandinava se interpone entre el noroeste de Rusia y las aguas libres del Atlántico, proporcionando a su poseedor el control de los accesos marítimos del noroeste ruso, tanto a través del Báltico, como por el Ártico. Precisamente la aproximación estratégica de Rusia hacia la región establece el marco que define la seguridad en el área, moldeando la política de seguridad y defensa de las naciones escandinavas. La crisis en Ucrania ha venido a confirmar el cambio de la estrategia rusa en relación a las naciones occidentales, hacia la confrontación y modificando por tanto la percepción sobre Rusia, que ahora se considera un riesgo para la estabilidad de Europa. Además, el problema de la seguridad de la región escandinava es fundamentalmente resultado de la percepción rusa sobre su propia seguridad, que en ese área está condicionada por el insoluble problema del control de los accesos marítimos a Rusia.

Palabras clave

Mar Báltico, Escandinavia, Rusia, Ártico, accesos marítimos, golfo de Finlandia, libertad de navegación, profundidad estratégica, defensa de las fronteras, San Petersburgo, percepción de seguridad.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Scandinavia, a geopolitics marked by the maritime

Abstract

The Scandinavian Peninsula stands between Northwestern Russia and the open waters of the Atlantic, providing its owner with an obvious control of Russia's Northwestern maritime approaches, both through the Baltic and as well the Arctic. It is precisely Russia's nowadays assertiveness towards Northern Europe the defining element of security in the area, and so it shapes the security and defense policy of the Scandinavian nations. The crisis in Ukraine has confirmed a change in Russia's strategy in its relations with the West, to confrontation, which has led to a major shift in the perception of Russia, now it is thought a risk for stability in Europe. Moreover, the problem of security in the Nordic region is related to the own Russian perception about risk, which in turn is conditioned by the impossible problem of controlling its Northwestern maritime approaches.

Keywords

Baltic Sea, Scandinavia, Russia, Arctic, maritime access, Gulf of Finland, freedom of navigation, strategic depth, border defense, Nordic Europe, maritime infrastructures, St. Petersburg, security perception.

Introducción

La península escandinava forma una barrera geográfica que se interpone entre la gran llanura europea, que se extiende por el norte de Eurasia y las aguas libres del Atlántico y por lo tanto geopolíticamente se integra en un área más amplia cuyo centro de gravedad se sitúa en el mar Báltico. Precisamente es Rusia, la nación que ocupa el núcleo y la mayor parte del territorio euroasiático, y los efectos de su estrategia hacia la región norte europea los elementos definitorios del problema de seguridad en el área: Una Rusia expansiva, tal como ocurre en el momento actual, fuerza a las naciones del área a robustecer su defensa; mientras que una Rusia cooperativa, o contenida en sus ambiciones, como ocurría hasta hace relativamente poco, permite a los países nórdicos relajar los requerimientos de defensa y enfocar su actividad militar hacia las operaciones en el exterior. Moscú tiene un enorme interés estratégico tanto en el área del Báltico, como en la península escandinava, que bloquea geográficamente los accesos marítimos del noroeste de la Rusia europea, el principal núcleo económico y político del país. Precisamente, la crisis en Ucrania ha venido a confirmar un cambio en la estrategia de Rusia en sus relaciones con el Oeste, que ahora está definida por la confrontación, una tendencia que sin embargo ya se adivinaba en el verano de 2008 con intervención rusa en Georgia. Así, en los pasados años se ha producido un cambio de la percepción de Rusia en el este y norte de Europa; ahora se desconfía de sus intenciones y por lo tanto se la percibe como un riesgo para la estabilidad, lo que está impulsando una transformación del modelo de defensa de las naciones nórdicas. Así los potenciales problemas de seguridad en la región escandinava están directamente relacionados con la percepción rusa de su seguridad y defensa, que en una parte importantísima está condicionada por el insoluble problema de la seguridad de sus accesos marítimos, una realidad que en el contexto actual resulta imprescindible revisar.

La geografía de la Europa nórdica, Rusia y la península escandinava

La Europa nórdica, que incluye a las cuatro naciones escandinavas continentales, Noruega, Suecia, Dinamarca y Finlandia, a Islandia y al extremo noroccidental de Rusia, forma un todo geopolítico que a su vez se integra, a través del mar Báltico, con las otras naciones ribereñas de ese mar, Alemania, Polonia y los países bálticos, un mar que es un Mediterráneo nórdico y sobre el que históricamente ha girado la historia

estratégica regional. El Báltico se extiende por una superficie de 435.000 km², incluyendo dos grandes golfos: el golfo de Finlandia, entre este país, Estonia y Rusia; y el golfo de Botnia, entre Suecia y la costa oeste de Finlandia. El Báltico es un mar de sondas muy someras, la media es de 57 metros y la sonda máxima es de 459 metros al norte de la isla sueca de Gotland, comunicándose con el mar del Norte a través de los estrechos daneses, de enorme importancia, ahora y en el pasado; la pugna por su control definió la geopolítica nórdica hasta el siglo XIX, proporcionando una enorme prosperidad a la nación que los controlaba, Dinamarca¹. Así el mar Báltico, además de ser la vía de unión entre las economías regionales, proporciona la salida a los mares abiertos de las naciones ribereñas; entre ellas naturalmente Rusia, por él navegan una media de 2.000 buques cada día. Además, en el siglo XXI el Báltico continúa siendo el principal acceso marítimo al núcleo económico más importante de Rusia, su región noroeste y aunque durante los meses de invierno las condiciones de navegación son difíciles, puede ser necesario el auxilio de rompehielos, sus puertos principales, incluidos los puertos del golfo de Finlandia, están ininterrumpidamente abiertos al tráfico durante todo el año.

Por otra parte, la región escandinava, al este de la línea que une el istmo de Karelia con el mar Blanco, se puede considerar un todo geográfico que, además de Suecia y Noruega, incluye a Finlandia y al extremo noroccidental de Rusia, la única área del Ártico ruso que se encuentra permanentemente libre de hielos, debido a las corrientes cálidas del Atlántico y a la que el tráfico marítimo tiene acceso durante todo el año. El principal puerto ruso en el Ártico, Murmansk, que también es la mayor ciudad del mundo al norte del círculo polar ártico, se encuentra situada en la península de Kola y en su fiordo también se localizan las principales bases de la Flota del Norte rusa, Severomorsk y Polyarny. En el mar Blanco se halla el puerto y base naval de Arkhangelsk, que desde 1977 también es accesible para la navegación durante todo el año gracias a un servicio de rompehielos. Más hacia el este en la costa ártica de Rusia se localizan otros puertos de menor importancia, aunque en los últimos años se están llevando a cabo desarrollos de nueva infraestructura portuaria, especialmente terminales de carga de gas (LNG) para la exportación del gas de los yacimientos

¹ Dinamarca hasta 1857, en que se firmó la Convención de Copenhague, cobraba derechos de tránsito a los buques que circulaban por los estrechos daneses, desde entonces son considerados estrechos internacionales y por lo tanto con libertad de tránsito para buques de guerra y mercantes.

recientemente abiertos en el norte ruso, entre ellas cabe citar el nuevo puerto de Sabetta, situado en la península de Yamal, en desarrollo por una *joint venture* entre capital gubernamental ruso y Novatek, compañía rusa con participación de la francesa Total² y que está previsto que comience a operar en noviembre de 2017³.

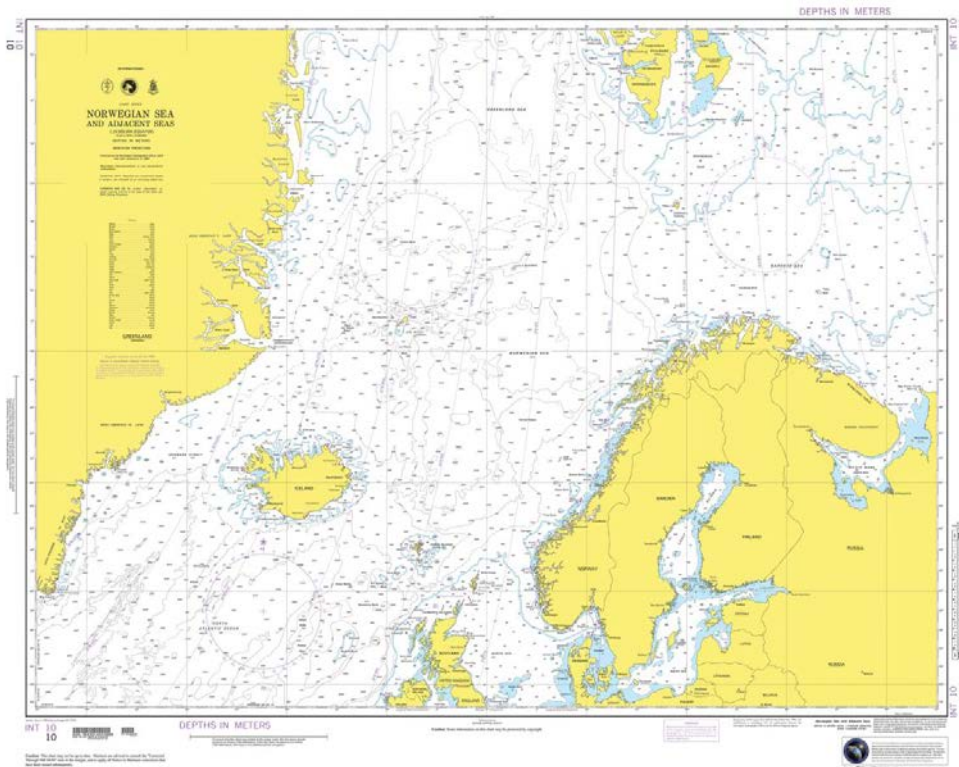


Figura 1: Carta Internacional núm. 10

Así, se puede decir que la península escandinava, particularmente desde la perspectiva continental, es una barrera natural entre la gran planicie noroccidental europea, dominada por Rusia y el océano Atlántico, bloqueando por el sur el acceso a través de las aguas del Báltico, la principal derrota comercial rusa, que desde el golfo de Finlandia, donde se encuentra el área portuaria más importante de la Rusia europea, se dirige hacia los estrechos daneses en el oeste. Una vía marítima que transita en todo momento por aguas restringidas y en varios tramos dentro de las aguas

² Atle Staalesen, «In Russian Arctic, a new major sea port», Barents Observer, 06/08/2012. <http://barentsobserver.com/en/energy/russian-arctic-new-major-sea-port-06-08>, acceso, 01/09/2014.

³ *Ibíd.* 2, «Ready for first shipments from Yamal LNG to the market», Independent Barents Observer, 11/10/2017. <https://thebarentsobserver.com/en/2017/10/ready-first-shipments-yamal-lng-market>, acceso 16/10/2017.

territoriales de naciones miembros de la OTAN y que se abre al Atlántico a través de canales angostos, situados entre las islas danesas, la península de Jutlandia y el extremo sur de Suecia, el Sund y los Belt, que si bien tienen el estatus de estrechos internacionales⁴, son aguas territoriales suecas y danesas. El problema de los puertos y bases navales en el oeste Ártico ruso es en cierto modo similar, ya que, además de encontrarse situados en la proximidad de la frontera con Finlandia y Noruega, el tránsito entre ellos y las aguas abiertas del Atlántico debe hacerse, especialmente durante el invierno, barajando la costa noruega. En resumen, la situación de los principales accesos marítimos de Rusia es cuando menos complicada, algo que en periodos de tensión se hace evidente y que además enlaza con la tradicional percepción rusa sobre la seguridad de su extensísimo territorio.

Rusia y su salida al mar, elemento definitorio de seguridad en el norte de Europa

Dos son los elementos geográficos que han condicionado desde la edad moderna el pensamiento geopolítico ruso de un modo difícil de entender para los europeos occidentales: el primero es la carencia de unas fronteras naturales defendibles, que ha llevado a Rusia a una enorme expansión territorial por todo el norte de Eurasia, desde el mar Báltico hasta el océano Pacífico; mientras que el segundo es el acceso a los mares abiertos, algo que Moscú ha perseguido incansablemente desde el zar Pedro el Grande y que también se descubre como motivación en la anexión rusa de Crimea en 2014, la obtención del control definitivo sobre la base de Sebastopol y la orilla norte del mar Negro⁵. Así, el pensamiento estratégico de las élites políticas y militares de la Rusia actual refleja, de forma similar a las épocas de la Unión Soviética o de los zares, la percepción de una nación rodeada de amenazas, sobre todo en el oeste y la necesidad de mantener ejércitos numerosos, ahora complementados por el arma nuclear⁶. Ello con el objeto de asegurar unas extensísimas y geográficamente indefendibles fronteras, aprovechando las posibles oportunidades para continuar expandiéndolas hasta el siguiente accidente geográfico útil como posición defensiva, ya

⁴ La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, en su artículo 38, regula el derecho de paso en tránsito, que es libre para el paso rápido e ininterrumpido de buques de guerra o mercantes de cualquier nacionalidad.

⁵ Ver, Niklas Granholm, Johannes Malminen and Gudrun Persson, *A Rude Awakening: Ramifications of Russian Aggression towards Ukraine* (FOI-R--3892—SE) Totalförsvarets forskningsinstitut Tryckt (FOI) Stockholm, June 2014, pp. 26 y 27.

⁶ Ver, Steven J. Cimbala, 'Russia's Strategic Nuclear Deterrent: Realistic or Uncertain?' *Comparative Strategy*, n.º 26:3, 2007, pp. 185-203.

sea este el Cáucaso, los Cárpatos, el río Amur, o los lagos fineses. La guerra de Invierno de 1939-1940, que Stalin lanzó contra Finlandia, tuvo como objetivo principal alejar la frontera finlandesa de San Petersburgo y Murmansk para ganar profundidad estratégica en su defensa ante un eventual ataque alemán a través de Finlandia, como resultado Finlandia perdió una parte importante de su territorio.

La otra desventaja con la que debe lidiar la geopolítica de Rusia es precisamente la mencionada necesidad de disponer de salidas a los mares libres de hielos, un problema que se complica debido a la enorme extensión del país y a su limitada infraestructura de comunicaciones. La extensísima costa ártica rusa, escasamente desarrollada hasta ahora, dispone de muy pocos puertos libres de hielos durante todo el año y además las infraestructuras que la conectan con el corazón industrial del país, situado en la Rusia europea, están poco desarrolladas, ya que atraviesan terrenos muy difíciles. Algo similar ocurre en la costa rusa del Pacífico, en la que los puertos, como Vladivostok, que también es la principal base naval de la Flota del Pacífico, se encuentran a una enorme distancia de los principales centros industriales rusos, San Petersburgo, Moscú, o la región del Volga; además el desarrollo económico del Lejano Oriente ruso es todavía reducido. Un eventual deshielo permanente de la costa ártica podría conducir a un cambio de la situación, pero la construcción de infraestructuras para conectar eficientemente los puertos árticos con la Rusia europea requeriría años y un enorme esfuerzo económico. En consecuencia, por el momento y en un futuro imaginable, la comunicación marítima de los principales centros económicos rusos se sigue y se seguirá realizando, tal como siempre ha ocurrido, a través del Báltico y del mar Negro.



Figura 2: Aguas territoriales en el mar Báltico

Precisamente en el Báltico y en el área circundante de San Petersburgo, el denominado distrito federal de Leningrado, es donde se encuentran los principales terminales marítimos que conectan Rusia con el resto del mundo, moviendo en el año de 2010 unos 200 millones de toneladas en total, de ellos más de 32 millones de toneladas de carga en contenedores⁷. Los puertos del área son también la principal salida de los 3,3 millones de barriles de petróleo (2010) que Rusia exporta desde el golfo de Finlandia y que cruzando el Báltico se dirigen hacia los estrechos daneses⁸. En total un 37% del tráfico marítimo de mercancías ruso se realiza a través de los puertos bálticos⁹. Por otra parte, en el Báltico, aunque ya fuera del golfo de Finlandia y separado del resto del territorio ruso, se encuentra el enclave de Kaliningrado, la antigua Königsberg alemana, un puerto de actividad comercial limitada, pero de gran importancia militar ya que es la base de la Flota rusa del Báltico y permite que esta evite verse embotellada en el fondo del saco finlandés, como sería el caso si estuviese basada en San Petersburgo. Una flota que, al igual que el resto de la Marina rusa, es todavía una sombra de lo que fue durante la época soviética, aunque actualmente cuenta con dos submarinos, ocho destructores y fragatas y 48 buques de diversos tipos¹⁰.

El golfo de Finlandia

El golfo de Finlandia proporciona el principal acceso marítimo de Rusia; en él se halla San Petersburgo, segunda ciudad del país y uno de sus más importantes centros comerciales, financieros e industriales, base de una importantísima industria petrolera y gasística, de los principales astilleros rusos, como son los del Almirantazgo, o los Báltico y también de diferentes factorías militares, de industria pesada y de electrónica. El complejo portuario de San Petersburgo se divide en tres áreas principales, Bolshoi en el propio San Petersburgo, la isla de Kronstand y Lomonosov. La antigua capital rusa cuenta también con una terminal de pasajeros para transbordadores y cruceros, que en los últimos años ha tenido una gran actividad. Además existen otros dos grandes puertos en la región, Primorsk, en la vecindad de Vyborg, el mayor terminal de

⁷ Datos según, KPGM Baltic SIA, Competitive Position of the Baltic States Ports, November 2013.

⁸ Charles Emmerson and Paul Stevens. Maritime Choke Points and the Global Energy System: Charting a Way Forward. Chatham House, January 2012.

⁹ *Op. cit.* ⁶

¹⁰ (2017) Chapter Five: Russia and Eurasia, The Military Balance, 117:1,183-236, DOI: 10.1080/04597222.2017.1271211

productos energéticos en la región que en 2012 maneja 75 millones de toneladas de petróleo y Ust-Luga, en las proximidades de la frontera con Estonia, que también mueve una importante cantidad de productos energéticos. Razones más que suficientes para considerar que la seguridad del acceso marítimo a la Rusia báltica, los *oblast*¹¹ de Leningrado y de Kaliningrado, resulta vital para Rusia.

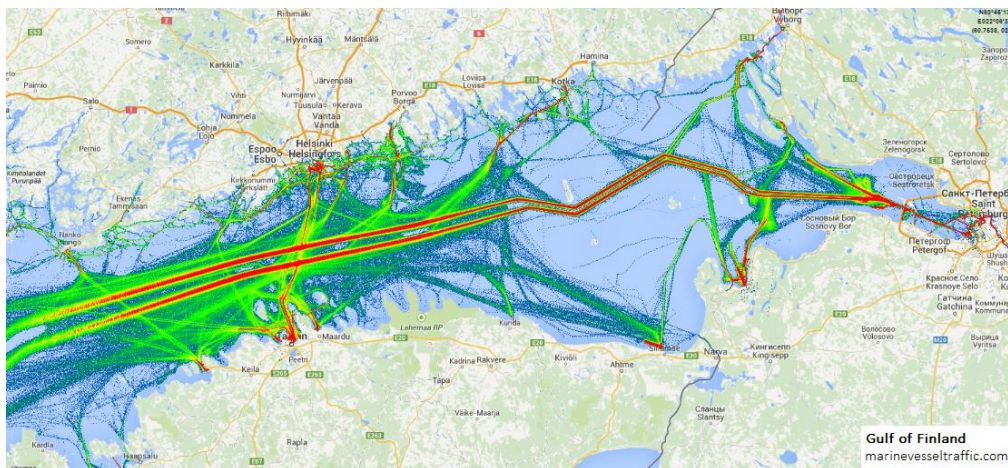


Figura 3: Tráfico marítimo en el golfo de Finlandia (Marine Vessel Traffic)

Rusia comparte el golfo de Finlandia con Estonia, un aliado en la OTAN y Finlandia; ambas naciones tienen sus capitales, Helsinki y Tallin, a orillas del golfo y alrededor de ellas se concentra la principal actividad económica de los dos países y también es por sus aguas por donde circula la parte más importante de su comercio. El 90% de las importaciones y el 80% de las exportaciones finlandesas se realizan por vía marítima, mientras que en el caso de Estonia el 60% de su comercio exterior se lleva a cabo a por vía marítima¹². Es de señalar que prácticamente todos los puertos importantes de los dos países se encuentran en el golfo de Finlandia, cuya actividad marítima es impresionante, en el año 2009 las entradas de buques en los puertos del golfo totalizaron más de 36.000¹³ y desde entonces el tráfico marítimo ha seguido incrementándose. Es importante reflejar que los puertos en Estonia y de los otros países bálticos también continúan operando el transporte de mercancías de Rusia y de

¹¹ Un *oblast* es una entidad federal de la Federación Rusa, se puede traducir al español como región.

¹² *Op. cit.* ⁶

¹³ TAPANINEN, Ulla, SUNDBERG, Pekka, POSTI, Antti, «Short Sea Shipping in the Gulf of Finland – Case Helsinki-Tallinn». Trabajo presentado en la 2012 *International Research Conference on Short Sea Shipping*, Lisboa, 2 y 3/04/2012.

otras naciones de la Comunidad de Estados Independientes (CEI), especialmente en el caso de Tallin. El 55% de las cargas que manejan los puertos de los países bálticos corresponden a exportaciones de petróleo y carbón procedentes de Rusia y otras naciones de la CEI¹⁴, lo que hace que Rusia mantenga intereses en el acceso a esos puertos para su tráfico de mercancías, como también que esas naciones todavía dependan económicamente en cierta medida del comercio ruso.

En consecuencia, el contexto geográfico de la Rusia báltica determina la percepción de Moscú sobre la seguridad de su principal vía marítima de acceso, el Báltico, que en una situación de crisis y desconfianza hacia el Occidente como la actual, se ve exacerbada por la propia «visión de la élite gobernante que tiene de Rusia rodeada por enemigos que se aproximan a su frontera»¹⁵. Así, con el acceso báltico a Rusia controlado por naciones de la OTAN, una organización a la que Moscú percibe como una amenaza¹⁶, o por otras que considera muy próximas a la Alianza, Suecia y Finlandia, la percepción de inseguridad rusa necesariamente crece. La «finlandización» acabó ya hace tiempo, al menos en su principal aspecto de tutela militar soviética sobre Finlandia, esas dos naciones desde hace años también son *partners* de la OTAN y en a partir de la cumbre de la OTAN en Cardiff ingresaron en el «partenariado reforzado», a la vez que mantienen unas estrechas relaciones militares con los EE. UU. y otras naciones aliadas, lo que en consecuencia lleva a Rusia a identificarlas con la OTAN¹⁷. Precisamente la posibilidad de que Suecia y Finlandia puedan eventualmente ingresar en la OTAN constituye una gravísima preocupación para Moscú, lo que se refleja en las declaraciones de personalidades próximas al Kremlin¹⁸ y en la creciente actividad militar rusa en el área del Báltico, incluidas repetidas violaciones del espacio aéreo de ambas naciones por aeronaves militares rusas¹⁹. Todo ello tendría como objeto presionar a los gobiernos sueco y finlandés y a sus opiniones públicas, ante una eventual decisión de ingreso en la Alianza, ya que desde los inicios de la crisis en

¹⁴ *Op. cit.* ⁶

¹⁵ *Op. cit.* ⁴, p. 26.

¹⁶ Karaganov, Sergei (2010) «Russia's Choice», *Survival*, 52: 1, 5-10.

¹⁷ International Defence Cooperation, Efficiency, Solidarity, Sovereignty (Bertelman Report), Report from the Inquiry on Sweden's International Defence Cooperation Fö 2013:B. Government Offices of Sweden, Ministry of Defence. Stockholm, October 2014, p-10.

¹⁸ Ver declaraciones de Sergei Markov, consejero político del presidente Putin, al diario Hufudstadsbladet de Helsinki, publicadas el 08/06/2014.

¹⁹ Ver como ejemplos, «This must stop», says Haglund after third airspace violation, Helsinki Times, Helsinki 28/08/2014 y «Russia tests Swedish response», Expressen, Estocolmo 19/09/2014.

Ucrania en ambas naciones existe un debate abierto al respecto²⁰. Si bien y por el momento, el ingreso en la OTAN no parece que vaya a ser algo inmediato, ya que solamente entorno al 30% de la población encuestada en Finlandia y el Suecia apoyaría un eventual ingreso en la Alianza²¹.

Los accesos al mar Blanco y el Ártico

En lo que se refiere a los accesos marítimos de Rusia en el Ártico, el principal puerto comercial Múrmansk y las bases de la Flota del Norte, desde donde Moscú despliega la parte más importante de su disuasión nuclear, los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos (SSBN), se encuentran a unos 100 kilómetros de las fronteras de Noruega, miembro de la OTAN y de Finlandia, que hasta 1940 mantenía una salida al océano Ártico en el territorio de Petsamo, actual Pechenga, en la vecindad del fiordo de Múrmansk y que le arrebató la Unión Soviética durante la guerra de Invierno de 1939-1940. Además, el norte de la península escandinava y el mar de Barents constituyen la conocida como «área bastión», que incluye a las bases de apoyo y las áreas de despliegue en misión de disuasión nuclear los SSBN de la Flota del Norte²², situadas en un inmenso saco libre de hielos todo el año y cuyos únicos accesos transitables se encuentran hacia el oeste, un área controlada por las naciones de la Alianza y en que las fuerzas convencionales rusas deben controlar para defender el «bastión» ártico. Una situación que Rusia actualmente percibiría como una vulnerabilidad, tanto por una insuficiente profundidad estratégica en el caso de que fuese necesario defender sus importantísimos puertos árticos, como por el compromiso en la libertad de acción de la Flota del Norte, ya que sus unidades tienen que operar en áreas en que la superioridad naval aliada es manifiesta, lo que, si fuese el caso, impediría tanto su tránsito hacia las aguas libres del Atlántico, como una defensa efectiva de las áreas de despliegue de los SSBN.

²⁰ Ver, «Nuestros dos países pertenecen a la OTAN», Jan Björklund y Carl Haglund, Svenska Dagbladet, Estocolmo 07/08/2014.

²¹ Ver, FINNS' OPINIONS ON FOREIGN AND SECURITY POLICY, NATIONAL DEFENCE AND SECURITY, The Advisory Board for Defence Information (ABDI) Bulletins and reports, 12/2016 y «Resultado de la encuesta de SIFO», Svenska Dagbladet, Estocolmo, 06/07/2016.

²² Ver, Expert Commission on Norwegian Security and Defence Policy, «Et felles løft (A Combined Effort)», Norwegian Ministry of Defence, Oslo, Abril 2015, pp. 20 a 22.



Figura 4: Área de despliegue de los SSBN rusos (Ministerio de Defensa de Noruega)

Por otra parte, el Ártico tiene un enorme potencial de recursos energéticos y minerales que las naciones regionales tienen interés por controlar y explotar, algo que todavía es difícil técnicamente pero que en el futuro, si el calentamiento global se consolida, podría ser factible. De hecho y particularmente en el mar de Barents ya están comenzando las exploraciones de recursos, aunque por las enormes dificultades técnicas que supone trabajar en esa región Rusia necesita el apoyo y la tecnología más desarrollada de países como Noruega, nación con la que se reparte la plataforma continental en el área y que dispone de medios muy avanzados para la explotación de recursos energéticos submarinos. En consecuencia y hasta la fecha, en el Ártico se ha tendido más a la cooperación, prueba de ello es el acuerdo de delimitación de la plataforma continental en el mar de Barents entre Noruega y Rusia, ya ratificado por ambos países y que divide prácticamente en dos el área, abriéndola para la explotación

de recursos²³. El acuerdo incluye principios para la cooperación en el desarrollo de yacimientos submarinos de petróleo y gas²⁴, mostrando como señaló el entonces Ministro de Asuntos Exteriores noruego que «...la región es estable, está en calma y la tensión es baja. Haremos todo lo necesario para preservar esta situación»²⁵. En consecuencia y, a pesar de la crisis actual el interés de las partes, seguiría siendo mantener las cuestiones sobre la explotación de los recursos del Ártico al margen de los problemas extrarregionales, algo que es especialmente importante para Rusia.

Se puede decir por tanto, que la preocupación rusa sobre su acceso a los mares libres desde el Ártico es fundamentalmente una cuestión de seguridad militar, relacionada con la libertad de acción de su Flota del Norte y la defensa de las bases en Kola, ya que su situación en la cercanía de las fronteras noruega y finesa proporciona una profundidad estratégica limitada para su defensa. Indudablemente cuanto mayor sea la estabilidad en área ártica, algo que los países involucrados parecen tener interés en mantener separado de los problemas que puedan ocurrir más al sur del continente, mayor será la percepción de estabilidad y menor las ocasiones de fricción. Por otra parte, el entorno de seguridad en el Ártico y la libertad de acción rusa en ese área se podría ver también influida por un periodo de deshielo más prolongado y por lo tanto por la posibilidad de navegación circumpolar durante todo el año, lo que facilitaría a potencias extrarregionales el acceso a un área que hasta ahora ha sido utilizada casi exclusivamente por Rusia. Igualmente, el incremento del periodo de deshielo en Ártico incrementa las opciones estratégicas de Rusia al poder emplear la derrota del norte para el movimiento de sus unidades navales; en septiembre de 2015 dos submarinos nucleares tipo *Akula* fueron transportados a través del océano Ártico, a bordo del buque plataforma holandés *Transshelf*, desde Petropavlovsk, en Kamchatka, a Severodvinsk, en el golfo de Dvina, mar Blanco²⁶.

²³ Norway and Russia officially split Barents Sea. World Oil News Center, 02/10/2011, <http://www.worldoil.com/Norway-and-Russia-officially-split-Barents-Sea.html>, acceso, 10/09/2014.

²⁴ Trude Pettersen, Medvedev signed Barents Sea agreement. Barents Observer, 08/04/2011, <http://barentsobserver.com/en/politics/medvedev-signed-barents-sea-agreement>, acceso 10/09/2014.

²⁵ Cita tomada del discurso del entonces ministro de Exteriores noruego, Jonas Gahr Støre, ante el *Atlantic Council*, en Washington DC, 28/10/2010.

²⁶ Thomas Nilsen, «Pacific Akulas arrive in Severodvinsk». Barents Observer, 24/09/2014, <http://barentsobserver.com/en/security/2014/09/pacific-akulas-arrive-severodvinsk-24-09>.

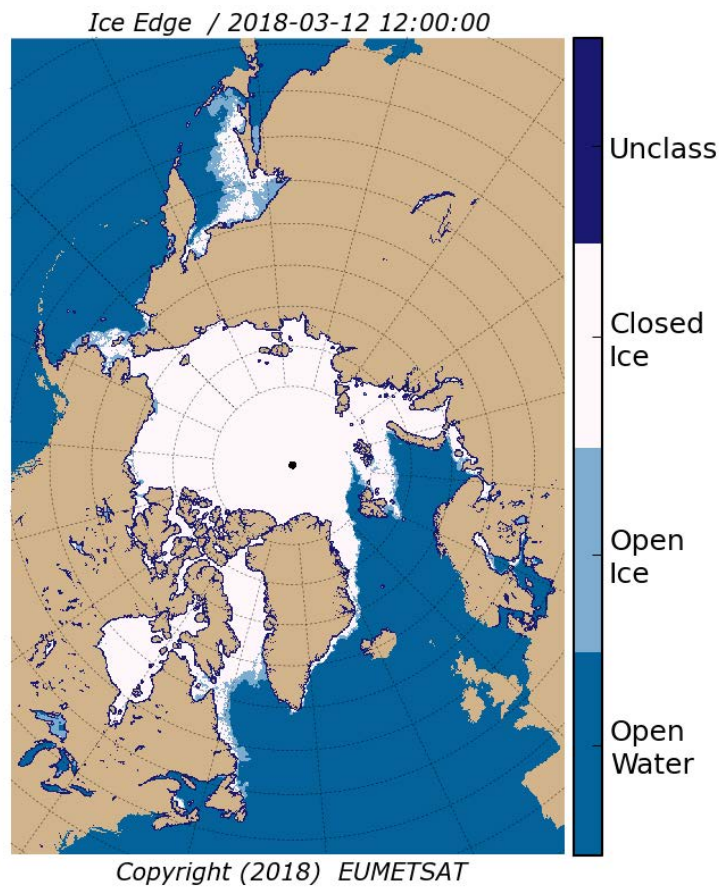


Figura 5: Aguas libres en el Ártico (EUMETSAT)

El problema de seguridad de Escandinavia

En esencia se puede decir que el problema de la seguridad de la Europa nórdica está fundamentalmente conformado por la geoestrategia de Rusia hacia la región, que sigue estando determinada, en una parte importantísima, por la percepción de Moscú sobre la seguridad de sus accesos a los océanos y mares abiertos en el noroeste europeo, para los que la península escandinava representa un bloqueo geográfico. Una percepción que conecta con el sentimiento de vulnerabilidad históricamente consustancial al pensamiento estratégico ruso y que en este momento está exasperado a consecuencia de la crisis con Occidente, provocada por su intervención en Ucrania. Particularmente la evolución de la situación en Ucrania hace evidente que el interés nacional de Rusia está definiendo las acciones de Moscú en su periferia y que la

interpretación rusa de sus tradicionales problemas y ambiciones de seguridad vuelve a repetirse, un entorno marcado por las relaciones de poder entre Rusia y sus vecinos. Las actuaciones de Rusia están dando lugar a un clima de desconfianza en toda su periferia, que resulta determinante para que la percepción de la situación de seguridad en la Europa nórdica se haya transformado esencialmente y que en consecuencia esté en marcha un debate sobre temas como: el requerimiento de volver a un modelo de defensa orientado a la amenaza, la necesidad de incrementar los gastos de defensa, la posibilidad del ingreso en la OTAN de las naciones escandinavas neutrales, Suecia y Finlandia y la conveniencia de un reforzamiento de la propia Alianza en la región. Una discusión en la que Rusia, naturalmente, trata y tratará de influenciar mediante medidas políticas, diplomáticas y militares, orientadas a garantizar sus intereses de seguridad, uno de los principales la seguridad de sus accesos marítimos, algo que puede llevarla a realizar acciones poco amistosas haciendo revertir a tiempos pretéritos y hasta hace relativamente poco casi olvidados, el clima de seguridad en el noroeste de Europa.



Figura 6: Frontera ruso-noruega, río Pasvik, abril 2015 (foto del autor)

El problema estratégico de los accesos marítimos a través del Báltico y del Ártico al núcleo económico principal de Rusia, resultado de la desventajosa situación geográfica

de Rusia desde el punto de vista marítimo, sigue siendo el mismo desde que en el siglo XVIII el zar Pedro I trató de convertir a Rusia en una potencia marítima. Por lo tanto, es esperable que en la situación actual, en la que existe una percepción crispada del clima de seguridad, las actuaciones rusas, en relación a unos accesos marítimos que son un interés vital para Moscú, repliquen lo ocurrido en épocas pasadas, condicionando la seguridad de toda la Europa nórdica. Aunque hay que tener en cuenta los límites que imponen los recursos de los que dispone Rusia hoy en día y que no son iguales a los de la fenecida Unión Soviética, incluidos los militares. Atrás queda ya la feliz época en que, para una Rusia en general cooperativa con Occidente, la libertad de navegación, naval o mercante, no suponía preocupación alguna más allá del ámbito puramente conceptual.

*Alejandro Mackinlay**
Capitán de navío