

Gonzalo VÁZQUEZ ORBAICETA

Graduado en Relaciones Internacionales por la Universidad de Navarra. Analista del Centro de Pensamiento Naval

Correo: gvazquezorb@gmail.com

Augusto CONTE DE LOS RÍOS

Capitán de Fragata de la Armada. Doctor en Historia por la Universidad de Murcia. Analista del Centro de Pensamiento Naval

Correo: agosto.conte@um.es

España mira al Norte: El Ártico, Operaciones Navales y Cambio Climático

Spain looks North: The Arctic, Naval Operations and Climate Change

Resumen

El Ártico se ve cada vez más como un escenario para la proyección de poder. Durante las últimas décadas, el cambio climático y sus efectos han sido un importante motor de cambio para una región de globo antaño aislada de las tensiones internacionales entre las grandes potencias. Con el progresivo deshielo de la región, el “excepcionalismo” característico de la región ha desaparecido casi completamente. Rusia, consciente de que su flanco norte se vuelve vulnerable con un Ártico navegable, ha vuelto a militarizar sus bases de la época soviética, y cuenta con una flota de rompehielos que ensombrece las de todos sus vecinos. Un Ártico navegable traerá consigo la posibilidad de establecer una ruta comercial más corta y barata que la actual transitando Suez. Esta posibilidad, que

terminará por convertirse en realidad tarde o temprano, hace que los estados árticos y otros más alejados estén invirtiendo en sus capacidades para poder formar parte del prometedor futuro de la región. España, siendo también consciente de ello, ha de tomar conciencia de su predisposición marítima y posicionarse adecuadamente, a fin de poder beneficiarse de las ventajas que traerá un Ártico navegable.

Palabras Clave

Ártico, España, Cambio Climático, Operaciones Navales, Guerra Submarina.

Abstract

The Arctic is increasingly seen as an arena to project power. Over the past decades, climate change and its effects have been a major driver of change for a region of the globe once isolated from international tensions between great powers. With the progressive melting of ice in the area, the “exceptionalism” characteristic of the region has almost completely disappeared. Aware that its northern flank becomes vulnerable with a navigable Arctic, Russia has re-militarised its Soviet-era bases, and has a fleet of icebreakers that overshadows those of all its neighbours. A navigable Arctic will bring with it the possibility of establishing a shorter and cheaper trade route than the current route through Suez. This possibility, which is bound to become a reality sooner or later, means that Arctic states and others further afield are investing in their capabilities in order to be part of the region’s promising future. Also aware of this, Spain must consider its maritime predisposition and position itself appropriately to be able to benefit from the advantages that a navigable Arctic will bring.

Keywords

Arctic, Spain, Climate Change, Naval Operations, Undersea Warfare.

Citar este artículo:

VAZQUEZ ORBAICETA, Gonzalo y CONTE DE LOS RIOS, Augusto (2023).

«España mira al Norte: El Ártico, Operaciones Navales y Cambio Climático». Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos, n.º 22, pp. 193-217.

I. Introducción

Los efectos del cambio climático se hacen cada vez más visibles en una región que es eminentemente blanca durante la mayor parte del año —o lo era. Desde hace ya varios años, el acelerado ritmo de desaparición del hielo polar hace cada vez más cercano un mundo donde el «mar helado» estará libre de hielo durante largos periodos al año. Esto supone una oportunidad para todos los estados con costas en él (que son Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Noruega y Rusia), pero también para los que no las tienen. Para los primeros, abre la posibilidad antaño inconcebible de explotar los recursos minerales y energéticos que se encuentran bajo el lecho marino de esta región. Para todos los ajenos a la región, supone la posibilidad de abrir nuevas rutas comerciales que reducirían drásticamente los costes logísticos y el tiempo de las rutas actuales.

Los objetivos de la estrategia de Rusia para el Ártico pasan por aprovechar los ricos recursos naturales, como el petróleo, el gas y los minerales, y afirmar su dominio en la región, tanto como potencia mundial como nación líder en el Ártico; algo que también se constata en su última Doctrina Marítima publicada en julio de 2022 (Conte de los Ríos, 2022; Vázquez, 2022). Esta estrategia implica múltiples dimensiones, incluido el desarrollo económico, la presencia militar, la investigación científica y la protección del medio ambiente. También se busca el desarrollo de sus rutas marítimas del norte y la modernización de su infraestructura militar en el Ártico, así como la participación en discusiones y negociaciones internacionales relacionadas con el Ártico.

Canadá y Estados Unidos dieron pasos para profundizar su cooperación en la defensa del Ártico en 2022, y cada vez coinciden y tienen más intereses en común. El año pasado vimos la publicación de importantes documentos estratégicos por parte de Estados Unidos. El 7 de octubre de 2022, Washington publicó su Estrategia Nacional para la Región Ártica más reciente, aportando un nuevo ímpetu, o al menos renovado, a la presencia de Estados Unidos en el Ártico.¹ Esta nueva estrategia para el Ártico se basa en cuatro pilares que se refuerzan mutuamente: seguridad, cambio climático y protección del medio ambiente, desarrollo económico sostenible, y cooperación internacional y gobernanza. Los libros blancos y versiones no clasificadas de documentos estratégicos de ambas naciones ahondan en la importancia estratégica del Ártico. Ambos gobiernos han estrechado su colaboración y aumentado su presencia mediante ejercicios y maniobras anuales. Por ejemplo, la nueva 11ª División Aerotransportada de Estados Unidos, creada a partir de unidades de Alaska, mantiene una estructura permanente y adaptada a las operaciones en climas fríos extremos. Por último, la asertividad de Moscú en el Ártico ha hecho aumentar también la preocupación por la seguridad en la zona y puede ayudar a estimular un enfoque renovado sobre los aspectos de defensa y seguridad de los intereses de ambas naciones en el Ártico (The Military Balance, 2023a: 18-22, 28).

¹ Véase THE WHITE HOUSE (2022) «National Strategy for the Arctic Region», Octubre 2022. Disponible en: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf>

Unido a este fenómeno, la Guerra de Ucrania parece haber actuado como acelerador de los procesos geopolíticos que venían fraguándose desde hace unos años en la región, de forma que todas las incertidumbres entorno a las dinámicas entre los distintos actores (Rusia, China, y los países de Occidente) no han hecho sino volverse más vívidas desde entonces. Unido a esto, el Consejo Ártico,² tradicional foro de discusión de los asuntos árticos desde su fundación en 1996, ha visto su actividad interrumpida por completo e intentos de expulsar temporalmente a Rusia de él. Así, cualquier cooperación antes en curso entre todos estos países, que servía además como contención a las diferencias geopolíticas entre ellos, se ha visto suspendida indefinidamente. España participa en el Consejo desde el año 2006, en calidad de observador, pudiendo así contribuir a través de su presencia en reuniones, proporcionando conocimiento científico en los distintos grupos de trabajo, o con el lanzamiento de propuestas para proyectos (Arctic Council, 2020).

De esta forma, la yuxtaposición de ambos factores abre la puerta a considerar cada vez más seriamente la posibilidad de un conflicto naval, en mayor o menor medida, en el Ártico. La posibilidad de explotar los recursos de su lecho marino es algo que se conoce desde hace más de dos décadas, durante las cuales, y pese a que aún no se cuenta con los equipos e instrumentos necesarios para extraerlos, se ha generado un extenso debate en torno a la repartición de su superficie. Ante este fenómeno, Rusia ha desarrollado una actitud de creciente hostilidad frente a sus vecinos occidentales, volviendo a extender la presencia militar que la Unión Soviética mantuvo en la región durante la Guerra Fría y reequipando con sistemas de defensa modernos sus costas y enclaves importantes.

El presente artículo repasa, en primer término, los efectos del cambio climático para la geopolítica de esta región, así como la pugna por los recursos energéticos y las nuevas rutas comerciales. En segundo lugar, se analiza la posibilidad de un conflicto naval en el Ártico como consecuencia de las tensiones actuales, con las diferentes posturas y capacidades de los estados en la región, y las características de la guerra submarina en el Alto Norte. Y, en última instancia, el papel que España desempeña actualmente en la región como nación con predisposición marítima y miembro observador en el Consejo Ártico; así como la necesidad de renovar sus activos para desplegar en la región, a fin de poder participar más activamente y fortalecer también sus capacidades navales para los tiempos que vienen.

2. Cambio Climático y las Implicaciones de un Ártico Cambiante

En estos momentos, tres fenómenos en particular son los responsables de los cambios que el Ártico está presenciando en la esfera internacional: el cambio climático, la globalización y la transición de poder (Kauppila & Kopra, 2022; 150). El primero de

2 El Consejo Ártico se compone por ocho miembros permanentes: Canadá, Dinamarca (con Groenlandia), Estados Unidos, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia y Suecia. Junto a ellos, seis organizaciones en nombre de las comunidades indígenas cuentan con estatus de participantes; y otros 13 estados externos, 13 organizaciones intergubernamentales y 12 ONGs participan como observadores (CRS, 2022; 11).

ellos, y que acapara la atención de este artículo en primer término, viene haciéndose patente desde hace ya años, pero no ha sido hasta los últimos quince que ha comenzado a recibir una creciente atención por parte de la comunidad internacional. De acuerdo con las predicciones realizadas por el Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), para el año 2100, las temperaturas en la superficie aumentarán entre 3,7° y 4,8° Celsius, que es lo mismo que un aumento de entre 2,5° y 7,8° respecto a la media registrada durante el periodo 1850-1900 (IPCC, 2014; 20).



Figura 1: Mapa de la región del Ártico (Fuente: *Geographic Guide*, Recuperado a partir de https://www.geographicguide.com/arctic-map.htm#google_vignette)

Este rápido crecimiento de las temperaturas que el Ártico está experimentando no sólo tiene efectos devastadores para sus ecosistemas y las poblaciones que viven en torno a la región, sino también para el resto de regiones del mundo. El *Arctic Institute* publicaba en 2022 un artículo en el que señalaba cómo, a pesar de la ignorancia de muchos, países como Grecia sufrirán seriamente las consecuencias del deshielo Ártico; y, en consecuencia, harían bien en adoptar una estrategia ártica pertinente al respecto (Tsiouvalas, 2022). De acuerdo con esto, Grecia, que es una nación eminentemente costera, verá cómo las infraestructuras localizadas en su costa serán seriamente afectadas por la erosión marina; con efectos medioambientales, económicos y sociales especialmente visibles (Tsiouvalas, 2022).

Además, como señala Gómez de Ágreda, «la apertura de las rutas septentrionales de navegación oceánica obligan a redibujar los mapas del mundo. No sólo en las cartas de navegación, sino en nuestra propia percepción de la esfericidad terrestre» (Gómez de Ágreda, 2014; 16). España, en consecuencia, se enfrenta al mismo desafío que sus vecinos en las costas del Mediterráneo y el Atlántico. Y lo mismo ocurre a otras muchas naciones, que, si bien gozarán de importantes beneficios económicos con el deshielo ártico, también se encuentran expuestos a riesgos de idéntica naturaleza al de Grecia y demás naciones mediterráneas.

El transporte marítimo en el Ártico ha aumentado un 25% entre 2013 y 2019, pero es navegación de destino al Ártico de ida y vuelta. Las rutas árticas son rutas de tránsito muy marginales: en 2018, cinco tránsitos por el Paso del Noroeste por Canadá y 27 por el Paso del Noreste por Rusia frente a los 84.456 del Estrecho de Malaca, 17.550 de Suez y 13.795 de Panamá. La explotación de recursos es el principal motivo del transporte marítimo en el Ártico, no el tránsito (Bertolino *et al.*, 2022: 283-289).

2.1. Valor estratégico del Ártico: Cambio Climático y Recursos Naturales

Las reservas energéticas que descansan bajo el lecho marino y los alrededores de esta región son de gran tamaño –y, por ende, un muy alto valor. Rusia es, sin duda alguna, el país al que más interesa la evolución que la región está experimentando, y es perfectamente consciente de que su posición le otorga ventaja respecto al resto en la carrera por sus recursos. Prueba de esto puede encontrarse en la Estrategia del Gobierno de Rusia hasta 2030, publicada en 2009, en la que se detalla cómo «el objetivo de la política de Rusia es maximizar el uso efectivo de los recursos energéticos naturales y el potencial del sector energético para mantener un crecimiento económico estable, mejorar la calidad de vida de la población, y promover el fortalecimiento de la posición económica del país a nivel global» (Gobierno de la Federación de Rusia, 2009; 10). Y precisamente, como señalan Conley y Rohloff, Rusia es un superpoder ártico que percibe dicha región como un vehículo de desarrollo clave para el país. Así, sus intereses en el Ártico han sido mayoritariamente impulsados por la promesa de lucrativas cantidades de hidrocarburos debajo del océano, una percepción promovida

por las gigantes energéticas propiedad del Estado ruso, así como por el desarrollo de una nueva ruta comercial ártica.» (Conley & Rohloff, 2015; VIII)

A diferencia de la Antártida y su régimen de tratado único, el proceso constitutivo del Ártico comprende múltiples instrumentos jurídicos e instituciones transnacionales. Realizar prospecciones bajo las condiciones climáticas del Ártico requiere, no obstante, de la última tecnología existente, pero también de plataformas especialmente preparadas para el hielo, un sistema de seguridad adecuado con equipos de respuesta rápida en caso de fugas, y, sobre todo, una financiación a largo plazo que las compañías rusas se ven obligadas a buscar en socios extranjeros (Conley & Rohloff, 2015; 2). Al menos, esto era viable antes de que la guerra en Ucrania paralizara por completo la cooperación entre Moscú y los demás países en estos temas.

Además, en estos momentos tanto la producción de hidrocarburos como la demanda de estos se encuentran rodeadas de incertidumbre (Solski, 2022; 2). Pese a contar con tan extensas reservas de gas y petróleo en sus costas y las proximidades de estas, Moscú es incapaz de explotarlas debido a las sanciones impuestas con la guerra en Ucrania, así como las carencias tecnológicas y de equipamientos que achacan a las empresas públicas que se dedican a ello –Rosneft y Gazprom–, y la negativa por parte de las altas esferas a recurrir a empresas privadas –como Russneft o Lukoil– con mayor experiencia (Pritchkin, 2018).

2.2. Efectos del Cambio Climático

Los efectos del cambio climático están afectando la accesibilidad de la región de manera contradictoria. El deshielo del permafrost hace el suelo intransitable, dificultando la construcción de infraestructura haciéndola más compleja y costosa. Por otro lado, el acceso por mar es menos difícil, lo que permite la posible apertura de rutas marítimas. Menos difícil no significa fácil: la navegación ártica sigue siendo arriesgada y a menudo requiere buques de casco reforzado y tripulaciones experimentadas, como lo exige el Código Polar, en vigor desde 2017 (IMO, 2017). Es una navegación que sigue siendo estacional: el 65% de los viajes utilizando la Ruta del Mar del Norte (Rusia) y el 85% en aguas árticas canadienses y groenlandesas tienen lugar entre los meses de junio y octubre. La navegación durante todo el año solo es posible para embarcaciones potentes con un casco muy reforzado, que por lo tanto son mucho más caras.

El principal objetivo de la política exterior de Rusia bajo el liderazgo de Vladimir Putin es obtener reconocimiento internacional como una potencia de gran influencia. En este deseo de convertirse en una gran potencia, Rusia ha mirado hacia el Ártico en busca de recursos. El Ártico es rico en recursos naturales, incluyendo gas natural y petróleo, y Rusia tiene un gran interés en explotar estos recursos para mantener su capacidad de financiar gastos públicos, incluyendo la defensa. Rusia también tiene interés en que la Ruta del Norte sea reconocida como aguas interiores para ejercer un mayor control sobre la región. Esta aspiración no solo se limita a la retórica, sino

que también se refleja en numerosos documentos de política exterior y seguridad publicados durante las últimas décadas (Staun, 2020).

De acuerdo con algunos expertos, las últimas tendencias en lo que respecta a la regulación de la Ruta del Norte por parte de las autoridades rusas han experimentado una evolución notable durante la última década. Según Jan Solski, investigador en el *Norwegian Centre for the Law of the Sea*, en el periodo comprendido entre 2012 y 2018, destacan los esfuerzos por «liberalizar el acceso» y una «transparencia máxima del régimen legal de navegación en la Ruta del Mar del Norte»; pero los últimos años han experimentado un efecto contrario (Solski, 2022; 2). Con esto, preocupa que esta tendencia, unida al aparente fortalecimiento de la cooperación entre Moscú y Pekín, vaya a hacer crecer las violaciones y las actitudes ambiguas por parte de ambos estados frente a la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar (UNCLOS), ya que supondría un elemento adicional para sumar a las tensiones entre los dos bloques y aumentar los prospectos de un enfrentamiento militar en la región.

Por su parte, China se ha convertido durante la última década, como consecuencia de su novedoso estatus de potencia mundial, en un actor visible en los asuntos de esta región; sobre todo en lo que respecta a sus claras ambiciones de desarrollar una Ruta Polar de la Seda que atraviese el Alto Norte desde el Pacífico hasta el Atlántico. Como si de una moneda de doble cara se tratase, Pekín, que acostumbra a ignorar activamente lo dictado por UNCLOS en sus actividades a lo largo del Mar de China Meridional (acosando sistemáticamente a Armadas como la de Filipinas), se vale de ese mismo régimen legal para asegurarse que ningún actor regional le impide disfrutar de su libertad de navegación en el Alto Norte.

De esta forma, con los diversos intereses de todos los estados volcados hacia la misma región, a la espera de ver la evolución que toma con el deshielo, el cambio climático no sólo afectará a la geopolítica de la región en términos geográficos y energéticos. De la pugna por dichos recursos, así como los desacuerdos en cuanto al establecimiento o no de un régimen de libre navegación, dependerá también la posibilidad de un conflicto armado en la región. Por ello, y con el añadido que la guerra de Ucrania ha aportado, poniendo de manifiesto la posibilidad real de que un conflicto en la periferia de la región acabe por involucrarla también, conviene considerar el Ártico como un teatro de operaciones. Un teatro de operaciones distinto al que la mayor parte de ejércitos están acostumbrados, y que requeriría de esfuerzos de preparación adicionales frente a actores que ya cuentan con activos militares allí (como es Rusia).

3. El Ártico como Teatro de Operaciones: Perspectivas y Capacidades Navales

Como decimos, al igual que con las rutas comerciales, el Ártico está experimentando también un cambio significativo en lo que a operaciones militares y navales se refiere. Los tres estados con mayor peso de la región (Rusia, Estados Unidos y Canadá) ya son plenamente conscientes de que la posibilidad de un conflicto militar –en mayor o menor

escala— es cada vez más seria. Rusia ha militarizado sus costas árticas aprovechando los enclaves antaño ocupados por tropas soviéticas, modernizando muchos de ellos y volviendo a poner en funcionamiento más de dos décadas después. Pese a no ser nada nuevo —este proceso viene dándose desde hace ya más de una década— la guerra en Ucrania ha acelerado las dinámicas hasta ahora vigentes en la región.

Este aumento de tensiones, unido a los prospectos del cambio climático que hemos repasado previamente, abren la posibilidad real a un conflicto armado en el Alto Norte. Pero estos prospectos que para algunos ya parecen inminentes se enfrentan todavía a la cruda —e inhóspita— realidad: el Ártico es una región todavía muy hostil, con una larga lista de desafíos operativos para cualquiera que desee lanzar una operación militar en él. Unos desafíos que abarcan desde temperaturas inhumanas hasta largos meses de oscuridad total. Pero, sobre todo y más importante, «imposibilita la mayoría de los elementos de apoyo que los militares dan por supuestos en otros climas más moderados, como ayudas de navegación, comunicaciones, logística y mantenimiento de las infraestructuras» (Patch, 2009).

El centro del Ártico se encuentra ocupado por la profunda fosa de la Cuenca Polar, con más de 7 millones de kilómetros cuadrados, un gigantesco óvalo cuyas profundidades son normalmente superiores a los 3.000 metros que se extiende entre la zona denominada «GIUK Gap», entre Groenlandia, Islandia y Gran Bretaña³ y el estrecho de Bering, un dominio abismal con forma romboidal compuesto por dos fosas principales de 3.630 y 3.667 metros atravesados por la dorsal de Lomonósov. Cabe destacar que la profundidad del estrecho de Bering es muy escasa profundidad, de 15 a 50 metros, y con una anchura de entre 64 y 84 kilómetros. Resulta por tanto muy arriesgado el paso de submarinos en inmersión por esta zona.

Las Marinas norteamericana (en inglés *US Navy*), noruega y la británica cuentan con aviones de patrulla marítima P-8 «Poseidon» en bases repartidas por su territorio, Groenlandia e Islandia; las cuales dotan a la Alianza Atlántica de una mayor capacidad de vigilancia y conciencia estratégica a lo largo de la región. Entre las más importantes a día de hoy, la base de Keflavik (Islandia) es estratégicamente muy valiosa. Situada en el centro del «GIUK Gap», permite desplegar patrullas a ambos lados, favoreciendo el control de la región a quien lo controla (Estados Unidos). Abandonada en el año 2007 dado el bajo nivel de actividad y el poco interés de la región para el Gobierno, el resurgimiento de actividad militar y hostilidades de Rusia pocos años después promovieron el restablecimiento de esa presencia permanente en 2017. Al igual que ésta, los británicos cuentan también con varias unidades recién incorporadas a la base de Lossiemouth, en Escocia. Desde allí, la RAF es también un elemento importante de la vigilancia marítima de la Alianza Atlántica, con la ventajosa posición que ostenta

3 El término GIUK, conocido también como GIUK gap (brecha), es un acrónimo militar en inglés con las siglas de Greenland, Iceland y United Kingdom. Dicha región cobró una importancia muy significativa durante el siglo pasado, ya que constituye la línea que separa el Atlántico y el Ártico, y es también la puerta de entrada para la Flota del Norte rusa al Atlántico. Esta situación ha propiciado que la OTAN destine una importante cantidad de recursos a mantener la región vigilada ante incursiones por parte de Rusia.

dicha base hacia el Atlántico Norte y los mares de Barents y Noruega. Desde ellas, estos aviones permiten mantener una vigilancia tanto de superficie como antisubmarina a lo largo de los estratégicos pasos marítimos hacia el Atlántico Norte, cerrando el paso del «GIUK Gap». Esta vigilancia antisubmarina de los aviones patrulla marítima se amplía en coordinación con los sistemas de detección acústicos «*Sonar Surveillance System*» (SOSUS) instalados en dicha área. Noruega cuenta también con su propia red de detección acústica «Lofoten-Vesterolen» (LoVe).⁴

En caso de tener que localizar algún submarino, la búsqueda se iniciaría lo más próximo a sus bases de la Península de Kola, en el Mar de Noruega, usando las bases de Noruega, Escocia, Islandia, Groenlandia o bien cualquiera de los cuatro o cinco grupos de portaaviones asignados por la OTAN para la defensa del Atlántico Norte. Sin duda, Spitsbergen sería otro punto interesante para fijar una base, pero el Tratado de Svalbard firmado en 1920 también obliga a la desmilitarización del territorio y prohíbe la construcción de cualquier tipo de fortificación.

Así, en el contexto de un conflicto de alta intensidad entre Rusia y la OTAN en esta región, algunos han señalado cómo «una combinación de consideraciones ofensivas y defensivas, incluyendo la mutua debilidad de Rusia y la OTAN en capacidades de guerra antisubmarina, incentivan –pero no necesariamente determinan– un dilema de seguridad competitivo en una región hasta ahora sin tensiones» (Whitehall Papers, 2022a: 6). En tal caso, se sugiere que Rusia «trataría de mandar algunos de sus submarinos en la región a amenazar el comercio marítimo de la Alianza en el Atlántico, y, quizá, otras infraestructuras críticas» (Whitehall Papers, 2022a; 7).

4. Rusia en el Ártico

En los últimos años, la Federación de Rusia ha invertido sustancialmente en infraestructura militar dentro del Ártico. Rusia ha reactivado o construido 13 bases aéreas dentro de la región. Moscú ha colocado capacidades antiaéreas como el S-400 SAM y los sistemas de misiles antibuque Bastion-P (Paul y Swistek, 2022). Además, la Flota del Norte con base en Murmansk ha sido elevada a Distrito Militar, equiparado a los otros cuatro distritos militares que se reparten toda Rusia, con control sobre una variedad de activos terrestres, aéreos y marítimos, así como responsabilidad sobre las islas árticas de Rusia, como Tierra de Alexandra, perteneciente al archipiélago de la Tierra de Francisco José, en latitud 80° norte.

La nueva Doctrina Marítima rusa, publicada en julio de 2022, describe las prioridades para el desarrollo de las actividades marítimas. El documento distingue entre zonas vitales y de interés, siendo las vitales las aguas interiores, todas las zonas económicas exclusivas, el Ártico, el mar de Ojotsk (en ruso, Охотское море) y el mar Caspio. Esta distinción nos lleva a pensar en dos puntos fundamentales para la

⁴ Noruega cuenta también con su propia red SOSUS denominada LoVe. (Comte de los Ríos, 2022)

Ruta del Paso del Noreste, el Estrecho de Bering y el cuello de botella del «GIUK gap», el único paso para llegar al Atlántico. Moscú para ello debe mantener el control de uno de sus principales bastiones estratégicos, que cubre la región ártica rusa, desde la península de Kola a Kaliningrado, atravesando las ocho Zonas de Apoyo del Ártico en las que se concentra fondos y proyectos, con el objetivo de fomentar el potencial económico de la Ruta del Noreste (Kola, Arcángel, Nenets, Vorkutá, Yamalo-Nenets, Taimyr-Turukhan, Yakutia y Chukotka). De hecho, esta región alberga dos tercios de todas las armas nucleares de Rusia, y por eso la Flota del Norte ha pasado a ser un Distrito Militar en exclusiva (Sputnik International, 2017).

En una mención específica de las prioridades en la región del Ártico, la Doctrina pide controlar las actividades navales de los estados extranjeros a lo largo de la Ruta del Mar del Norte y aumentar el potencial de combate y las instalaciones de la Flota del Norte. El documento:

«Reitera la postura rusa sobre el avance de la infraestructura militar de la OTAN cerca de sus fronteras, no solo de Ucrania, especialmente en los países bálticos y en lo afecta a la que se conoce como Ruta del Mar del Norte [o Ruta Noroeste] con una acumulación cada vez más grande de fuerzas navales extranjeras.» (Conte de los Ríos, 2022).

Por ello, es importante tener en cuenta el potencial de su arma submarina con más de una cincuentena de submarinos entre convencionales, nucleares y balísticos (Whitehall Papers, 2022). Pocos países cuentan con la posibilidad de navegar de forma segura en el Ártico, algo para lo que es imprescindible disponer de la capacidad adecuada de buques rompehielos. Rusia es precisamente la que domina también en este aspecto. Su flota de rompehielos, única que cuenta además con rompehielos de propulsión nuclear, tiene en total cerca de 50 unidades, que son además superiores en tamaño y capacidad de navegación respecto a los (limitados) activos con los que cuentan Estados Unidos (que sólo tiene tres) o Canadá. Pese a que el deshielo sigue avanzando, todavía quedan grandes regiones cubiertas de hielo la mayor parte del año. Por ello, contar con una flota adecuada de buques de este tipo es un requisito indispensable para poder asegurarse al mismo tiempo el acceso a los vastos recursos energéticos, minerales, pesqueros y otros recursos comerciales del Ártico que está creciendo precisamente al mismo tiempo que se intensifican los intereses globales en estos activos.

La Flota del Norte tiene cinco cuarteles generales cada uno con varias unidades a su cargo. La mayor parte se encuentran en la península de Kola, que incluye a tres mandos navales, el 45º Ejército de las Fuerzas Aéreas y de Defensa Aérea AADA (del inglés *Air and Air-Defense Forces Army*) y el 14º Cuerpo de Ejército. Los mandos navales incluyen el Comando y la flota de Submarinos de la Flota del Norte, así como la Flotilla de Kola, donde se sitúan la mayor parte de las unidades destinadas al Ártico. También cuentan con la 61ª Brigada de Infantería de Marina, que incluye fuerzas de reconocimiento, así como unidades de guerra naval especial en Polyarny. La 45ª ADAA se formó en diciembre de 2015, su composición táctica no se conoce públicamente, aunque por informes se sabe que tienen a su cargo las principales unidades de sistemas

antimisiles y en el Ártico ruso central. Las dos unidades principales del 14º Cuerpo de Ejército son la 200ª y la 80ª Brigada de Fusileros Motorizados del Ártico, además de otras unidades subordinadas más pequeñas que trabajan en tareas como mando y control, entre otras funciones. Además, se han recuperado muchas infraestructuras de la era soviética, al este de la península de Kola, 3 bases principales, 13 aeródromos, 10 estaciones de radar, 20 puestos fronterizos y 10 estaciones de rescate de emergencia (Wall & Wegge, 2023).

En términos territoriales, Rusia es el Estado ártico más grande y es uno de los miembros fundadores del Consejo Ártico que preside actualmente hasta 2024 (Arctic Council, 2021). En junio todos los miembros del Consejo Ártico menos uno, anunciaron que reanudarían las reuniones sin el octavo, Rusia. La adhesión de Suecia y Finlandia a la OTAN, consecuencia directa de la agresión militar a Ucrania, significará que siete de los ocho miembros del Consejo Ártico estarán en la Alianza. Rusia tendrá que convivir con eso si quiere que el Consejo siga en su forma actual. De esta forma, la Alianza consigue un peso mayor en la región, pero Rusia sigue contando con la parte más grande de costa.

En concreto, Rusia cuenta con unos 24.000 km de costa en el Ártico, más del 53%, y la mayor parte de la Ruta del Noreste. Esto hace que Moscú se encuentre con una predisposición favorable a controlar la región de forma más efectiva que el resto de sus vecinos. Si bien el hielo y el duro clima ártico solían funcionar como defensa, el deshielo le hace más vulnerable, pero también ofrece una serie de oportunidades económicas y estratégicas. En circunstancias normales, Rusia disfruta de una serie de ventajas debido a sus activos civiles en el Ártico. La combinación de las capacidades civiles necesarias para apoyar el transporte marítimo por la Ruta del Noreste y la capacidad militar para obstaculizarlo hace que Moscú controle el Ártico. Esto le permitiría ejercer un nivel de control en tiempos de paz sobre lo que podría convertirse en una importante arteria marítima y reforzar su posición estratégica sobre una rica región en competencia con la OTAN (Whitehall Papers, 2022a).

La actual situación de deshielo en el Ártico está dando paso a una mayor apertura marítima, especialmente en la Ruta rusa del Noreste, menos imbricada que las Ruta canadiense del Noroeste, y más accesible que la imposible Ruta Transpolar. En este aspecto, la teoría de autores como Alfred T. Mahan gana protagonismo; la nación que consiga dominar el Ártico, en paz y en guerra, controlará el transporte marítimo, dominará el comercio y alcanzará la hegemonía ártica. Las proyecciones muestran que las rutas plausibles de aguas abiertas a través de aguas internacionales pueden volverse accesibles a mediados de siglo, aunque la ruta que discurre a lo largo de la costa rusa sigue siendo la más favorable pese a su falta de infraestructuras para apoyar el comercio marítimo. (Lynch et al., 2022). Esto, sin embargo, está comenzando a provocar discusiones en cuanto al régimen jurídico al que someter a estas rutas comerciales, con Rusia reclamando soberanía sobre gran parte de estas aguas para poder sacar el máximo rédito económico en el futuro.

5. Las Operaciones Submarinas en el Ártico

El limitado acceso de submarinos al Ártico procedentes del Pacífico, por su escasa profundidad, y la estrecha vigilancia del «GIUK Gap» hacen muy complicado para los rusos la salida de este santuario. El interés estratégico del Ártico vino del lado estadounidenses, cuando el Pentágono mandó estudiar las operaciones polares de los submarinos estadounidenses tratando de buscar las probabilidades de encontrar espacios de agua temporalmente libres de hielo o de poco grosor por la formación de ríos («lanes») o lagos («polynies») de agua de mar sin congelar, y cuyas dimensiones y tiempo de permanencia varían con las condiciones meteorológicas y los caprichosos movimientos de los hielos.

Para la preparación de las históricas expediciones subglaciares llevadas a cabo por los submarinos nucleares «Nautilus» y «Skate» entre 1957 y 1959, sirvieron de base fundamental los informes del sabio noruego Nansen que voluntariamente pasó tres años estudiando los hielos entre 1893 y 1896 (Lyon, 2009). El primer intento real fue llevado a cabo por el británico Sir Hubert Wilkins en 1931, a bordo del viejo submarino O-12 de la *US Navy*, renombrado «Nautilus», un submarino de la Primera Guerra Mundial con el que intentó navegar por debajo del Polo. Este intento fracasó por el mal estado del submarino, que había costado un dólar y fue reparado por medio de una suscripción pública (Walsh, 2005). Más tarde, durante la Segunda Guerra Mundial, los submarinos alemanes se mantuvieron al acecho para escapar a la detección y contraataques de los escoltas aliados que protegían a los convoyes con destino a Murmansk y que *tangeteaban* el campo de hielo al objeto de alejarse al máximo posible de las bases alemanas de Noruega.

El gran eco a nivel mundial de la navegación subglaciar por el Polo, efectuada con éxito por el «Nautilus» en agosto de 1958, hizo olvidar que tal hazaña había sido precedida de ensayos técnicos realizados secretamente por este mismo submarino el año precedente; así como del fracaso, también secretamente ocultado, al intentar su primer paso bajo el Polo accediendo al Ártico por el estrecho de Bering, en junio de 1958. En 1957, había procedido el «Nautilus», con el mayor secreto, a efectuar una serie de ensayos metódicos de penetración bajo el glaciar en el mar de Groenlandia, precisamente en el mismo sitio donde el submarino de Wilkins le había precedido 26 años antes.

Fecha	Submarino/s	Alcanzó el Polo	Comentarios
Agosto 1958	Nautilus (SSN-571)	Si	Primero en alcanzar el Polo
Agosto 1958	Skate (SSN-578)	Si	
Marzo 1959	Skate	Si	Primero en salir a la superficie, un total de nueve veces
Febrero 1960	Sargo (SSN-583)	Si	
Agosto 1960	Seadragon (SSN-584)	Si	A través del Paso Noroeste desde el Atlántico al Pacífico
Junio 1962	Leninskiy Komsomolets (Soviet)	Si	Primero submarino soviético en alcanzar el Polo

Fecha	Submarino/s	Alcanzó el Polo	Comentarios
Julio-Agosto 1962	Skate and Seadragon	Si	Primera operación multi-submarina
Febrero 1967	Queenfish (SSN-651)	No	Primer submarino mono hélice en operar bajo el hielo, en la Bahía de Baffin
Marzo-Abril 1969	Skate	No	
Abril 1969	Whale (SSN-638) y Pargo (SSN-650)	Si	Primer submarino de la clase SSN-637 en alcanzar el Polo, saliendo a la superficie 20 veces
Julio-Agosto 1970	Queenfish	Si	Operaciones en la plataforma siberiana
Noviembre-Diciembre 1970	Skate & Hammershead (SSN-663)	Si	
Febrero 1971	Skate	No	
Febrero-Marzo 1971	Trepang (SSN-674)	No	Operaciones en el Estrecho de Dinamarca y el Mar de Groenlandia
Marzo 1971	Dreadnought (British)	Si	Primer submarino británico en alcanzar el Polo
Marzo-Abril 1973	Seadragon & Hawkbill (SSN-666)	No	Operaciones en el Mar de Bering
Marzo-Mayo 1975	Bluefish (SSN-675)	Si	Operaciones en el Mar de Groenlandia
Abril-Mayo 1976	Gurnard (SSN-662)	Si	Operaciones en aguas poco profundas en el Mar de Beaufort
Septiembre-Octubre 1976	Sovereign (British)	Si	
Marzo-Abril 1977	Flying Fish (SSN-673)	Si	
Octubre 1978	Pintado (SSN-672)	Si	
Abril-Mayo 1979	Archerfish (SSN-678)	Si	Operaciones en el Estrecho de Nares y la Bahía de Baffin
Octubre 1981	Silversides (SSN-679)	Si	
Diciembre-Enero 1983	Tautog (SSN-639) and Aspro (SSN-648)	Si	
Agosto 1983	L. Mendell Rivers (SSN-686)	No	

Figura 1: Tabla con las primeras incursiones submarinas al Ártico (1958-1984). Fuente: Elaboración propia con la información de POLMAR, 1984.

El «Nautilus», descendiendo a un centenar de metros de cota arrumbó al Norte a 15 nudos, deslizándose por primera vez bajo los hielos polares. Eran las 20 horas del 19 de septiembre de 1957. Muy pronto pudieron hacerse una idea de la configuración inferior de los hielos, merced al equipo especial del laboratorio de Estudios Submarinos y Polares de la *US Navy*, en San Diego. Se trataba de un sonar orientado hacia arriba capaz de detectar directamente la parte baja del glaciar. Una plumilla, recibiendo la señal de un sondador, trazaba una línea continua sobre un registrador, e indicaba el nivel de la superficie del mar; mientras que una segunda plumilla, conectada directamente al sondador invertido, dibujaba el perfil inferior de la capa de hielo (Anderson, 1959: 61-71).

La combinación de las dos lecturas indicaba el perfil exacto y el espesor del hielo. En estos primeros intentos sufrieron errores de interpretación del detector, debido a que la lectura era más lenta que la velocidad del submarino. De esta forma, al intentar «pinchar» en un «polynie» y salir a superficie, el periscopio, golpeó el hielo no detectado, sufriendo serias averías que obligaron al comandante Anderson a retirarse tras haber navegado 150 millas en su primera inmersión bajo los glaciares. En un segundo intento una vez reparado el periscopio, el «Nautilus» volvió a sumergirse con intención de llegar hasta el Polo, pero en el paralelo 87° N, debido a un pequeño fallo que afectó a la giroscópica, tuvo que abandonar sus propósitos y se retiró bajo los glaciares. En esta ocasión había navegado 1.000 millas, a 20 nudos bajo los hielos, habiendo llegado a encontrarse solamente a 180 millas del Polo Norte. El «Nautilus» acababa de abrir un nuevo capítulo de la historia de la guerra naval. Desde el punto de vista militar, era evidente que los submarinos nucleares podían operar en estos parajes con relativa facilidad y seguridad (Anderson, 1959: 91-101).

Es en el verano de 1958, cuando el «Nautilus» consigue su verdadero éxito, al realizar su primera travesía subglacial exactamente bajo el Polo Norte, navegó durante cinco días y medio en las negras profundidades debajo de la capa de hielo ártico. Meses antes se habían visto los norteamericanos sorprendidos por el lanzamiento del primer satélite artificial soviético; ante este hecho intentaron poner a salvo el prestigio de los Estados Unidos y acometieron este arriesgado y extraordinario intento de la navegación submarina bajo el Polo, esta vez procediendo del Océano Pacífico. Tras un primer intento fallido, entra el «Nautilus» el 29 de Julio de 1958 en el estrecho de Bering y navega hacia el Este para librar la escasa profundidad. El 1 de agosto alcanza el valle del Mar de Barrow, umbral de la gran depresión del Ártico y arrumaba al Norte en busca de la cúspide del mundo, de la que le separan mil millas solamente. A 23:15 horas del día 3 de agosto, el «Nautilus» alcanza los 90° de latitud norte, continuando su ruta hacia el Atlántico con absoluta seguridad (McWethy, 1958).

Tras la hazaña del «Nautilus», que llegó a demostrar que el submarino nuclear constituiría una indudable plataforma del arma de disuasión, los norteamericanos necesitaban asegurarse de que un submarino podría lanzar sus misiles desde estas aguas cubiertas por los hielos. La *US Navy* no se conformaba con haber asegurado que los submarinos nucleares podrían navegar sin peligro bajo los grandes campos de hielo del Ártico, necesitaba además conocer si dichos buques podían perforar sin desperfectos la capa de hielo y salir a superficie. Entonces el Ártico poseería indudablemente una gran importancia estratégica.

Esta misión de carácter eminentemente estratégico, consistente en estudiar las posibilidades de salir a superficie en el «pack», fue encomendada al submarino «Skate» un mes más tarde de que el «Nautilus» hubiese completado su hazaña subpolar. El «Skate» hizo su entrada por la «gran puerta», es decir, entre Spitsbergen y Groenlandia, efectuando hasta nueve salidas a superficie en diversos puntos del Ártico, probando así definitivamente que eran viables las operaciones normales de submarinos en este «Mar Mediterráneo». Fue el primer buque del mundo que emergió en la imponente y silenciosa vastedad del Polo Norte.

Sin embargo, todas estas experiencias se habían realizado durante el periodo más cálido del año, lo que no llegaba a asegurar una verdadera estrategia de disuasión. Había que demostrar al mundo que estas operaciones de submarinos podrían desarrollarse durante todo el año. Nuevamente acudió el «Skate» al Ártico para intentar su segunda y trascendental aventura; en marzo de 1959, el mes más frío en aquella región. Otra vez la operación alcanzó el tan esperado y deseado éxito, con lo que vino a confirmarse la posibilidad de llevar a cabo operaciones de submarinos nucleares lanza misiles en cualquier época del año.

Posteriormente fue nuevamente confirmado por el crucero que llevó a cabo el submarino «Sargo», en el mes de enero de 1960. Las importantes actividades de los submarinos norteamericanos habían herido sensiblemente el orgullo de los soviéticos, cuya prensa llegó a negar que los submarinos nucleares estadounidenses hubiesen sido los primeros en navegar bajo los sombríos hielos de la cuenca ártica, afirmando rotundamente que el honor de la apertura de dichas rutas pertenecía a los marinos soviéticos, asegurando que ya a principios de los años 30, submarinos de la Flota del Norte actuaron con bravura y confianza bajo el hielo, sin recatarse en decir que sus submarinos nucleares habían permanecido en las altas latitudes muchísimo antes que lo que lo hubiera hecho los estadounidenses.

Frente a estas noticias de prensa sensacionalista, lo que parece más cierto es que la construcción del primer submarino soviético de propulsión nuclear comienza en el año 1957; se trataba de los submarinos de la clase *November*, y en un primer momento se vieron sometidos a serias dificultades. No fue hasta 1962, cuatro años después de que el «Nautilus» hubiera realizado su histórica travesía polar, cuando los soviéticos llevaron a cabo su primera penetración bajo el hielo con del submarino de la clase *November* «*Leninsky Komsomol*». Dicho acontecimiento tuvo una importancia muy significativa para la URSS, como lo demuestra el hecho de que tres de los oficiales embarcados fueron posteriormente designados como «Héroes de la Unión Soviética».

Fue durante la siguiente década cuando despegó el verdadero potencial naval soviético con un incremento notable. A partir de entonces fue cuando se empieza a conceder una mayor importancia a la transformación de la península de Kola en el gran complejo de instalaciones navales y submarinas que es actualmente. A día de hoy, la Flota del Norte es la mayor de todas las de la Armada rusa, contando con el 40% de las principales unidades de superficie, más del 50% de los submarinos tácticos y el 60% de los submarinos estratégicos (The Military Balance, 2023b: 150-207, 159 y 193). La principal zona de operaciones de los modernos submarinos lanza misiles estratégicos rusos se sitúa en los alrededores del archipiélago de Svalbard; aunque en el último ejercicio –que implicó a tres submarinos y se desarrolló en el archipiélago de Tierra de Francisco José– hicieron superficie dentro de un círculo de 300 metros de radio y metro y medio de espesor de hielo. En palabras de Putin, refiriéndose al ejercicio Umka-2021: «La expedición al Ártico [...] no tiene análogos en la historia soviética y moderna de Rusia» (Reuters, 2021). Este mismo ejercicio se repitió al año siguiente, en el Mar de Chukchi (extremo oriental del Ártico), con dos submarinos que lanzaron en esa ocasión varios misiles de ejercicio.

Actualmente la Federación Rusa cuenta en su Flota del Norte con ocho submarinos de misiles balísticos SSBN (del inglés *Submarine Ship Ballistic Nuclear*) clases Delta IV y Borei. Su misión es mantener la capacidad de ataque nuclear de represalia o disuasión rusa. Cada uno de los Delta IV es capaz de portar 16 misiles Sineva (SS-N-23) y los Borei pueden llevar hasta un máximo de 16 misiles Bulava (SS-N-32).

Además, se cree que la Flota del Norte cuenta con otros 16 submarinos de combate, incluidos seis submarinos de propulsión nuclear SSN (del inglés *Submarine Ship Nuclear*) clase Akula, Victor III y Sierra II; cinco submarinos nucleares de guiado de misiles SSGN (del inglés *Submarine Ship Guided Nuclear*) clase Severodvinsk y Oscar I/II; y cinco submarinos diésel clase Kilo (del inglés *Submarine Ship Conventional*). Todos ellos cuentan con capacidad de llevar alguna variante del misil Kalibr de ataque a tierra (SS-N-30) o el misil antibuque (SS-N-27), además de otros. Algunos de ellos están en desuso, mientras que otros están relativamente nuevos, como el misil hipersónico Zirkon (SS-N-33).⁵

La Flota del Norte cuenta también con otra serie de submarinos para funciones especiales que no son aparentemente de combate, pero que pueden llegar a usarse para dicho fin, como la manipulación de los cables submarinos, oficialmente bajo el Directorio Principal de Investigación a Grandes Profundidades del Ministerio de Defensa Soviético (GUGI por sus siglas en ruso). No todos los submarinos están operativos a día de hoy, pero en general, los expertos en guerra antisubmarina consideran que la Flota del Norte de Rusia es de suma importancia y ha de ser vigilada de manera especial.

6. España y el Ártico

A pesar de encontrarse alejada muchos kilómetros, España, que es una nación eminentemente naval, también tiene intereses en el Alto Norte. Como apuntaba allá por 2014 el investigador del Real Instituto Elcano, Luís Simón, «en un contexto dinámico y cambiante, España debe repensar su política de defensa dando mayor relevancia a lo marítimo y global, redescubriendo su legado histórico y su cultura estratégica propia.» (Simón, 2014). La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, publicada hace casi 10 años hace especial hincapié en esa predisposición marítima que caracteriza a nuestro país de la siguiente forma:

«España, como nación marítima, es bien consciente de las implicaciones que la seguridad del mar tiene para el normal desenvolvimiento de la vida social y económica nacional, de ahí la necesidad de dotarse de una

⁵ El Kalibr 3M-14 (SS-N-30) es un misil subsónico de precisión de ataque a tierra capaz de alcanzar objetivos distantes entre 1500 y 2500 kilómetros. El Kalibr 3M-54 (SS-N-27 "Sizzler") es una variante de corto alcance antibuque capaz de ser lanzado desde barcos y submarinos. El Zirkon 3M-22 (SS-N-33) es un misil hipersónico antibuque de lanzamiento vertical. El submarino clase Severodvinsk o Yasen (Proyecto 885M) está previsto que pueda lanzar cualquiera de ellos, aunque, por ahora no consta ningún lanzamiento submarino del misil Zirkon.

visión propia en torno a la seguridad de los espacios marítimos [...] Las consideraciones precedentes relativas al ámbito global se aplican íntegramente a una nación de carácter marítimo como España, carácter que le viene determinado por su situación geográfica, su dependencia de las comunicaciones marítimas y la importancia del sector marítimo en la economía nacional. Todo ello sin olvidar que la conectividad marítima entre la península y los archipiélagos, y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, es uno de los ejes de vertebración geopolítica española (Ministerio de Defensa, 2013; 12-13)».

Pese a tal reconocimiento, sin embargo, la última década ha evidenciado que nuestro país parece haberse olvidado hasta cierto punto de dicha naturaleza y las oportunidades que así se le brindan. Con el entorno cambiante en el que vivimos y la profunda evolución que ha experimentado el sistema internacional, la importancia de la seguridad marítima y la capacidad de contar con los activos adecuados para poder proteger y tener una conciencia precisa de nuestro entorno marítimo vuelve a ser fundamental. Por ello, y considerando que el documento en cuestión cumple este año 2023 una década desde su publicación inicial, y que está previsto que su actualización se publique durante el año 2024, resta ver si ésta contendrá referencias al Ártico y su importancia para nuestro país.

Con esto en mente, el principal interés de España en la región ártica es la explotación de los recursos pesqueros. No obstante, el acceso a sus recursos energéticos y el aprovechamiento de la ruta ártica no deben ser menospreciados en un futuro. El Tratado de Svalbard de 1920 del que España es parte junto a otros veinte estados de la Unión Europea (UE), reconoce la soberanía noruega sobre el archipiélago, y otorga a todas las partes un acceso equitativo y no discriminatorio a los recursos de las aguas que rodean Svalbard, por lo que respecta a la pesca de todas las especies que se explotan comercialmente.

España, sin disponer tampoco de una estrategia nacional para el Ártico, se ha mantenido en actitud pasiva. La razón es la falta de perspectivas inmediatas de explotación y la idea de que, previsiblemente, España continuará la senda que marque la UE. Todo ello a pesar de que el Ártico es una región de importancia global. España, también como miembro observador permanente del Consejo Ártico, debe estar pendiente y presente para actuar en consonancia con los cambios que se produzcan en la zona. Por tanto, a la hora de generar una estrategia, lo primero que se debe establecer son los fines u objetivos que se buscan.

En este contexto, los procesos de definición de los espacios marítimos por parte de los países ribereños han dado lugar a la impresión de una carrera hacia espacios marítimos apropiados, zona económica exclusiva en las primeras 200 millas náuticas, y plataforma continental extendida, si la plataforma continental física se extiende más allá de este límite. Los Estados árticos promulgaron sus ZEE con pocas disputas sin resolver, y si hay una carrera en las reclamaciones de plataformas continentales, es contra el tiempo, porque los Estados tienen diez años después de su ratificación de la

Convención sobre el Derecho del Mar para presentar una presentación a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas.

Se han resuelto varias disputas, incluida la surgida entre Rusia y Noruega en el Mar de Barents en 2010 y la disputa entre Noruega, Islandia y Dinamarca en el Mar de Noruega en 2018. La fuerza impulsora detrás de estas disputas apenas fueron los recursos, ya que es probable que el 95% de los depósitos en el extranjero estén en ZEE, que ya han sido asignadas. Los procesos de definición del espacio marítimo son ordenados, a veces con disputas, pero no con altas tensiones, y muchas disputas resueltas.

Considerando que España no tiene soberanía que reclamar, lo más conveniente para sus aguas sería un régimen jurídico que se traduzca en la internacionalización y el libre acceso, aunque controlado, a sus recursos. Con esta maniobra, los buques de pabellón nacional podrían faenar y aprovechar las rutas con libertad de navegación. Esta opción es la que, sin duda, España debe apoyar en el escenario internacional, ya que, sin esta opción, el acceso al Alto Norte se complicará aún más. Por otro lado, en el escenario actual, de disputas por el control del Ártico, la presencia naval española es necesaria. Sin embargo, los buques de la Armada no están contruidos para navegar en estas aguas y, por tanto, no existe capacidad nacional para conducir operaciones navales en el Ártico. Todo esto, sumado a la ausencia de referencia alguna al Ártico o a los intereses de España en él en la Estrategia de Seguridad Marítima nacional, es razón suficiente para entender el porqué de esa necesidad de actualización y de presencia española en las aguas heladas.

Esta ausencia, no obstante, es comprensible dada la antigüedad del documento y los profundos cambios que han experimentado el panorama internacional y la región ártica desde entonces. Sin embargo, siendo conscientes de ello, sirve también como aliciente para motivar una renovación de la estrategia, de forma que refleje los cambios que nuestro panorama estratégico nacional ha experimentado durante estos años, así como los intereses que nuestra nación pueda tener en el Ártico y otras regiones de importancia para nuestros aliados. Actualmente hay una única unidad de la Armada el «Hespérides» que se dedica a la investigación oceanográfica y necesita un relevo, además su diseño solo le permite navegar en aguas con poco espesor de hielo.

Por otra parte, existe un buque del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el «Sarmiento de Gamboa» que tampoco es apto para navegar en presencia de hielos de cierto espesor como encontramos en el Ártico. No obstante, la capacidad española para llevar a cabo una adecuada labor, una sola unidad no es suficiente. Se estima que, si queremos cubrir la demanda de investigación científica en la región norte, sería conveniente contar con otra unidad más. Esto, además, posibilitaría un relevo progresivo en el corto-medio plazo del actual «Hespérides». Otra opción, inicialmente más económica sería compartir plataforma con otro país y formar equipos de investigación mixtos. Esta solución, aunque probablemente enriquecedora para los grupos científicos, presenta claras limitaciones a la hora de decidir esfuerzos de investigación y cierra, en cierta medida, la posibilidad de dedicar el buque a otras actividades.

Por ello, en el corto y medio plazo España debe buscar un nuevo buque de investigación oceanográfica que permita iniciar los esfuerzos en el Norte y el relevo del «Hespérides». Los cambios pronosticados conformarán un nuevo escenario geopolítico en la región del Ártico, que conllevará grandes oportunidades y asociado a esa mayor actividad; más riesgos y de carácter nunca antes visto. España debe ser un actor dentro de estas dinámicas si quiere mantener su posición internacional y obtener beneficios que aseguren su economía y bienestar. No obstante, resta ver cómo evoluciona la situación política tras el conflicto en Ucrania en el Consejo Ártico, del que España, como ya se ha dicho, es observador. El conflicto ha alterado significativamente las relaciones entre sus miembros en materia de cooperación en la región, la cual, de acuerdo con López Morales, se daba por una combinación de cuatro factores:

1. Intereses compartidos por todos los Estados árticos;
2. La necesidad de dilucidar la incertidumbre científica y la creación de bienes públicos;
3. Un organismo institucional flexible capaz de adaptarse a las necesidades de los actores;
4. Y finalmente, un marco legal internacional favorable a todos los Estados que garantiza la resolución pacífica de posibles controversias (López Morales, 2018;85).

La degradación de este sistema de cooperación ha llegado hasta el punto de que siete de los ocho miembros permanentes han decidido dar la espalda a Rusia. Esta dinámica tendrá profundas políticas para una región hasta hace poco marcada por un excepcionalísimo característico y singular; un excepcionalísimo que parece estar llegando a su fin.

7. Conclusiones

España tiene que mirar a este nuevo espacio y aprovechar para ocupar una posición ventajosa que le permita ser partícipe de los recursos energéticos y pesqueros que ofrece la región Ártica, así como orientar su construcción naval para beneficiarse del impulso que pueda suponer el desarrollo y la necesidad de infraestructuras y buques para explotar dichos recursos.

Es evidente que el cambio climático está conformando una nueva realidad en esta vital región del planeta. Pese a las incertidumbres todavía existentes, principalmente magnitudes y plazos; diversos modelos de predicción confirman la tendencia hacia el deshielo, aunque dicho proceso será más suave de lo que se predijo inicialmente. Las grandes oportunidades que ofrece este nuevo escenario se pueden englobar en dos líneas: El acceso a la explotación de los recursos energéticos, mineros o pesqueros y la apertura de nuevas rutas de navegación marítima.

El Ártico sigue siendo un área de tensión política relativamente baja, en la que los actores cooperan en temas globales sin excesos mediáticos y en un clima de alto grado de responsabilidad y equilibrio en la toma de decisiones. En este sentido, el Consejo Ártico y todas las dimensiones de colaboración regional, a partir de la cooperación científica, constituyen un modelo de gobernanza que merece profundización y estudio. Si el deshielo se mantuviera al ritmo de los últimos años, algo que actualmente parece poco probable, el Ártico alcanzaría la categoría de gran ruta comercial y ocasionaría, importantes implicaciones de carácter geoestratégico, planteando nuevos y serios problemas a Moscú. Dejaría, en definitiva, de constituir una defensa natural para ellos, quedando expuesto al Corazón de la Tierra de Mackinder, dejando, por tanto, de ser inaccesible y exponiéndolo a la posible influencia del poder naval de Occidente.

Para el futuro del Ártico, es muy poco probable que se establezca una zona desmilitarizada y desnuclearizada siguiendo el modelo de lo que se hizo en la Antártida. En los próximos años, Estados Unidos y los países de la Alianza reforzarán su presencia militar en sus costas septentrionales y aumentará la realización de ejercicios conjuntos, con el fin de equilibrar la presencia rusa y la creciente influencia china. Sin embargo, no se trata de una carrera de armamento al estilo de la Guerra Fría, pues los objetivos son distintos; sí se observa un mayor incremento en los medios antisubmarinos.

Mientras que Alaska y Canadá forman el escudo protector o la primera línea de defensa del continente americano, las islas de Groenlandia, Islandia y Svalbard, constituyen, por su innegable posición estratégica, los eslabones avanzados de protección frente a las nuevas bases rusas en el Ártico. La isla desmilitarizada de Spitsbergen, la mayor de las islas del archipiélago de Svalbard, representa un objetivo para Rusia, una favorable posición apropiada para controlar el Atlántico Norte y defender el Ártico, así como la Península de Kola. Este archipiélago constituye un lugar estratégico de excepción para la lucha antisubmarina en el Ártico, razón por sí sola suficiente para que los rusos se viesen inclinados a utilizar dichas islas en caso de conflicto. Esta importancia estratégica puede verse disminuida a largo plazo con la integración en la Flota del Norte de nuevos portaviones,¹ reduciéndose al mismo tiempo la dependencia de dicha Flota de las fuerzas aeronavales basadas en tierra.

El interés estratégico del Ártico parece estar orientado en sentidos diferentes por parte de Estados Unidos y Rusia. Mientras los primeros le dan un carácter defensivo, tratando de frenar en y sobre este mar los ataques de bombarderos y misiles estratégicos, los rusos, por el contrario, han de buscar en el Ártico la única vía abierta para una estrategia de carácter eminentemente ofensivo dirigida hacia Estados Unidos. El estrecho de Bering, único acceso al Ártico por el Pacífico, no solamente constituye un paso angosto, sino que dispone de escasa profundidad. Resulta por tanto muy arriesgado el tránsito de submarinos en inmersión por esta zona. El hielo puede prolongarse una cantidad notable bajo la superficie, y la profundidad del agua no ser suficiente para permitir una navegación con garantías de seguridad durante largos periodos a lo largo del año.

¹ Actualmente Rusia solo cuenta con un portaaviones, que lleva en dique seco casi seis años, y está en un estado muy malo. Ha tenido numerosos incidentes desde que se retiró de servicio, siendo el último un incendio a finales de 2022. Dado su mal estado, hay planes para construir más.

Dentro de este inmenso y complejo teatro que es el nuevo Ártico, siguiendo las orientaciones plasmadas en otras estrategias, debemos actuar en colaboración y si es posible en cooperación con otras naciones o dentro de organizaciones. Identificado el fin, debemos resolver la cuestión de los medios que permitan apoyar la participación de España en los organismos polares y asegurar nuestra presencia en los campos de interés. Cuando hablamos de medios, lo primero que piensa un oficial de la Armada es en las plataformas necesarias, los buques.

Bibliografía

Anderson, William R. (1959) *Nautilus 90 grados norte*. Barcelona, Ed. Juventud.

Arctic Council (2020), «Interview with Arctic Council observer Spain». [online] [Consulta 20 agosto 2023] Disponible en: <https://arctic-council.org/news/interview-with-arctic-council-observer-spain/>

Arctic Council (2021), «Russian Chairmanship 2021-2023». [online] [Consulta 15 agosto 2023] Disponible en: <https://arctic-council.org/about/previous-chairmanships/russian-chairmanship-2/>

Bertolino, Romain, Negrus, Alexandre y TARDIEU, Nato. (2022), *Atlas géopolitique du monde contemporain*. Paris, Ellipses.

Congressional Research Service (CRS) (2022), «Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress», *US Congress*. 24 marzo. Disponible en: <https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf>

Conley, Heather A. & ROHLOFF, Caroline (2015), «The New Ice Curtain: Russia's Strategic Reach to the Arctic», *CSIS Europe Program*. 27 agosto. [online] [Consulta 18 agosto 2023] Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/new-ice-curtain>.

Conte de los Ríos, Augusto (2022), «La Nueva Doctrina Marítima de la Federación rusa», *Revista Ejércitos*, 1 septiembre. [online] [Consulta 16 agosto 2023] Disponible en: <https://www.revistaejercitos.com/2022>.

Conte de los Ríos, Augusto (2022) «Sensores Acústicos e Inteligencia Artificial», *Revista Ejércitos*. [online] [Consulta 20 agosto 2023] Disponible en: <https://www.revistaejercitos.com/2022/02/07/sensores-acusticos-e-inteligencia-artificial/>.

Gobierno de la Federación Rusa (2009), «Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030», *Energeticheskaya Politika*, [http://www.energystrategy.ru/projects/docs/ES-2030_\(Eng\).pdf](http://www.energystrategy.ru/projects/docs/ES-2030_(Eng).pdf).

Gómez de Ágreda, Ángel. (2018). «El Cambio Climático en el Ártico: Más Allá del Círculo Polar». *Revista Del Instituto Español De Estudios Estratégicos*, (3). Recuperado a partir de <https://revista.ieee.es/article/view/317>.

- Intergovernmental Panel for Climate Change (2014), «The Synthesis Report for the Fifth Assessment Report». Disponible en: <https://www.ipcc.ch/ar6-syr/>.
- Kauppila, Lisa & Kopra, Sanna (2022), «China's rise and the Arctic region up to 2049 – three scenarios for regional futures in an era of climate change and power transition», *The Polar Journal*, 12:1, 148-171, DOI: 10.1080/2154896X.2022.2058216
- López Morales, David. (2018). «Terrae Ultima Thule: Cooperación en la Región Ártica». *Revista Del Instituto Español De Estudios Estratégicos*, (10). Recuperado a partir de <https://revista.ieee.es/article/view/191>.
- Lynch, Amanda H. Norchi, Charles H. y LI, Xueke (2022), «The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility», *Proceedings of the National Academy of Sciences*; <https://doi.org/10.1073/pnas.2202720119>
- Lyon, Waldo. (1963), «The submarine and the Arctic Ocean». *Polar Record*, 11(75), 699-705. doi:10.1017/S0032247400055959.
- Mcwethy, Robert D. (1958), «Significance of the Nautilus Polar Cruise», *US Naval Institute Proceedings*, Vol. 84/5/663. Mayo. [online] [Consulta 13 agosto 2023] Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1958/may/significance-nautilus-polar-cruise>
- Patch, John (2009), «Cold Horizons: Arctic Maritime Security Challenges», *United States Naval Institute Proceedings*, Vol. 135/5/1.275. Mayo. [online] [Consulta 13 agosto 2023] Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2009/may/cold-horizons-arctic-maritime-security-challenges>.
- Paul, Michael & Swistek, Göran (2022), «Russia in the Arctic: Development Plans, Military Potential & Conflict Prevention», *SWP Research Paper* 3. Febrero. Disponible en: https://www.swp-berlin.org/publications/products/research_papers/2022RP03_Russia_Arctic.pdf
- Polmar, Norman (1984), «Sailing under the Ice», *US Naval Institute Proceedings*, Vol. 110/6/976. Junio. [online] [Consulta 18 agosto 2023] Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1984/june/sailing-under-ice>.
- Pritchins, Stanislav (2022), «Russia's Untapped Arctic Potential», *Chatham House*. 29 enero. [online] [Consulta 10 agosto 2023] Disponible en: <https://www.chathamhouse.org/2018/01/russias-untapped-arctic-potential>
- Simón, Luís (2014), «España después de Europa: la proyección marítima como elemento de la renovación estratégica española», *Real Instituto Elcano*, Análisis. [online] [Consulta 15 agosto 2023] Disponible en: <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/espana-despues-de-europa-la-proyeccion-maritima-como-elemento-de-la-renovacion-estrategica-espanola/>
- Solski, Jan Jakub (2022), «The Northern Sea Route at the crossroads: what lies ahead after the war in Ukraine?», *The Polar Journal*, DOI: 10.1080/2154896X.2022.2133389.

- Staun, Jørgen (2020). «A Two-Faced Russia? Civilian Interests and Great Power Politics in the High North» In: Weber, J. (eds) *Handbook on Geopolitics and Security in the Arctic. Frontiers in International Relations*. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-45005-2_1
- The White House (2022), «National Strategy for the Arctic Region», octubre 2022. Disponible en: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf>
- Tsiouvalas, Apostolos (2022), «Towards a Greek Arctic Policy? The pathway for a Mediterranean State to the Arctic», *The Arctic Institute*. [online] [Consulta 14 agosto 2023] Disponible en: <https://www.thearcticinstitute.org/towards-greek-arctic-policy-pathway-mediterranean-state-arctic/>
- Vázquez Orbaiceta, Gonzalo (2022) «Doctrina Marítima de Rusia 2022: ¿Qué ha cambiado?», Documento de Opinión 59/2022. [online] [Consulta 13 agosto 2023] Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2022/DIEEEO110_2022_GONVAZ_Rusia.pdf
- Wall, Colin y Wegge, Njord (2023), «The Russian Arctic Threat», *CSIS BRIEFS*. [online] [Consulta 17 agosto 2023] Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/russian-arctic-threat-consequences-ukraine-war>.
- Walsh, Don (2005), «Oceans: 1931: The First Nautilus North Pole Expedition», *US Naval Institute, Proceedings*, Vol. 131(11). [online] [Consulta 17 agosto 2023] Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2005/november/oceans-1931-first-nautilus-north-pole-expedition>
- (1932), «Expedición submarina de Sir Hubert Wilkins, 1931», *Registro polar*, 1(3), 4-5. doi:10.1017/S0032247400029454
- (2013), «Estrategia de Seguridad Marítima Nacional», *Ministerio de Defensa*. [online] [Consulta 19 agosto 2023] Disponible en: <https://www.dsn.gob.es/es/estrategias-publicaciones/estrategias/estrategia-seguridad-mar%C3%ADtima-nacional>.
- (2017), «Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código Polar)», *Organización Marítima Internacional*. Disponible en: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/Pages%20from%20MEPC%2068-21-Add.1.pdf>
- (2021), «Putin convierte la Flota del Norte de Rusia en un distrito militar aparte», *Sputnik International*. 11 febrero. [online] [Consulta 10 agosto 2023] Disponible en: <https://sputniknews.lat/20200608/putin-convierte-la-flota-del-norte-de-rusia-en-un-distrito-militar-aparte-1091683916.html>
- (2021), «Three Russian submarines surface and break Arctic ice during drills», *Reuters*. 26 Marzo. [online] [Consulta 16 agosto 2023] Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-russia-military-arctic-idUSKBN2BI2RZ>

- (2022a), «Chapter I: The Strategic Context», *Whitehall Papers*, 100:1, 6-14, DOI: 10.1080/02681307.2022.2030965
- (2022b), «Chapter II: The Balance of Capabilities in the Subsurface Domain», *Whitehall Papers*, 100:1, 15-41, DOI: 10.1080/02681307.2022.2030966
- (2022c), «Conclusions», *Whitehall Papers*, 100:1, 96-98, DOI: 10.1080/02681307.2022.2030971.
- (2023a) «Chapter Three: North America», *The Military Balance*, 123:1, 16-49, DOI: 10.1080/04597222.2023.2162715.
- (2023b) «Chapter Five: Russia and Eurasia», *The Military Balance*, 123:1, 150-207, DOI: 10.1080/04597222.2023.2162717.
-

Artículo recibido: 4 de octubre de 2023

Artículo aceptado: 10 de enero de 2024
