

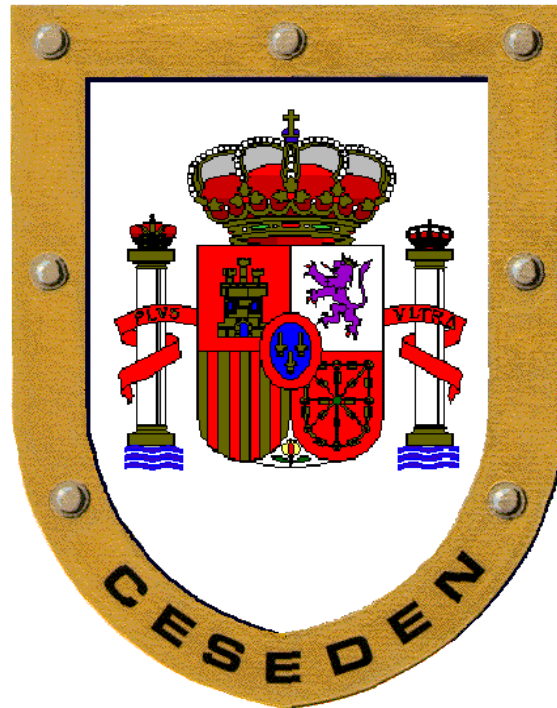


Documento de Investigación 04/2017

Organismo solicitante del estudio:
Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)

La geopolítica de las bases militares (III)

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional
(CESEDEN)



Trabajo maquetado, en abril de 2017, por el Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).

NOTA: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del Ministerio de Defensa, del CESEDEN o del IEEE.

La geopolítica de las bases militares (III)

Mario J. Gallego Cosme

Resumen

Este trabajo es el tercero 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 Lajes Field (Portugal), Port Blair (India) y Ascensión, Diego García (Reino Unido).

Palabras Clave

Ascensión, Diego García, Lajes Field, Port Blair, estrategia, geopolítica, base militar.

Abstract

This is the third of a series of essays that will analyse the strategic value of the main military bases of the planet. In this instalment, the cases of Lajes Field (Portugal), Port Blair (India), Ascension and Diego Garcia (United Kingdom).

Keywords

Ascension, Diego Garcia, Lajes Field, Port Blair, strategy, geopolitics, military base.

La geopolítica de las bases militares (III)

Lajes Field

La base aérea de Lajes Field se encuentra localizada en el extremo noreste de Isla Terceira, una de las principales formaciones insulares de las nueve que componen el archipiélago de las Azores, ya que, con 55.000 habitantes y unos 400 km², es la segunda más poblada y la tercera más extensa de esta región autónoma portuguesa. La construcción de la primera pista de tierra, en 1934, se señala frecuentemente como la fecha de nacimiento de la base. La situación geográfica privilegiada de las Azores en esta porción oceánica explica el interés de los aliados en el emplazamiento: aunque esta siempre ha sido de titularidad portuguesa, la mayor parte de su historia el uso de la misma ha sido compartido —primero con el Reino Unido, durante la Segunda Guerra Mundial, y poco después con Estados Unidos, que durante el conflicto también había podido contar con el uso del aeródromo de la vecina Isla de Santa María—. Desde 1957 hasta la caída del bloque soviético, la base contó incluso con instalaciones navales adyacentes, posicionando así a este complejo como la principal contribución de Portugal a la Alianza Atlántica durante toda la Guerra Fría. La situación del archipiélago —a unos 1.500 kilómetros de Lisboa y a casi 4.000 de Nueva York—, ha demostrado ser esencial a lo largo de la historia, pues desde los inicios de la empresa colonial portuguesa, ya en el siglo XV, hasta la famosa reunión de Aznar, Blair y Bush en 2003 —cuya famosa foto fue tomada, precisamente, en el aeródromo—, numerosos han sido los episodios en los que este emplazamiento ha sido utilizado por su valor geoestratégico.

Esta mencionada situación geográfica demostró ser especialmente ventajosa para los aliados en la lucha contra los U-boats alemanes durante la Segunda Guerra Mundial y, justo después, para consolidar el «puente aéreo» con Berlín entre 1948 y 1949, fundamentalmente por su función como estación de repostaje. En 1951 los gobiernos de Portugal y de Estados Unidos firman el primer acuerdo que permitiría la presencia permanente de la Fuerza Aérea estadounidense en Lajes Field, bautizada por los lusos como Base Aérea número 4, habiéndose renovado el compromiso desde entonces en 1983 y 1995. Desde entonces, el pacto contempla un uso norteamericano de esta base, siempre bajo titularidad portuguesa y dependiente del Comando Aéreo de las Azores, cuya misión es el control del espacio aéreo que tiene encomendado. En sus inicios, la Fuerza Aérea de Estados Unidos asigna a la base el Escuadrón de Rescate 57 —desmantelado en 1972, aunque reactivado en 2015 como parte del Ala 48, ubicada en la base de Lakenheath, Inglaterra—, el Grupo de la Base Aérea número 65, y otras unidades menores asociadas.

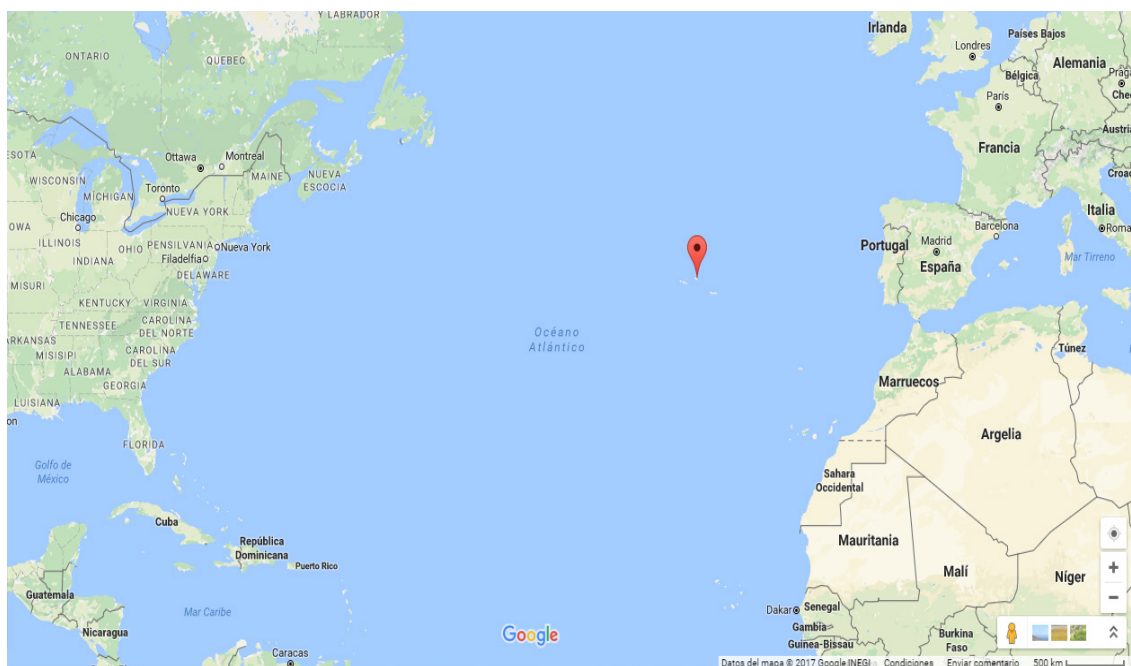


Imagen 1.- Localización de Lajes Field. Fuente: Google Maps.

En los primeros años de la Guerra Fría, Lajes Field también ostentó un papel protagónico en diversas misiones aliadas, entre las que cabría destacar, entre otras, la utilidad de la base durante el abastecimiento norteamericano a Israel durante la Guerra de Yom Kippur —pues Portugal y los Países Bajos fueron las únicas naciones que permitieron a Estados Unidos repostar en su territorio durante el conflicto—. A partir de los años 90, también fue decisiva para la primera Guerra del Golfo (1990-91), en la Operación Restore Hope de Somalia (1992-93), el bombardeo de la OTAN a la antigua Yugoslavia de 1999, y las guerras de Afganistán (2001-14) e Irak (2003-11).

En la actualidad la base tiene un uso cívico-militar compartido —ya que es el único aeropuerto de toda la isla— y, de hecho, en los últimos, tiempos su principal actividad se debe, sobre todo, al movimiento de pasajeros y mercancías. No hay que olvidar que se trata del más importante aeropuerto alternativo de esta porción oceánica y, por ello, cuenta con plena capacidad para asistir en emergencias a los aviones que así lo requieran —o incluso, llegado el caso, a los transbordadores espaciales de la NASA, cuando estos estaban operativos—. Con 3.314 metros de largo, y 91 de ancho, la de Lajes Field es la pista de aterrizaje más larga de toda Europa, lo cual le permite brindar servicio a cualquier aeronave con independencia de su tamaño.

En cuanto a uso militar se refiere, la presencia portuguesa está hoy en día compuesta por los escuadrones destacados 502 y 751, llamados respectivamente, «los elefantes» y «los pumas», aunque hay que comentar que la base matriz de ambos en realidad se encuentra en la Base Aérea número 6 de Montijo, justo al sur de Lisboa. El escuadrón 751 está compuesto por helicópteros AW-101 y su cometido es el de las labores de búsqueda y rescate, mientras que el escuadrón 502 está conformado por aviones C-295 y, siendo su misión idéntica a la anteriormente mencionada, también tiene encomendadas

funciones de transporte y reconocimiento aéreo. Por parte estadounidense, destacar que en Lajes Field se encuentra, principalmente, el Grupo de la Base Aérea número 65, que brinda apoyo al Ala Aerotransportada 86 con base en Ramstein, Alemania, aunque sin aeronaves asignadas a la misma desde la década de los 70. Su cometido es brindar apoyo, en base y en ruta, al Departamento de Defensa de Estados Unidos, a la OTAN y, desde el final de la Guerra Fría, también a otras aeronaves en tránsito, con independencia de su bandera.

Sin embargo, y a pesar de que aún Lajes Field está considerado como el segundo depósito de combustible de la Fuerza Aérea de Estados Unidos en el mundo —después de Guam—, estas instalaciones se encuentran en sus horas más bajas desde su creación, destacando hoy en día, de manera prácticamente exclusiva, por su uso civil. Aunque llegado el momento pudiera recurrirse a ella por la tradicional utilidad que esta tiene en términos militares como punto de repostaje, sobre todo en contextos de gran demanda, el hecho es que las mejoras en la autonomía de las aeronaves y las crecientes capacidades de abastecimiento de combustible en vuelo explican una disminución del personal allí desplazado que, año tras año, viene siendo evidente. Todo esto representa un gran motivo de preocupación para los isleños —pues la presencia estadounidense siempre ha representado una importante fuente de ingresos para la economía local—, y para el propio ejecutivo portugués, que ya contempla abiertamente de considerar nuevos arrendatarios para la base. En tal sentido, en estos momentos se habla de que la República Popular China es el país que más interés ha mostrado en ocupar el lugar que los estadounidenses están dejando vacante. Aunque el pasado octubre de 2016 el Primer Ministro portugués, Antonio Costa, afirmó que en estos momentos están planteando que, llegado el caso, debería otorgarse a la base un uso exclusivamente dedicado a la investigación científica, resulta evidente que, incluso en dichos términos, la llegada de China al Atlántico Norte tendría repercusiones geopolíticas aún por calcular.

Port Blair

La base de Port Blair es, en realidad, el nombre que reciben en común las dos bases que se encuentran en las inmediaciones de la ciudad capital homónima de las islas de Andamán y Nicobar, ubicadas en el océano Índico a unos 1.200 kilómetros al este de la India continental —a la cual pertenecen bajo la categoría administrativa de territorio de la unión, lo cual implica que su gobierno se realiza desde Nueva Delhi—, entre el Mar de Andamán y el Golfo de Bengala. Se trataría de la base naval INS Jarawa, construida en 1964, y de la base aérea naval INS Utkrosh, que desde 1985 comparte instalaciones con el aeropuerto internacional de Veer Savarkar. Ambos complejos militares se enarbolan como la sede principal del Comando de Andamán y Nicobar, creado en el 2001 como el único de las Fuerzas Armadas de la India que es de tipo conjunto, y con responsabilidad sobre todas las bases del archipiélago. Su conformación trata de dar

respuesta a la necesidad de la India de salvaguardar sus intereses en el Sudeste Asiático y en el Estrecho de Malaca, lo cual se debe entender como un elemento clave de la llamada «política de la mirada al este» que, desde 1991, ha orientado la política exterior india hacia una mayor vinculación política, económica, comercial y cultural con los miembros de la ASEAN —a la que, hay que recordar, India no pertenece—, y cuya reactivación, en 2003, contempla la extensión de dichas relaciones con Australia y con otras naciones de Asia Oriental.



Imagen 2.- Localización de Port Blair. Fuente: Google Maps.

El acercamiento indio hacia el Sudeste Asiático presenta indudables implicaciones para los intereses de China en la región y para su salida a través del Índico. En términos estratégicos, el archipiélago de Andamán y Nicobar, de 8.250 km² y unos 380.000 habitantes, es un punto de enorme importancia, pues su disposición norte-sur, y a tan solo 150 kilómetros de la provincia de Aceh, en Indonesia, permite a la India controlar el Estrecho de Malaca desde el Índico. Este aspecto explica que las seis bases militares que se encuentran en Andamán y Nicobar —todas ellas bajo responsabilidad del Comando Conjunto de Port Blair, justo en el punto geográfico intermedio que abarcaría latitudinalmente a toda esta cadena de islas— se encuentren repartidas a lo largo del archipiélago.

La primera en ser construida, como se ha mencionado, fue INS Jarawa, justo después de la Guerra Sino-India de 1962, enarbolándose desde entonces en la más importante de las bases de Andamán y Nicobar. Tras diversas reformas y ampliaciones —entre las que cabe destacar un hospital, varios muelles y un astillero de reparaciones— en la actualidad acuartela un batallón de infantería del ejército y sirve de puerto principal a una veintena de barcos, incluyendo patrulleras guardacostas, buques de asalto anfibios y una corbeta. Por su parte, la ya aludida INS Utkrosh puede ser entendida, por su

cercanía con la anterior, como una extensión de esta que posibilitara una vigilancia aérea de las 572 formaciones insulares que componen Andamán y Nicobar, máxime cuando únicamente 37 de estas se encuentran habitadas. Allí se encuentra acuartelado el escuadrón INAS 318, que cuenta con aviones Dornier Do-228 de reconocimiento aéreo, que frecuentemente pueden destacarse en los otros tres aeródromos militares del archipiélago, algunos de los cuales fueron creados antes de este de Port Blair.

Ejemplo de esto último sería la Base Aérea de Car Nicobar —cuya pista de aterrizaje fue pavimentada por los japoneses en la isla que lleva el mismo nombre durante su ocupación en la Segunda Guerra Mundial, y ampliada en 1967 por la Fuerza Aérea India—, localizada justo al norte del grupo de las islas Nicobar y operada por la unidad 122, que está equipada con helicópteros Mil Mi-8. Otra instalación de este tipo sería la base avanzada de la Armada en la isla de Kamorta, también en el distrito de Nicobar, llamada INS Kardip y erigida en 1973 con un puerto y un helipuerto para controlar incursiones no autorizadas a las aguas territoriales de esa parte del archipiélago. En el extremo norte de Andamán y Nicobar, adyacente a la ciudad de Diglipur, se construye en 2001 la estación aeronaval de NAS Shibpur, que cuenta con un aeródromo de un kilómetro que permite controlar las cercanas Islas Coco, de titularidad birmana y sobre las que se especula que pudieran llegar a albergar una base china en el futuro cercano. La sexta y última de las bases en levantarse en Andamán y Nicobar fue la estación aeronaval INS Baaz, en el año 2012. Al estar en el extremo sur del archipiélago, en la ciudad de Campbell Bay, capital de de la isla de Gran Nicobar, su localización la convierte en la más estratégica para las labores de vigilancia de la entrada al Estrecho de Malaca. Se espera que este cometido pueda llevarse a cabo de manera más eficaz cuando se triplique la longitud de la pista de aterrizaje actual, de 1.100 metros, ya que está previsto que operen desde ella los KC-130 Hércules con los que cuentan muchas bases de la India continental, y los Boeing P-8 Poseidón con capacidad antisubmarina que, actualmente, deben volar hasta allí desde INS Jarawa, en Port Blair.

Es importante destacar que, a pesar del enorme potencial estratégico del archipiélago, su verdadero repunte se está dando desde tiempos muy recientes, lo cual suele ser entendido como una inequívoca señal de la lentitud con la que está respondiendo la India a las dinámicas geopolíticas de la región. De hecho, aunque existen planes de incrementar los medios de algunas de estas bases —para el 2022 se espera que el archipiélago albergue unos 32 buques de distinto tipo—, aún se deben resolver cuestiones de vital importancia en materia de comunicaciones, logística y avituallamiento. En tal sentido, destaca la ineludible necesidad de completar la conexión del cable submarino entre las islas y la India continental; la construcción de un sistema de radares eficaz —pues el único que hay en todo el archipiélago se encuentra en Port Blair y, durante las labores de búsqueda del vuelo de Malaysia Airlines MH-370 a mediados del 2014, se comprobó que este se apaga todas las tardes—; la resolución de la cuestión del abastecimiento, ya que actualmente es menos costoso el transporte de bienes desde Indonesia que desde cualquier otro punto de la India; o saber si finalmente alguna de las bases va a albergar submarinos, lo cual dependería de una modernización de la

flota actualmente disponible que no termina de producirse. Otra cuestión importante a señalar es el interés de Estados Unidos de contar con una base para drones en la región, ante lo cual Andamán y Nicobar se posicionarían como un emplazamiento ideal para ello.

Ascensión

Ascensión es una de las tres entidades insulares que conforman el territorio de ultramar británico de Santa Elena, Ascensión y Tristán de Acuña, todo él considerado como no autónomo por la ONU y, por tanto, sujeto a descolonización a pesar de que la cantidad de habitantes de toda la dependencia es escasa. Localizada en medio del Atlántico, aproximadamente a 850 kilómetros al sur de la línea del ecuador, la isla de Ascensión es la más septentrional de las tres mencionadas —Santa Elena, donde se ubica la capital de toda esta dispersa dependencia del Reino Unido, se encuentra a unos 1.300 kilómetros al suroeste, mientras que el grupo principal de Tristán de Acuña está a casi 3.300 kilómetros al sur—, y también es la única de ellas que cuenta con instalaciones militares. La base, que en realidad es un complejo de instalaciones a lo largo de toda la formación insular, es de uso conjunto para británicos y estadounidenses. Su emplazamiento, a medio camino entre África y Sudamérica, y su escasez poblacional —unas 800 personas en la actualidad, casi todas oriundas de la vecina Santa Elena, que tiene algo menos de 6.000 habitantes—, han hecho posible, históricamente, un uso discrecional de esta remota isla volcánica. No obstante, hay que decir que dicha asolación y pequeño tamaño siempre han condicionado enormemente su habitabilidad, siendo la principal causa por la cual la primera ocupación estable de Ascensión se demorase tanto en el tiempo, ya que mediaron tres siglos desde su descubrimiento hasta que fuera ocupada de manera efectiva por primera vez, en 1815, cuando Napoleón Bonaparte fue encarcelado en Santa Elena. Resulta interesante mencionar que, desde el momento en el que se produce este primer establecimiento permanente y hasta 1922, que es el año en el que Ascensión pasa a ser una dependencia de Santa Elena, la isla fue considerada por el Reino Unido como un buque de guerra —llamado HMS Ascensión— y, por tanto, cayó en la llamativa categoría de «fragata de piedra», que fue una denominación a la que se recurrió en muy determinados casos para mantener la disciplina castrense en los asentamientos encomendados a la Armada. De hecho, hoy en día, su sostenimiento económico se explica exclusivamente por el interés estratégico y militar que el lugar tiene para Londres y Washington, pues todos los residentes mayores de edad tienen la obligación de trabajar en cometidos relacionados con las diferentes bases y estaciones, lo cual también explica la caída demográfica que el asentamiento viene padeciendo desde los últimos años.

Sin embargo, si por algo es reconocida Ascensión en los últimos años es por su papel en la Guerra de las Malvinas de 1982, pues el emplazamiento permitió a los británicos contar con un puesto avanzado que mitigara el factor distancia respecto al teatro de operaciones sudamericano. Desde allí, bombarderos Avro 698 Vulcan de la RAF —con cinco reabastecimientos para los vuelos de ida y otro más para los de vuelta, brindados por los famosos Victor convertidos en aviones cisterna— pudieron llegar hasta posiciones argentinas en el archipiélago disputado, cubriendo así los 6.500 kilómetros que separan las Malvinas de Ascensión en el marco de las cinco misiones *Black Buck*. Al finalizar la Guerra, la propia Margaret Thatcher afirmó que esta no hubiera podido ganarse sin Ascensión, reconociendo así la utilidad de este punto como indispensable para posibilitar las líneas logísticas que sostienen la proyección británica en el Atlántico Sur, que aún permite al Reino Unido consolidar la soberanía de las Malvinas/Falklands, la de las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur y, en un extremo, incluso el reclamo antártico de este país.

A pesar de este mencionado papel logístico, desde esa fecha Ascensión no ha vuelto a destacar por albergar o facilitar el tránsito de medios militares y, por tanto, dicho uso permanece como latente, destacando en la actualidad otros ya aludidos de tipo comunicacional, máxime tras la reciente construcción del aeródromo de Santa Elena en 2016, que evidentemente, terminará por matizar la importancia de Wideawake. En este sentido conviene tener presentes los recientes descubrimientos de petróleo en la plataforma continental atlántica de Sudamérica —interrumpida en su progresión hacia el alta mar por la zona económica exclusiva de las propias Malvinas—, que es una situación que volvería a hacer coincidir intereses argentinos y británicos sobre unas aguas que continúan estando disputadas. En cualquier caso, si bien es cierto que el potencial de Ascensión en este sentido es más que evidente —se especula con que esta es pieza clave para la red de interceptación de señales ECHELON—, recientemente ha trascendido en los medios que desde allí se han venido entrenados pilotos de los drones *Watchkeeper* de la RAF, lo cual permite inferir futuros nuevos usos que pudieran llevarse a cabo desde este pequeño espacio insular.

Diego García

La isla que da nombre a la base británico-estadounidense de Diego García se encuentra en medio del Índico, muy cerca de la línea del ecuador, a unos 1.700 kilómetros de Sri Lanka y de la India. Se trata de un pequeño atolón de apenas 44 km² —lo cual explica su escasa altura respecto al nivel del mar y su forma anillada— localizado en el extremo sur del archipiélago de Chagos y, por tanto, en continuidad geológica respecto de las relativamente cercanas islas Maldivas. La titularidad de Chagos —conformado principalmente por los grupos insulares de Peros Banhos, las Salomón, las Eagle, las Egmont, los Tres Hermanos y la propia Diego García— corresponde, desde 1814, al

Reino Unido, el cual lo bautiza en 1965 como Territorio Británico del Océano Índico. Su creación como entidad diferenciada, emanada de la escisión de Chagos respecto de Mauricio poco antes de su independencia, se explica de manera directa por el interés que Estados Unidos había manifestado pocos años antes en un emplazamiento de esta dependencia sobre el cual erigir una base.

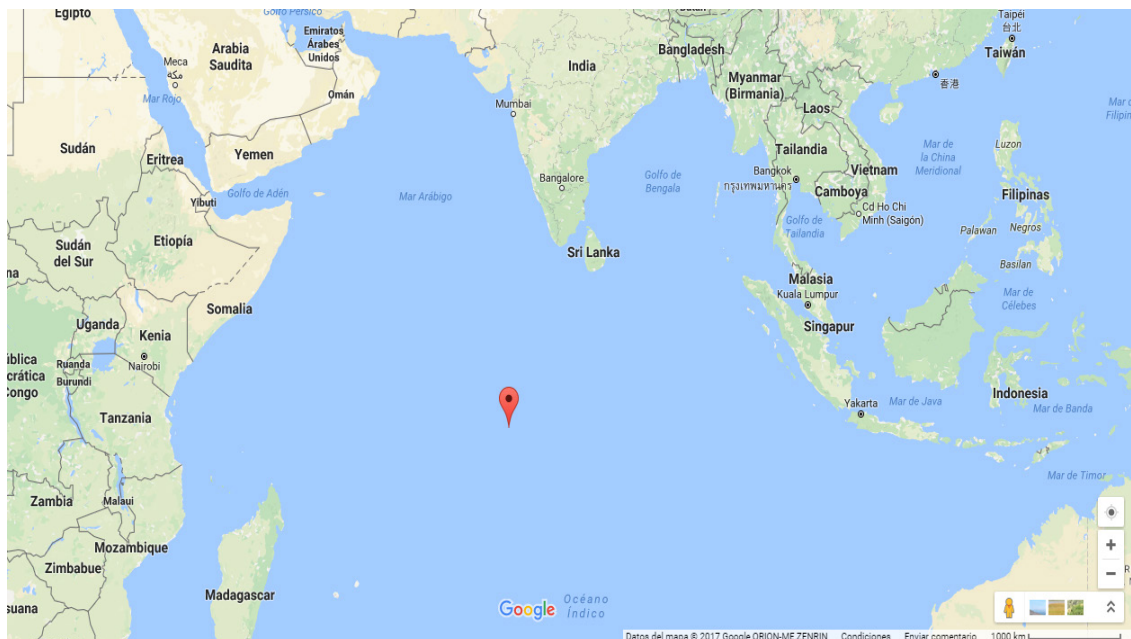


Imagen 4.- Localización de Diego García. Fuente: Google Maps.

El acuerdo, firmado en 1966 entre estos dos países por un período de cincuenta años —su reciente expiración, en 2016, contemplaba una renovación prácticamente automática por otras dos décadas—, debía satisfacer el requerimiento de la Armada estadounidense de que la base tenía que construirse en un archipiélago deshabitado, para así erradicar cualquier posibilidad de conflictos con eventuales pobladores locales. El Reino Unido decidió que el sitio idóneo debía ser Diego García argumentando que en dicho atolón vivían unas cien personas, aunque la realidad es que, por aquel entonces, la cantidad pudo haber sido diez veces superior a la aludida —y a esta habría que sumar la de los demás pobladores de todo Chagos, que se estimaba en otras 1.000 o 2.000 personas—. Para cumplir con el acuerdo, y por medio de un plan que duraría hasta 1973, todos los habitantes de Diego García y del archipiélago fueron inducidos a marcharse o, directamente, fueron deportados a otros Estados insulares del Índico, vaciando así el Territorio Británico del Océano Índico de sus pobladores oriundos. Aunque el tiempo pareció dar a entender que este asunto no trascendería, la causa de los chagosianos comenzó a recibir cierta atención mediática desde finales de los años 90, cuando muchos de estos isleños de varias generaciones se embarcaron en una dura batalla legal contra los gobiernos de Estados Unidos y del Reino Unido —principalmente en pos de una compensación y del reconocimiento de sus derechos de retorno—, que se ha saldado con relativos éxitos y algunos sinsabores para la causa de los demandantes.

Este hecho, sumado al evidente valor estratégico del emplazamiento, así como el hermetismo en torno a ciertas controversias relativas a Derechos Humanos —como la ya aludida cuestión de los isleños desplazados, las detenciones de pescadores de países del entorno tras la declaración de las aguas circundantes como área de protección marina, o el supuesto uso de la base como prisión para acusados de terrorismo— han alimentado numerosas especulaciones acerca de la naturaleza de algunas de estas edificaciones, sus funciones, y cuanto allí acontece. Es importante tener presente que son numerosas las instalaciones levantadas en la isla, pues en medio siglo, tanto los británicos como, sobre todo, los estadounidenses, han ido ocupando la totalidad de esta formación, dándole un uso exclusivamente militar. Para los primeros, quienes conocen formalmente la base como *Permanent Joint Operating Base Diego Garcia*, la ocupación de la misma es clave para apuntalar su soberanía sobre esta porción clave en el Índico, sobre todo a partir de 1971, cuando el Reino Unido decide dismantelar sus bases situadas «al este de Suez», aunque es preciso señalar que, en la actualidad, tal situación se está revirtiendo, como prueba la inminente reapertura de la base de Jufai, en Bahrein, o el renovado interés por la protección de la estación de reabastecimiento de Singapur. Para Estados Unidos, que denomina a la base como *Naval Support Facility Diego Garcia* —aunque de manera informal, hasta el 2004 se llamaba *Camp Justice*, y con posterioridad a ese año, *Camp Thunder Cove*—, el emplazamiento resulta ideal para la seguridad de las líneas marítimas de comunicación en tránsito por un océano con una creciente presencia de otras potencias como la República Popular China, al tiempo que permite contar con un puesto avanzado desde el que poder llegar a teatros de operaciones en zonas continentales relativamente próximas.

El contingente del Reino Unido allí destacado consiste en unos cuarenta militares —casi todos del *Naval Party 1002* de la Marina Real, mayormente a cargo de la administración civil, con funciones encomendadas en inmigración, aduanas, el servicio postal y la policía—, mientras que el de Estados Unidos está compuesto por unos 3.000, la gran mayoría de ellos de la Armada, y algunos de la Fuerza Aérea. En el caso de los primeros, se debe citar la presencia de personal del escuadrón de P-3 Orión de la *Task Force 72*, así como otros encargados de telecomunicaciones y labores de patrullaje costero. Sin embargo, el grupo principal lo conforman aquellos que están insertados en el Escuadrón de Preposicionamiento Marítimo 2 y en el Escuadrón Flotante de Preposicionamiento 4, ambos compuestos por buques de transporte diverso —equipamiento, combustible, comida, munición, vehículos— cuya misión es brindar apoyo a la Séptima Flota en el Océano Índico y en el Golfo Pérsico. En el caso de la USAF, Diego García cuenta con componentes destacados del Escuadrón 613 de transporte logístico y de combustible, y del Escuadrón 630 de apoyo aéreo y cargo. De igual manera, se debe citar la presencia del personal adscrito a unidades que, en la actualidad, estarían discontinuados, tendrían presencia mínima, o bien en estado latente: el encargado de labores de vigilancia y operaciones aeroespaciales, y al del Ala Expedicionaria 40 —conocida por sus bombarderos B-52, cuya última actividad conocida en la isla data del 2006—. Asimismo, es importante mencionar que la

base precisa de unos mil trabajadores civiles externos, provenientes en su mayoría de Filipinas con contratos temporales, lo cual resulta curioso si se considera que muchos chagosianos desearían retornar al archipiélago, como se ha mencionado anteriormente.

Los elementos arquitectónicos más evidentes del atolón, observados desde el satélite, son; una pista de aterrizaje de 3.948 metros de longitud, una amplia zona portuaria, cuatro hangares para bombarderos B-2, numerosos depósitos de combustible, barracones de viviendas, un puesto de telecomunicaciones, otro de seguimiento de satélites, una de las tres estaciones terrestres electro-ópticas GEODSS de vigilancia *Deep Space* del planeta, y una de las 14 antenas circulares de tipo AN/FRD-10 que la Armada de Estados Unidos erigió en diversos lugares del mundo durante la Guerra Fría en el marco del ya extinto programa de inteligencia de señales *Classic Bullseye*. Frecuentemente comparada con un portaaviones estacionario en medio del océano imposible de hundir, la base de Diego García es la más distante de las costas del Estados Unidos continental de cuantas este país mantiene fuera de sus fronteras. Se enmarca dentro del área de responsabilidad del Comando Unificado del Pacífico y es entendida como un punto clave en la proyección del poder estadounidense en Asia —particularmente en Oriente Medio—. Su utilidad se ha probado en numerosas ocasiones, desde la Guerra de Vietnam (1955-75) hasta la reciente Operación Libertad Duradera en Afganistán (2001-14), destacando también durante la revolución de Irán (1978-79) y en las dos guerras del Golfo (1990-91 y 2003-11). Por ello, esta base insular, prácticamente equidistante entre el Golfo de Adén y el Estrecho de Malaca, se estima como un pilar fundamental para el sostenimiento de la proyección estadounidense en Asia-Pacífico, una región clave para la geopolítica a escala planetaria.

Bibliografía

- BRADLEY, Rachel, «Diego Garcia: Britain in the Dock», International Boundaries Research Unit, Durham University. Vol. 7, núm. 1, 1999. [En línea]. <https://www.dur.ac.uk/ibru/publications/view/?id=147>.
- DATT ROHAN V., Gautam, «American drone base in the making? Pentagon plans use of Port Blair as possible site in case of offensive against China», India Today, (28 de mayo de 2013). <http://indiatoday.intoday.in/story/pentagon-report-use-andaman-and-nicobar-islands-as-drone-base-india-today/1/273387.html>.
- Earth Science Project Office (NASA), Ascension Island: Atmospheric Tomography Mission (ATom) deployment guide, 2016. [En línea]. https://espo.nasa.gov/missions/sites/default/files/documents/ATom_DeployGuide_ASC_final_o.pdf.
- Falling Rain: Directory of airports. [En línea]. <http://www.fallingrain.com>.

- GALLEGO COSME, Mario, «Geopolítica del Atlántico Sur: insularidad y proyección del poder», *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, núm. 119, 2014. [En línea]. <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/view/54655>.
- Global Security: US Military facilities. [En línea]. <http://www.globalsecurity.org/military/facility/index.html>.
- HAOKIP, Thongkholal, «India's Look East Policy: Its Evolution and Approach», *South Asian Survey*, Vol. 18, No. 2, 2011. [En línea]. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0971523113513368>.
- HIRANANDANI, G. M., *Transition to Eminence: The Indian Navy 1976-1990*, New Delhi, Lancer Publishers, 2005.
- Indian Navy: Indian Naval Air Squadrons. [En línea]. <https://www.indiannavy.nic.in/indian-naval-air-squadrons>.
- LEBEDEVA, Nina, «America's military base on Diego Garcia: What's next?», *Global Research*, (1 de diciembre de 2016). <http://www.globalresearch.ca/americas-military-base-on-diego-garcia-whats-next/5559816>.
- METS, David, *Land-based air power in Third World crises*, Washington DC: Us Government Printing Office, 1986.
- MINDER, Raphael, «Americans start to leave air base in Azores, and locals fear economic impact», *The New York Times*, (21 de mayo de 2015). https://www.nytimes.com/2015/05/22/world/europe/americans-start-to-leave-air-base-in-azores-and-locals-fear-economic-impact.html?_r=1.
- MURPHY, R. V.: *Andaman and Nicobar Islands: A geo-political and strategic perspective*, New Delhi, Northern Book Centre, 2007.
- Parlamento Europeo, «Informe sobre la existencia de un sistema mundial de interceptación de comunicaciones privadas y económicas (sistema de interceptación ECHELON)», 2001. [En línea]. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2001-0264+0+DOC+PDF+Vo//ES&language=ES>.
- PIERPAOLI, Paul, «Diego Garcia», TUCKER, Spencer. (Ed.), *Encyclopedia of Middle East Wars: The United States in the Persian Gulf, Afghanistan and Iraq conflicts*, Santa Barbara, CA: ABC-Clio, LLC, 2010.
- PRIVRATSKY, Kenneth, *Logistics in the Falklands War*, Yorkshire: Pen & Sword, 2014.
- STANSFIELD, Gareth, & KELLY, Saul, «A Return to East of Suez? UK Military Deployment to the Gulf», *Royal United Services Institute Briefing Paper*, April 2013. [en línea]. https://rusi.org/system/files/East_of_Suez_Return_042013.pdf.

- RAMAN, Sunil, «The strategic importance of Andaman and Nicobar Islands», *The Diplomat* (3 de enero de 2016). <http://thediplomat.com/2016/01/the-strategic-importance-of-andaman-and-nicobar-islands/>.
- ROBERTSON, Geoffrey, «Who owns Diego Garcia? Decolonisation and indigenous rights in the Indian Ocean», *Western Australia Law Review*, 20112. [En línea]. <http://www.austlii.edu.au/au/journals/UWALawRw/2012/1.pdf>.
- ROBINET, Cyril «Existe-t-il un risque de vide stratégique dans l’océan Indien?», *Hérodote* 2/2012 (n° 145), p. 48-68. DOI: 10.3917/her.145.0048.
- US AIR FORCE, A short history of Lajes Field, Terceira Island, Azores, Portugal. [En línea]. <http://www.lajes.af.mil/shared/media/document/AFD-110621-022.pdf>.
- US Marine Corps: Maritime Prepositioning Force (MPF). [En línea]. <https://marinecorpsconceptsandprograms.com/organizations/marine-air-ground-task-force/maritime-prepositioning-force-mpf>.
- US NAVY, Welcome to Diego Garcia: The Diego Garcia welcome aboard guide, 2014. [En línea]. http://www.public.navy.mil/fcc-ciof/nctsfedetdg/Documents/Welcome_Aboard_Package_25AUG14.pdf.
- ZHANG, Tao, «Expert: Chinese nuclear submarine enters Indian Ocean legally to defend <lifeline>», *China Military Online*, (25 de enero de 2016). http://english.chinamil.com.cn/news-channels/pla-daily-commentary/2016-01/25/content_6868286.htm.

---/---

