

02/2018

10 de abril de 2018

Chistian D. Villanueva López

Geopolítica de las bases
militares (X)

Geopolítica de las bases militares (X)

Resumen

Este trabajo es el décimo de una serie de ensayos que estudiarán el valor estratégico que poseen las principales bases militares del planeta. En esta entrega se presentan los casos de Severomorsk, Kaspiysk, Vladivostok y Petropávlovsk-Kamchatski, todas ellas en la Federación Rusa. Además, se tratarán de explicar algunas de las particularidades que diferencian a las bases militares rusas de las de otros Estados, debido a su peculiar geografía.

Abstract

This is the tenth of a series of essays that Will analyse the strategic value of the main military bases of the planet. In this installment the cases of Severomorsk, Kaspiysk, Vladivostok and Petropavlovsk-Kamchatski are presented, all of them in Russia. In addition, it is about some differences that affect the russian military bases due to its peculiar geography.

Palabras clave

Federación Rusa, Severomorsk, Kaspiysk, Vladivostok, Petropávlovsk-Kamchatski, bases militares, geopolítica, estrategia.

Keywords

Russian Federation, Severomorsk, Kaspiysk, Vladivostok, Petropávlovsk-Kamchatski, military base, strategy, geopolitics.

Severomorsk

Dos son las razones que explican el colosal tamaño de la Federación Rusa, heredera un tanto disminuida de la Unión Soviética y del Imperio ruso el cual, en su momento de máxima expansión superó los 22 millones de kilómetros cuadrados, solo por detrás del Imperio mongol y del Imperio británico. En primer lugar, está la búsqueda permanente de una profundidad estratégica que le mantuviese a salvo de posibles invasiones. No está de más recordar que los orígenes del futuro Principado de Moscú se encuentran en un periodo marcado por los invasores de la Horda de Oro desde el este y de los Caballeros Teutónicos por el oeste. Desaparecidos unos y otros, los sucesivos príncipes de Moscú y sus sucesores, los zares, se dedicaron a rellenar el inmenso vacío Ártico y Siberiano en busca de seguridad hasta alcanzar las zonas septentrionales de la península de Kola, en la que se asienta Severomorsk y el lejano Pacífico, en donde se establecieron en lugares tan aislados como Vladivostok o Patropavlovsk. En segundo lugar, la necesidad imperiosa de acceder a mares cálidos, desde los que establecer relaciones comerciales y abrirse al mundo explican el permanente afán por llegar al Báltico, al mar Negro y de ahí al Mediterráneo y al Índico, objetivo nunca alcanzado.

Esta carrera por la seguridad y por el comercio ha llevado a Rusia a poseer una geografía particular, muy diferente de la de cualquier otro estado actual, en el que se ve en la obligación de repartir sus activos navales entre cuatro flotas y una flotilla sin posibilidad apenas de prestarse ayuda mutua, ni tan siquiera hoy en día. Este hándicap ha obligado a Rusia, especialmente en una época como la actual, en la que todavía afronta graves problemas económicos, demográficos y técnicos a mantener una estrategia defensiva y a reservar para la Armada un papel secundario respecto al del Ejército.

Es lógico, pues sus bases navales, como las flotas que las ocupan, además de entre sí, están prácticamente aisladas del corazón de Rusia, en torno a Moscú, la Rusia Europea y los Urales. Las enormes distancias entre la capital y algunas de las bases navales, unidas a la ausencia de una infraestructura viaria o ferroviaria adecuada, hace que deban analizarse como si de bases avanzadas o de ultramar se tratase. En este sentido, no juegan el mismo papel que Norfolk o North Island para Estados Unidos, Brest o Toulon para Francia, Portsmouth o Devonport para el Reino Unido o

de Ningbo, Yulin o Qingdao para China, todas ellas lugares de refugio desde las que proyectar el poder naval a cientos o miles de millas. Muy al contrario, pese a que Rusia ha intervenido recientemente con sus únicos portaviones en el conflicto sirio a miles de kilómetros de su base de Severomorsk, siempre ha esperado luchar muy cerca de sus propias bases aeronavales. Estas constituyen el centro de un enorme entramado defensivo complementado por sus aeródromos para la aviación naval, sus nutridas defensas antiaéreas, sus baterías de misiles antibuque, sus decenas de corbetas o sus lanchas rápidas lanzamisiles.

En este sentido, Severomorsk es una pieza fundamental en el diseño de lograr el dominio negativo del espacio aeronaval. Su función es la de proteger el corazón de Rusia de las potencias navales que, según su punto de vista, la acechan, evitando así que puedan encontrar vías de acceso a través del mar de Barents y del mar Blanco mediante las cuales proyectar su poder hacia las zonas vitales de Rusia. Han de servir, además, para garantizar la inviolabilidad de los bastiones navales —mar de Barents y mar Blanco— en los que sus SSBN pueden realizar sus patrullas con la misma libertad que los lanzadores móviles se mueven por el corazón de Siberia, al estar a salvo de los medios ASW enemigos. También, desde fecha más reciente, para garantizar el control ruso sobre los ingentes recursos del Ártico y para controlar la entrada y salida de buques que desde o hacia el mar del Norte, recorren el Paso del Noroeste.

El desarrollo de bases como Severomorsk, a 1.500 kilómetros de Moscú, no fue una tarea sencilla. Ni el clima, ni la orografía, ni las distancias ayudaron. El primer puesto que el Imperio ruso logró establecer en la región fue Arcángel, a orillas del Dvina Septentrional, fundado finales del siglo XVI por el zar Iván IV *el Terrible*, en torno a lo que anteriormente fuese un pequeño monasterio ortodoxo. Sus duras condiciones de vida no impedían aprovechar los recursos pesqueros, cinegéticos y madereros de la región, aunque por desgracia, la ausencia de rutas comerciales, salvo interiores, reducían este aprovechamiento prácticamente a la mera supervivencia. La expansión desde esta zona hacia Kola llegó mucho más adelante, forzados los soviéticos por la necesidad de recibir suministros aliados en la Segunda Guerra Mundial en un principio y de hacer frente a las armadas de la OTAN, ya durante la Guerra Fría. Afrontar este reto exigió a la URSS la construcción de impresionantes

Chistian D. Villanueva López

complejos científico-militares —tanto Severomorsk, como Gadzhiyevo, Snezhnogorsk o Polyarny son ciudades cerradas— cuyo funcionamiento era —y sigue siendo— prácticamente autónomo, dado que las únicas posibilidades de abastecimiento pasan por el mar, por el aire o, en el mejor de los casos, por el ferrocarril. Basta ver una imagen nocturna de la tierra, como las que publica periódicamente la NASA, para entender que, entre las zonas más habitadas y desarrolladas de Rusia, en torno a San Petersburgo, Moscú y los Urales y zonas como Severomorsk, Petropavlovsk o Vladivostok hay un inmenso océano de vacío.



Figura 1: Si consideramos la parte más desarrollada y poblada de la Federación Rusa, que se circunscribe a la Rusia Europea, a las ciudades en torno a la línea del Transiberiano y a la zona de los Urales, con su complejo industrial, podemos observar que bases como las de Severomorsk, Petropavlovsk o Vladivostok están separadas por cientos o miles de kilómetros de las zonas neurálgicas de Rusia y que, por tanto, actúan como verdaderas bases avanzadas.

Severomorsk no es, además, sino el centro neurálgico de un conjunto de asentamientos que se extienden por toda la península de Kola, aunque se concentran en su mayor parte en torno al fiordo de Múrmansk. En esta red de instalaciones militares se incluyen las bases aéreas de Olenya, Monchegorsk, Rogachevo o Nagurskoye, la base de Pechenga para la Infantería de Marina rusa y los grandes astilleros de SEVMASH, en Severodvinsk entre muchos otros lugares

relevantes para la defensa de la Federación Rusa tanto en los planos convencional como estratégico. Por supuesto, la propia Severomorsk cuenta con tres aeródromos en los que se despliegan, entre otros, los aparatos que conforman el ala aérea de su único portaviones, el *Almirante Kuznetsov* (en mantenimiento durante todo 2018), compuesta por MiG-29K, Su-33, Su-25UTG y helicópteros Ka-27 *Helix*, amén de los imprescindibles aviones de patrulla marítima Ilyushin Il-38 o los aviones de transporte An-12, An-26, An-72 o Il-18 sin los cuales sería imposible abastecer un asentamiento tan alejado.

Enclavada dentro del círculo polar ártico, todo en esta base, situada a poco más de 20 kilómetros del puerto de Múrmansk gira en torno a la marina y sus buques de superficie, sus submarinos de ataque y, por supuesto, a su flota estratégica. Cuenta con poco más de 50.000 habitantes, en su mayoría uniformados o especialistas de la industria naval y nuclear.

Es también, como decíamos, la puerta de acceso, desde el Atlántico y el mar del Norte, a buena parte de los recursos energéticos rusos. La creciente importancia que los hidrocarburos tienen para la Federación Rusa y el descubrimiento de valiosos depósitos de petróleo y gas en el Ártico ruso, han redoblado en los últimos años la importancia de unas instalaciones que sitúan a Rusia en una posición privilegiada para explotar dichos recursos y controlar su tránsito. Es el caso del yacimiento de Yamal que, tras una inversión superior a los 27.000 millones de dólares, ha echado a andar en fecha reciente. Es, también, el caso de los numerosos yacimientos no solo de hidrocarburos, sino también de metales preciosos que se sospecha reposan en el fondo del Ártico y cuyo control son del máximo interés para una Rusia que ha adaptado su Estrategia de Seguridad Nacional para incluir la región como una zona estratégica. Huelga decir que la situación de la base de Severomorsk es una herramienta de primera magnitud para hacer valer, llegado el caso por la fuerza, sus reivindicaciones árticas, en un momento en el que Rusia se disputa con Canadá, Dinamarca, Noruega o los propios Estados Unidos la supremacía regional.

La existencia de los mencionados yacimientos de hidrocarburos y de diversos materiales ha reavivado a su vez el interés por la Ruta del Norte o Paso del Noroeste, como también es conocida. Esta arteria de comunicación, que desde la

caída de la Unión Soviética había sido prácticamente abandonada —en el sentido literal, pues varios asentamientos fueron dejados a su suerte— está conociendo una segunda juventud. Al calor de las cuantiosas inversiones realizadas por la industria del gas y del petróleo ha ido cobrando importancia, curiosamente favorecida por el calentamiento global y el consiguiente deshielo. De esta forma, con la desaparición de la antaño perenne capa de banquisa ártica, se ha facilitado la navegación y ampliado la ventana temporal en la que esta ruta marítima puede ser recorrida con cierta seguridad y sin el concurso de rompehielos. De hecho, el pasado agosto y por primera vez, un buque de la empresa rusa Sovcomflot cargado de gas metano, el *Christophe de Margerie* completó el trayecto entre los puertos de *Hammerfest*, en *Noruega*, y *Boryeong*, en *Corea del Sur*, reduciendo el tiempo respecto a la ruta habitual a través del canal de Suez, en un 40%.

Rusia es, ciertamente, una superpotencia energética. No obstante lo anterior, en última instancia su influencia mundial está respaldada por la posesión de un arsenal nuclear considerable. Hoy en día mantiene en servicio una decena de SSBN, de los cuales la mayor parte tienen su base a pocos kilómetros de Severomorsk. Esta flota, basada en Gadzhiyev, incluye cinco submarinos del Proyecto 667BDRM *Delta IV*, así como uno del Proyecto 955 *Borey*, y el último superviviente de los famosos Proyecto 941 *Akula/Typhoon*, el TK-208 *Dmitry Donskoy* que sirve como banco de pruebas para los nuevos SLBMs de la clase *Bulavá*. Proteger estos submarinos de las incursiones de los SSN estadounidenses es una de las tareas principales tanto de la flota de superficie, como de la aviación naval.

En el plano ofensivo, disponer de una fuerza submarina y de superficie todavía considerable —en franca renovación, de hecho—, como la que atesora la flota del norte, reforzada por la 200.^a brigada motorizada que tiene su base en Pechenga (Sputnik), también en el óblast de Múrmansk, permite mantener la amenaza sobre los países escandinavos, además de proyectar el poder sobre el Ártico, región a cuyo desarrollo y explotación Rusia ha fiado su futuro. Severomorsk es clave a la hora de retomar la presencia que en su día tuvo la Unión Soviética en la zona. De hecho, en los últimos años Rusia ha hecho un ingente esfuerzo destinado a rehabilitar las instalaciones de lugares tan lejanos como Nagurskoye, en la tierra de Francisco José o Novaya Zembla, en donde poseen el aeródromo de Rogachevo.

Todas estas instalaciones, que contribuyen en el ámbito defensivo a hacer de Barents un bastión naval y en el ofensivo, a alcanzar el dominio de facto del Ártico por parte de Rusia, son abastecidos, en su mayor parte, desde Severomorsk y Múrmansk. No está de más recordar que el hecho de mantener asentamientos en latitudes tan altas, unido a la disponibilidad de unos medios, como los rompehielos nucleares, de los que carecen el resto de las naciones, otorga a Rusia una ventaja notable frente a sus competidores. En este sentido, la posesión de una gran base como Severomorsk, junto con sus instalaciones subsidiarias es el mejor activo con el que cuenta Rusia de cara a imponerse en dicha competición.

Todo apunta a que, en el futuro, el conjunto de bases e instalaciones en torno a Severomorsk se verá notablemente rejuvenecido. Después de los trabajos de construcción de nuevas instalaciones de almacenamiento para los reactores de los submarinos y buques de superficie de propulsión nuclear dados de baja y de acometer una limpieza generalizada de las bahías de la región, en la que reposaban los cascos de decenas de embarcaciones, ahora se trabaja en la construcción de grandes astilleros a apenas ocho kilómetros de Múrmansk, los cuales atenderán a la demanda de la industria gasística a este lado de la Ruta del Norte, pero que, indudablemente, servirán también para la construcción y el mantenimiento de las futuras unidades navales de la VMF.

Kaspiysk

El mar Caspio, en realidad un lago salobre situado en Asia Central, era para la Unión Soviética prácticamente un mar interior cuya única frontera a controlar lindaba con Irán, país en la órbita estadounidense hasta la llegada del régimen de los Ayatolás. La principal base naval soviética en la región, Astracán, ayudaba en la función de proteger el bajo vientre ruso de un posible ataque por el sur, en caso de un conflicto generalizado entre la OTAN y el Pacto de Varsovia. No obstante, esta defensa, de producirse cualquier atisbo de ataque, quedaba en realidad en manos del Ejército Rojo, que posiblemente tomase posiciones de forma preventiva desde el Cáucaso y desde Turkmenistán en dirección a Irán y el golfo Pérsico, algo a lo que ayudarían los aerodeslizadores y los Ekranoplanos, muy útiles para dar golpes de mano y realizar rápidas incursiones y que tenían su base en Kaspiysk.

El Caspio y sus costas conformaban, en cualquier caso, una región relativamente tranquila, lejos de las tensiones Europa del Este o de los duelos silenciosos entre submarinistas en el Ártico y a través del GIUK. La caída del comunismo y la división del estado soviético en numerosas repúblicas, así como el descubrimiento de enormes depósitos de gas y petróleo en la región en los últimos años han puesto el Caspio de actualidad y, por motivos que explicaremos a continuación, han multiplicado la importancia de la base naval de Kaspiysk, en oposición a la tradicional base de Astracán, situada más al norte, cerca de la desembocadura del Volga.

La base de Kaspiysk, sita en la ciudad del mismo nombre, no es sino una pequeña instalación en la que hay destacadas un puñado de corbetas de la flotilla del Caspio que, por lo demás, manteniendo su cuartel general en Astracán. Es cierto que en los últimos años se ha instalado un radar OTH y que se ha renovado el interés por el desarrollo de los Ekranoplanos, aunque por el momento sin resultados prácticos. No obstante, los nuevos bríos de esta base naval tienen que ver por encima de todo, con los hidrocarburos, con su tránsito y con el comercio internacional.

Como hemos explicado a propósito del Ártico y de la Ruta del Norte, para un petroestado como es la Rusia de hoy, el control sobre los depósitos de hidrocarburos, pero también sobre su tránsito es una herramienta de primera magnitud. En este sentido, no solo las extracciones que Rusia ha iniciado en el Caspio obligan a una mayor presencia naval para garantizar su seguridad. Además, el hecho de que los estados vecinos estén embarcados en una empresa similar, con importantes yacimientos en Kazajistán, Turkmenistán, o Azerbaiyán cuya producción discurre por oleoductos y gasoductos que cruzan el Caspio, ofrece una oportunidad de oro influir sobre todos ellos. Una oportunidad que Rusia no duda en aprovechar, al haberse convertido, de facto, en la única potencia naval en este gran lago.

En este sentido, a diferencia de Astracán, situada demasiado al norte, la disponibilidad de una base naval en Kaspiysk permite a Rusia desplegar sus buques de guerra en un tiempo mínimo. Esto es vital si se pretende cortar la ruta naval que va desde Turkmenbasy, en Turkmenistán, hasta Bakú, en Azerbaiyán, para proseguir desde allí a través de los oleoductos Baku-Supsa y BTC. El control de este último, el BTC o Baku-Tbilisi-Ceyhan, con más de 1.700 kilómetros de longitud y capacidad

Chistian D. Villanueva López

para un millón de barriles diarios, es uno de los objetivos principales de Rusia en la región. Ha de tenerse en cuenta que, desde 1991, Azerbaiyán se ha convertido en uno de los proveedores más importantes de Europa y que antes de la entrada en funcionamiento del BTC se veía obligado a transportar su petróleo por territorio ruso. Así las cosas, la base naval de Kaspiysk, una vez más, permite proyectar rápidamente el poder ruso sobre una arteria fundamental para la economía de un tercero, en este caso Europa y, en su caso, estrangularla. Algo parecido, aunque a menor escala, sucede con la ruta naval que une Aktau, en Kazajistán y Neka, en Irán.

Así pues, Rusia, como única potencia naval en la región, tiene en sus manos el control de todo el tráfico de hidrocarburos proveniente de Asia Central, un control que, por cierto, acrecentó en la guerra de Georgia, en 2008 y tras la anexión de Crimea en 2014, iniciando con ello un avance hacia el sur que le ha llevado a ganar influencia a marchas forzadas sobre Oriente Medio y en el que su presencia en el Caspio en general y la utilización de la base naval de Kaspiysk en particular, también ha tenido su papel.



Figura 2

Esto es algo que se ha podido ver a propósito del reciente conflicto de Siria, en el que la Federación Rusa, junto con Irán, ha salido como clara triunfadora. Si parte del éxito ruso se debe a la firmeza con la que ha sido capaz de defender a su aliado, Assad mediante una intervención limitada sobre el terreno suficiente para alterar el curso de la guerra, otra parte se ha basado en la demostración de que Rusia ha sido capaz de subirse al carro de la RMA. En este sentido, si desde la flota del norte veíamos como el portaviones *Kuznetsov* utilizaba su aviación naval para batir objetivos sobre Siria con armas de precisión, la flotilla del Caspio no se ha quedado atrás. A lo largo del conflicto ha protagonizado numerosos lanzamientos de misiles 3M-14 (SS-N-30A) a distancias en torno a los 2.000 kilómetros a través de Irak e Irán. Es fácil entender que, para la Federación Rusa, cuanto más completo sea su control sobre este mar, mayor será el radio de acción de estos sistemas, al poder los buques que los integran acercarse a costas como las de Irán, Turkmenistán o Azerbaiyán sin peligro y gozando del pleno control del espacio aeronaval. Estas demostraciones de fuerza, que pueden parecer baladíes, han sido capitalizadas por Rusia mediante la venta de diversos sistemas de armas a otros estados, que ven en Rusia una alternativa a los productos occidentales o a través de la firma de convenios como el que ha llevado a Egipto a permitirle el uso de sus bases aéreas y navales durante los próximos años por más que sea consecuencia de varios factores más.

Hidrocarburos, Cáucaso y Oriente Medio, pero no solo. Rusia, a través de su control sobre el Caspio tiene también una influencia notable en el devenir de uno de los grandes proyectos que condicionarán el futuro de Asia Central: La nueva ruta de la seda. Efectivamente, buena parte de las rutas que conforman la iniciativa china y que cruzan bien Kazajistán, bien Irán, desembocan o pasan muy cerca del Caspio. Lo suficientemente cerca como para que Rusia pueda ejercer su poder e influir en el desarrollo de las mismas a conveniencia, algo notablemente más fácil cuando se tienen argumentos de peso, como una Armada. Esta es otra de las razones por las que para la Federación Rusa era conveniente desarrollar Kaspiysk, cuya situación es desde el punto de vista de la geoestrategia, mucho más relevante que la de Astracán.

Cara al futuro la importancia de esta base no puede sino seguir aumentando. Diversos proyectos, como la construcción del canal de Eurasia o la ruta entre Usan y Gorgan favorecerán el desarrollo regional y convertirán este mar en un nodo de comunicaciones norte-sur y este-oeste a nivel continental. Rusia, que previsiblemente hará todo lo que esté en su mano para seguir siendo la única potencia naval en la zona, tendrá en la base de Kaspiysk su mejor baza para seguir proyectando este poder en toda la región.

Vladivostok

Con más de medio millón de habitantes, Vladivostok es la mayor ciudad del Extremo Oriente ruso, además de importante puerto mercante. Es, desde 1903 la última parada del famoso ferrocarril Transiberiano, que conecta los Krai de Primorie y Javárovsk a los Urales y la Rusia Europea. Además, Vladivostok está a tiro de piedra de la frontera con Corea del Norte y la República Popular China. Ubicada pues en una posición estratégica desde los puntos de vista económico y militar, en las costas del mar de Japón, ha sido una ciudad cerrada durante todo el periodo soviético, liberándose de dicho *estatus* en 1992.

A día de hoy, pese a que la flota del Pacífico ha sido, posiblemente, la más perjudicada por los recortes presupuestarios posteriores a la caída del comunismo, Vladivostok continúa albergando un importante contingente naval y en ella se sitúa el cuartel general de la flota del Pacífico —la segunda más importante de la Federación Rusa—. Al igual que Severomorsk en el norte, Vladivostok y sus instalaciones navales de las bahías de Ulises y del Cuerno de Oro, no son sino la cabecera de una serie de instalaciones militares que se reparten por los krais de Javarovsk y Primorie. Entre las instalaciones navales cercanas más relevantes cabe citar las de Bolshoy Kamen (conocida por albergar los importantes astilleros Zvezda), Fokino o Dunay. En esta última, además, está la instalación que alberga los reactores nucleares de los SSN y SSBN desmantelados en los últimos años. En el apartado aéreo, la base de Uglovoye, al norte de la ciudad alberga varias docenas de cazabombarderos Su-35, así como Su-27 ofrece cobertura aérea y capacidades de ataque antibuque. Por supuesto, las base aéreas de Vernoye, Dzemgi o Khurba, con sus Su-27, MiG-29, Su 30 y Su-35 también reforzarían el dispositivo en torno a

Vladivostok en caso de amenaza. Por último, en lo que concierne al componente terrestre, este cuenta con instalaciones en Ussuriysk (5.º Ejército), aunque el cuartel general del Distrito Militar del Lejano Oriente no se encuentra en Vladivostok sino en Javárovsk.

Vladivostok pertenece a Rusia desde 1858, en virtud del Tratado de Aigun, por el que una China atrasada y víctima de las ambiciones de las potencias extranjeras, cedió los territorios al norte del río Amur y renunció a reclamar la isla de Sajalín. Huelga decir que China, pese al actual entendimiento entre ambos gobiernos, que ven en el otro un colaborador necesario para hacer frente a Estados Unidos — aunque ni mucho menos un aliado—, jamás estará conforme con esta situación. De hecho, hace años que incentiva la colonización de toda la región al norte del Amur tanto gracias a su dinamismo económico, que facilita las inversiones necesarias para el desarrollo de esta región rusa, como mediante la llegada de numeroso inmigrantes de etnia Han.

Pese a todo, Vladivostok es una ciudad profundamente rusa cuya defensa es del máximo interés para Moscú, especialmente en una época en la que la zona económicamente más activa del planeta es, precisamente, la región que esta ciudad domina en el triángulo entre China, Japón y Corea, por más que China carezca de salida franca al mismo. Podría decirse sin miedo al equívoco que la pérdida de esta ciudad terminaría con cualquier aspiración de Rusia como gran potencia en un mundo multipolar. De ahí el ingente esfuerzo realizado en la última década tanto por fortalecer la economía regional, como por devolver su esplendor a la flota del Pacífico tanto en lo referente a su capacidad convencional, como estratégica. Y es que sin Vladivostok, con su salida al mar del Japón, Rusia se vería condenada a ser un actor secundario, aun cuando mantuviera Kamchatka y con ella, Petropavlovsk y mantuviese una salida al Pacífico.

Vladivostok, o más bien los buques y unidades allí basadas, tienen la misión de proteger no solo la soberanía rusa sobre este territorio, sino también las hipotéticas amenazas que pueda afectar a otros puertos regionales de relevancia como Nakhodka o Vanino, ambos importantes puntos de salida para los hidrocarburos y el carbón y, en el caso de este último, nodo fundamental por ser uno de los destinos del BAM. El BAM o Baikal-Amur Mainline es el ramal norte del Transiberiano que

pasa por Komsomolk del Amur y alcanza el Pacífico precisamente en dicha ciudad. Constituye la artería de comunicación más relevante en toda la región, junto con el tráfico marítimo y aéreo, pues la enormidad y orografía de los *Krai* de Javárovsk y de Primorie hacen imposible la construcción de carreteras de mención, salvo entre grupos de núcleos urbanos cercanos.

Otra de las razones por las que Vladivostok es importante es la pesca. Tanto en el mar del Japón como en el Pacífico los pesqueros rusos logran importantes capturas en competencia con los siempre ávidos Japón y China. La actual flota pesquera rusa, muy disminuída respecto a la soviética, sigue sobrepasando los 3.100.000 de toneladas al año y ha tenido notables problemas para luchar contra la falta de inversiones por una parte y contra la pesca ilegal por otra. Esto explica el esfuerzo realiado en los últimos años, en los que se ha renovado por completo la flota del FSB, organismo que se encarga, entre otras cosas, de la vigilancia aduanera y pesquera. Para esta tarea, la posición de Vladivostok, muy cerca de Corea del Norte, de donde proceden buena parte de los buques que faenan ilegalmente en aguas rusas, es fundamental.

Hemos mencionado de pasada los hidrocarburos y es que, una vez más, aparecen como un factor de primer orden para explicar el reforzamiento de las defensas en torno a Vladivostok. Esta ciudad protege la entrada natural desde el mar de Japón al estrecho de Tartaria y este, a su vez, da pleno acceso a Sajalín, región en la que reposan alrededor del 11% de las reservas de hidrocarburos rusos. Desde hace más de una década, estos yacimientos han sido objeto de una fuerte inversión por parte de compañías tanto estatales como occidentales y exportan buena parte de su producción a Japón y China. La mayor parte de estos yacimientos se sitúan en la costa oeste de la isla de Sajalín, en el mar de Ojostk, en una zona prácticamente equidistante entre Vladivostok y Petropavlovsk. No obstante, dado que la mayor parte del tráfico marítimo que generan parte de la zona sur de la isla, más exactamente de Korsakov, a través del estrecho de La Perouse en dirección a Honshu, en su defensa Vladivostok es la base más importante.

Las Kuriles son otro de los temas candentes de la región. Invasadas por la Unión Soviética en los últimos días de la Segunda Guerra Mundial, Japón nunca ha reconocido la soberanía soviética primero y actualmente rusa sobre las cuatro islas

más importantes del sur de esta cadena; Iturup, Kunashir, Shicotán y Jabomai. Aun a pesar de que en los últimos tiempos la tensión entre ambos países se ha rebajado, conviene recordar que nunca llegaron a firmar formalmente la paz y que Rusia está reforzando día a día su despliegue militar en la zona, clave para hacer del mar de Ojotsk un lago ruso. Así las cosas, en los últimos meses Rusia ha situado una división de misiles de costa *Bal* en la isla de Kunashir, que se complementaría con otra división de misiles de costa *Bastion* en la isla de Iturup y las ha protegido con sistemas antiaéreos 9K332 Tor-M2E de corto alcance a la espera de desplegar en la zona sistemas S-300 en sus últimas variantes o S-400 *Triumf* que logran crear una zona de exclusión aérea, de ser necesario, sobre las islas. Además, se ha anunciado públicamente la intención de construir una nueva base naval en una de las islas de este archipiélago, capaz de dar cobijo a cualquier buque de la VMF, independientemente de su porte, lo que no hará sino reavivar los temores japoneses, a la vez que ayudar a Rusia a mejorar su logística al tener un nuevo punto de apoyo entre Vladivostok y Petropavlovsk.

Llegados a este punto conviene destacar que, como hemos dicho, la flota del Pacífico fue la más castigada por los recortes de los últimos años del socialismo y de la década de los 90. Como consecuencia, tanto el número de submarinos, como de buques de superficie en todas sus variantes cayó en picado. Lo hizo hasta el punto de que, entre los años 1997 y 2002 el número de salidas navales se redujo prácticamente a cero tanto por la falta de fondos, como por la imposibilidad técnica de navegar en unos buques que llevaban años sin mantenimiento. A pesar de que desde la llegada de Vladimir Putin al poder en el año 2000 y el varapalo que para la Armada rusa supuso la pérdida del submarino *Kursk*, la inversión ha ido en aumento año a año, la flota del Pacífico sigue sin ser ni una sombra de lo que fue. No obstante, se han recuperado para el servicio submarinos convencionales de la clase Kilo y de la clase Oscar II y buques de superficie como el crucero *Varyag* de la clase *Slava* o destructores de las clases *Udaloy* y *Sovremennyy*. Lo que quizá más importante, pues buena parte de los problemas de la flota estaban causados por una industria naval anticuada, se está invirtiendo en reformar astilleros como los de Komsomolsk o como el de Zvezda que, aunque orientado ahora al sector civil, seguirá siendo un importante activo para la Armada.

El problema para Rusia es que, lejos de contar con una flota con capacidades oceánicas como la que llegó a tener en los años 80, vuelve a manejar una Armada costera en la que la mayor parte de las unidades son corbetas, apoyadas por buques de apoyo o incluso de desembarco de pequeño tamaño (clases *Ropucha* y *Alligator*). Carece pues de la capacidad logística necesaria para proyectar y sostener su poder naval lejos de sus principales bases y ya no tiene la red de bases de la que dispuso una vez la Unión Soviética bien porque algunas instalaciones en el propio país han sido clausuradas al reducirse el tamaño de las Fuerzas Armadas, bien porque se cesado en su uso, como en la famosa base de Cam Ranh, en Vietnam, que permitía la presencia en todo el Sudeste Asiático. La cancelación del contrato con Francia para la venta de dos portaaviones de la clase Mistral supuso un duro golpe, pese a las compensaciones económicas, en tanto la industria naval rusa todavía tiene serios problemas en cuanto a construcción modular (carecen de grandes grúas puente en la mayor parte de sus astilleros), software de ingeniería naval que permita el diseño de grandes —y complejas— unidades, personal y componentes relacionados con la propulsión, como las turbinas. Así las cosas, la recuperación de la capacidad de aguas azules continúa postergándose en el tiempo, a pesar de lo cual sus buques de superficie no dejan de hacer patrullas más allá del mar de Japón.

Con todo, para las actuales necesidades rusas esta Armada, si continúa remozándose, puede ser suficiente. Como nos explicaba el profesor Milan N. Vego, para una marina costera el problema de conseguir el control de un mar reducido o parte de él se puede resolver en estrecha colaboración con la aviación basada en tierra y las tropas sobre el terreno. En esta estrategia Vladivostok y las instalaciones militares que la envuelven son una vez más la clave de bóveda del control ruso sobre Sajalin, las Kuriles, el norte del mar de Japón, el estrecho de Tartaria y el estrecho de La Perouse. De ella parten los buques que sustentan el actual despliegue, que protegen las líneas interiores, que realizarían, en caso de conflicto, los desembarcos necesarios y que hostigarían al enemigo en caso de que alguien lograra penetrar la zona A2/D2 que poco a poco están tejiendo en la región.

El componente fundamental de esta red recae sobre los sistemas antiaéreos que Rusia ha desplegado en Vladivostok y en su entorno. Se trata de sistemas S-300 y

S-300PMU, a los que han de sumarse los dos batallones S-400 *Triumf* trasladados a la ciudad en 2015 (1533.º regimiento antiaéreo). También el 589.º regimiento antiaéreo que opera en Nakhodka, está armado con S-400 *Triumf* con los que Rusia puede establecer una zona de denegación de acceso que se acerca mucho a las costas de Hokkaido. Si, como se espera, Rusia continúa implementando una red antiaérea más densa o se instalan estos sistemas en las Kuriles, el cerco sobre Hokkaido quedaría completo, pues un regimiento que operase desde la isla de Kunashir, teóricamente cubriría el interior de Japón y el importante estrecho de La Pérouse.

En resumen, Vladivostok es el principal activo ruso en Extremo Oriente dado que:

1. Su situación privilegiada permite el comercio a través del mar de Japón o por vía terrestre con las cercanas China, Japón, Corea del Norte y Corea del Sur.
2. A través de los estrechos de La Pérouse, Tartaria, Sugaru, Tsushima, Corea y Kanmon se abre al Pacífico, al mar de Ojostk, al mar de China Oriental y al mar Amarillo.
3. Dispone a su alrededor de instalaciones navales, terrestres y aéreas suficientes como para proyectar el poder militar ruso sobre todo el mar de Japón, la península de Corea y las islas de Honshu y Hokkaido.
4. Es la llave que permite cerrar el mar de Ojostk a cualquier fuerza extranjera, una de las claves para mantener la seguridad de los SSBN rusos.
5. Se beneficia de la existencia de un complejo industrial militar, que tiene también como nodos a Komsomolsk del Amur y Javárovsk, en el que se encuentran todas las industrias necesarias para sostener el poder militar ruso en Extremo Oriente.

Petropávlovsk-Kamchatski

La ciudad de Petropávlovsk, situada en la costa oriental de la península de Kamchatka es, a pesar de contar con casi 200.000 almas, una ciudad prácticamente aislada. Las únicas conexiones posibles, a la espera del desarrollo de nuevas infraestructuras son, por vía aérea o marítima. Por su posición a mitad de camino entre el mar de Japón y el estrecho de Bering, está llamada a convertirse en un puesto militar cada vez más importante para la Federación Rusa, toda vez que el futuro de esta se fía al desarrollo del Ártico y Patropávlovsk es, desde el este y junto

con Vladivostok, la puerta que controla la entrada a la Ruta del Norte. Es además, una escala casi obligada para los buques que han de acometer este recorrido y que apenas encontrarán puertos de mención desde Vladivostok hasta Anadyr, unos 1.700 kilómetros más al norte.

A pesar de que no haya un gran número de buques de guerra basados en Petropavlovsk —apenas alguna corbeta y lancha lanzamisiles—, al otro lado de la bahía en la que se asienta la ciudad está la base de submarinos de Vilkovo, en la bahía de Krasheninnikov. Esta instalación alberga los submarinos estratégicos de la flota del Pacífico, pertenecientes a la 16.ª Escuadrilla: SSBN Proyecto 667BDR Kalmar (Delta III) K-223 *Podolsk*, K-433 *Georgiy Pobedonosets* y K-44 *Ryazan* así como dos unidades del Proyecto 955 Borei, el K-550 *Alexander Nevskiy* y el K-551 *Vladimir Monomakh*, a la espera de la llegada de nuevas unidades. De hecho, la intención del Ministerio de Defensa es dotar a esta unidad con tres nuevos SSBN clase Borei antes de un lustro, con lo que se alcanzarían unos niveles de operatividad nunca vistos desde la Guerra Fría. En la misma base se pueden encontrar también SSN de la clase Akula y SSGN clase *Oscar II*, así como algún SS clase *Kilo* cuya misión principal era la de proteger las cosas rusas contra los grupos de protaviones enemigos (*Oscar II*), escoltar a los SSBN propios (*Akula*) y amenazar las líneas de comunicación marítimas enemigas (*Akula* y *Kilo*).

Esta base naval, que hace tres décadas daba cobijo a decenas de unidades (al caer la Unión Soviética la Armada roja tenía en servicio más de 250 submarinos sumando todas las clases), ha vivido años de abandono, en los que ha visto cómo sus infraestructuras se quedaban anticuadas y como los submarinos allí basados literalmente se hundían por falta de mantenimiento. Por fortuna para Rusia, la mejora en las condiciones económicas unida a la concienciación en torno a la importancia de la VMF, ha logrado comenzar a revertir la situación. En los últimos años se han recuperado submarinos para el servicio y se ha comenzado la construcción de nuevas clases. Lo que es más, la base de Vilkovo se ha modernizado para dar cabida a los nuevos SSBN *Borei*, con la construcción de nuevos muelles dotados de la maquinaria necesaria para abastecer a dichos submarinos y para manejar con seguridad los SLBM que portan, y con la recepción de una grúa flotante SPK-19150.



Figura 3: MiG-31 basado en Yelizovo. Fuente – Wikimedia Commons

Más allá de la base de submarinos, el entorno de Petropavlovsk alberga otras instalaciones militares y unidades de mención, dedicadas a la defensa antiaérea, así como a la guerra antisubmarina y de superficie, eso sí, siempre en busca de la negación del espacio aeronaval y submarino, pues apenas cuentan con capacidades de ataque y proyección. En este sentido, hasta la llegada de los modernos S-400 *Triumf*, la defensa antiaérea de la base de submarinos, así como del resto de instalaciones militares en torno a Petropavlovsk dependía por una parte de las baterías S-300PM en Vilkovo y Yelizovo. Por otra, de la protección que ofreciese el regimiento de MiG-31 estacionado en la cercana base aérea de Yelizovo. Respecto a la capacidad AsuW y ASW quedaría cubierta tanto por la docena de Ilyushin Il-38 destinados en dicha base aérea, como por los sistemas de misiles antibuque *Redoubt* —poco a poco sustituidos por los nuevos *Bastion-P* (350 kilómetros de alcance)—, pertenecientes a la 520.^a brigada de Artillería de Costa, además de por los buques y submarinos allí basados.

Puede resultar chocante semejante despliegue en una zona tan remota y prácticamente salvaje, cuyo motor económico, aparte de la pesca y la industria maderera es el turismo de aventura, verdadera fuente de divisas para toda la península de Kamchatka, repleta de parques naturales y de cotos de caza a los que los extranjeros adinerados acuden para tratar de cobrarse algún oso. En la Guerra Fría la presencia allí se explicaba por ser un lugar inmejorable para los SSBN que podían bien acceder a las zonas árticas, bien al Pacífico, o realizar sus largas

patrullas en la seguridad que ofrecía el mar de Ojostk. Hoy en día la situación es muy diferente y, si bien mantiene su importancia como base de la flota estratégica, cada vez más sus usos irán derivando hacia las misiones más convencionales: Seguridad Marítima, Control Pesquero o Búsqueda y Rescate en el Mar.

La razón de este cambio se debe al desarrollo del Ártico y el nuevo vigor de la Ruta del Norte que, si los planes del Gobierno ruso llegan a cumplirse, supondrá un revulsivo tanto para la región, como para el conjunto de la economía rusa. Hace dos años, el Gobierno ruso publicó el Plan de Desarrollo Integral para la Ruta del Norte 2015-2030. El plan subraya la importancia de proporcionar una navegación más segura, además de remarcar la importancia estratégica de la NSR (Northern Sea Route) para la seguridad nacional rusa y pretende crear las infraestructuras necesarias para su explotación comercial, además de para garantizar el control ruso sobre el Ártico y sus recursos. El incremento del transporte marítimo en la ruta crece a gran velocidad. Si en 2013 se transportaron 3,9 millones de toneladas y en 2014, 4,0 millones, la cifra en 2015 ascendió a 5,4 millones y en 2016 a 6,9 millones. La entrada en funcionamiento de la planta de gas de Yamal y del puerto de Sabetta, en la península de Yamal, destinado a dar salida a la producción de la planta terminará por multiplicar el tráfico por esta ruta tanto en dirección a Europa como a Asia. Se calcula que solo el tráfico procedente de Sabetta debería alcanzar los 17,6 millones de toneladas por año a partir del año 2021, cuando la planta esté a pleno rendimiento. Nada en comparación con los más de 100 millones de toneladas de mercancías transportadas que esperan alcanzarse en 2030, cuando a través de esta ruta pase desde el cobre de Norilks al carbón, oro y tungsteno de Chukotka o cualquier otra mercancía susceptible de ahorrar tiempo y dinero al evitar la ruta típica por el canal de Suez, entre China, Corea y Japón y el Norte de Europa. Petropavlovsk pues, se encuentra situada en una posición privilegiada para controlar los accesos a esta ruta y, en general, para controlar todo el tráfico marítimo en torno o a través del estrecho de Bering.

Además, a diferencia de ciudades como Anadyr, en el Krai de Chukotka, Petropavlovsk cuenta con infraestructuras suficientes para mantener un amplio despliegue militar, de ser necesario y está notablemente más cerca de las grandes industrias militares del Extremo Oriente ruso. Estas, como la fábrica de aviones de

KnAAZ (Komsomolsk-on-Amur Aircraft Plant) o la Amur Shipbuilding Plant en la misma localidad y dedicada a la construcción de buques y submarinos, se encuentran a unos 1.500 kilómetros de Petropavlovsk, lo que, para la magnitud de Rusia, puede considerarse una distancia asequible.

En resumen, la base de Petropavlovsk ofrece a Rusia:

1. Base segura para su flota estratégica.
2. Control sobre uno de los extremos de la Ruta del Norte.
3. Proteger el acceso norte al mar de Ojostk.
4. Mantener la presencia naval en la región.

Christian D. Villanueva López