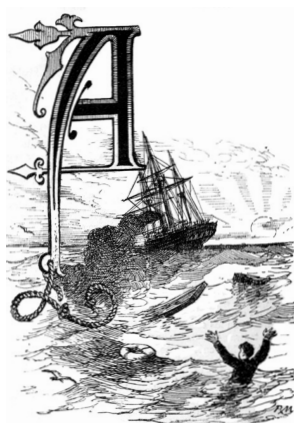


LA ESTRATEGIA RUSA EN EL ÁRTICO

Josep BAQUÉS QUESADA
Grupo de Estudios de Seguridad
Internacional (GESI)
Profesor de la Universidad de Barcelona

Andrea ARRIETA RUIZ
Máster en Paz, Seguridad y Defensa
por el IUGM

El Ártico... la última frontera



GOSTO de 2007... dos minisubmarinos rusos, avezados en sucesos de todo tipo —desde la grabación de la película *Titanic* hasta el fallido rescate de la dotación del submarino *Kursk*— cubren una nueva y curiosa misión. Esos pequeños batiscafos están a punto de batir un récord de profundidad con tripulación, llevando a bordo nada menos que a Artur Chilingarov, a la sazón vicepresidente de la Duma. De esta guisa, cuál si buscaran conquistar por vez primera el Everest, o la Luna, se disponen a depositar una bandera rusa de metal... a algo más de 4.200 metros bajo la superficie del mar. Pero esta vez no se trata de ningún telefilme, sino de geopolítica en estado puro. En realidad, con ese gesto, Rusia sienta las bases de una reivindicación

del lecho marino del Polo Norte —una zona disputada—aduciendo que la cordillera marítima Lomonosov —punto estratégico, cuyo control garantiza también el dominio de la Ruta Marítima del Norte (RMN)—es una prolongación de la plataforma continental siberiana. La zona reivindicada por Moscú se extiende unos 1,2 millones de km² y es inmensamente rica en hidrocarburos.

Tan importante como ese dato lo es el hecho de que, a partir de 2007, Rusia retomó las patrullas sobre el Ártico, con especial incidencia en los vuelos protagonizados por bombarderos, en muchas ocasiones hasta el límite del espacio aéreo de los Estados vecinos, siendo ésta una práctica propia de la Guerra Fría, que había sido abandonada desde 1993 (1).

(1) Recordemos que el Ártico, tras alzarse como punto estratégico y fiel símbolo de ese choque ideológico que definía la realidad internacional durante la Guerra Fría, pasó de conver-

Huelga decir que Rusia es, por evidentes motivos geográficos, uno de los Estados más beneficiados por el deshielo del Ártico, con lo que ello implica en términos de extracción de crudo, de apertura de nuevas rutas marítimas, o de aprovechamiento pesquero. De hecho, cuando Putin visitó el archipiélago de Franz Josef Land hace una década, ya sostuvo que, geopolíticamente, los intereses más profundos del Estado ruso estaban relacionados con el Ártico y que la región debía ser dominada (Rotnem, 2018: 6). Como ya se ha escrito mucho sobre el tema, para las cuestiones de detalle al respecto, remitimos a otras fuentes. Ahora bien, una vez asumido, a partir de la experiencia de 2007, que Rusia vuelve a dar muestras de asertividad, conviene analizar con más detalle la estrategia rusa en ese mar de hielo.

El compromiso de Rusia en el espacio ártico, tanto a nivel nacional como internacional, se desarrolla en un contexto regional de transformaciones. Este paisaje variable, debido a los efectos del cambio climático, y los recursos de la zona han empujado a Rusia a asumir cada vez más roles de liderazgo en este espacio; así como al desarrollo de narrativas geopolíticas sobre una identidad rusa inherente al espacio ártico. La reanudación de patrullas rusas en 2007, el consiguiente aumento en el número de bombarderos estratégicos rusos interceptados a lo largo de la costa noruega y el refuerzo del servicio de guardacostas rusos para gestionar las zonas libres de hielo emergentes, se alzan como una muestra de la posición que está tomando Rusia en el Ártico desde entonces (Wilson Rowe & Blakkisrud, 2014).

Tras la llegada de Putin al gobierno, la política rusa hacia el Ártico adquirió una dimensión más asertiva, con el objetivo de proyectar su poder militar y político para restaurar su imagen como potencia. Este espacio pasó a erigirse como un punto clave de la estrategia rusa en el año 2008, cuando se elaboró el documento *Fundamentos de la política estatal de la Federación Rusa en el Ártico hasta el año 2020 y con una perspectiva ulterior*. En este documento, Rusia plantea su política en el Ártico desde dos enfoques divergentes: por un lado, la cooperación y, por otro, el rearme militar para defender su soberanía. En este sentido, se considera que se trata de una política multidimensional que se divide en tres fases: la primera (2008-2010), centrada en la recogida de las pruebas científicas necesarias para solicitar la ampliación de su Zona Económica Exclusiva (ZEE); la segunda (2011-2015), que tenía como objetivo alcanzar el reconocimiento internacional de esas fronteras ampliadas; y la tercera (2016-2020), en la que se pretende transformar la zona en su base de recursos estratégicos (Ovalle y Salazar, 2016, 23-24).

tirse, aparentemente, de un área de conflicto a un área de cooperación; fruto de un discurso de Gorbachov que se materializó a través de la Iniciativa de Múrmansk del año 1987. Esta iniciativa recogía varios objetivos en el marco de la política exterior rusa en el Ártico que convergían hacia la desmilitarización de este espacio.

El seguimiento de la Estrategia Ártica de Rusia, tanto en las declaraciones como en la práctica, indica que Rusia, desde hace unos años, trata de aumentar la seguridad en la zona. En este sentido, una buena manera de entender la sempiterna dicotomía entre el realismo defensivo o el ofensivo, cuando hablamos de Rusia, es la ofrecida por Kotkin, cuando afirma que la política rusa está presidida por una «agresividad defensiva», pero matizando, a renglón seguido, que eso implica una constante expansión para de ese modo asegurar sus propias fronteras, y prevenir ataques de otras potencias. Esa sería la columna vertebral de la política exterior rusa, al margen de quién gobierne (Kotkin, 2016). De esta manera, el enfoque ruso en el Ártico no sería tan antagónico como dicotómico, alternando su interés por la colaboración regional, con objetivos más puntuales, materializados a través de algunas de sus vastas reclamaciones territoriales en la zona —que le han costado algunos conflictos territoriales con sus vecinos—. Por consiguiente, el interés ruso en el Ártico podría tener un sentido que va más allá de la mera economía.

La alianza con China

La cooperación sino-rusa en la posguerra fría viene de antiguo. Cuando menos, la podemos remontar a la creación de la Organización para la Cooperación de Shanghái (1996), de la que fueron los grandes impulsores. La OCS asume competencias en materia de cooperación regional, en economía y en seguridad, estas últimas enfocadas a la lucha contra el terrorismo, el extremismo y el separatismo. Sin embargo, los años de existencia de la OCS han mostrado que la tarea desempeñada no está a la altura de los socios que la integran (2). Quizá porque los recelos existentes entre ellos, debidos a la pugna por el liderazgo regional, dificultan un mayor aprovechamiento de una alianza que, en otras circunstancias, podría asumir un papel de liderazgo a escala global, poniendo las cosas realmente difíciles a los Estados Unidos.

En estas circunstancias, el Ártico puede ser una oportunidad, o bien un objeto de controversia. De momento, parece que predomina lo primero. El corazón de la cooperación en el Ártico reside en las relaciones sino-rusas. Rusia ha atraído la creciente inversión y el comercio de China, sobre todo en materia energética. Moscú ve a China como un posible socio de inversión en el desarrollo de tecnologías e infraestructuras que posibiliten la extracción de recursos naturales a gran escala en la región ártica a corto plazo. Así, la cooperación sino-rusa se ha planteado en el marco de discusiones bilaterales en torno a asociaciones estratégicas relacionadas con la energía. En este senti-

(2) Junto a Rusia y China, la integran Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, India y Pakistán.



Vladimir Putin. (Foto: www.wikipedia.org).

do, la Corporación Nacional del Petróleo de China y el grupo ruso Sovcomflot firmaron un acuerdo sobre el envío de hidrocarburos a lo largo de la RMN. Rusia también invitó a China a participar en empresas conjuntas de exploración y explotación de yacimientos de hidrocarburos en su costa ártica, que fortalecieron aún más los lazos económicos al firmar diversos contratos comerciales y crear un fondo de inversión conjunto (Rainwater, 2013).

No en vano, en diciembre de 2017, Putin invitó a Xi Jinping a conectar su Ruta de la Seda con la ruta del Ártico, generando así una mixtura que puede definirse como la Ruta Polar de la Seda (RPS). Ello es coherente con los intereses chinos en la zona, que tienen como emblema la autoproclamación de China como Estado

«casi Ártico» (sin que eso tenga ninguna justificación geográfica) y que han sido expuestos con más detalle en un artículo anterior publicado en esta misma revista (Baqués, 2018).

De hecho, incluso con las dificultades actuales, en el año 2017 fueron transportadas por esta ruta unos 11 millones de toneladas de carga, pero, para 2030, se espera que esa cifra ascienda a más de 70 millones de toneladas (Díaz González, 2018: 96). Así que Pekín desea exprimir las posibilidades que ofrece la apertura de una ruta por la que pueden discurrir sus exportaciones de manufacturas hacia Europa, reduciendo en varios miles de kilómetros la del canal de Suez, con el consiguiente ahorro en tiempo y dinero, además de convertirse en el socio preferente de Rusia a la hora de extraer los hidrocarburos del Ártico, tan necesarios para garantizar su seguridad energética en los próximos lustros.

La invitación de Putin a Xi Jinping de 2017 se ha visto reforzada por guiños militares, como la presencia de más de 3.000 militares chinos en las maniobras rusas Vostok 2018, desarrolladas en Siberia Oriental, en septiembre del año pasado. Han sido las más espectaculares desde el final de la

Guerra Fría. Dato que puede ser interpretado como una confirmación de la alianza bilateral. O al menos como un paso más en esa dirección. En efecto, todo parece indicar que, cuando menos a corto plazo, China no solo no va a poner trabas a la política rusa en esas latitudes, sino que puede ser su mejor valedor.

El refuerzo del poder militar ruso en la zona: una panorámica conjunta

Rusia puede contar, por el momento, con la complicidad china. Pero, tal y como señalan los axiomas del realismo, las alianzas son cambiantes. Raro es que sean duraderas. Lo que no cambia es que cada Estado debe velar por sus propios intereses, en un mundo anárquico. En ese sentido, Rusia muestra un evidente celo por reforzar sus posiciones militares en el Ártico. Algunas de ellas, abandonadas tras la caída de la URSS, pero recientemente remozadas; otras, de nuevo cuño.

¿Cuáles son las razones rusas para proceder de ese modo? Hay que tener en cuenta que la ruta ártica del norte no es ninguna bagatela para Rusia (tampoco para China). Entre otras cosas, porque discurre por el estrecho de Bering, esto es, pegada a las muy estadounidenses costas de Alaska, dentro del radio de acción de los cazabombarderos de la USAF basados en ese estado. La ubicación de las bases rusas en la zona trata de blindar ese cuello de botella, generando una barrera A2/AD (*Anti-Access/Area Denial*), repasando toda la costa ártica hasta alcanzar la península de Kola. Recordemos que el Mando estratégico conjunto para el Ártico tiene su sede en la base naval de Severomorsk, ubicada en las cercanías de Murmansk. De ese mando dependen varios componentes: naval, terrestre y aéreo.

Por una parte, Rusia está potenciando sus unidades de defensa costera, sobre todo a partir de lo que se ha definido como «brigadas árticas». Se trata de una transformación de brigadas de infantería mecanizada, que han visto readaptada su doctrina de empleo, su orgánica (uno de sus batallones será aerotransportado) y renovado su parque de vehículos (con la incorporación de abundantes TOM —Transportes Oruga de Montaña/Nieve—). Esta transición se ha implementado sobre la base de la 200.^a brigada de Péchenga (cerca de la frontera noruega) y se sabe que dos brigadas similares han seguido o están siguiendo sus pasos. A su vez, los rusos tienen planes para reforzar a esas unidades árticas mediante el empleo de sus brigadas y divisiones aerotransportadas (VDV), que operarían a modo de segundo escalón en caso de conflicto armado. Todo ello también ha sido tratado en otro trabajo, con cierto detalle, al que me remito (Baqués, 2019).

Por otra parte, entre las infraestructuras árticas cuya potenciación está en curso, destacan diversas bases aéreas. La distribución rusa sigue una lógica de bases principales pegadas a la costa y bases avanzadas, empleables como

vector defensivo u ofensivo (en función de las circunstancias), a modo de prolongación de esas bases costeras. Entre las interiores, cabe destacar la de Rogachevo (isla de Nueva Zembla), la de Tiksi, o la de cabo Schmidt. Mientras que, entre las bases avanzadas, cabe destacar la de Nagurskoye (1.300 km al norte de Múrmansk, en el archipiélago de Francisco José), la de Temp (isla Kotelny, archipiélago Anzhu) o la de Ushakovskiy (isla Wrangley). Ubicándolas en un mapa, puede comprobarse que jalonan la ruta del norte (o, si se prefiere, la RPS) de oeste a este (3).

Es significativo que, durante el período de la Guerra Fría, la mayoría de esas bases lo habían sido de bombarderos estratégicos dotados con armas nucleares. Sin embargo, a principios de los años 90, fueron desmanteladas o bien quedaron, simplemente, abandonadas. Mientras que recientemente se ha iniciado un programa de puesta a punto de sus pistas e instalaciones anejas.

Sin ánimo de ser exhaustivos, y centrándonos en las avanzadas, cabe destacar que la base de Nagurskoye ya ha sido reacondicionada con una nueva pista de unos 2.500 metros de longitud y modernas instalaciones capaces de acomodar tropas de modo permanente. Algo similar ha sucedido con la de Temp, con la añadidura que los medios de propaganda rusos recogen unas palabras de su ministro de Defensa, Sergey Shoigu, con las que se jactaba, en octubre de 2015, de que dicha base no tenía parangón en la era soviética (4). Es decir, que la (re-)militarización del Ártico podría dejar atrás lo que hasta ahora hemos conocido (incluyendo el período de la Guerra Fría). Por su parte, la base de Ushakovskiy aloja un sistema radar Sopka-2, de unos 350 km de alcance, dentro de cuyo alcance quedan importantes instalaciones de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos sitas en Alaska, como la Base Aérea de Eielson (que va a recibir *F-35*), o la Base de Fort Greely (dotada de sistemas SAM-ABM).

Asimismo, en esas bases se han desplegado algunos de los sistemas antiaéreos más modernos de Rusia. Sobre todo, a partir de los regimientos de la 1.ª división de defensa aérea, incluyendo SAM S-400 en la zona de Severomorsk y SAM S-300 en Nueva Zembla. Pero los planes rusos incluyen el despliegue de unidades similares en Tiksi y cabo Schmidt, entre otros enclaves. Si las superponemos en el mapa de las bases aéreas, puede apreciarse que estos sistemas protegen el anillo interior de ese despliegue y refuerzan en todo el perímetro la zona de A2/AD rusa.

Sin embargo, en un hipotético conflicto armado en el Ártico, aunque a tenor de la política seguida por Rusia, pero también por los propios Estados Unidos, el componente aéreo sería de máxima importancia, no podemos olvi-

(3) La proliferación de bases aéreas y su ubicación a modo de una doble línea o doble anillo (interiores y avanzadas) puede deberse a la escasa capacidad rusa para el reabastecimiento en vuelo, ya que esa responsabilidad la asume un reducido número de *Il-78*.

(4) <https://www.rt.com/news/319394-arctic-military-base-islands/>.



Crucero *Mariscal Ustinov* de la clase *Slava*. (Foto: www.wikipedia.org).

dar que el Ártico no es un continente. Es, más bien, un mar helado... que se está deshelando. Entonces, la pregunta que queda por responder es ¿qué rol podría jugar la marina de guerra rusa en ese escenario?

En particular: el papel de la Marina de Guerra rusa

La Armada de la azulada cruz de San Andrés ha pasado, desde el final de la era soviética, por momentos muy difíciles. Todavía hoy, si uno repasa su lista oficial de buques y a poco que la memoria no le falle, podrá recordar que sus principales buques de combate de hogaño ya aparecían en listas de antaño... en la época de la URSS. En esa lista de buques veteranos aparece su único portaviones, botado en 1985; sus cuatro impresionantes CGN *Kirov* (a excepción del *Pedro el Grande*, entrado en servicio con un retraso de diez años respecto a sus tres hermanos); sus tres CG *Slava*; sus seis DDG (SAM) *Sovremenny* y sus nueve DDG (ASW) *Udaloy* remanentes (5), pues otras unidades de la misma clase ya han sido desguazadas, sin sustitutos del mismo

(5) Con excepción de una única *Udaloy II*, en servicio desde finales de los años 90.

porte; las pocas FFG *Krivak* que quedan en servicio (la gran mayoría, con la Guardia de Fronteras, desprovistas de misiles SSM); así como docenas de corbetas *Grisha*, dotadas con armas antiaéreas y antisubmarinas muy densas, pero muy cortas. La edad media de esa flota supera, en ocasiones con creces, los 30 años de servicio.

Las tentativas posteriores para modernizar la Flota fueron un fracaso, debido a los pocos fondos disponibles y a una ingeniería deficiente, pero también a la falta de una política naval adaptada a los nuevos tiempos. Una anécdota significativa fue la acontecida con las FFG *Neustrashimyy*, de las que debían haberse construido al menos siete pero que, botadas al final de la Guerra Fría, solo pudieron terminarse dos. Ese dato, numérico (2 de 7), es significativo de la situación vivida a lo largo de estos años. Pero todavía lo es más que la primera de ellas entró en servicio en 1993 y su única gemela lo hizo en... ¡2009! Por lo demás, los buques listados en estos dos últimos párrafos siguen constituyendo la columna vertebral de la flota de superficie rusa a día de hoy, con cifras que muestran una absoluta incapacidad para competir en mar abierto con la US Navy.

No es muy diferente lo sucedido con los submarinos. Los grandes proyectos del final de la Guerra Fría, como los SSBN *Delta III* y *IV* o los *Typhoon*, han quedado en muy poco (con solo siete unidades operativas, seis de ellas *Delta IV*). Asimismo, todavía están activos siete u ocho SSN *Akula*. Mención aparte merecen los SSGN *Oscar I* y *II*, sobre todo porque, si bien las unidades remanentes también son relativamente escasas (quizá otras siete u ocho unidades) es sobre este tipo que se han iniciado interesantes programas de modernización, a fin de dotarlo de armas más poderosas. Sobre ello volveremos más adelante. Por el momento, cabe recordar que, en el año 2008, preguntado por la posibilidad de que la flota rusa del norte se desplegara eficazmente para proteger los intereses rusos en la zona, el almirante Vladimir Vysotsky respondió... con una tajante negativa (Lasserre, Le Roy y Garon, 2012). Así las cosas... ¿cuál es la situación actual?

Las cosas están cambiando. A lo largo del último lustro se ha puesto en marcha un programa de modernización que pretende sustituir lo que queda de los viejos buques heredados de la extinta URSS. Este programa incluye desde portaviones con catapultas hasta pequeñas corbetas, pasando por grandes destructores (de hecho, cruceros, con unos 200 metros de eslora) así como por buques logísticos.

Definir ese programa con detalle en este artículo sería hartamente difícil, por cuestiones de espacio. Me remito a otros artículos publicados en esta misma revista para algunas de esas cuestiones, entre las que destaca la renovación de la flota de rompehielos (Conte de Los Ríos, 2018: 923-925). Por consiguiente, será más productivo ir a lo esencial de la filosofía de empleo de la fuerza que se induce del tipo de buques de combate puestos recientemente en grada.

En ese sentido, la nueva estrategia naval rusa tiene poco que ver con la de una marina de guerra con vocación de defensa de sus líneas de comunicaciones. Probablemente esto se deba a la autosuficiencia energética rusa y a que buena parte de sus exportaciones de crudo suelen realizarse a través de gasoductos y oleoductos. Por su lado, las exportaciones de manufacturas son relativamente escasas. Es decir, la estructura de su economía tiene poco que ver con la china.

En realidad, los rusos están potenciando sus capacidades de ataque contra objetivos navales enemigos... y también contra objetivos ubicados en tierra firme. Lo plantean en términos disuasorios. Con esta filosofía, los buques son lo de menos. Entiéndase bien: son imprescindibles, pero su sentido acaba siendo el de portar y lanzar ingenios dirigidos (torpedos y/o misiles) de largo alcance.

Aunque el arsenal ruso es variado, merecen especial atención los misiles de crucero *Kalibr*, por su alcance, de unos 2.000-2.500 km, así como por su velocidad de aproximación al objetivo (superior a Mach 2), mientras que su sistema de guía es el GLONASS. Pueden ser útiles como misiles antibuque (6) y ése es un rol muy interesante en un Ártico en fase de deshielo. Pero se trata de misiles optimizados para el ataque a objetivos terrestres, que ya han sido probados con éxito en Siria (a partir de 2015). Lo mismo podría acontecer con Alaska, en caso de necesidad. Juegan, en definitiva, un rol similar al de los *Tomahawk*.

Lo interesante es que los *Kalibr* dotan a buques de escaso porte. Buques pertenecientes a una nueva generación de unidades llamadas a sustituir a la añeja flota heredada de la URSS. Los rusos están intercambiando tonelaje por número de buques. Pensemos en las corbetas *Buyan* (de 75 m; previstas 15) y *Karakurt* (de 67 m; previstas 18). Mientras que las fragatas *Steregushchiy* (de 105 m; previstas 24) también son susceptibles de embarcarlo, aunque de momento operen con el SS-N-25 (130-200 km de alcance). En definitiva, el hecho de que los *Kalibr* puedan ser lanzados desde plataformas relativamente pequeñas permite a Rusia disponer de un número mucho más relevante de «baterías móviles» que si —como sucedía antaño— los ingenios de mayor alcance solo dotaran a los cruceros o grandes destructores, mucho menos numerosos, por razones de coste. Así que estas corbetas dotan a las Fuerzas Armadas rusas de una gran flexibilidad, siendo difícilmente anulables por cualquier rival dada su movilidad y dispersión.

(6) Serían útiles para atacar a TF lideradas por alguno de los grandes CVN de la US Navy, ya que con ese alcance podrían ser lanzados antes de que el buque portador quedara dentro del radio de acción de la aviación embarcada estadounidense. Todo ello sin perjuicio de que se exploten las capacidades de los *F/A-18F* para operar como reabastecedores de otros aparatos similares (incluso han sido probados como nodrizas de *F-35C* —con susto incluido—), para de ese modo minimizar el problema.



K-560 Severodvinsk de la clase Yasen. (Foto: www.wikipedia.org).

En el Ártico, y sin perjuicio de la protección pasiva ofrecida por su propio alcance, los buques portadores de misiles Kalibr aún podrían ser afrontados por aviones como los *P-8*, dotados con ASM Harpoon, ya que la defensa aérea no es el punto fuerte de esas corbetas y fragatas (7). Por ello, la idea rusa sería que, aprovechando el alcance de sus misiles, esos buques hicieran su labor no muy alejados de la costa, al amparo del paraguas ofrecido por sus propios radares, SAM y cazabombarderos... precisamente los desplegados desde algunas de las bases aéreas citadas unos párrafos más atrás. Desde este punto de vista, parece reforzarse la idea de que los rusos están desarrollando una estrategia de A2/AD adaptada al Ártico. Aunque, como también ocurre con la que China despliega en el mar homónimo, eso no excluye que sea compatible con lógicas de expansión territorial o de control de las zonas en disputa con los Estados vecinos.

El papel de los submarinos rusos es similar, pero no idéntico. Los SSGN de las subclases *Oscar I* y *II* eran los buques más capaces de lanzar este tipo

(7) Las *Buyan* carecen de SAM; las *Karakurt* integran el Pantsir, de unos 20-25 km de alcance máximo. De modo que solo las *Steregushchiy* están dotadas con un SAM de mayores prestaciones: el 9M96E, de hasta 50-60 km de alcance, aun así, lejos de las armas antibuque embarcadas por los *P-8* y, de hecho, también por los *F-18E/F* y los *F-35C*.

de ataque gracias a sus SS-N-19, de unos 600 km de alcance (descartada, en principio, la apuesta maximalista de empleo de SLBM, que siempre serían la *ultima ratio*). Pero la nueva serie de SSN *Yasen*, con una primera unidad recientemente entrada en servicio, va a estar dotada con los *Kalibr*, reforzando el dispositivo de los buques de superficie, con la ventaja de que los sumergibles son más difíciles de detectar y destruir desde el aire.

Sin embargo, Rusia ha diseñado un artefacto demoledor, que extrapola el concepto de A2/AD. Se trata del *Poseidón*. Un torpedo (en ocasiones referido como dron submarino o USV) de 24 m de longitud —resulta incómodo hablar de eslora, pero la tentación es evidente— y unos 10.000 km de alcance, capaz de operar a 1.000 m de profundidad, y de navegar a 50-70 nudos. Esos torpedos pueden ser armados con una cabeza nuclear.

El conjunto de características del *Poseidón* lo hace difícilmente detectable y neutralizable (quizá imposible, con los medios actuales, salvo fallos en el sistema). Pero su objetivo sigue siendo el ataque contra blancos ubicados en tierra, esta vez pensando en el litoral: zonas portuarias y grandes ciudades costeras que serían devastadas por semejante monstruo marino. Probablemente se trate de la respuesta rusa al abandono del Tratado ABM por parte de los Estados Unidos, ya que no hay, por definición, escudo antimisiles que pueda frenar a los *Poseidón*. Los planes rusos hablan de un mínimo de cuatro submarinos dotados con estos torpedos (serían los submarinos *Belgorod*), con capacidad para ocho de ellos en cada buque. Ya se sabía que al menos dos de esas nuevas unidades serán destinadas a la Flota del Norte. Pero se especula con que los cuatro buques de la clase se integren, finalmente, en esa Flota.

El argumento de Putin para potenciar esa flota de submarinos nucleares es que, según sus fuentes, los SSBN de la US Navy estarían patrullando las aguas del mar de Noruega, de modo que sus misiles podrían alcanzar Moscú en solo 15 minutos (Báev, 2019: 2-3). Asimismo, Rusia plantea crear un mando específico para la Flota del Norte, que la segregaría del Mando estratégico conjunto de Severomorsk (McDermott, 2019), lo cual da a entender que se producirá un incremento de las fuerzas disponibles.

En definitiva, en caso de conflicto en el Ártico, las fuerzas aéreas serían fundamentales, y las terrestres aportarían las indispensables capacidades de ocupación del territorio. Pero Rusia favorece la construcción de buques de superficie y submarinos capaces de lanzar ataques contra agrupaciones navales y contra objetivos terrestres enemigos, como medida más adecuada para proteger sus intereses. Estas unidades paliarían la escasez de grandes buques de combate de superficie de Rusia, a un coste reducido, pero con una capacidad disuasoria superlativa.

La «cara B» de Rusia

Ahora bien, no todo son buenas noticias para el Kremlin. La percepción que Rusia ha generado en el mundo en los últimos lustros ha sido ciclotímica. Del hundimiento de la URSS y el pesimismo inicial se ha pasado a elogiar la supuesta resurrección rusa como un Ave Fénix capaz de jugar en la misma división que los Estados Unidos y China. Probablemente sea más adecuado hablar de la resiliencia rusa, para considerar a Moscú como un tercero en discordia, ubicándose por debajo de los dos grandes poderes del siglo XXI, sin perjuicio de que su poder arbitral pueda ser (y vaya a ser) muy relevante en los próximos años.

¿Cuál es la razón del diagnóstico? El poder potencial ruso (Mearsheimer, 2001) es escaso, si lo comparamos con el de los dos actores principales. Rusia apenas supera los 140 millones de habitantes, siendo el noveno Estado del ranking mundial (un 40 por 100 de la población de los Estados Unidos). Ese contingente habita en el país más extenso del mundo, lo cual implica una baja densidad poblacional, que es escandalosamente reducida al Este y al Norte de los Urales y, por ende, en Siberia y en la costa del Ártico. Este fenómeno no contribuye al crecimiento económico, ni a la eficiencia de sus políticas públicas, además de que complica la posibilidad de tejer una buena red de infraestructuras de transporte y comunicaciones, indispensable para crear un mercado interior (Ištok y Plavčanová, 2013: 70). Pero también para cohesionar, en última instancia, su propia sociedad. El problema latente es hasta qué punto Rusia será capaz de afrontar esos retos con los recursos actuales, cuando no pudieron ser resueltos ni por el zarismo, ni por el bolchevismo, pese a ser autocracias capaces de planificar sus políticas a largo plazo. Lo cierto es que el PIB nominal ruso apenas supera el nuestro, ubicándose en el undécimo puesto del ranking mundial, con datos consolidados de 2016 y 2017, representando una octava parte del PIB nominal chino y una doceava parte del de los Estados Unidos (8). Son mimbres mediocres...

A eso debe añadirse que otros aspectos económicos, algo más sutiles, tampoco contribuyen al optimismo. Pensemos en la baja productividad de los trabajadores rusos o en el escaso énfasis en I + D, notorio incluso en el sector de los hidrocarburos, aunque se salve de la quema el sector de la Defensa. Sin embargo, el tremendo esfuerzo que Moscú viene desarrollando en el campo de la tecnología militar difícilmente puede esconder esas otras realidades que, al final, son las que determinan hasta qué punto ese esfuerzo será sostenible, o no, a medio y largo plazo.

Por el momento, algunos de los programas más emblemáticos de las Fuerzas Armadas rusas, si bien no han sido cancelados, han sido ralentizados,

(8) data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?year_high_desc=true.

debido a su complicada situación financiera. Es el caso del cazabombardero *Su-57*, alguno de cuyos 10 prototipos ha sido probado en los cielos sirios (9). O del carro de combate *T-14*, un proyecto muy innovador, e incluso revolucionario, pero demasiado caro para su producción en grandes cantidades. A la hora de la verdad, Rusia seguirá confiando por bastantes años más, respectivamente, en sus *Su-27/30/33/35* y en sus *T-72/80/90*.

Es en este contexto que debe ser analizada la modernización de la marina de guerra rusa. Algunos de sus programas más espectaculares son de dudosa financiación, como es el caso de los portaviones del proyecto *Shtorm*. En sí misma, la transición del *Kuznetsov* al *Shtorm* llega con muchos años de retraso, si lo comparamos con el peso que la US Navy concedió a su flota de portaviones (10). Pero lo peor para Rusia es que el elevado coste de estos leviatanes —así como del arma aérea embarcada que es, a la postre, la que le dota de sentido— será muy difícil de asumir con un presupuesto de Defensa que se equipara al de Francia, el Reino Unido, India o Japón, de modo que lo más probable es que las unidades previstas se queden en una, o dos... con un poco de suerte, con bastantes años de por medio antes de que sean operativos, y todo ello en función de los vaivenes que sufran los precios de exportación de los hidrocarburos. Mal asunto para Moscú...

Lo mismo cabe decir de otros programas de modernización de su marina de guerra, especialmente en lo que concierne a los cruceros previstos, o a la renovación de su flota submarina. Pensemos en el proyecto de SSBN *Borei*, dotado con los misiles SS-N-32 *Bulava*, que están llamados a ser los nuevos activos de la Flota del Norte, junto con los *Belgorod* (portadores de los *Poseidon*) y los *Yasen*. La construcción del primero de los ocho *Borei* previstos se prolongó durante 16 años y tres meses y, aunque los plazos se han acortado en los siguientes de la serie, sigue estando en el entorno de los ocho años por buque. Pero, además de lo que ello implica, lo peor del caso es que las pruebas a las que han sido sometidos los SS-N-32 *Bulava* han sido un fiasco, por problemas de ingeniería y por la mala calidad de los materiales empleados en su producción.

(9) Las últimas noticias disponibles aluden a que Rusia va a fabricar un total de 76 *Su-57*, cifra superior a lo previsto hace apenas unos meses, pero inferior a sus necesidades, además de no permitir entrar en economías de escala.

(10) Esa transición recuerda la que los Estados Unidos llevaron a cabo en la segunda mitad de los años 50, al pasar de los *Forrestal* (e incluso de los *Essex* modernizados & *Oriskany*) al *Enterprise*, tanto por dimensiones, como por propulsión o capacidad de transporte de aeronaves. Evidentemente que, en otros campos, los rusos se benefician de las mejoras desarrolladas en los Estados occidentales en el ínterin (pensemos en las catapultas de nueva generación). En términos de competencia por el poder, esa comparativa es reveladora. Aunque siempre quedará aquello de que Rusia es una potencia continental, más mackinderiana que mahanianiana. Ésa es una explicación. Pero lo explicado, en última instancia, es que con esos mimbres es complicado aspirar a ser un poder global, aunque todavía se pueda aspirar a arbitrar en la disputa que terceros mantengan por ese poder global.

En definitiva, probablemente Rusia será capaz de hacerse con algunas grandes unidades que sorprendan a Occidente. Pero difícilmente podrá hacerlo en grandes cantidades, ni a un ritmo elevado, con lo que ello implica en caso de tener que afrontar el escenario de un hipotético conflicto de media o alta intensidad prolongado en el tiempo. Claro que, precisamente porque son conscientes de ello, han desarrollado la política expuesta en este artículo.

Conclusiones

La apertura del Ártico contiene buenas y malas noticias para la paz internacional. Los defensores del institucionalismo liberal pueden ver la botella medio llena: se trataría de una ventana de oportunidad, en la medida en que fomenta el comercio marítimo y estimula la cooperación. Mientras que los herederos del realismo tienden a ver esa misma botella medio vacía: acercará peligrosamente a dos potencias antagónicas, resucitando los fantasmas de la Guerra Fría, en una versión corregida y ampliada de la anterior, por mor, precisamente, de la desaparición de esa gruesa capa de hielo.

Probablemente sea cierto que la novedad no es el Ártico como tal, sino su nueva circunstancia, provocada por el calentamiento global (García Sánchez, 2015), lo que haría sospechar a los rusos que la OTAN aprovecharía la desaparición de esa barrera natural para hacer lo que ya ha venido haciendo en Europa del Este, o en el Báltico (Flake, 2014). De ahí que Moscú considere prioritario defender su última frontera a través de medios que, lejos de ser meramente defensivos, incorporan tecnologías capaces de poner los pelos de punta a cualquier analista de defensa estadounidense (o, simplemente, a cualquier analista).

La postura rusa dista de ser inmaculada. Los institucionalistas están perdiendo la apuesta: la última modificación de su ley de comercio marítimo (diciembre de 2018), amplía el concepto de cabotaje, así como las facultades de inspección de buques de otras banderas que Moscú se arroga (11). Oficialmente, se alude a los temas recurrentes de seguridad y lucha contra la contaminación, pero detrás de ello aparece explícita la intención de establecer un monopolio sobre el transporte de crudo en el Ártico, potencialmente extensible a otros transportes que discurran por la RPS.

Su insistencia en considerar que los buques mercantes que discurran por la Ruta del Noreste lo están haciendo en aguas interiores (por ende, propias, en vez de internacionales) implica que Rusia está arrogándose el derecho a regular dicho tráfico marítimo... e incluso a condicionarlo, limitarlo o hasta negarlo, de modo unilateral. Algo que ni los Estados Unidos, ni la mayor parte de

(11) <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=68401>.

Estados de la OTAN (con el Reino Unido a la cabeza de los críticos con Putin) están dispuestos a aceptar. En cambio, China se muestra condescendiente, en la medida en que los acuerdos entre Putin y Xi Jinping acerca de la RPS garantizan, al menos por el momento, un trato de favor para los intereses de Pekín, incluso en el peor de los escenarios posibles.

BIBLIOGRAFÍA

- BÁEV, Pável (2019): *Russian Strategic Guidelines and Threat Assessments for the Arctic. Security Insights* (april). Núm. 26, 1-8.
- BAQUÉS, Josep (2018): «La Geopolítica del Ártico: una nueva pieza en el gran tablero chino». *REVISTA GENERAL DE MARINA*, núm. 274, pp. 307-313.
- BAQUÉS, Josep (2019): «El despliegue de fuerzas terrestres rusas en el Ártico», en *Análisis GESI 4/2019* (mayo).
- CONTE DE LOS RÍOS, Augusto (2018): «El Ártico, nuevo telón de acero de la geopolítica», en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, núm. 274, pp. 915-930.
- DÍAZ GONZÁLEZ, J. C. (2018): «Las ¿nuevas? estrategias para el Ártico». *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 3 (1), pp. 93-103.
- FLAKE, Edson (2014): «Russia's Security Intentions in a Melting Arctic». *Military and Strategic Affairs*, 6, (1), pp. 99 -116.
- GARCÍA SÁNCHEZ, Ignacio (2015): «El Ártico. ¿Vieja o nueva geopolítica?», en *Panorama Geopolítico de los Conflictos 2015*. Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).
- IŠTOK, Robert y PLAVČANOVÁ, Dominika (2013): «Russian Geopolitics and Geopolitics of Russia. Phenomenon of Space», en *European Journal of Geopolitics*, núm. 1, pp. 61-94.
- KOTLIN, Stephan (2016): «Russia's Perpetual Geopolitics. Putin Returns to the Historical Pattern». *Foreign Affairs* (may-june).
- LASSERRE, Frederic; LE ROY, Jérôme y GARON, Richard (2012): «Is there an arms race in the Arctic?» *Journal of Military and Strategic Studies*, 14 (3/4).
- MCDERMOTT, Roger (2019): «Moscow Plans to Upgrade the Status of the Northern Fleet». *Eurasia Daily Monitor* (16) 58.
- MEARSHEIMER, John (2001): *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W. W. Norton & Company.
- OVALLE, M. J. y SALAZAR, M. A. (2016): «Análisis geoestratégico de Rusia en los mares descongelados del norte ¿nuevo escenario de conflictos o de cooperación en el siglo XXI?» *Estudios Hemisféricos y Polares*, 7 (4), pp. 13-39.
- RAINWATER, Shiloh (2013): «China's Arctic Strategy and Its Implications». *Naval War College Review*, 66(2), pp. 62-82.
- ROTNEB, Thomas (2018): «Putin's Arctic Strategy: Collaboration or Conflict after Ukraine?». *Problems of Post-Communism*, 65(1), pp. 1-17.
- WILSON, Elana & BLAKKISRUD, Helge (2014): «A New Kind of Arctic Power? Russia's Policy Discourses and Diplomatic Practices in the Circumpolar North». *Geopolitics*, 19(1), pp. 66-85.



Inmersiones a gran profundidad realizadas por alumnos de la Escuela Militar de Buceo a bordo del *Neptuno* en aguas próximas a Cartagena. (Foto: Noelia M. Valero Flores).