

09/2018

22 de junio de 2018

Yago Rodríguez Rodríguez

La geopolítica de las bases
militares (XI)

La geopolítica de las bases militares (XI)

Resumen

Este trabajo es el número 11 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 Campamento Dwyer (Afganistán), la base aérea de Thule (Dinamarca), la base naval de HMS Juffair (Baréin) y la base aérea de Nagurskoye (Rusia).

Abstract

This document is the eleven number of a wider serie that studies the strategic value of the main military bases of our planet. In this number we analyze the cases of Camp Dwyer (Afghanistan), Thule Air Base (Denmark), HMS Juffair Naval Base (Bahrein) and Nagurskoye Air Base (Russia).

Palabras clave

Campamento Dwyer, Thule, Nagurskoye, Juffair, estrategia, geopolítica y base militar.

Keywords

Camp Dwyer, Nagurskoye, Juffair, Thule, strategy, geopolitic, military base.



Figura 1

Base Aérea de Nagurskoye

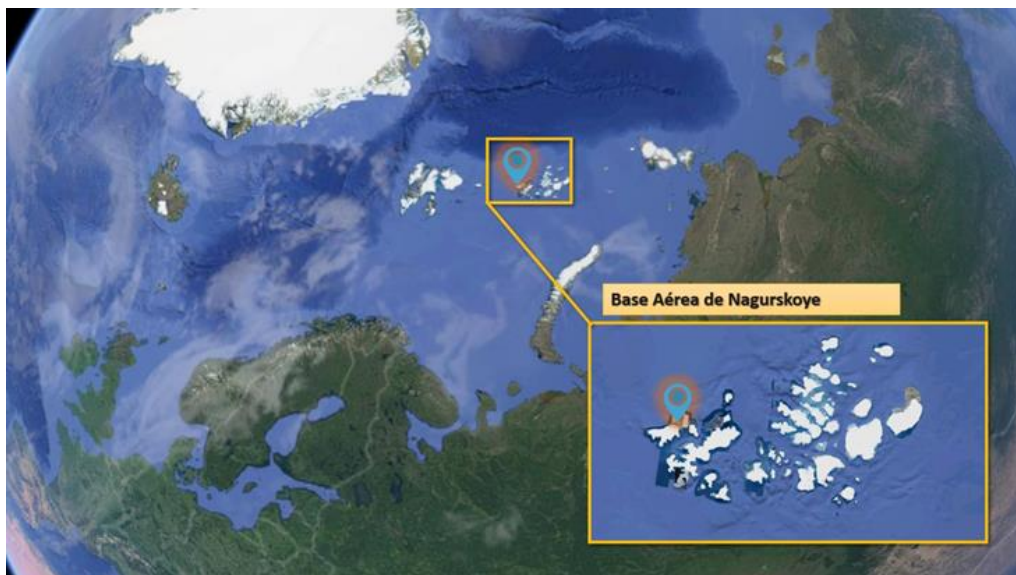


Figura 2
 Coordenadas | 80°48'2.88"N 47°35'36.03"E
 Base Aérea de Nagurskoye. Zoom Earth y elaboración propia

Nagurskoye es una base aérea rusa ubicada en el archipiélago ártico de «Fritjof Nansen», también conocido como «Tierra de Francisco José», concretamente en la isla «Tierra de Alejandro», que a su vez pertenece a la demarcación administrativa del Oblast de Arcángel.

El archipiélago está completamente despoblado y se encuentra a unos 1.300 kilómetros del puerto ruso de Murmansk, la sede de la flota del mar del Norte que incluye a la mayor parte de los submarinos nucleares rusos.

Nagurskoye fue objeto de expediciones de diversos países europeos lo largo del siglo XIX, sin embargo, nunca hubo campamentos fijos hasta finales de los años 30 o principios de los años 40, cuando la URSS instaló una estación meteorológica, posteriormente con la llegada de la Guerra Fría y la necesidad de contar con bases árticas para los bombarderos nucleares se construyó la base aérea que hoy trataremos.

Entre 1967 y 1970 el Ministerio de Geología de la URSS ordenó, al Instituto de Exploración Geofísica de la Unión, el VIRG o ВИРГ por sus siglas en cirílico, estudiar el suelo y realizar una observación sísmica de Tierra de Alejandría a lo largo de las misiones Norte-67, 68, 69 y 70.

En teoría Nagurskoye debía servir como base aérea de paso para bombardear Estados Unidos, sin embargo, no estamos seguros de hasta qué punto esto es cierto, ya que por el tamaño de la pista que existía entendemos que los únicos bombarderos estratégicos comunistas capaces de llegar a Estados Unidos, que estaba a unos 6.000 kilómetros serían los Tu-16 *Badger* y aun así tendrían que apurar al máximo para aterrizar, aunque es cierto que con sistemas especiales de aterrizaje como paracaídas o cohetes se podría mejorar la situación.

Entendemos que lo más probable es que Nagurskoye sirviera de base avanzada para varias escuadrillas de interceptores y cazas destinados a escoltar a los bombarderos soviéticos y a los aviones de reabastecimiento en vuelo a la vez que protegían a la URSS de los bombarderos nucleares norteamericanos.

Tras la caída de la URSS y la consiguiente crisis en el presupuesto de defensa casi todas las bases árticas fueron abandonadas, y en Nagurskoye quedó un paupérrimo

puesto fronterizo guardado por el cuerpo de guardias fronterizos o FSB. El mantenimiento era tan precario durante aquellos años que en 1996 un avión de transporte An-72 que llevaba suministros al puesto se estrelló en un fatal accidente.

A lo largo de los años 90 Nagurskoye pasó por un estado de semiabandono, sin embargo, la suerte de este destacamento cambió a raíz del concepto estratégico ruso de 2011 en el que por primera vez se incluyó el Ártico como una de las zonas de interés vital para Rusia quien comenzó a ejecutar una política de reconstrucción y ampliación de las bases. De la nueva política rusa hacia el Ártico Nagurskoye ha sido uno de los mayores beneficiados, ya que sus instalaciones han sido rehabilitadas y ampliadas en 2014 gracias a un nuevo complejo de edificios llamado Trefoil y a una segunda pista para los aviones con mayor capacidad que la anterior, y no solo eso, sino que además el proceso de ampliación de la base ha seguido a lo largo de 2017 y predeciblemente de 2018 a fin de que la base pueda albergar una flotilla de cazas Su-27 *Flanker* y de interceptores MiG-31 *Foxhound*.

Originalmente Nagurskoye contaba con una pista al este con una longitud de 1,5 kilómetros y una anchura de unos 50 metros, sin embargo en 2016 se construyó una segunda pista al oeste, esta vez con una longitud de 2,7 kilómetros y una anchura algo superior a los 150 metros, aunque se haga un esfuerzo importante por mantener las pistas en buen estado lo cierto es que las condiciones climáticas extremas hacen que la pista permanezca inoperativa durante buena parte del año y es sobre todo en los meses de verano cuando los aviones y helicópteros aprovechan para reaprovisionar el complejo. No en vano hemos de recordar que Nagurskoye es la base militar más septentrional del planeta.

Físicamente Nagurskoye está ubicada en medio de una isla mucho más grande y para moverse normalmente hacen falta medios de oruga aunque existen algunos cauces secos en forma radial alrededor de la base, dichos cauces son una suerte de carretera de invierno más o menos transitable.

Los aviones que operan desde Nagurskoye suelen ser aviones o helicópteros de transporte táctico que por su tamaño pueden aterrizar en superficies menores que los grandes aviones de carga, por todo ello son los resistentes *Antonov-26* de turbohélice y los más modernos An-72 los que suelen emplear las pistas de la base, junto a los anteriores también se encuentran los helicópteros Mi-8/17 *Hip* y los Mi-26 *Halo*, que

cuando acuden a la base suelen hacerlo en parejas, probablemente para que en caso de accidente el uno rescate al otro, ya que el salvamento en esta zona es extremadamente difícil.

Junto a las aeronaves también existe una pequeña zona apta para el desembarco de cargamentos a unos 4 kilómetros al suroeste del complejo, aunque como las aguas permanecen congeladas la mayor parte del año no siempre es posible usar este medio.

Aunque en principio la base no estaba ocupada por más de 200 personas lo cierto es que hoy por hoy creemos que puede haber espacio para algo menos de mil, ya que según medios rusos han llegado a haber hasta 700 personas trabajando en la ampliación de la base, una cifra tan alta que probablemente se debe a que solo se puede construir durante unos pocos meses al año.



Figura 3

1. Complejo de Trefoil (trébol) recientemente construido, desgraciadamente no existen imágenes por satélite de calidad sobre el complejo.
2. Zona logística con las estaciones de radar y de comunicación satelital fijas de largo alcance.
3. Zona de la época soviética, ha sido renovada.

4. Nueva pista de aterrizaje. Cuenta con una explanada para aparcar aviones y todos los servicios necesarios para coordinar el tránsito y el mantenimiento básico de las aeronaves.

5. Pista de aterrizaje de la época soviética.

Puesto que el reaprovisionamiento de la base es complicado y en caso de guerra lo puede ser aún más el diseño del nuevo complejo Trefoil ha puesto el énfasis en la autosuficiencia energética con una exigencia de abastecimientos externos muy reducida, ya que la base cuenta con su propia planta de tratamiento de residuos, así como con dos plantas de producción de energía que en conjunto son capaces de proveer de 13 MW, también hay una planta purificadora de agua con capacidad para 80m³ diarios.

Además hay una serie de depósitos ubicados por toda la base y que en conjunto permiten almacenar como mínimo 200 m³ de agua con fines contraincendios, 100 m³ de diésel y una serie de almacenes con 130 cisternas de combustibles varios y 38 cisternas de combustible para aviación también de 100 m³.

A partir de ahí todo se organiza en torno a un edificio triangular en el que se aloja la tropa, desde ahí da acceso a varias construcciones ovoidales que incluyen la cantina, el hospital y el centro administrativo de la base, así mismo el edificio central tiene varios pasillos que le comunican con varias naves en las que se agrupan las distintas unidades que componen la fuerza militar de la base, y que incluyen una nave dedicada al cuartel general y a labores varias, probablemente incluyendo el polvorín, equipos individuales, piezas de repuesto, vehículos terrestres, etcétera. Otra nave está dedicada a la unidad de guerra electrónica que probablemente sea también la encargada de operar la estación de radio de la isla, por último otra nave está dedicada a la fuerza antiaérea de la base. Junto a todo este complejo también hay una parcela usada para almacenar contenedores de suministros.

Aunque el complejo descrito es el central y más moderno lo cierto es que hay varias naves y complejos logísticos más pequeños ubicados por toda la zona. Por ejemplo Trefoil mide 0,25 Km², un centro logístico un poco más grande 600 metros al norte mide 0,18 Km² mientras que un tercero mide 0,15 Km² y entre todos ellos ocupan un área de 2,5 Km².

En las pistas que unen a todo el complejo militar operan los camiones de transporte logístico Ural-4320, así como diversas grúas y camiones cisterna, para moverse en los peores meses de invierno o durante las frecuentes ventiscas hay vehículos de oruga especiales.

La base cuenta con radares de vigilancia aérea de largo alcance y sistemas de comunicación satelital fijos, cubiertos con radomos esféricos y elevados sobre estructuras de metal, también cuentan con sistemas móviles colocados sobre los camiones Ural, como por ejemplo uno con un radar P-18 de 250 kilómetros de alcance y otro con una antena de comunicaciones satelitales R-441-0V.

La seguridad de la base la proporcionan tropas con equipamiento mimetizado y equipada con fusiles de asalto AK-74M, estas fuerzas a menudo patrullan los alrededores de la base y la propia isla empleando motos de nieve en las que montan de dos en dos y desde las que se desplazan a las cotas más altas de la zona para observar con sus binoculares.

Es obvio que los estrategas rusos han visto en la vieja Nagurskoye una alfombra sobre la que construir un centro de operaciones desde el que proyectar de forma decisiva la capacidad militar rusa en la región ártica, todo lo que da idea de su importancia para la geopolítica rusa, solo este punto de vista podría explicar la enorme inversión y el despliegue de recursos realizados en esta base en una tierra hostil e inhóspita alejadísima de la Rusia continental.

Desde nuestro punto de vista, Nagurskoye ya no representa una base útil para la política nuclear rusa, aunque con la nueva pista de aterrizaje un bombardeo nuclear con dispositivos auxiliares al aterrizaje podría llegar a usarla, lo cierto es que su uso sería más útil para garantizar la defensa del espacio aéreo y marítimo desde la Rusia europea hasta la región Ártica, lo que en circunstancias bélicas muy concretas también podría ser útil para combatir las rutas de ataques aéreos que pretendan llegar a las ciudades rusas a través del mar de Barents desde Islandia, Groenlandia o Canadá, como podría ocurrir si un ataque se lanzara desde la importante base aérea estadounidense de Thule.

El complejo de Nagurskoye también refuerza la presencia militar rusa en una región en creciente tensión por la potencial existencia de numerosos recursos estratégicos de gran valor que están degenerando en una creciente conflictividad a cerca del

estatus jurídico y la propiedad de las aguas y territorios de la región, de hecho parece ser Rusia quien aprovechando su posición militar fuerte en la zona ya ha colocado su bandera a fin de declarar la ocupación legal de diversos territorios que a pesar de todo han seguido sin ser reconocidos como parte de Rusia por la comunidad internacional. En relación con la actitud rusa y la dirección que parecen estar tomando los acontecimientos cabe mencionar que en una fecha tan temprana como agosto de 2007 un batiscafo ruso plantó su bandera en el lecho marino bajo el Polo Norte, a 4,2 kilómetros de profundidad.

Aunque es cierto que el valor relativamente bajo y la despoblación del Ártico siempre han permitido la resolución pacífica de los conflictos, y que el Consejo del Ártico fundado en 1996 busca reforzar esta vía, lo cierto es que, la experiencia nos enseña que en la política internacional, como diría Teodoro Roosevelt, «habla con suavidad y lleva un buen garrote» y hoy día en esta región está claro que es Rusia quien dispone del mejor garrote.

Tan importante como la cuestión ártica es la de Svalbard, un archipiélago noruego casi tan septentrional como Fritjof Nansen y que pertenece a Noruega gracias al Tratado de Svalbard de 1920 en el que a cambio de que Rusia cediera las islas a Noruega esta última haría una serie de concesiones a la importante población rusa y además mantendría desmilitarizado el archipiélago. Esta última condición siempre ha sido respetada por ambos firmantes, aunque es cierto que existe una creciente presión en Noruega para cambiar los términos del Tratado.

A medida que la URSS desaparecía y Rusia se sumía en sus propios problemas, la capacidad de Moscú para mantener el *status quo* en Svalbard se debilitaba, ya que sus exiguas capacidades de proyección no les habrían permitido recuperar el archipiélago en el caso de que los noruegos hubieran decidido incumplir unilateralmente el Tratado, por eso las reformas llevadas a cabo en Nagurskoye han restablecido el equilibrio de poderes en Svalbard, ya que hoy por hoy ante una actuación unilateral noruega la base aérea sería un centro de operaciones lo suficientemente grande como para proyectar fuerzas capaces de reconquistar el archipiélago. La simple existencia de la capacidad de proyección desde Nagurskoye hasta Svalbard es también la quintaesencia de la política disuasoria rusa respecto a los noruegos.

Base Aérea de Thule

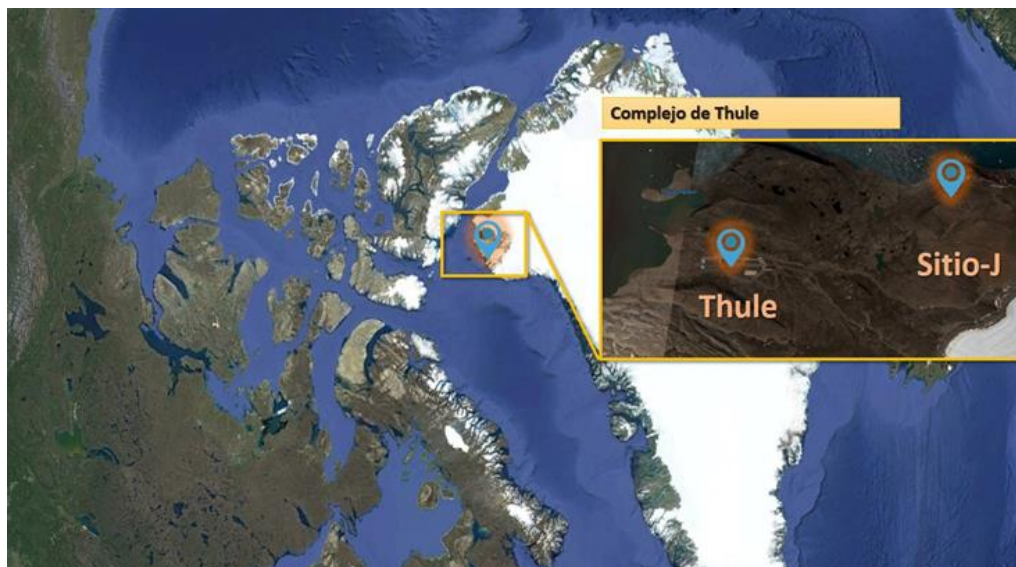


Figura 4

Coordenadas | 76°31'52"N 068°42'11"W y 76°33'59.68"N 68°18'23.49"O
Base Aérea de Thule. Google Maps y elaboración propia

A lo largo del siglo XIX y XX la exploración del Polo Norte y las expediciones al Ártico se hicieron en número creciente y con ellas el interés por explotar geoestratégicamente estos territorios.

La historia real de la base aérea de Thule comenzó en 1940 cuando la Alemania nazi invadió Dinamarca y el gobierno en el exilio llegó a un acuerdo con Estados Unidos para que este protegiera las colonias danesas en Groenlandia, aunque en teoría este tratado debía permanecer activo mientras la amenaza persistiese, EE. UU. junto a Canadá aprovecharon la coyuntura para construir en 1941 una serie de estaciones meteorológicas en Groenlandia, y en 1943 la red de estaciones se amplió, esta vez en cooperación con Dinamarca, fue en este momento cuando una de las estaciones se construyó en la actual Thule.

La estación fue construida por las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, el arma aérea que precedió a la moderna Fuerza Aérea de Estados Unidos o USAF por sus siglas en inglés.

En 1946 la estación fue mejorada con la adición de pistas de aterrizaje, y en 1951 tras negociarlo con Dinamarca se sentó el marco jurídico que soportaría el desarrollo futuro de la base, además ese mismo año la base fue descubierta por casualidad por un geógrafo francés que estaba estudiando la zona para sorpresa de los norteamericanos quienes habían conseguido mantener bajo secreto su existencia hasta entonces.

Durante la década de los años 50 la base aérea de Thule fue expandiéndose hasta convertirse en un aeropuerto para bombarderos estratégicos donde se ofrecían todos los servicios necesarios para el buen funcionamiento de los grandes aviones, por ese mismo motivo la base pasó a estar bajo la dirección del Mando Aéreo Estratégico o SAC por sus siglas en inglés.

En aquella época el estado de la técnica había limitado el empleo de armas nucleares al arma aérea, de ahí que tanto Estados Unidos como la Unión Soviética se hubieran centrado en el desarrollo y en la fabricación de bombarderos nucleares basados en aeropuertos árticos que deberían cruzar el Círculo Polar Ártico a fin de alcanzar sus objetivos estratégicos al otro lado del Telón de Acero.

La etapa de ampliación de la base coincide con la Administración Eisenhower que implantó el *New Look* y el *Massive Retaliation* como nuevos principios rectores de la estrategia estadounidense frente a la Unión Soviética de Stalin, dichos conceptos estaban íntimamente relacionados con el desarrollo del arma nuclear, y de rebote con la red de bases aéreas para bombarderos estratégicos a nivel mundial.

Por todo lo anterior Thule se convirtió en un enclave de primer orden en lo que a su valor geoestratégico se refiere, desde allí los B-36 *Peacemaker*, los B-47 *Stratojet* y más tarde los B-52 *Stratofortress* despegaban para mantener la disuasión frente a la URSS. Con el paso del tiempo la base aérea fue haciéndose cada vez más capaz, pudiendo acomodar las nuevas aeronaves que iba recibiendo la USAF, como por ejemplo los aviones de reabastecimiento en vuelo o los aviones de guerra electrónica. Ahora bien, el valor de Thule no solo residía en su aportación directa a la estrategia nuclear de EE. UU., sino que además era una base utilizada por los aviones espía de Estados Unidos para recopilar inteligencia estratégica, así los sofisticados y delicados aviones de reconocimiento a gran altura U-2 *Blacklady* o SR-71 *Blackbird* también operaron desde Thule, lo que da buena idea de la capacidad de esta base, que en su

momento era capaz de mantener adecuadamente los U-2 a pesar de estar sometidos a las duras condiciones árticas.

Desde aquella época y hasta hoy la base ha sido ocupada por el 821.º Grupo de Base Aérea el cual ha operado junto a la 21.ª Ala Espacial y al 21.º Grupo de Operaciones y en particular junto al 12.º Escuadrón de Alerta Espacial que opera las vitales instalaciones del Sitio-J.

El complejo de Thule incluye dos zonas claramente diferenciadas, en primer lugar la base aérea, y en segundo lugar el Sitio-J, un complejo de radares de alerta temprana y sistemas de comunicaciones satelitales unos kilómetros al norte del aeropuerto.

El territorio sobre el que se asentó la base se caracterizaba por estar junto al mar y la estabilidad térmica de este permitía mantener unas temperaturas algo más altas que en otras zonas de Groenlandia, gracias a eso Thule disponía y dispone de un pequeño complejo portuario con varios muelles capaces de acoger hasta buques de 300 metros de eslora, de hecho no es rara la visita de los buques contenedores, también hay varios muelles para embarcaciones menores. Una curiosidad es que Thule es la única base aérea norteamericana que dispone de su propio remolcador, el *Rising Star*.

El aeropuerto cuenta con una sola pista central fabricada con cemento, que mide 3,1 kilómetros de largo por 50 metros de ancho, además todo el complejo ocupa un área de 19 Km², no obstante las instalaciones principales donde se encuentran el aeropuerto, los depósitos de combustible y la zona habitable ocupan un área de unos 11 Km². Es importante decir que el Área de Defensa Thule ocupa más de 650 Km² de territorio que ha de ser patrullado por unidades guarnecidas en la base, y que se dedican a hacer patrullas en motos de nieve.

La base cuenta con una ingente cantidad de tanques para almacenar combustible y además existe espacio de sobra como para instalar numerosos tanques adicionales, de ahí que en caso de necesidad el cuello de botella estaría en la capacidad de los muelles para mover el líquido o el gas desde los buques contenedores hasta los tanques, una operación que llevaría cierto tiempo. Junto a todo lo anterior existe una zona de barracones militares, naves de las unidades, unidades de mantenimiento, lucha contra incendios, construcción, etcétera, aunque no todas las edificaciones están en uso y en particular hay varios aparcamientos de aviones semiabandonados.

Desde la pista de aterrizaje surgen varios ramales que dan a pequeños complejos de búnkers y cuarteles, algunos de los que probablemente son polvorines tanto para armamento convencional como para armamento nuclear, pero es probable que estén completamente vacíos. Que se sepa Estados Unidos no tiene almacenadas bombas nucleares en Thule desde hace décadas, aunque en su momento sí que albergó por ejemplo las potentes B46 de 9 megatonnes.

Ahora bien, a solo 10 kilómetros al noreste de la base aérea se encuentra el conocido Sitio-J, un área guarnecida por el 12.º Escuadrón de Alerta Especial que es el encargado de operar los sofisticados sistemas electrónicos que alberga. El Sitio-J nació como un complemento de la base aérea pero hoy por hoy es la instalación más relevante.

El Sitio-J se ubica en las faldas de una colina y aprovecha su posición en el globo terráqueo junto al ángulo proporcionado por la colina para maximizar el alcance de sus sistemas de radar de largo alcance, el Sitio es autónomo, aunque por motivos obvios mantiene una estrecha relación con Thule, pero en su interior hay refugios subterráneos con barracones, depósitos de combustible y generadores, eso sí todo está cubierto bajo tierra o por un techo, ya que es un área de alto secreto. Los sistemas que integra incluyen varios radares de largo alcance de alerta temprana, sistemas de comunicación satelital e incluso un gigantesco radar que puede ser usado tanto como sistema de alerta temprana de misiles balísticos (BMEWS por sus siglas en inglés) para el escudo antimisiles al que aspira Estados Unidos, como para obtener inteligencia electrónica a larga distancia.

Este radar concretamente es uno de los cinco que emplea EE. UU. para crear una red de alerta temprana omnidireccional. Hasta finales de 2016 Raytheon ha modernizado los sistemas del Sitio-J sustituyendo los radares anteriores por el AN/FPS-120 de tipo SSPAR (*Solid State Phased Array Radar System*), que ha sido integrado junto a sus otros cuatro hermanos de tal forma que toda la información que generan se envía directamente a la Base Aérea de Peterson, sede del Mando de Defensa Aeroespacial Norteamericano, más conocido como NORAD. Estos radares son los más avanzados del planeta y suponen una gran inversión, para hacernos una idea baste decir que son capaces de cubrir una distancia de más de 4.500 kilómetros.

La seguridad de todas las instalaciones, incluyendo al Sitio-J y al Área de Defensa Thule depende del 821.º Escuadrón de Fuerzas de Seguridad, junto a ellos colabora una unidad de la policía danesa, el 821.º no es una fuerza meramente militar, sino que también hace las veces de policía y se encarga junto a los daneses de mantener la ley y el orden público incluso sobre los 550 residentes permanentes de la base, que son de nacionalidad danesa, groenlandesa y estadounidense.

Hoy por hoy la utilidad de la base ha decrecido, hasta el punto de que es un aeropuerto compartido por la aviación civil y militar, de hecho hace décadas que no alberga aviones militares de forma permanente, pero es cierto que recibe visitas periódicas de la USAF y de otras fuerzas aéreas aliadas, por ejemplo el 425.º Escuadrón de Cazas Tácticos canadiense llegó a operar sus F-18, y la Real Fuerza Aérea de Dinamarca también desplegó allí sus F-16 e incluso la NASA envió un P-3B en 2013.

Está claro que en caso de necesidad la base aérea de Thule ha conservado la capacidad de albergar aviones de todo tipo, desde los grandes bombarderos nucleares o los reabastecedores de combustible hasta los cazas, aunque es previsible que de ser necesario un despliegue numeroso haría falta ponerla a punto, lo mismo es extensible para el despliegue de bombas nucleares.

En la actualidad los mayores valores que ofrece Thule son la capacidad del Sitio-J para proporcionar un sistema de alerta temprana y de intercepción de misiles nucleares procedentes del lado opuesto del Ártico, además también es una base de lujo para reforzar las capacidades estadounidenses en Groenlandia y en el Ártico, este último cada vez más contestado por Rusia. Thule también es una base ideal para realizar despliegues de cualquier tipo en determinadas latitudes cercanas al Polo Norte.

De forma secundaria, ante la segunda era nuclear en la que estamos inmersos la base aérea de Thule podría recuperar su papel original y pasar a albergar los bombarderos nucleares B-1 *Lancer*, B-2 *Spirit* o B-52 *Stratofortress* a fin de reforzar una renovada triada nuclear que en todo o en parte esté centrada en Rusia, esta última opción no sería descabellada en el futuro si atendemos a la creciente frecuencia con la que los rusos y los estadounidenses están incrementando la presencia de sus flotas de bombarderos, así como las rutas de la Guerra Fría que estos están volviendo a surcar.



Figura 5
Colina sobre la que se ubica el Sitio-J cerca de Thule. Google Maps y elaboración propia

1. Camino a instalaciones desmanteladas.
2. Camino que conecta la base aérea de Thule con el Sitio-J.
3. Antiguo radar semidesmantelado.
 - Antiguo radar semidesmantelado.
 - Antiguo radar semidesmantelado.
 - Antiguo radar desmantelado.
4. Antiguo radar semidesmantelado.
 - Antiguo radar desmantelado.
5. Estación de comunicaciones satelitales y otra en construcción.
6. Estación de radar AN/FPS-120 y estación de comunicaciones satelitales.
7. Túneles de comunicación y de suministro de energía.
8. Distribuidor de energía.
9. Ducto desmantelado de tuberías para proveer de energía al complejo mediante un buque situado en la bahía.
10. Depósitos de combustible.
11. Generador de energía mediante turbina diésel.

Base Naval de HMS Jufair

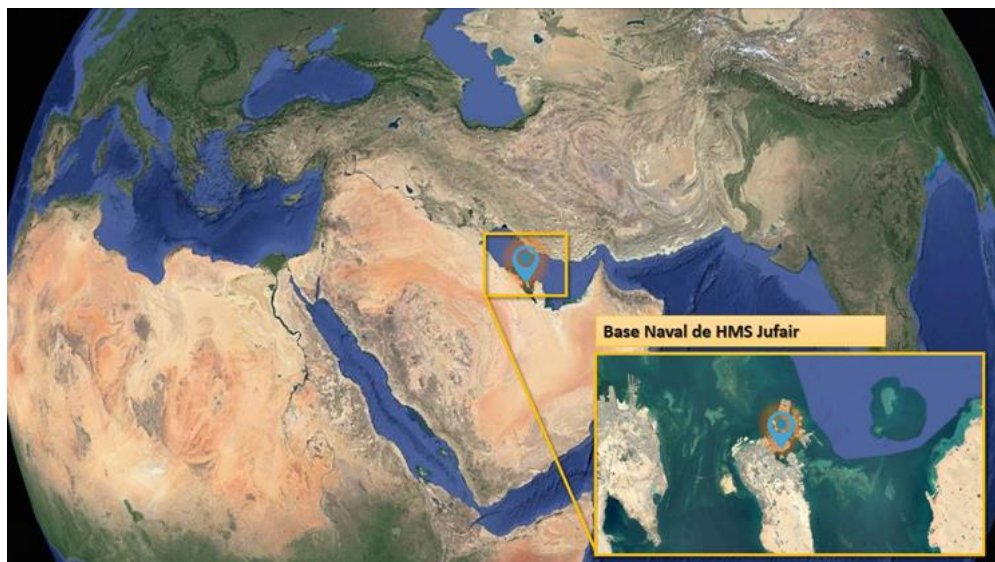


Figura 6
Coordenadas | 26° 12'20"N 50°36'55"E
Base naval de HMS Jufair. Google Earth y elaboración propia

Como potencia talasocrática el Imperio Británico mantuvo su política de control de enclaves geoestratégicos hasta su disolución en 1997, dicha política tuvo un especial impacto en Oriente Próximo a lo largo de la primera mitad del siglo XX, simultáneamente favorecieron la creación de numerosos protectorados, colonias y reinos aliados.

A principios del siglo XX los británicos eran muy influyentes en la cohorte de Baréin hasta el punto de que habían conseguido colocar al heredero probritánico en el trono, este se apoyaba en su consejero británico Charles Belgrave junto a quien introdujo reformas de calado en el pequeño país, estas profundas relaciones se tradujeron en que tras diversas negociaciones en 1935 se inauguró la base aeronaval de HMS *Jufair*.

HMS *Jufair* tuvo un papel menor como centro logístico durante las operaciones británicas contra la Abisinia italiana durante la Segunda Guerra Mundial, y de hecho el puerto llegó a ser atacado por bombarderos medios italianos, aunque no llegaron a causar daños importantes.

Con el final de la Segunda Guerra Mundial el debilitamiento del poder británico llevó a

la independencia de muchos de sus territorios de ultramar, incluyendo a Baréin que se constituyó en una monarquía absoluta en 1971, ese mismo año el emir Isa bin Salman Al-Khalifa expulsó a los británicos que fueron inmediatamente sustituidos por los norteamericanos quienes instalaron su base naval Support Activity Bahrain, más conocida como NSA Bahrain.

Tras varias décadas, las relaciones entre el emirato árabe y el reino europeo han convergido en una interesante encrucijada de intereses fruto de un nuevo orden mundial multipolar y más inestable en el que la Primavera Árabe y el cambio de rumbo en la política regional e internacional han producido una nueva coyuntura de conclusión incierta.

De un lado en Gran Bretaña un giro conservador en la era James Cameron puso los cimientos para una política exterior más activa que fue respaldada fiscalmente desde el plano militar mediante aumentos presupuestarios y una *Royal Navy* especialmente reforzada con la, no exenta de polémica, producción de dos portaviones de la clase *Queen Elizabeth* comparables a los mastodontes que a nivel mundial solo Estados Unidos despliega. Este esfuerzo en los astilleros fue acompañado de una política que ha buscado reforzar la acción inglesa en el extranjero, ampliando contingentes, expandiendo bases y, en su caso, estableciendo nuevas relaciones con socios regionales a fin de acceder a enclaves en los mismos creando así una red que permite a Gran Bretaña una proyección estratégica envidiable para un país de su tamaño.

Como es obvio, en el marco de esta nueva situación, *Jufair* le va como anillo al dedo a la nueva política exterior británica.

En diciembre de 2014 el secretario de exteriores Philip Hammond firmó un Memorando de Entendimiento para construir una base naval permanente en el puerto de Mina Salman que costaría 15 millones de libras al tesoro público, apenas un año después, en octubre de 2015 se pusieron las primeras piedras de la base y en noviembre de 2017 fue inaugurada por las autoridades de ambos Estados.

En teoría la base naval acomoda a 300 hombres y está lista para proveer servicios de mantenimiento, reabastecimiento y similares a los principales buques de la RN, eso sí, en el caso de los portaaviones de la clase *Queen Elizabeth* no podrán entrar por problemas con el calado, aunque podrán permanecer a una distancia lo suficientemente cercana como para recibir dichos servicios. Los demás tipos de

buques como los destructores Tipo 45, las fragatas Tipo 23 o los submarinos nucleares de la Clase *Astute* no tendrán problemas en ser acomodados en las instalaciones.

HMS *Jufair* está situada en un enclave de alto valor estratégico a unos 450 kilómetros de Kuwait al norte, a 240 kilómetros de Irán al este, a 50 kilómetros Arabia Saudí al oeste, a 50 kilómetros de Qatar al sur, y a 550 kilómetros del estrecho de Ormuz. El tamaño exacto de las instalaciones nos es desconocido, ya que en parte están compartidas con Estados Unidos y con la Real Fuerza Naval de Baréin, no obstante son unas instalaciones amplias y modernas con capacidad para apoyar a una flota de gran tamaño incluyendo portaaviones de tamaño medio.



Figura 7

Google Earth y elaboración propia. La zona sombreada es la zona más utilizada por los ingleses, el resto es el perímetro de lo que podría ser HMS *Jufair* junto a otras instalaciones de EE. UU. o Baréin

El complejo también dispone de muelles, equipos de estibaje, depósitos, almacenes, centros de mando, helipuertos, aparcamientos y explanadas para colocar contenedores de los buques, zonas de viviendas... Sin embargo, tiene algunas carencias, como por ejemplo que no disponen de radares de largo alcance o de sistemas de comunicaciones satelitales de importancia, a ello se le une la propia morfología de la boca de la bahía de Mina Salman, que se caracteriza por tener una

sola y estrecha bocana apta para el tránsito de grandes buques de guerra, dicha bocana está rodeada de bancos de arena a ambos lados y apenas mide unos 400 metros de ancho, por lo que constituye una bahía fácil de bloquear y en la que es difícil maniobrar, ya que apenas tiene 9,5 Km² de área repletos de pequeños buques y barcasas, todo lo que dejaría en una posición vulnerable a la flota atracada en los muelles en caso de ataque.

A lo anterior hay que sumar que HMS *Jufair* se encuentra junto a la City de Manama, la capital de Baréin, lo que dificulta la misión de proveer protección y secreto de operaciones al complejo, de otro lado el hecho de que esté adosada a otras instalaciones de la *U.S Navy* y de la Royal Bahrein Naval Force permite mejorar la interoperabilidad, y el contacto entre *Jufair* y sus colegas, estos dos son objetivos exigidos por el Parlamento Británico respecto a su estrategia de seguridad marítima. El golfo Pérsico y su rivera es riquísima en hidrocarburos y *Jufair* se encuentra en el epicentro de la extracción, refinamiento y transporte de gas y petróleo a nivel mundial, por ejemplo en un radio de 500 Km de esta base naval se encuentran las importantes bolsas de gas iraníes de Salman, Sirri, Esfandiar y Fereidon, las bolsas de petróleo del Campo Norte, Kangan, Safaniya, Dalar, Aghar, Pars Norte y Pars Sur, las refinerías de SASREF Jubail, SATORP Jubail, Jazireh ye-Lavan y Jazireh-ye Qeshm, así como los puertos de Ras Tanura, Ras al-Jumaiyah, Kangan, Bushehr, Jazierh-ye Sirri y Bandar Abbas, y aún nos estamos dejando muchos lugares de importancia. Pensemos que solo el yacimiento de gas Pars Sur, se cree que alberga 51.000 millones de metros cúbicos de gas repartidos en aguas territoriales qataríes e iraníes. La idea de la *Royal Navy* es mantener una flotilla compuesta por cuatro buques dragaminas de la clase Sundown, así como un buque de asalto anfibio de la clase Bay, todos ellos en conjunto no llevan misiles ni artillería naval de porte, de hecho su armamento consiste esencialmente en cañones de tiro rápido de 30 milímetros y en el caso del buque de asalto anfibio dispone de un sistema de defensa cercana Phalanx CIWS.

La composición de la flotilla desplegada por la RN da idea de las intenciones inglesas, aunque una escuadra de cuatro dragaminas sea una fuerza menor lo cierto es que en un lugar estratégico como lo es el golfo Pérsico puede ser utilizada para denegar el acceso a yacimientos de hidrocarburos o para impedir desembarcos, igualmente las

minas acuáticas tienen potencial para cerrar la navegación a través del estrecho de Ormuz, todo esto indica que una de las misiones de HMS *Jufair* no tiene que ver con la proyección estratégica de Inglaterra, sino más bien con su capacidad de actuación en el golfo Pérsico.

Sea como sea, en una zona tan sensible los dragaminas trabajando en lugares clave podrían hacer mucho daño a cualquier estado rivereño, de esta forma RU ha logrado un despliegue influyente, eficiente y eficaz a bajo coste.

La *Estrategia de Seguridad Marítima del Reino Unido* publicada en 2014 ya establecía en su cuarto objetivo «Asegurar la seguridad de las rutas vitales de comercio marítimo y de transporte de energía [...]». Para el Reino Unido proteger el sistema internacional tal y como lo conocemos y garantizar la libertad de navegación es fundamental para blindar los intereses británicos, ya que como reconocen, las fuertes interrelaciones económicas dependen del buen funcionamiento de las rutas marítimas que además tienen sus cuellos de botella en una serie de estrechos clave de entre los que destaca precisamente Ormuz por su importancia para el suministro de hidrocarburos.

Entre los grandes estrechos de nuestro planeta, el estrecho de Ormuz podría ser considerado a día de hoy el que tiene una mayor inestabilidad debido a la rivalidad regional entre Arabia Saudí e Irán, lo que afecta en una medida u otra a los Estados rivereños del Golfo, incluyendo a Kuwait, Omán, Qatar, Emiratos Árabes Unidos, Dubai y Baréin, por ello la presencia inglesa se ve a sí misma como una fuente de estabilidad regional.

Es posible que la ubicación de *Jufair* en Baréin, un emirato menor del golfo permitiría mantenerse al margen de un conflicto entre Arabia Saudí e Irán a la vez que Downing Street se mantendría ojo avizor y con capacidad de respuesta ante una eventualidad como por ejemplo un mandato de Naciones Unidas. Todo ello se traduce en influencia. En el documento de visión de futuro 2025 de la *Royal Navy* se dejaba bien clara la necesidad de establecer asociaciones a largo plazo con estados ubicados en espacios clave, ya que esto ayuda a construir relaciones de mutua confianza y de seguridad que favorecen la estabilidad y la preservación del actual orden internacional del que se beneficia Reino Unido.

Gran Bretaña es consciente que ha de aprovechar las oportunidades que le brinda su extensa y a veces infrutilizada red de bases que a menudo coinciden con enclaves

de gran valor geoestratégico como Gibraltar, Chipre, Malta, Malvinas o Ascensión entre otros, igualmente poseen una buena posición política y diplomática gracias a la OTAN, a la Commonwealth, el Consejo de Seguridad de la ONU y hasta hace poco la Unión Europea, todo lo que se complementa con la posesión del arma nuclear.

Hace apenas un lustro, la realidad de ser una potencia media y los recortes presupuestarios habían lastrado a la RN tanto como al resto de marinas del viejo continente, de hecho en 2015 Reino Unido, por primera vez desde la Primera Guerra Mundial no tenía ni un solo portaviones y además la situación del resto de la RN distaba de ser boyante.

Se supone que los dos nuevos portaaviones de la clase Queen Elizabeth han reavivado la ambición inglesa a la vez que han aumentado sus capacidades, igualmente se supone que nuevos submarinos nucleares de la clase Astute van a entrar en servicio y que Londres podrá contar con una aviación embarcada cercana al centenar de aparatos F-35 y todo ello junto a la futura fragata Tipo 26, no obstante llegado este punto es sumamente discutible la viabilidad presupuestaria de todos estos grandes proyectos, de todas formas nosotros asumimos que dicha viabilidad debería estar estudiada y garantizada, así que esta magnífica flota debería llegar a ser una de las más poderosas del mundo compitiendo con China por el segundo puesto tras Estados Unidos.

Para amortizar los costosos programas de adquisiciones y obtener el máximo rédito político la *Royal Navy* necesitaba reforzar su presencia y su red de bases navales en determinadas regiones estratégicas, como el golfo Pérsico, de ahí el interés en HMS *Jufair*, un complejo que no solo sirve a la nueva flota creada en torno a los portaaviones, sino que también aumenta la capacidad de proyección en tiempo y forma de Londres en escenarios tan alejados como por ejemplo el mar de China, en el que se está fraguando un terreno favorable a la intervención y a la obtención de influencia debido a la conflictividad creciente entre potencias regionales e internacionales.

Sin perder la vista en lo anterior HMS *Jufair* es valiosa por su sola ubicación que además permite obtener ventajas adicionales de la presencia de la base norteamericana y del puerto de Mina Salman, uno de los mayores de todo el golfo.

En *Jufair* existe una importante capacidad de almacenamiento, y entendemos que RU

podría hacer uso de esta y dejar material preposicionado para que en caso de que estalle un conflicto se combine con personal llegado por vía aérea desde las islas británicas, dando lugar a la creación de una fuerza que se embarcaría en el Clase Bay, perteneciente a la Real Flota Auxiliar. Estos buques pueden transportar casi dos compañías acorazadas equipadas con el *Challenger 2* o un batallón de infantería ligera de los Royal Marines, además en su cubierta pueden aterrizar helicópteros de todo tipo incluyendo al V-22 *Osprey* o al CH-47 *Chinook*, y si es necesario con algunas modificaciones permite la asignación permanente de varios helicópteros de tipo utilitario, del tamaño de un NH-90 o de un *Sikorsky SH-60 Sea Hawk* por ejemplo.

Junto a todo lo anterior la base naval tiene capacidad para recibir y atender más personal en caso de necesidad e igualmente se ha construido un centro de mando con lo que también se mejoran las capacidades C³.

El clase Bay, los dragaminas y las nuevas plataformas que ha adquirido y que adquirirá la *Royal Navy* son toda una apuesta para una potencia media como Gran Bretaña y dicha apuesta necesitaba de un enclave como HMS *Jufair* para reforzar su proyectabilidad tanto a otros escenarios alejados de Oriente Medio, como al propio golfo Pérsico, esto nos lleva a concluir que HMS *Jufair* no es más que un nuevo peón en el tablero de una nueva política exterior británica mucho más enérgica, activa y generosa con una *Royal Navy* que ha emprendido enormes reformas a fin de ser un instrumento con la masa crítica suficiente como para satisfacer estas ambiciosas aspiraciones.

Campamento Dwyer



Figura 8

Coordenadas | 31°06'04"N 64°04'02"E

Base aérea y terrestre de Campamento Dwyer. Google Maps y elaboración propia

El Campamento Dwyer es una base estadounidense creada en 2007 por los británicos y que fue ampliada a lo largo de 2009 y 2011 a rebufo de la política de la Administración Obama respecto a Afganistán, su nombre viene de James Dwyer un joven inglés que perdió su vida allí a los 22 años cuando servía en el arma de artillería. Esta base tiene el honor de ser una de las seis que EE. UU. dejó desplegadas en Afganistán para apoyar al Gobierno tras la retirada de 2014, las otras bases son la Base Aérea de Bagram junto a Kabul, la Base Aérea de Shindand, la Base Aérea de Kandahar, la Base de Operaciones Avanzadas Delaram y las dos bases de los marines en la provincia de Helmand, Campamento Dwyer y Campamento Leatherneck.

Dwyer ha seguido un destino opuesto al de la mayoría de las bases de EE. UU. y de la ISAF en Afganistán, ya que en una fecha tan tardía como 2007 Dwyer no era más que una base de operaciones avanzadas (FOB por sus siglas en inglés) y sin embargo, para 2014 cuando la mayor parte de las bases habían sido entregadas al Ejército Nacional Afgano, Camp Dwyer permaneció activo como parte de la misión internacional dejada atrás para apoyar al Gobierno afgano.

Camp Dwyer mide 3,25 kilómetros de largo por 2,85 kilómetros en su punto más ancho, llegando a tener un área de 8,4 Km² e incluyendo un aeropuerto con una pista de hormigón que mide 2,4 kilómetros de largo por 50 metros de ancho, de hecho Camp Dwyer fue el mayor aeródromo expedicionario del mundo y en 2010 albergaba unas 5.000 personas, por aquel entonces gestionaba unos 40 camiones de provisiones diarios y si había operaciones en la zona el flujo aumentaba a unos 100 camiones cada 24 horas, sin embargo tras la retirada de 2014 el área quedó reducida a unos 5,7 Km² y a 700 hombres incluyendo personal civil y militar. El perímetro está protegido por una muralla de bloques HESCO coronados por concertina, así como por barreras de tierra.

Camp Dwyer está a unos 180 kilómetros de la frontera con Pakistán y a unos 220 kilómetros de la frontera con Irán, además se eleva 735 metros sobre el nivel del mar, y administrativamente pertenece al distrito de Garmsir, en la provincia sureña de Helmand. La capital del distrito, Garmsir, y la capital de la provincia, Lashkar Gah, se encuentran a 15 y a 60 kilómetros respectivamente.

El campamento es gestionado por el Cuerpo de Marines y tiene como misión luchar contra la insurgencia al sur de la provincia de Helmand, además cubre la carretera que va de Lakhar Gah hasta Zaranj siguiendo el curso del río Helmand a lo largo de centenares de kilómetros, dicha carretera aunque sea sumamente rudimentaria es vital para facilitar la movilidad en una región tradicionalmente pobre, hostil y despoblada.

Como curiosidad en 2008 cuando Camp Dwyer era solo una *Forward Operations Base* fue atacada por los talibán, quienes usaron cohetes chinos de 107 mm justo cuando el príncipe Harry de la corona inglesa estaba en la base sirviendo con los *Coldstream Guards*.

En enero de 2009 la llegada de Barack Obama a la presidencia de Estados Unidos trajo consigo la idea de que EE. UU. abandonaría finalmente el escenario afgano, pero no sin antes diseñar una estrategia de retirada escalonada que en una primera fase impondría una actitud mucho más agresiva por parte de la ISAF para debilitar a los Talibán. Con esta idea en mente se pretendía conseguir que aquellos no fueran tan capaces de atacar mientras las tropas internacionales se retiraban, simultáneamente se pretendía reforzar al siempre débil Gobierno afgano.

A raíz de todo lo anterior FOB Dwyer fue ampliada poco después del anuncio de la nueva estrategia de la Casa Blanca, así que en mayo de 2009 el 5.º Batallón Móvil de Construcción Naval (NMBC por sus siglas en inglés) amplió la base avanzada y la convirtió en un nuevo campamento listo para apoyar los planes de Washington. Ya en 2011 el 3.º Batallón Móvil de Construcción Naval amplió de nuevo el complejo, dando su forma definitiva a la base que hoy conocemos.

Con la conclusión definitiva de la retirada de Afganistán en 2014, Camp Dwyer sufrió el abandono de algunas de sus instalaciones, así como la reducción de su personal, aunque al contrario que otras bases que hasta entonces habían sido fundamentales, tales como Camp Bastion o Camp Rhino no llegó a ser cedida al Ejército Nacional afgano. Desde aquel año la base ha servido a la *Mission Resolute Support* proveyendo de un contingente pequeño pero muy útil de tropas estadounidenses al servicio de la viabilidad de la administración afgana posocupación.

Como Camp Dwyer nació en una época de transición política y se expandió en 2009 y 2011 con vistas a volver a ser reducida en 2014 se ha caracterizado por su

adaptabilidad a la hora de acoger nuevos contingentes, reducir sus propio tamaño o cambiar su naturaleza de base logística avanzada a base con aeródromo expedicionario y finalmente a base de operaciones aéreas y terrestres.

Su historial de participación en operaciones de combate es importante, así Khanjar, Herrick 5, Herrick 7 o Moshtarak forman parte de su historia. En la historia reciente del campamento el único hecho reseñable es que el 18 de mayo de 2016 un An-12BP de una compañía aérea civil que aprovisionaba la base sufrió un accidente pereciendo 7 de sus 9 pasajeros, otro accidente menor con otro An-12 se produjo en 2010 sin bajas mortales, aunque el avión quedó completamente destruido.

La plantilla de unidades que han pasado por la base es numerosa e incluye al 1.º, 3.º, 5.º y 7.º Equipo de Combate Regimental, al 3.º Batallón y al 2.º Batallón del 9.º y del 8.º Regimiento de Marines respectivamente, a la 25.ª, 82.ª y 159.ª Brigada de Aviación de Combate, al 1.º, 3.º y 9.º Batallón de Logísticas de Combate y todo ello junto a elementos dispersos de otras fuerzas de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, así como unidades de artillería, logística y centros de mando británicos y afganos. El 2.º Batallón del 8.º Regimiento es el actualmente acantonado en Dwyer.

Desde la base han operado los cañones de 105 milímetros británicos L-118 *Light Gun*, los M777 estadounidenses de 155 milímetros, los morteros M252, los *Humvee*, el camión *Oshkosh*, la excavadora John Deere 840J, MRAP como el M-ATV o el Maxx Pro y VCI sobre ruedas como el LAV-25, igualmente desde sus pistas los Marines han utilizado los helicópteros utilitarios UH-1Y *Venom*, UH-60 *Blackhawk* y Mi-17 *Hind*, los pesados CH-47 *Chinook* y CH-53E *Super Stallion*, los helicópteros de ataque AH-1W *Cobra*, los K-MAX especializados en operaciones de carga externa e incluso los avanzadísimos V-22 *Osprey*.

La gama de aviones operados también es importante e incluye a los AV-8B *Harrier II* pertenecientes al 372.º Escuadrón de Apoyo de Ala de los Marines, así como a los F/A-18 y al avión de reabastecimiento de combustible KC-130J *Harvest Hawk*, además para aprovisionar la base y también han operado aviones de transporte civiles y militares, como el An-12 o el C-17 respectivamente.

El entorno es durísimo, ya que la base está situada en medio de una zona desértica en la que las altas temperaturas y las tormentas de arena son la constante y producen un enorme desgaste en los hombres y en el material.

Campamento Dwyer tiene espacio para más de treinta aeronaves y tiene capacidad para operar toda clase de aeronaves con la probable excepción de los bombarderos estratégicos.

Esta base aeroterrestre está muy bien organizada y dispone de espacios de viviendas y de barracones, explanadas sobrantes para instalar tiendas de campaña temporalmente, por si fuera necesario aumentar repentinamente la capacidad de la base. Al noreste está ubicado el cementerio de vehículos y donde se tratan los residuos, al sur de la pista de aterrizaje están los dos polvorines de la base, aislados y hoy día casi vacíos.

Junto a todo lo anterior el U.S Marine Corps ha desplegado el 31.º Hospital de Apoyo al Combate (CSH por sus siglas en inglés), igualmente en 2013 desplegaron los Small Unmanned Ground Vehicle (SUGV), que esencialmente son drones terrestres pequeños dedicados a misiones EOD, en concreto el dron desplegado era un 310-SUGV.

Quizás uno de los medios más peculiares de Campamento Dwyer es el Aerostato PTDS situado en el extremo noroeste de la base que está destinado a misiones de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR) usado también para detectar artefactos explosivos improvisados que los insurgentes colocan en las cercanías de la base. El acrónimo PTDS hace referencia a Sistema de Detección de Amenazas Persistentes, la capacidad de este globo cautivo para permanecer largos periodos de tiempo suspendido a gran altura le permiten garantizar la seguridad en los alrededores de la base, algo muy importante si se tiene en cuenta que por este aeropuerto circulan aviones de todo tipo y que además su actual guarnición es algo escasa para garantizar la seguridad de su enorme perímetro.

Desde 2014 la base es usada en misiones de combate, pero sobre todo para apoyar al Gobierno afgano mediante el entrenamiento de los soldados afganos y proveyendo evacuación y tratamiento médico para los heridos ayudando así a mantener la moral del Ejército afgano, sin embargo la situación de Afganistán está degenerando rápidamente, y de hecho los talibanes ya vuelven a controlar más del 60% del país, demostrando una vez más que el Gobierno afgano no es capaz de sostenerse por sí solo, y que todos los esfuerzos de la comunidad internacional han sido insuficientes. Para 2017 las tropas desplegadas por la OTAN en Afganistán se reducían a unos

10.000 hombres, de los que unos 7.000 eran estadounidenses, como la situación estaba deteriorándose la nueva Administración Trump anunció refuerzos con 4.000 nuevos efectivos y pidió a otros países que ampliaran sus contingentes, la estrategia puede tacharse de poco imaginativa, al fin y al cabo ni siquiera en la era Obama cuando se llegaron a desplegar hasta 150.000 hombres fueron suficientes, y desde luego el repertorio de fórmulas estratégicas para alcanzar los objetivos de llevar la democracia a Afganistán, tal y como se pretendía en 2001, han sido completamente agotadas, por lo que la estrategia respecto al país de los pastúnes está carente de ideas y desnortada.

Helmand es la provincia del país donde más opio se produce, lo que está íntimamente relacionado con el poder de los Talibán y con la fuerte insurgencia que existe en una zona que por ser pobre y por estar alejada de las principales infraestructuras de comunicación representa uno de los mayores, si no el mayor foco de inestabilidad del país, combatir dicha inestabilidad es el mayor valor estratégico que puede tener esta área y de rebote Camp Dwyer.

Es cierto, que existe un buen número de yacimientos legal, ilegal y alegalmente explotados de los que se extraen algunos minerales de gran valor, por ejemplo se sabe que hay al menos cuatro yacimientos de uranio, magnetita, apatita y carbonato respectivamente, así como otros de plomo, zinc, alabastro y de metales alcalinos, el problema es que la inseguridad, el contrabando y la explotación irregular no han permitido estudiar y sacar provecho de todas estas riquezas minerales.

En caso de querer lanzar operaciones aéreas contra Irán las bases aéreas de Zahedan, Chah Bahar, Kerman y Mashad estarían expuestas a un ataque desde Camp Dwyer en ese mismo orden, no obstante esta capacidad es secundaria, igualmente el campamento puede funcionar como una base aérea de tamaño medio proporcionando mantenimiento a un número limitado de aeronaves de todo tipo.

El principal valor estratégico de Campamento Dwyer es directamente proporcional al interés estratégico que tenga la estabilidad de Afganistán, que es inviable si no se actúa directamente sobre Helmand, es aquí donde reside el valor de Dwyer, si por un casual se quisiera dejar una gran base permanente en Afganistán para favorecer la proyectabilidad de las fuerzas de EE. UU. en la región existen otras bases mejor ubicadas, aunque es cierto que el aislamiento del campamento podría considerarse

una ventaja en ciertos aspectos.

De forma secundaria la base es útil para poner freno a la penetración del vecino iraní por el oeste y del vecino pakistaní por el este, aunque como esto depende del desarrollo de los acontecimientos en todo Afganistán, Helmand y el campamento no son determinantes por si solos.

La inseguridad de Helmand y la fortaleza de los talibán han impedido que compañías extranjeras se dediquen a investigar y a explotar las potenciales riquezas bajo el suelo de la provincia, dichas riquezas y en particular el uranio sí que podría haber tenido interés estratégico para Estados Unidos, pero en todo caso el riesgo superaba con creces al potencial beneficio.

Secundariamente Camp Dywer podría ser interesante si se planificaran operaciones importantes para atacar a Irán, ya que la base tiene capacidad para operar por ejemplo aviones de reabastecimiento en vuelo, sin embargo esta es una situación improbableísima.

Por último, rizando el rizo hay quienes podrían ver en Afganistán alguna reminiscencia del «gran juego» que mantuvieron el Imperio británico y el Imperio ruso a lo largo del siglo XIX, ya que este país es una suerte de confluencia de numerosas culturas e influencias históricas: el islam, el budismo, las exrepúblicas soviéticas de Lejano Oriente ligadas a Rusia, el islam suní y chií, los persas, y a día de hoy se mezclan juegos geoestratégicos de interés de varios actores como Al Qaeda, Pakistán, la India, China, Irán y Estados Unidos dando lugar a un escenario siempre interesante y disputado que hace que la posesión de una buena base aeroterrestre como Campamento Dwyer sea una herramienta valiosa para una gran potencia como Estados Unidos.



Figura 9

Base aérea y terrestre de Campamento Dwyer. Zoom Earth y elaboración propia

1. Vertedero y zonas de tratamiento de residuos.
2. Aerostato PTDS.
3. Depósito de vehículos.
4. Hangares, helipuertos e instalaciones de mantenimiento para aeronaves.
5. Pista para aeronaves.
6. Centro de mando.
7. Polvorines.
8. FOB abandonada.

Yago Rodríguez Rodríguez



Figura 10
Detalle del aerostato PTDS

*Yago Rodríguez Rodríguez
Analista de defensa*

Bibliografía

ALL SOURCE ANALYSIS COMPANY. «Russia's Expansion in the Arctic: Alexandra Island». All source analysis Company. Abril de 2016.

BERENQUER HERNÁNDEZ, Francisco. «ISAF, Resolute Support y Daesh», documento de análisis. Instituto de Estudios Estratégicos, enero de 2015.

DEFENSE INTELLIGENCE AGENCY. Informe anual, «Russia Military Power: Building a Military to Support Great Power Aspirations». 2017.

DEPARTMENT OF DEFENSE. «Enhancing Security and Stability in Afghanistan». Informe para el Congreso de los Estados Unidos, diciembre de 2016.

DEPARTMENT OF STATE. «Report on Arctic Policy». International Advisory Security Board. 21 de septiembre de 2016.

DEPARTMENT OF STATE. «United States and Denmark Agreement». Department of State Publications. 1951.

DEPARTMENT OF THE ARMY, HEADQUARTERS. «Base Camps». *Army Techniques Publication* No. 3-37.10 / *Marine Corps Reference Publication* No. 3-17.7N. 26 de abril de 2013.

DEPARTMENT OF THE ARMY, HEADQUARTERS. «Base Camps». *Army Techniques Publication* No. 3-37.10 / *Marine Corps Reference Publication* No. 3-40D. 13 de enero de 2017.

DEVYATKIN, Pavel. «Russia's Arctic Strategy: Military and Security». Parte I, Parte II, Parte III y Parte IV. Instituto del Ártico, febrero de 2018.

GOLTS, Alexander y KOFMAN, Michael. «Russia's Military: Assesment, Strategy and Threat». Center on Global Interests. Junio de 2016.

HALI, Salem y SHRODER, John. «Afghanistan's Mineral Fortune: Multinational influence and development in a post-war economy». Omaha: Universidad de Vermont y Universidad de Nebraska, editado por el Institute for Environmental Diplomacy and Security perteneciente al James Jeffords Center for Policy Research 2011.

HER MAJESTY GOVERNMENT. «United Kingdom National Maritime Security Strategie». Williams Lea Group, mayo de 2014.

MCLNINCH, Thomas. «The Oxcart Story». Central Intelligence Agency 1994.

MÜNCH, Philipp. «Resolute Support Light». Afghanistan Analyst Network, enero de 2015.

ROBARGE, David. «ARCHANGEL: CIA'S SUPERSONIC RECONNAISSANCE A-12 AIRCRAFT». Central Intelligence Agency, enero de 2012.

ROSSISKAYA GAZETA. «Política de la Federación Rusa para el Ártico en 2020». Adoptado por el presidente de la Federación Rusa Dimitri Medvedev, 30 de marzo de 2009.

ROYAL NAVY. «Future Navy Vision: The Royal Navy today, tomorrow and towards 2025». Royal Navy 2010.

SÁNCHEZ TARRADELLAS, Víctor-Javier. «Logística, arte sin gloria». Ministerio de Defensa 2012.

STEMPLE, Philip. «THE SOVIET AIR FORCE AND STRATEGIC BOMBING». Air University, abril 1999.