

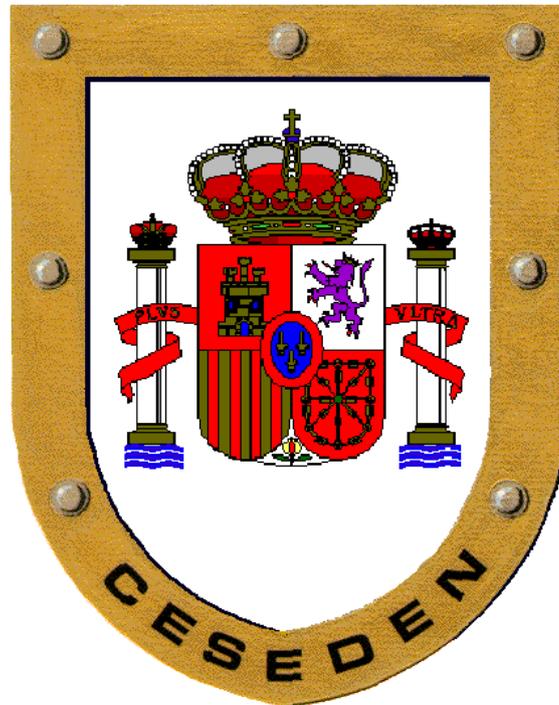
Documento de Investigación

14/2017

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

La geopolítica de las bases militares (V)

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional
(CESEDEN)



Trabajo maquetado, en octubre 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 IEE.

La geopolítica de las bases militares (V)

*Clara Rodríguez Chirino y
Guillem Colom Piella*

Resumen

Este trabajo es el quinto de una serie de ensayos que estudian el valor estratégico que poseen las principales bases militares del planeta. En esta nueva entrega se presentan el puerto militar de Tartus y la base aérea de Khmeimim (Siria), la base estadounidense de Camp Lemmonier (Yibuti) y la base de la armada china en Yibuti.

Palabras Clave

Tartus, Khmeimim, Latakia, Camp Lemmonier, Yibuti, estrategia, geopolítica, base militar.

Abstract

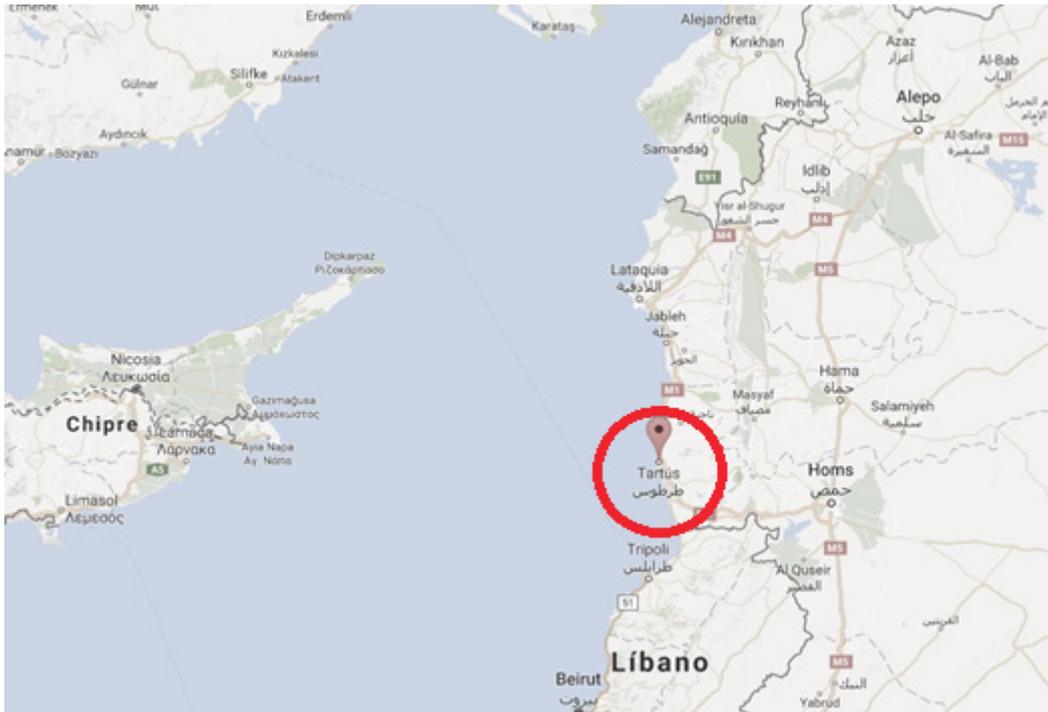
This is the fifth of a series of essays that analyse the strategic value of the main military bases of the planet. In this chapter, the military port of Tartus and the air base of Khmeimim (Syria), the U.S. base of Camp Lemmonier (Djibouti) and the People's Liberation Army Navy base in Djibouti are analysed.

Keywords

Tartus, Khmeimim, Latakia, Camp Lemmonier, Djibouti, strategy, geopolitics, military base.

La geopolítica de las bases militares (V)

Tartus (Siria)



Situada a orillas del Mar Mediterráneo a 78 Km. de Homs, 158 Km. de Damasco y 25 Km. de la frontera libanesa se halla la ciudad siria de Tartus. Este enclave despertó el interés de Moscú en la década de 1960. Su posición en el Mediterráneo Oriental podría – junto con las bases de Alejandría y Mersa Matruh en Egipto y la posibilidad de utilizar instalaciones libias y argelinas – facilitar a la Unión Soviética mantener la presencia en estas aguas calientes sin la necesidad de transitar permanentemente por los estrechos del Bósforo y los Dardanelos hacia Sebastopol ni tampoco atravesar el Mar Egeo, controlados por países aliados. También permitiría reforzar la vigilancia sobre el flanco sur de la OTAN (en especial los movimientos turcos y griegos) y proporcionar a su flota del Mar Negro un punto de abastecimiento y reparación de los buques soviéticos, así como de descanso de sus tripulaciones.

Aunque Moscú arrendó una sección del puerto comercial de Tartus en 1971, no sería hasta 1977 cuando se puso en funcionamiento coincidiendo con la retirada soviética de Alejandría y Marsa Matruh a instancias de Egipto. Las instalaciones y los buques allí desplegados fueron transferidos a Tartus para constituir la 229ª División de Apoyo de Naves Marítimas y Fluviales. Siete años después, el puerto militar adquirió el estatus de Punto de Apoyo de Material técnico, una categoría que se ha mantenido hasta la

fecha a pesar de la voluntad de Vladimir Putin de convertirlo en base naval. Desde 1984 hasta el final de la Guerra Fría, Tartus se convirtió en la instalación logística avanzada de la 5ª Flotilla. Compuesta por unidades de las flotas del Báltico, Norte y Mar Negro, esta unidad disuelta en 1992 patrullaba el Mediterráneo para observar los movimientos de las fuerzas navales de la Alianza Atlántica y de la Sexta Flota estadounidense. No obstante, desde la desaparición de la Unión Soviética hasta el inicio de la guerra civil siria, el puerto militar de Tartus fue languideciendo. Sin apenas actividad, mantenimiento ni inversión para la modernización de las infraestructuras, esta instalación solo mantenía operativo uno de sus tres muelles, la presencia de personal ruso era testimonial y los almacenes carecían de repuestos.

Esta situación empezó a variar en el año 2009, cuando Moscú consideró el uso de esta instalación como punto logístico para las unidades participantes en las operaciones anti-piratería que se estaban desarrollando en el Cuerno de África. Sin embargo, el cambio empezó a configurarse en 2011. Atendiendo al valor estratégico del Mediterráneo y en respuesta al incremento de la presencia aliada (especialmente la decisión de emplazar cuatro destructores *Arleigh Burke* en la base de Rota para contribuir al escudo antimisiles), así como a los cambios geopolíticos que podrían producirse en la ribera sur mediterránea por la Primavera Árabe, Moscú organizó una *Task Force* para el Mediterráneo. Dependiente de la Flota del Mar Negro, esta fuerza con reminiscencias en la 5ª Flotilla soviética (aunque con la mitad de efectivos) comenzó a navegar de forma continuada en el Mediterráneo Oriental en 2013. Salvando el buque de reconocimiento *Priazovye*, que opera fuera de la *Task Force* para monitorizar la situación en Siria, esta fuerza inicialmente compuesta por 12 buques y actualmente por 15 – entre los que se incluyen dos nuevas fragatas de la clase *Almirante Grigorovich*, un viejo destructor tipo *Kashin*, un submarino diésel-eléctrico *Kilo*, un LST de la clase *Ropucha*, dos LPD de la clase *Tapir*, varios dragaminas y otros buques de apoyo – tiene como punto logístico Tartus. En este sentido, no es de extrañar que Putin haya sondeado Montenegro, Grecia o Chipre para establecer algún tipo de instalación en estos países que pudiera ir más allá de los acuerdos para facilitar la escala de los buques rusos en Limasol (Chipre), La Valeta (Malta), El Pireo (Grecia) y, de este modo, incrementar la presencia, influencia y prestigio de Moscú en la región.

Actualmente, Tartus acoge al único puerto ruso fuera de las fronteras soviéticas tras su retirada de la base vietnamita de Cam Ranh en el 2000. Situada en la fachada norte del puerto comercial de Tartus y separado de las instalaciones civiles por un simple vallado, el puerto militar cuenta con cuatro embarcaderos (dos de hormigón de y dos flotantes) de 100 metros de longitud, capaces de albergar varios buques de pequeño tamaño. Por otra parte, el muelle tiene una longitud de 500 metros que, dividido en uno principal de unos 400 metros y otro secundario que limita con el puerto civil, podría acoger a todos los buques de la flota rusa excepto al único portaaviones del país, el *Almirante Kuznestov* que, con una eslora de 305 metros y un calado de 11, debe fondear fuera del puerto (aunque eventualmente podría atracarse en el puerto comercial). Los servicios de apoyo permiten reabastecer de agua, alimentos y combustible a los buques

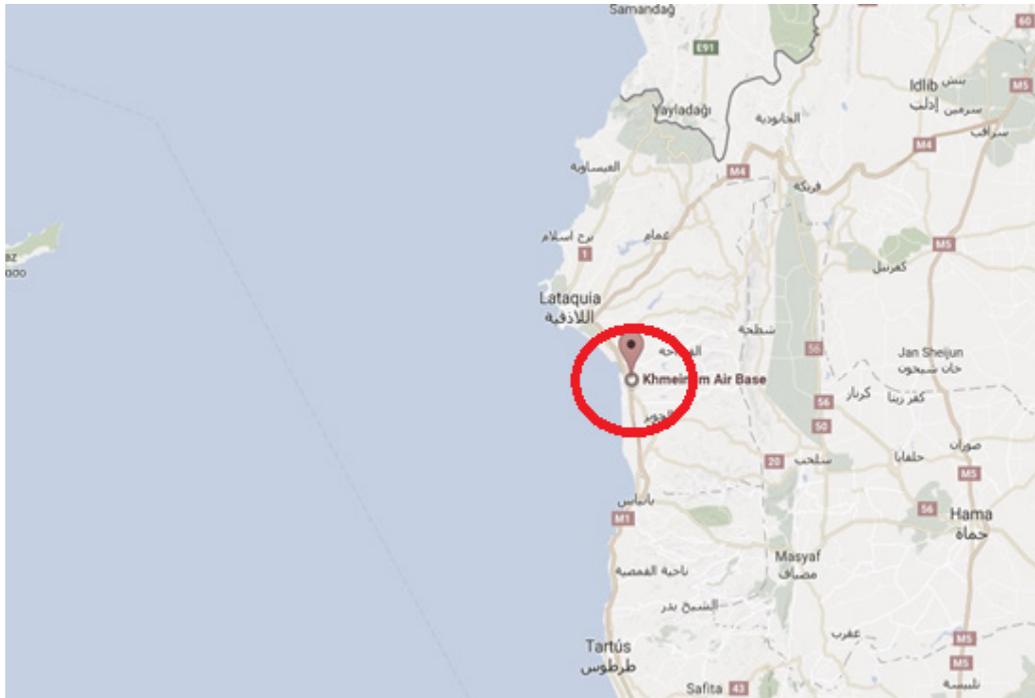
atracados y comprenden un dique seco para reparar pequeñas naves, varios talleres y almacenes, una zona para estacionar el material rodado y otra área para múltiples usos. Sin embargo, muchos indicios apuntan que Tartus carece de capacidad para reparar los buques allí fondeados, puesto que su mantenimiento lo realiza alguno de los buques taller basados en Sebastopol y desplegados en este puerto sirio de forma intermitente. A día de hoy, Tartus no dispone de ningún centro de Mando y Control para dirigir las operaciones navales, aeronavales o conjuntas en la zona. Asimismo, carece de edificios administrativos para albergar los estados mayores, dispensario para ofrecer servicios médicos y barracones para el descanso de las tripulaciones. No obstante, aunque el puerto no dispone de estas infraestructuras, la ciudad de Tartus ofrece servicios hospitalarios, administrativos, hoteleros y de recreo suficientes como para garantizar el bienestar de un eventual despliegue ruso en la región.

El valor estratégico de mantener una base en el Mar Mediterráneo motivó que Putin negociara con Al-Assad la ampliación y mejora de sus instalaciones militares en Tartus. Coincidiendo con la escalada de tensiones en la región, en 2013 Moscú procedió al dragado y acondicionamiento del puerto – labores de mantenimiento necesarias en una infraestructura de este tipo – para mejorar su operatividad. A finales de 2016 desplegó en el puerto una batería de misiles *S-300* para complementar la cobertura antiaérea que el crucero *Yaryag* proporcionaba al grupo aéreo ruso basado de Latakia. Con un alcance de 150 Km., este sistema podría constituir el primer paso para crear una zona *Anti-Acceso y Denegación de Área* (A2/AD) que, junto con los sistemas *S-400* desplegados en la vecina base aérea de Khmeimim y las defensas antiaéreas sirias, se extendiera hasta territorio israelí, situado a algo menos de 250 Km. de Tartus. Finalmente, en enero de 2017, Damasco y Moscú firmaron un acuerdo que, con una vigencia inicial de 49 años y prorrogable por periodos de 25 años, permite a Rusia ampliar el puerto mediante la reconstrucción y demolición de edificios dentro del perímetro de la base, así como construir plataformas frente al mar. También, establece que Rusia es responsable de la seguridad marítima y aérea del puerto, mientras que la terrestre recae sobre Siria. Según este convenio, Moscú podrá albergar hasta once buques de forma permanente, incluyendo cruceros de propulsión nuclear de la clase *Kirov* o submarinos nucleares de ataque con la condición de que cumpla con las medidas de seguridad nuclear y medioambiental establecidas. El pasado marzo, Moscú anunció que ya habían empezado las reformas del puerto, que culminarán en cinco años y permitirán incrementar notablemente la capacidad de estas instalaciones. En este sentido, no es descartable que el objetivo final de estos trabajos sea la construcción de las infraestructuras necesarias para transformar esta instalación logística en una base naval permanente con todas las comodidades para las tripulaciones allí desplegadas y capaz de acomodar tanto modernos buques de asalto anfibio (como el LHD de la clase *Mistral* que debía convertirse en el buque insignia de la Flota del Mar Negro) como, eventualmente, al portaaviones *Almirante Kuznetsov*.

Aunque en 2016 Moscú procedió a replegar sus tropas arguyendo que su actuación había sido determinante para degradar a *Daesh*, también es cierto que esta operación

servió para apoyar – de forma más o menos velada – al régimen sirio. La campaña sirvió para cortar las comunicaciones y las líneas de abastecimiento insurgentes, arrebatarse territorios a los rebeldes y a los grupos yihadistas, facilitar la victoria de Al-Assad en distintas ocasiones y posibilitar su continuidad en el poder, algo que beneficia al interés nacional ruso. Además, el repliegue también responde a razones económicas, operativas y de atrición del material. Ha sido la primera acción militar de la Federación Rusa fuera de los antiguos territorios soviéticos, ha exhibido su músculo militar al mundo y ha empleado las operaciones para probar su material militar y utilizarlo de escaparate para posibles ventas en el exterior. En este sentido, Tartus no sólo se ha consolidado como el principal punto para recepcionar el material (carros de combate, piezas de artillería, vehículos, helicópteros, municiones, repuestos o víveres) empleado por la fuerza expedicionaria rusa en la contienda o cedido al gobierno de Al-Assad, sino también como una importante base logística para los buques desplegados en la costa siria. A día de hoy, el futuro del régimen baathista parece asegurado y la presencia militar rusa en Tartus garantizada: el convenio de cesión y ampliación del puerto, el apoyo ruso a Siria, la consideración del yihadismo como una amenaza a la seguridad nacional del país y la determinación de Vladimir Putin de frenar su expansión fuera de sus fronteras o el compromiso de Moscú por adiestrar al ejército sirio parecen razones de peso. Pero, quizás, más importancia merecen otras razones de tipo estratégico y político: Tartus – y su contraparte aérea en Khmeimim – es la única infraestructura naval rusa en el exterior. Su situación permite a Moscú disponer de un puerto de aguas calientes lejos del cerrado Mar Negro y con proyección a los mares Mediterráneo y Rojo, así como a los océanos Atlántico (cruzando el Estrecho de Gibraltar) e Índico (atravesando el Canal de Suez). Este punto logístico intermedio permite incrementar la presencia rusa en Oriente Medio, deteriorar la cohesión del Diálogo Mediterráneo de la Alianza Atlántica y erosionar un liderazgo estadounidense cada vez más contestado en la región, además de proyectar su poder militar. El conjunto Tartus-Khmeimim puede apoyarse con las defensas antiaéreas para crear una zona A2/AD de distintas capas que cubriera partes del espacio aéreo sirio, libanés, israelí, jordano, turco o chipriota, degradando la superioridad aérea y capacidad de actuación israelí en la región. Además, en un futuro, Tartus también podría servir para monitorizar las actividades aliadas del Mediterráneo Oriental, los movimientos navales israelíes y las operaciones de la Base Aérea de Incirlik, situada en suelo turco a 500 Km. de este puerto. Finalmente, además de poseer fines puramente militares, Tartus también apoyará las actividades económicas al beneficiarse de la ruta comercial que supone el Mar Mediterráneo, un punto para la evacuación de ciudadanos rusos en caso de desatarse una crisis en el país o una base intermedia para la lucha contra la piratería en el Cuerno de África. En cualquier caso, es muy probable que Tartus se convierta en los próximos años en un importante pivote del poder ruso en la región mediterránea.

Khmeimim (Siria)



Ubicada a 20 Km. al sureste de la ciudad costera de Latakia y a 60 Km. al norte del puerto de Tartus, se halla la base aérea de Khmeimim. Construida a mediados de 2015 junto al aeropuerto internacional Bassel Al-Assad para servir como centro de operaciones ruso en apoyo al gobierno sirio en su lucha contra *Daesh*, la existencia de esta base fue descubierta por Estados Unidos pocos meses después. Moscú empezó a operar desde este aeródromo en septiembre de 2015, una vez tramitada la solicitud formal de Bashar Al-Assad a Vladimir Putin para que enviara tropas para combatir a *Daesh*. Un año después, junto con las aeronaves utilizadas para respaldar al gobierno de Al Assad, Moscú empezó a desplegar aviones de reconocimiento marítimo *Tu-142 Bear* en Khmeimim para apoyar las labores anti-piratería en el Océano Índico, si bien también han sido utilizados para patrullar el Mediterráneo Occidental. En enero de 2017, meses después de la decisión de Vladimir Putin de proceder al repliegue de la fuerza expedicionaria rusa de Siria, ambos países acordaron la cesión de la base de Khmeimim y el puerto militar de Tartus durante los próximos 49 años – prorrogables por periodos de 25 años de forma indefinida. Medio año después, el legislativo ruso ratificó este tratado, por lo que, desde el pasado junio, la defensa aérea, la seguridad y la justicia militar dentro de Khmeimim corren a cargo de Moscú, siendo el ejército sirio el responsable de proteger el perímetro de la base frente a cualquier amenaza externa.

Ubicada junto al aeropuerto internacional Bassel Al-Assad, con el que comparte varias instalaciones, la base de Khmeimim se halla plenamente operativa a pesar de

la carencia de varios servicios de apoyo. Con una nueva pista de 2.797 metros de longitud – construida en paralelo a la pista existente, que también fue alargada – y amplias zonas de estacionamiento, la base cuenta con una torre de control, varios almacenes, hangares y talleres. Aunque el resto de los servicios son provisionales (incluidos los alojamientos, comedores, dispensario o espacios de recreo para el millar de efectivos destacados en la base, cocinas de campaña, centros de comunicaciones o estados mayores), Moscú está trabajando para consolidar las instalaciones. En este sentido, además del plan para erigir varios barracones, edificios administrativos y un hospital permanentes para mejorar la habitabilidad de la base, se han incrementado las áreas de estacionamiento para dispersar a las aeronaves y facilitar las labores de carga y descarga y se han erigido montículos artificiales para protegerlas frente ataques con morteros. Asimismo, se han montado avanzados sistemas de mando, control y comunicaciones para facilitar la conducción de operaciones conjunto-combinadas y se ha desplegado una unidad de inteligencia de señales (SIGINT) operada por el 6º Directorado de la inteligencia militar rusa. También, se ha desplegado un sistema de defensa aérea de corto alcance *Pantsir* para resguardar la base y uno de largo alcance *S-400* para proteger los aviones rusos operando en Siria. De hecho, el despliegue de una batería de misiles antiaéreos *S-400*, motivado por el derribo de un *Su-24 Fencer* en manos turcas en noviembre de 2015, ha sido objeto de fuertes controversias políticas. Con un alcance máximo de 400 Km. y capaces de cubrir parte del espacio aéreo israelí, estos misiles podrían constituir la capa exterior de una incipiente zona A2/AD que, compuesta por los *S-300* desplegados en el puerto de Tartus y los sistemas antiaéreos embarcados, cubriera una importante parte del Mediterráneo Oriental.

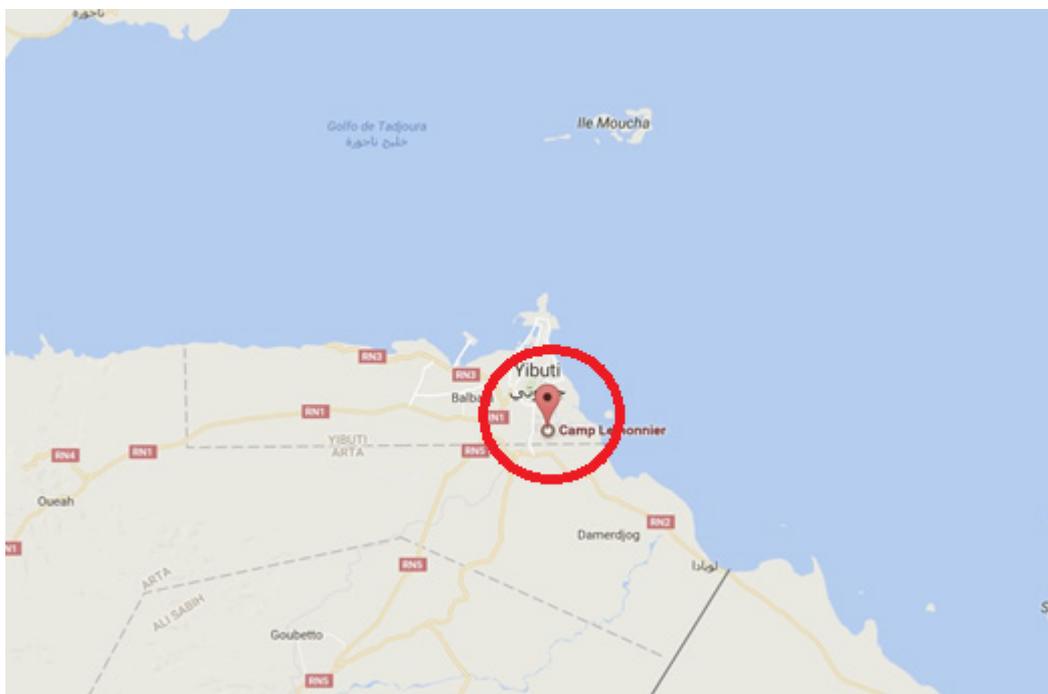
Actualmente, las instalaciones de Khmeimim permiten acoger y operar medio centenar de aviones, incluyendo los transportes *An-124 Ruslan* e *Il-76 Candid*, vistos, en numerosas ocasiones, descargando material, repuestos, tropas o vehículos. También, se han observado aviones de reconocimiento marítimo *Tu-142 Bear* utilizados para patrullar el Océano Índico y el Mar Mediterráneo o un *Tu-214R* de inteligencia electrónica y de señales para monitorizar las comunicaciones, no pudiendo descartarse que algunos ejemplares acaben basándose en Latakia para ampliar las capacidades de observación rusas. Además, la base también ha servido de escaparate para los helicópteros de ataque *Mi-28 Havoc* y *Ka-52 Hokum* y, a raíz de los accidentes del ala aérea embarcada del portaaviones *Almirante Kuznestov*, a finales de 2016 una docena de *Mig-29 Fulcrum* y *Su-33 Flanker* de la armada rusa se desplegaron en este aeródromo. Finalmente, entre setenta y ochenta sistemas no-tripulados – la mayoría de ellos pequeños *Orlan-10* – utilizados por la fuerza aérea en labores de reconocimiento y control de daños de los ataques, una treintena de aviones de combate de distintos modelos – *Su-24 Fencer*, *Su-25 Frogfoot*, *Su-30 Flanker* y *Su-34 Fullback* – que conformaban la punta de lanza de la fuerza expedicionaria rusa en Siria y una veintena de helicópteros de combate *Mi-24 Hind* y de apoyo *Mi-8 Hip* han tenido en Khmeimim el centro de operaciones. Finalmente, es interesante apuntar que, si bien en virtud de los acuerdos suscritos el pasado enero, en los que la protección exterior de la base corresponde al ejército sirio,

Rusia había desplegado, con anterioridad, varios carros de combate *T-90*, blindados *BTR-82*, piezas de artillería y varios centenares de infantes de marina para tal efecto, que aún no han sido retirados en su totalidad.

Aunque el pasado año Moscú procedió al repliegue de tropas argumentando que su actuación había sido determinante para contribuir a la degradación militar de *Daesh*, también es cierto que esta operación sirvió para apoyar – de forma más o menos velada – al régimen sirio. La campaña ha servido para cortar las comunicaciones y las líneas de abastecimiento insurgentes, arrebatar territorios a los rebeldes y a los grupos yihadistas, facilitar la victoria de Al-Assad en distintas ocasiones y posibilitar su continuidad en el poder, algo que beneficia al interés nacional ruso. Además, el repliegue también responde a razones económicas, operativas y de atrición del material. Ha sido la primera acción militar de la Federación Rusa fuera de los antiguos territorios soviéticos, ha exhibido su músculo militar al mundo y ha empleado las operaciones para probar su material militar (aviones *Su-34* o *Su-35* o helicópteros *Mi-28* y *Ka-52*) y utilizarlo de escaparate para posibles ventas en el exterior. Sin embargo, los millares de salidas de combate realizadas desde la base de Khmeimim han tensado las capacidades logísticas, además de mermar la operatividad, reducir la disponibilidad, vaciar las arcas y debilitar a las tripulaciones. No obstante, la presencia militar rusa en Latakia parece garantizada a largo plazo: el convenio de cesión de la base de Khmeimim, el apoyo ruso al régimen sirio, la consideración del yihadismo como una amenaza a la seguridad nacional del país y la determinación de Vladimir Putin de frenar su expansión fuera de sus fronteras o el compromiso de Moscú por adiestrar al ejército sirio parecen razones de peso. Pero, quizás, más importancia merecen otras razones geoestratégicas: Khmeimim – y su contraparte naval en Tartus – es la primera base aérea rusa en el exterior. Su situación geográfica, a más de 1.000 Km. del territorio ruso y a orillas del Mar Mediterráneo, no solo permite a Moscú disponer de una base avanzada en Oriente Medio para influir políticamente en la zona y erosionar un liderazgo estadounidense cada vez más contestado en la región (especialmente tras el repliegue del Presidente Obama y la indiferencia de Trump), sino también para proyectar su poder militar. El conjunto Tartus-Khmeimim puede apoyarse con las defensas antiaéreas para crear una zona *Anti-Acceso y Denegación de Área* de distintas capas que cubriera partes del espacio aéreo sirio, libanés, israelí, jordano, turco o chipriota, degradando enormemente la superioridad aérea y capacidad de actuación israelí en la región. Aunque todavía es pronto para extraer alguna conclusión al respecto, es interesante comentar que en 2015 Jerusalén y Moscú establecieron una línea directa para informarse de las operaciones aéreas que ambos países llevarían a cabo a fin de evitar incidentes en el aire en el sur de Siria. Además, la base de Khmeimim puede servir también para proporcionar la cobertura aérea necesaria para que los buques rusos fondeados en Tartus y la *Task Force* desplegada en el Mediterráneo Oriental puedan operar con plena seguridad en la región. Finalmente, esta base aérea también permite el despliegue avanzado – y sin tener que atravesar el espacio aéreo turco (miembro formal de la Alianza Atlántica) – de aeronaves de reconocimiento e inteligencia para cubrir satisfactoriamente Oriente

Medio y el Mediterráneo Occidental. En este sentido, es muy probable que Rusia intente lograr otros acuerdos de cesión de bases – como un eventual convenio con Irán para ocupar permanentemente la base aérea de Hamadan, también utilizada por Rusia – para intentar apoyar su creciente asertividad en materia exterior y lograr lo que está consiguiendo en Siria.

Camp Lemonnier (Yibuti)



Ubicada en la localidad de Ambouli, a escasos kilómetros de la capital de Yibuti, y lindando tanto con el aeropuerto internacional del país como con la base de las Fuerzas de Autodefensa japonesas (un pequeño destacamento de 180 efectivos y varios aviones de patrulla marítima), se halla Camp Lemonnier, la única base militar permanente de Estados Unidos en suelo africano. Esta instalación conjunta operada por la *U.S. Navy* proporciona todos los medios de combate y apoyo necesarios para realizar acciones antiterroristas, de estabilización y de lucha contra la insurgencia en el Cuerno de África. Emplazada en las antiguas instalaciones del 5º Regimiento Interarmas de Ultramar francés, la base acoge a la Fuerza Conjunto-Combinada del Cuerno de África (CJTF-HoA). Constituida tras los ataques del 11-S para apoyar la Operación Libertad Duradera en Kenia, Etiopía, Sudán, Somalia, Eritrea y Yemen, la CJTF-HoA estableció, inicialmente, su cuartel general en el buque *USS Mount Whitney* atracado en el puerto de Yibuti. Paralelamente, Washington procedió a negociar con este país africano el arrendamiento de esta base abandonada y la utilización de las instalaciones portuarias y aeroportuarias para combatir al terrorismo islámico. En 2003, Camp Lemonnier comenzó a operar bajo el mando del Cuerpo de Marines hasta que, tres años después, la Armada tomó el control de estas instalaciones cuyas operaciones recaerían dentro del área de responsabilidad del Mando Central (CENTCOM). En 2007, ambos países pactaron la cesión de la base durante un periodo de cinco años renovable y la ampliación de las instalaciones desde los 390m² iniciales hasta los 2 Km², mejorando notablemente la protección, servicios y habitabilidad de la misma. En 2009, un año después de que Camp Lemonnier pasara a formar parte del área

de responsabilidad del recién creado Mando Africano (AFRICOM), se produjo una nueva ampliación de la base con la construcción de una pista de rodaje y zona de estacionamiento de aeronaves. Capaz de acoger tres aviones de transporte *C-130 Hércules* o un *C-17 Globemaster*, esta zona construida al otro lado del aeropuerto internacional permitió que las aeronaves militares no tuvieran que hacer uso de los espacios civiles, menos protegidos y alejados de la base. También se levantaron las infraestructuras necesarias para el uso de sistemas no tripulados de reconocimiento *MQ-1 Predator* (hasta 2015) y ataque *MQ-9 Reaper* (en la actualidad) profusamente empleados en Somalia y Yemen. En 2013, Camp Lemonnier experimentó una nueva ampliación con la construcción de dos grandes zonas de estacionamiento capaces de albergar medio centenar de aeronaves, así como hangares, talleres, depósitos, servicios y barracones. Ello la consolidó como el principal centro de operaciones especiales de toda la región, con un millar de efectivos de los tres ejércitos operando en el Cuerno de África y países adyacentes. Finalmente, en 2014 Camp Lemonnier logró su configuración definitiva tras suscribirse un acuerdo por el que Estados Unidos arrendaría la base durante un periodo de veinte años prorrogable tras la renegociación de los términos del contrato por un precio de setenta millones de dólares anuales, doblando así el coste del alquiler anterior.

Con una extensión aproximada de 4 Km², la base acoge entre 3.000 y 4.000 estadounidenses entre fuerzas de los tres ejércitos, contratistas militares privados y personal civil (muchos de ellos analistas de la Agencia Central de Inteligencia). Por razones de seguridad, todo el personal se halla confinado dentro de las instalaciones, que cuentan con varias comodidades (economato, gimnasio, cafés o una piscina). A este personal hay que sumar un millar de trabajadores locales o de terceros países que diariamente prestan sus servicios en la base.

A fecha de hoy, Camp Lemonnier no sólo alberga al CJTH-HoA para combatir el terrorismo, promover la estabilidad y apoyar la generación de capacidades locales en esta región, sino que otras 23 unidades tienen allí su base, entre las que destaca el Cuartel General del Mando Conjunto de Operaciones Especiales para el Cuerno de África (JSOTF-HoA) al mando de un millar de efectivos de los tres ejércitos – incluyendo el 10º Grupo de los *Navy Seal* – que realizan operaciones abiertas o encubiertas en toda la región. También existen entre 6 y 12 centros de mando y control de *drones* que, desde sus aeródromos en lugares remotos de la geografía africana, cubren el área comprendida entre el Cuerno de África, Libia, Malí y República Centroafricana. En estos centros se encuentran varios centenares de efectivos de la CIA y de la Fuerza Aérea, entre operadores, analistas de inteligencia, mecánicos y tratadores de imágenes. No obstante, desde 2013 ningún sistema no-tripulado opera directamente desde Camp Lemonnier. A instancias del gobierno yibutiano, temeroso de que su empleo cerca del aeropuerto comercial pudiera afectar al tráfico aéreo, Estados Unidos trasladó los *drones* allí basados – se asume que diez *MQ-1 Predator* y seis *MQ-9 Reaper* – al aeródromo de Chabelley, situado a 13 Km. de Camp Lemonnier. Hoy en día, exceptuando los *Predator* italianos allí desplegados para apoyar las operaciones anti-

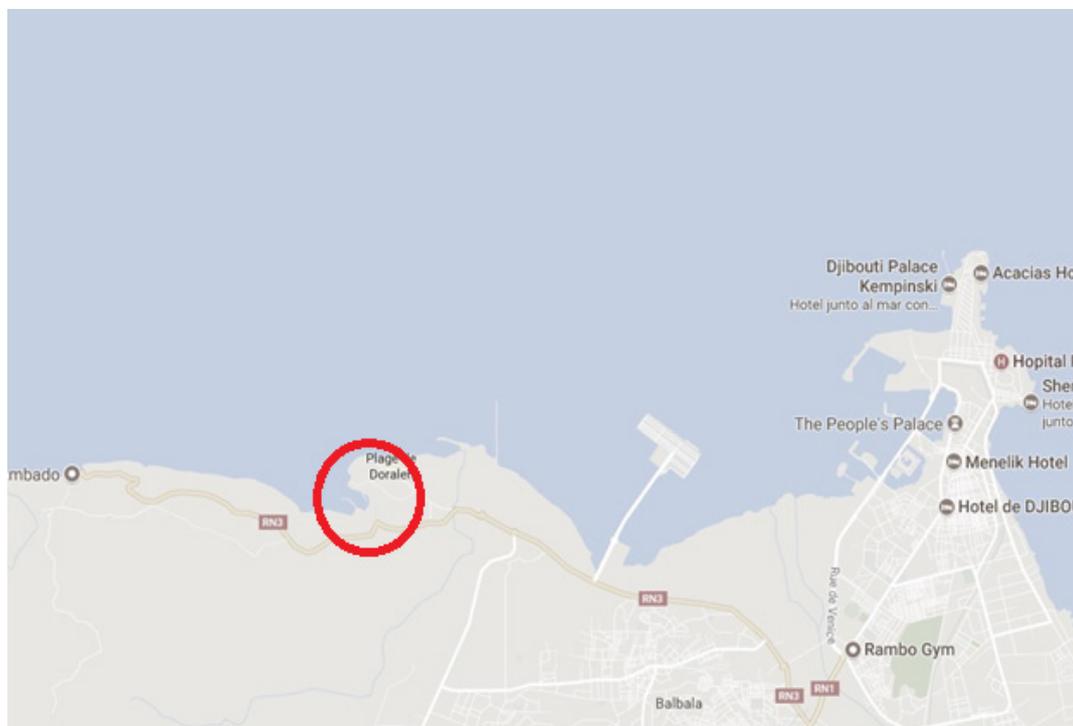
piratería en las costas somalíes, ningún *MQ-1* estadounidense opera en Chabelley tras la desactivación del 60º Escuadrón de Reconocimiento Expedicionario a finales de 2015. Asimismo, en Camp Lemonnier se halla acuartelada una fuerza de seguridad del Cuerpo de Marines que proporciona la seguridad diaria de la base, un batallón de ingenieros navales para el mantenimiento de las instalaciones, el destacamento logístico encargado del punto de suministro de combustible del puerto de Doraleh que, situado a 6 Km. de la base, reabastece a los buques estadounidenses y aliados que transitan por la zona, y dos regimientos – uno de infantería y otro de artillería – del Ejército de Tierra para labores de protección, adiestramiento o cooperación civil-militar con las fuerzas locales. Finalmente, el vector aéreo de Camp Lemonnier está formado por el 449º Grupo Aéreo Expedicionario (compuesto por aviones *HC-130P Hercules* para labores de búsqueda y rescate), el 870º Escuadrón de Reconocimiento Expedicionario (con *MQ-9 Reaper* de reconocimiento y ataque), un destacamento de aviones de transporte *C-17 Globemaster*, varios helicópteros pesados *CH-53 Super Stallion*, varios cuatrimotores de patrulla marítima *P-3 Orion* y varios turbohélices *U-28A* para labores de inteligencia. Además, la base ha albergado de forma temporal un escuadrón de cazabombarderos *F-15E Strike Eagle* para apoyar al gobierno yemení y atacar objetivos designados por la CIA o el mando de operaciones especiales en 2011, un escuadrón de cazabombarderos *F-16C Fighting Falcon* y varios aviones de reabastecimiento *KC-135 Stratotanker* en previsión de una crisis en Sudán del Sur en 2016, varios cuatrimotores de reconocimiento *EP-3E Aeries II* para realizar labores de inteligencia en el Golfo de Adén en repetidas ocasiones, dos aviones de patrulla marítima *P-3C Orion* nipones para apoyar las operaciones anti-piratería entre 2009 y 2011 o numerosos convertiplanos *V-22 Osprey* del JSOTF-HoA para realizar misiones de infiltración, exfiltración o rescate.

Estratégicamente situada entre el Mar Rojo, el Golfo de Adén y el Océano Índico, la base de Camp Lemonnier se ha convertido, desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001, en el principal pilar de la presencia militar estadounidense en África. Además de ser la primera y única base permanente del país en el continente, posee la mayoría de los centros de mando de los *drones* que operan en la región y acoge al grueso de las fuerzas de operaciones especiales. También, desde Camp Lemonnier se planean las acciones encubiertas y se lideran las operaciones antiterroristas en puntos geográficos tan calientes como Yemen o Somalia. Aunque numerosos detalles sobre las actividades de la base permanecen clasificados (como puede ser el personal alojado, las unidades asignadas, los centros de control de *drones* desplegados o los operativos de la CIA activos), parece evidente que Camp Lemonnier también tiene un papel esencial en la obtención, tratamiento y diseminación de inteligencia sobre los grupos yihadistas que operan en el Cuerno de África, Oriente Medio e incluso el Sahel.

Además de este conjunto de funciones que abarcan inteligencia, antiterrorismo, gestión de crisis, contrainsurgencia o generación de capacidades locales en la región, no puede olvidarse que la posesión de una instalación de estas características en las puertas del Golfo de Adén permite apoyar la lucha internacional contra la piratería

en el Cuerno de África y monitorizar el tráfico marítimo entre el Océano Índico y el Canal de Suez, así como cualquier movimiento terrestre o aéreo en el sur de la península arábiga. Estos elementos permiten a Estados Unidos continuar siendo – al menos hasta que la base naval china en Yibuti alcance la plena operatividad – el único garante de la seguridad de los buques comerciales que navegan desde el Océano Índico al Mar Rojo. De hecho, el control del acceso al Golfo de Adén y la necesaria consolidación del «collar de perlas» chino podrían provocar el choque de intereses de China y Estados Unidos en la zona.

Base de apoyo del ejército de liberación popular (Yibuti)



Ubicada en la localidad portuaria de Doraleh, en la costa norte de Yibuti y a escasos kilómetros de la capital del país, se encuentra la única instalación militar permanente de China en el exterior. Denominada *Base de Apoyo del Ejército de Liberación Popular*, Pekín la ha calificado como instalación logística y de apoyo, aunque otras fuentes hablan de base logística y de evacuación rápida. Esta infraestructura perteneciente a la Armada china pretende proporcionar asistencia militar a las unidades del país que participan en labores humanitarias en el continente africano, actividades de lucha contra la piratería marítima en el Cuerno de África y la protección de los convoyes comerciales en tránsito hacia el Mar Rojo. Además, la base permitirá regularizar la presencia naval china en el extremo occidental del Océano Índico, proyectar su influencia en el Cuerno de África o el Golfo de Adén y continuar consolidando el «collar de perlas» chino.

Los orígenes de la base se remontan a 2008, cuando Pekín consideró establecer en Yibuti una instalación que prestara apoyo logístico a las fragatas chinas que escoltaban los convoyes comerciales del país durante su paso por el Cuerno de África y el Golfo de Adén. Cinco años después, siguiendo con su estrategia de penetración blanda en el continente africano, China comenzó a realizar grandes inversiones en infraestructuras y servicios para la población. Cuantificadas en 14.000 millones de dólares, estas inversiones que incluían la construcción de un puerto comercial, dos aeropuertos civiles o la línea férrea Etiopía-Yibuti, permitieron a China incrementar su influencia diplomática, económica y política en este pequeño país africano a la vez que

afianzar el régimen de Isma'íl Omar Guelleh. Esta estrategia quedó ratificada un año después, cuando ambos gobiernos suscribieron un acuerdo de seguridad y defensa que garantizaba el acceso de los navíos de guerra chinos a los puertos yibutianos (téngase en cuenta que en aquella época ya había bases estadounidenses, francesas y japonesas, además de una nutrida presencia internacional para combatir a la piratería marítima) a cambio asistencia militar (aviones de transporte, vehículos blindados, embarcaciones de patrulla o apoyo a la generación de capacidades locales) y la edificación de un puerto multipropósito en la playa de Doraleh. A raíz de este acuerdo se empezó a especular sobre la posibilidad de que China pudiera construir una base militar en Yibuti, algo que Pekín negó en repetidas ocasiones hasta que en noviembre de 2015 el gobierno chino anunció públicamente la construcción de su primera base – calificada por Pekín como una instalación logística y de apoyo – en el exterior para cumplir con sus obligaciones internacionales. Pocos meses antes, Yibuti había acordado ceder durante un periodo inicial de diez años terrenos situados en las ciudades de Doraleh (en la costa sur del Golfo de Tadjoura) u Obock (en la costa norte) para que China edificara una instalación capaz de albergar un máximo de 10.000 efectivos. En febrero de 2016, esta base empezó a construirse. El pasado julio, un destacamento inicial de un centenar de efectivos llegó a la base con el objetivo de asentarse y comenzar a utilizarla y pocos días después dos fragatas de la 26ª Fuerza de Escoltas de la Armada china hacían escala en Yibuti. Finalmente, el 1 de agosto de 2017 – coincidiendo con el 90º aniversario de la creación del Ejército de Liberación Popular – China inauguraba su primera base en el exterior.

Con unas dimensiones de 500m² (aunque las imágenes por satélite sugieren que es mayor), un coste aproximado de 590 millones de dólares y una capacidad máxima de 10.000 efectivos (aunque actualmente sólo hay desplegados un millar), esta instalación construida en la ciudad portuaria de Doraleh posee grandes medidas de seguridad perimetral y más de 20.000m² de espacio subterráneo. En la superficie pueden observarse diez barracones, varios hangares, depósitos de combustible y polvorines, además de otras construcciones que podrían tratarse de almacenes, talleres, oficinas y un edificio central que podría albergar una torre de control. También existe una pequeña pista para operar sistemas no-tripulados *Wing Loong* que, inspirados en los *Reaper* americanos, permitirían cubrir todo el Cuerno de África, el Golfo de Adén y el sur de la Península Arábiga. Paradójicamente, a pesar de tratarse de una base naval, la instalación todavía carece de muelles para atracar los buques. No obstante, numerosas fuentes indican que la Armada china tendrá a su disposición, una vez esté finalizado, uno de los seis muelles del vecino puerto de Doraleh, capaz de acomodar a todos los buques del arsenal chino excepto el portaaviones *Liaoning* y los portahelicópteros de la clase *Yuzhao* al exceder las dimensiones del muelle.

En conclusión, aunque se desconoce la tipología y la entidad de las fuerzas que se desplegarán de forma permanente en esta base, Pekín sostiene que éstas asumirán los siguientes cometidos: en primer lugar, el abastecimiento y mantenimiento de los buques que operan en el Golfo de Adén, el Océano Índico, el Mar Rojo y el Mar

Arábigo para evitar que éstos tengan que regresar hasta territorio chino. Segundo, la participación en operaciones de mantenimiento de la paz bajo el mandato de las Naciones Unidas o de la Unión Africana. En este sentido, téngase en cuenta que en 2015 el Presidente Xi Jinping se comprometió a enviar 8.000 militares a las fuerzas de reserva de mantenimiento de la paz de Naciones Unidas y destinó 100 millones de dólares a las fuerzas de reserva de la Unión Africana. Tercero, la evacuación de no-combatientes chinos en caso de desatarse una catástrofe natural o estallar un conflicto bélico (recuérdese que durante la crisis libia el gigante asiático solo disponía de una fragata en la zona, por lo que se vio obligado a fletar varios vuelos para evacuar a sus nacionales del país). En último lugar, la lucha contra la piratería marítima en el Cuerno de África con el doble objetivo de demostrar el compromiso con la Comunidad Internacional y para proteger los intereses nacionales del país. Sin embargo, Sin embargo, parece evidente que esta base también permitirá la recolección de inteligencia sobre el Cuerno de África, la Península Arábiga o el Golfo de Adén, la monitorización de las actividades de otros países en la zona y de los flujos comerciales que atraviesan el Canal de Suez, y quizás la conducción de operaciones antiterroristas para combatir a los grupos yihadistas que pueden amenazar a los ciudadanos e inversiones chinas en la región.

A parte de estas razones operativas, la mera posesión de esta base en el exterior es una fuente de prestigio, influencia y poder para el gigante asiático. Esta infraestructura permite reforzar la consideración de China como potencia con ambiciones e intereses globales, con la plena determinación de mantener una presencia avanzada permanente y proyectar su poder más allá de su espacio estratégico inmediato y su resolución por expandir su área de influencia directa e indirecta por todo el Océano Índico. En este sentido, Yibuti es otra – quizás la más preciada por la naturaleza del acuerdo alcanzado – pieza del «collar de perlas», una red de puertos distribuidos por el Océano Índico con los que Pekín ha establecido alianzas para facilitar el tránsito marítimo y comercial desde China hasta África. En esta misma línea, el país está intentando revitalizar la ruta de la seda, reforzando las rutas comerciales terrestres y marítimas para alcanzar Oriente Medio y Europa. En consecuencia, las labores del Ejército de Liberación Popular en las aguas del Golfo de Adén y del Canal de Suez serán clave para garantizar sus intereses comerciales.

Además de su presencia militar, China también goza de una creciente predicación en el continente africano mediante su poder blando, financiando y construyendo grandes infraestructuras, instaurando lazos culturales y estableciendo vínculos comerciales. De hecho, Yibuti también permite a China explotar sus recursos naturales y energéticos. A la vertiente económica hay que añadir la política. Debido al laxo posicionamiento de Pekín ante la vulneración de los derechos humanos, muchos dirigentes africanos gozan de buenas relaciones con el gobierno chino porque sus actos no son censurados. En cuanto a la aceptación social, cabe destacar que la población local acoge positivamente al ejército chino, ya que les proporciona seguridad y bienestar material.

En definitiva, dado que Yibuti es un enclave estratégico del Cuerno de África, principalmente, por razones de seguridad y comerciales, es probable que otros estados intenten llegar a un acuerdo con el gobierno yibutiano para construir bases militares en el país africano en los próximos años. Arabia Saudí lo hizo poco después de China para contener los movimientos iraníes en Yemen y no es descartable que muchos otros países sigan el ejemplo de China.

Referencias bibliográficas

- COOPER, Helene; GORDON, Michael; SHEAR, Michael (6 de abril de 2017). Dozens of U.S. Missiles Hit Air Base in Syria. *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2017/04/06/world/middleeast/us-said-to-weigh-military-responses-to-syrian-chemical-attack.html?mcubz=0>.
- DOWNS, Erica; BECKER, Jeffrey y DeGATENGO, Patrick: *China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base*, Arlington: CNA, 2017.
- GEORGE, Steve y LENDON, Brad (13 de julio de 2017). China sends troops to Djibouti, establishes first overseas military base. *CNN*. Recuperado de <http://edition.cnn.com/2017/07/12/asia/china-djibouti-military-base/index.html>.
- GETTINGER, Dan (4 de septiembre de 2017): «Drone Bases Updates». *Center for the Study of the Drone at Bard College*. Recuperado de <http://dronecenter.bard.edu/drone-bases-updates/>.
- HARMER, Christopher (21 de agosto de 2012): «Russia's Syrian Naval Base», *The Diplomat*. Recuperado de <http://thediplomat.com/2012/08/russias-syrian-naval-base>.
- HARMER, Christopher: *Capabilities of the Russian Facility at Tartus*, Washington DC: Center for the Study of War, 2012.
- JACOBS, Andrew y PERLEZ, Jane (25 de febrero de 2017): «U.S. Wary of Its New neighbor in Djibouti: A Chinese Naval Base», *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2017/02/25/world/africa/us-djibouti-chinese-naval-base.html>.
- JORDÁN, Javier: «La intervención militar de Rusia en Siria: oportunidades y riesgos», *Documento Marco del IEÉE*, nº 27 (octubre de 2015).
- KREUTZ, Andrej: *Syria: Russia's Best Asset in the Middle East*, París: IFRI, 2010.

- PACE, July (6 de mayo de 2014): US, Djibouti Reach 10-year Security Agreement. *Military.com*. Recuperado de <http://www.military.com/daily-news/2014/05/06/us-djibouti-reach-10-year-security-agreement.html>.
- PANDA, Ankit (13 de mayo de 2017): «A Naval Base on the Horn of Africa for China?», *The Diplomat*. Recuperado de <https://thediplomat.com/2015/05/a-naval-base-on-the-horn-of-africa-for-china/>.
- PANDA, Ankit (29 de febrero de 2016): «Confirmed: Construction Begins on China's First Overseas Military Base in Djibouti», *The Diplomat*. Recuperado de <https://thediplomat.com/2016/02/confirmed-construction-begins-on-chinas-first-overseas-military-base-in-djibouti/>.
- PARKER, John: *Putin's Syrian Gambit: Sharper Elbows, Bigger Footprint, Stickier Wicket*, Washington DC: NDU Press, 2017.
- PLOPSKY, Guy: «Russia's Air Defenses in Syria: More Politics than Punch», *BESA Center Perspectives Paper*, nº 618 (Octubre de 2017).
- SAFFE, Ahmad: «Chinese Naval Base in Djibouti: Possibilities and Implications», *Issue Brief – Institute for Strategic Studies* (agosto de 2017). Recuperado de: http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/08/Final_IB_Ahmad_Saffee_dated_30-8-2017.pdf.
- SCHMITT, Eric (5 de mayo de 2014): U.S. Signs New Lease to Keep Strategic Military Installation in the Horn of Africa. *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2014/05/06/world/africa/us-signs-new-lease-to-keep-strategic-military-installation-in-the-horn-of-africa.html>.
- TASS (4 de octubre de 2016): «Russian S-300 battery delivered to Syria for protection of Tartus base» Recuperado de <http://tass.com/defense/904153>.
- TREVITHICK, Joseph (1 de marzo de 2017). A Guide to the Pentagon's Shadowy Network of Bases in Africa. *The Drive*. Recuperado de <http://www.thedrive.com/the-war-zone/8008/a-guide-to-the-pentagons-shadowy-network-of-bases-in-africa>.
- TREVITHICK, Joseph (14 de julio de 2017). Here's What You Should Know About China's New African Base. *The Drive*. Recuperado de <http://www.thedrive.com/the-war-zone/12482/heres-what-you-should-know-about-chinas-new-african-base>.
- TURSE, Nick (15 de octubre de 2015): «The Drone Papers», *The Intercept*. Recuperado de <https://theintercept.com/drone-papers/target-africa/>.
- VALENSI, Carmit; YADLIN, Amos: «Russia's Involvement in Syria: A Strategic Opportunity for Israel», *INSS Insight* nº 755 (octubre de 2015).

