

Capítulo quinto

La Flota del mar Negro en la guerra de Ucrania. Impacto en la campaña operacional

Francisco Javier Romero Sobrino

Resumen

El 24 de febrero de 2022, Rusia inició una operación militar especial con el objetivo de alcanzar el control político de Ucrania. A pesar de las expectativas de una acción rápida, la situación se ha transformado en una guerra prolongada,

la más significativa en Europa desde 1945. Aunque el componente terrestre ha sido, predominante, las fuerzas aéreas y navales también han desempeñado papeles relevantes en la campaña operacional.

La Flota del mar Negro, con base en Sebastopol, Crimea, ha llevado a cabo una serie de acciones, entre las que cabe destacar: lanzamientos de misiles sobre objetivos de interés en tierra, bloqueos marítimos, operaciones anfibias para tratar de conseguir el control del mar. A pesar de la disparidad de fuerzas al comienzo del conflicto, Ucrania ha conseguido llevar a cabo acciones de negación del mar con resultados relevantes, gracias al apoyo de Occidente.

Todas estas acciones navales se están desarrollando en el mar Negro, un marco geoestratégico con una característica única, la

Convención de Montreux. El control de este mar, que tiene salida al mar Mediterráneo, ha sido un objetivo ruso a lo largo de la historia.

Palabras clave

Rusia, Ucrania, Flota del mar Negro, conflicto naval, control del mar, dominio del mar, guerra naval, Gorshkov, Milan Vego.

The Black Sea Fleet in the Ukrainian War. Impact on the Operational Campaign

Abstract

On February 24th, 2022, Russia launched a “special military operation” aimed to achieve political control of Ukraine. Despite expectations of a swift action, the situation turned out into a protracted war, the most significant in Europe since 1945. Although the land-based component has been predominant, air and naval forces have also played relevant roles in the operational campaign.

In this context, the Black Sea Fleet, based in Sevastopol, Crimea, has carried out a series of actions, including missile launches on targets of interest on land, maritime blockades, and amphibious operations trying to gain control of the sea.

Despite the disparity of forces at the beginning of the conflict, Ukraine has managed to carry out sea denial actions with relevant results, thanks to the support of the West.

All these naval actions are being developed in the Black Sea, a geostrategic framework with a unique characteristic, the Montreux Convention. Control of this sea, which has access to the Mediterranean Sea, has been a historic Russian goal.

Key words

Russia, Ukraine, Black Sea Fleet, naval conflict, control of the sea, maritime domain, naval warfare, Gorshkov, Milan Vego.

1. Introducción

«If we lose the sea, there will be no Ukraine».

Vice Adm Neizhpapa. Chief of the Ukrainian Navy

La guerra entre Ucrania y Rusia, conocida como la «operación militar especial» según el presidente Vladimir Putin, ha generado una gran preocupación en la comunidad internacional, especialmente en la Unión Europea.

En cuanto al conflicto en sí, parece haberse estancado en una guerra de desgaste, donde actualmente no hay un claro vencedor o vencido. Aunque la guerra se desarrolla principalmente en tierra, otros dominios, especialmente el marítimo, están resultando decisivos en el curso de la campaña. El mar Negro, punto de encuentro entre culturas y civilizaciones a lo largo de la historia, vuelve a recuperar el protagonismo a nivel regional, y no solo entre los actores beligerantes, sino también entre terceros países *dueños* de una normativa particular y única en el mundo.

La Flota del mar Negro, una de las cinco flotas rusas, ha asumido un papel destacado en el control de estas aguas, influyendo en el equilibrio de poder en la región y más allá.

Son muchas las teorías que tratan sobre el control del mar, lo que abarca este concepto y las acciones necesarias para conseguirlo. Una de las teorías más recientes, escrita en el año 1999 por Milán Vego, trata, precisamente, sobre la estrategia y las operaciones navales en aguas restringidas. El mar Negro es un ejemplo de lo que podría considerarse este tipo de aguas. Por otro lado, y desde la perspectiva soviética, el almirante Sergei Gorshkov tiene una visión diferente a los pensadores occidentales sobre lo que significa el control del mar y cómo conseguirlo.

En base a las teorías anteriores, se expondrán algunos de los eventos llevados a cabo por las dos marinas de guerra para tratar de conseguir el control del mar y negárselo al adversario.

2. Algo de teoría

2.1. El control del mar

La invasión de Ucrania por parte de Rusia el 22 de febrero de 2022, inesperada por Occidente, puede ser entendida a través de las teorías más relevantes de la geopolítica, de las

Relaciones Internacionales y de la importancia del poder marítimo. Centrándonos en el poder marítimo, las teorías del almirante Alfred Mahan, de Julian S. Corbett, de George Modelski, de Milan Vego, centrada en operaciones en aguas restringidas, y la del almirante Sergei Gorshkov, desde la perspectiva rusa, pueden arrojar algo de luz a este hecho no previsto.

En los siglos xix y xx, el mundo estaba dividido entre potencias marítimas y terrestres, una distinción que ya aparecía en los escritos de Tucídides¹ en la antigua Grecia. Alfred Mahan, en su obra *La Influencia del Poder Naval en la Historia*, subrayó la importancia de los estados de disponer una gran flota para convertirse en potencia mundial (Agnew, 1998), destacando que asegurar las rutas marítimas propias y negar las del enemigo tenía un impacto directo en la economía. Según Federico Aznar, la definición de poder marítimo de Mahan podría ser «la capacidad para crear, desarrollar, explotar y defender el mar en su beneficio» (Aznar, 2013). Para Mahan, el control del mar otorgaba una influencia predominante a nivel mundial, ya que el poder marítimo estaba vinculado estrechamente con el poder económico y estratégico² (Conte de los Ríos, 2022).

Mahan identifica varios factores³ que influyen en el poder marítimo de los estados como la situación geográfica, la fisionomía y extensión de la costa, el número de habitantes, el carácter nacional y la naturaleza de gobierno (Mahan, 1890: 98).

Kevin D. McCraine señala que Mahan describió los dos requisitos que debía tener una potencia marítima: comercio global y una marina de guerra poderosa. Establece que, el poder marítimo comprende la relación entre la marina mercante, las líneas de comunicación y los buques de guerra que protegen el sistema (McCraine, 2021).

¹ En la antigua Grecia, Tucídides escribió su obra *La Guerra del Peloponeso*.

² El comercio marítimo, al crear riqueza, permite invertir en construcción naval, instalaciones portuarias y en el desarrollo de una fuerza marítima capacitada. De esta manera, el control del mar a través del comercio marítimo y la supremacía naval se presenta como clave para tener una influencia significativa en los asuntos mundiales (Conte de los Ríos, 2022).

³ Josep Baqués, en su artículo *Las Lecciones Fundamentales de la obra de Mahan: del Determinismo Geográfico al Espíritu Comercial* (2018), sostiene que Mahan, al definir los principios del poder marítimo, en realidad estableció los del poder naval. La supremacía marítima impulsa el poder naval porque el transporte por mar es más *barato y sencillo* que por tierra. Para ser una potencia mundial, un Estado debe controlar sus rutas marítimas, tanto para su beneficio como para negar acceso a sus adversarios (Baqués, 2018).

En este punto, se podría decir que Mahan establece la diferencia entre el poder marítimo y el poder naval, definiendo el primero como la capacidad de una nación para emplear el mar en su beneficio, y el segundo como la rama militar de aquel poder (Enrech⁴, 2022). Esta afirmación, es también defendida por Josep Baqués, quién define el poder marítimo como «el conjunto de intereses marítimos, mientras que el poder naval se centra en las marinas de guerra» (Baqués, 2023: 266).

Un concepto clave en la obra de Mahan es el control del mar, cuyo objetivo es asegurar las vías de comunicación marítimas, proteger el comercio propio y negárselo al adversario. Para lograrlo, Mahan considera necesario disponer de una *fleet in being*, es decir, una flota capaz de operar sin el riesgo de ser atacada. El empleo principal de esta flota sería el de negar el empleo del mar al adversario, llevando a cabo un bloqueo efectivo contra sus puertos, justificando este *modo científico* de hacer la guerra para ahorrar vidas (Baqués, 2023).

Como conclusión al planteamiento de Mahan, los estados con acceso al mar y voluntad política y social para explotar el comercio marítimo tienen mayores posibilidades de dominar el mundo. Además, una flota capaz de proteger el comercio y las líneas de comunicación es esencial para ser una potencia marítima. Finalmente, contar con bases de apoyo, tanto nacionales como extranjeras, ofrecerá el sustento necesario para mantener el poder marítimo (Gough, 1988).

Julian S. Corbett, uno de los estrategas navales más influyentes, junto a Mahan, afirmaba que, dado que la población vive en tierra, los aspectos más relevantes en un conflicto se han decidido en base a dos criterios. El primero, la capacidad de proyección del Ejército de Tierra sobre el territorio enemigo, y el segundo, en base al temor de lo que la marina de guerra puede posibilitar al Ejército de Tierra a realizar (Grygiel, 2021).

Además, fue pionero en teorizar sobre la contribución del poder naval en una guerra donde el componente terrestre es el protagonista. Asimismo, es el primero que estudia la influencia de las acciones en el ámbito marítimo en la campaña en tierra (Vego, 2009). Estableció la relación entre la guerra naval y el estado y cómo los intereses de una nación podrían ser salvaguardados con el domi-

⁴ Así lo expresó el contralmirante de la Armada J. L. Enrech en una conferencia en la Escuela de Guerra Naval.

nio y control del mar. A diferencia de Mahan, Corbett no se centraba en los beneficios económicos del comercio marítimo, sino en la utilidad de la marina de guerra como un complemento del ejército de tierra para alcanzar los fines del estado (Gough, 1988).

Definió la estrategia naval como la parte de la estrategia marítima que determina la acción de la marina de guerra en relación con la acción de las fuerzas en tierra. Señala que una guerra puede ser ganada exclusivamente con fuerzas navales, cuyo objetivo principal es asegurar el dominio del mar o prevenir que el enemigo lo logre (Corbett, 1918: 77). Sostiene que dominar el mar no es lo mismo que conquistar un territorio terrestre, debido a que el mar no puede ser propiedad fuera de aguas territoriales y no se puede emplear un ejército para poseerlo como en tierra (Corbett, 1918: 79). Dominar el mar se refiere al control de las líneas marítimas de comunicación, tanto civiles como militares. Controlando las vías de comunicación del enemigo y bloqueando sus puntos de recepción, se afecta directamente a sus intereses en tierra. Así, el control efectivo de las comunicaciones marítimas implica impedir el paso de buques, tanto civiles como militares, por determinadas zonas (Corbett, 1918: 80).

Según Corbett, las operaciones navales para dominar el mar deben de abarcar, el enfrentamiento con la marina de guerra enemiga, los bloqueos de puertos y atacar las líneas de comunicaciones y comercio marítimo. Establece el dominio del mar en niveles de control general o local, y en términos de permanencia, ya sea temporal o permanente, reconociendo que incluso con superioridad naval, el dominio no puede ser absoluto debido a posibles ataques esporádicos (Corbett, 1918: 89-91).

En *Seapower in Global Politics, 1494-1993*, George Modelski y William Thompson sostienen que solo las potencias con marinas de guerra superiores pueden aspirar a liderar el mundo actual. El poder marítimo, que se define como el uso y control del mar o la negación de su empleo al enemigo, es crucial en la estrategia política global, junto con otros factores económicos, sociales y cultural. Modelski y Thompson amplían esta definición, considerando el poder marítimo como una herramienta estatal cuyas repercusiones podrían ser globales (Modelski-Thompson, 1988: 3-4). Ya en la antigua Grecia, Tucídides afirmaba que una marina de guerra poderosa podría otorgar el dominio global a una nación. Retomando la definición de poder marítimo, decía que aquel que dominase el mar, podría marcar el rumbo de la guerra. Modelski referencia a Mahan, quién establece que el verdadero propósito

de las marinas de guerra es sobreponerse a la del adversario y de esta forma dominar el mar (Modelski, 1988).

Modelski identifica varias características esenciales para una marina de guerra exitosa, basadas en conflictos históricos, como las dos guerras mundiales: la capacidad de destruir la marina enemiga, la habilidad para proteger y atacar puertos, salvaguardar las líneas de tráfico marítimo propias y bloquear las del adversario y mantener alianzas estables durante los conflictos (Modelski, 1988: 11-12). Asegura que aquellos que no vencen en la mar, no vencerán en el conflicto global, aunque hayan conseguido victorias terrestres y sostiene que el poder naval es fundamental para la política mundial, superando incluso al poder terrestre, debido a su mayor movilidad, tecnología avanzada y capacidad para operar globalmente.

Como pensador más reciente, Milan Vego⁵, en su libro *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, trata el arte operacional naval, estableciendo como principal objetivo obtener la situación más favorable en una campaña. Según él, las marinas de guerra operan tanto en aguas abiertas como en *aguas restringidas*, como el mar Negro. Destaca la importancia de controlar estas aguas, especialmente cuando la campaña principal se desarrolla en tierra (Vego, 1999).

Además, señala que, en el pasado, el principal objetivo de la marina de guerra era el de conseguir y mantener el dominio del mar. En la actualidad, el concepto dominio ha evolucionado a control del mar o autoridad del mar, tal y como se denomina en Rusia. Vego explica que las diferencias entre ambos términos tratan, principalmente, en que el dominio del mar se refiere más al control de las vías de comunicación marítimas, es decir, navegar sin impedimento alguno, condición que también defendía J. Corbett. El control del mar implica que un bando cuenta con la superioridad sobre el otro en una determinada área de operaciones o teatro. En caso de disponer del control del mar, se dispondrá de la libertad de navegar, del comercio marítimo, de negar esta libertad al enemigo y de proyectar, en caso necesario, la fuerza naval sobre la costa enemiga. En lo que dimensión y alcance se refiere, el control del mar puede ser general, local o incluso inexistente (Vego, 1999: 153-155).

⁵ Milán Vego es profesor en el departamento de Operaciones Conjuntas en el Naval War College de Estados Unidos. Ha publicado numerosos artículos y varios libros relacionados con la estrategia y las operaciones navales.

Vego detalla que, en un mar cerrado o restringido, a diferencia de un mar abierto u océano, la relación espacio-fuerza es más favorable, por lo que el control puede llegar a ser casi absoluto en la superficie, en el espacio aéreo e incluso por debajo de la superficie. Prefiere emplear el término control del mar debido a reflejar con una mayor precisión la dificultad que conlleva, hoy en día, ejercer el control sobre aeronaves y armamento (misiles, torpedos y minas). Esta dificultad conlleva la imposibilidad de obtener el control absoluto del mar para uso propio y negárselo, completamente, al adversario. No obstante, el control del mar implica la posibilidad de operar con cierto grado de libertad en una zona determinada por un periodo limitado. En un mar cerrado, la autoridad del mar, en denominación rusa, significa impedir el uso de submarinos, aeronaves y minas a la fuerza oponente. Además, es necesario no limitarse a atacar los buques y aeronaves enemigos sino también las defensas costeras (Vego, 1999: 157-158).

Vego describe dos tipos de dominio en el mar: permanente y temporal. El dominio permanente ocurre cuando un bando en conflicto controla completamente un área de operaciones marítimas, lo que impide que el oponente interfiera significativamente con el tráfico marítimo o los desembarcos anfibios. Esto no significa que el oponente esté completamente inactivo, pero sí que le impide realizar operaciones marítimas sin correr riesgos significativos que afecten seriamente el curso de la guerra. Por otro lado, el dominio temporal del mar, generalmente, ocurre cuando ninguna de las flotas en conflicto puede asegurarlo de manera contundente. Cuando una flota cede la iniciativa a su oponente, el abandono del dominio puede ser permanente o temporal. La flota más débil tiende a replegarse a una posición defensiva, manteniéndose en las bases y evitando acciones en la mar. Sin embargo, si la flota más débil logra obtener superioridad aérea, esto a menudo es suficiente para utilizar el mar con un propósito específico durante un tiempo limitado (Vego, 1999: 159).

Por otro lado, el grado de control del mar puede ser absoluto, limitado o disputado. Es absoluto cuando la marina de guerra propia actúa con total libertad y la adversaria no puede operar en absoluto. El control limitado se refiere a cuando la propia flota opera con cierto grado de libertad, mientras que la oponente lo hace con un riesgo elevado y define el control disputado como el que se suele dar entre dos flotas fuertes. Suele suceder al inicio de la guerra y sobre un área determinada (Vego, 1999: 161-162).

Como complemento al control del mar, define la negación del empleo del mar a un adversario. Destaca que suele darse de forma esporádica y que suele ser la forma de hacer la guerra de una flota significativamente más débil escogiendo el momento y el lugar de los ataques para obtener la mayor sorpresa. Si bien es cierto, afirma que la negación del mar por un bando no implica que obtenga el control de este (Vego, 1999: 163).

Por último, analiza las diferentes acciones existentes para obtener el control de mar, destacando que las operaciones navales son clave para alcanzar objetivos operacionales y estratégicos. Estas incluyen neutralizar fuerzas enemigas, realizar desembarcos anfibios, destruir defensas costeras, bloquear el comercio enemigo, proteger el propio y apoyar a las fuerzas terrestres (Vego, 1999: 184).

El almirante Serguei Gorshkov, a través de su obra más relevante *The Seapower of the State*, afirmaba que la esencia del poder marítimo se refleja en cuán lejos se puede llegar en el océano en beneficio de los intereses nacionales (Modelski, 1988). Bajo su mando, se transformó la marina de guerra soviética, hasta entonces modesta, en una marina capaz, cuyo objetivo principal consistió en dominar los sectores marítimos y oceánicos de mayor valor estratégico (Furlán, 2014). Esta afirmación, interpretada en el contexto del mar Negro y del conflicto entre Rusia y Ucrania, nos da una indicación de la contribución de la Flota del mar Negro en la consecución de los objetivos rusos.

En contraposición a Mahan, para Gorshkov el dominio del mar no es un medio sino una herramienta para adecuar la flota a las misiones y tareas asignadas. El dominio del mar es un factor que asegura el éxito de las acciones de la flota resolviendo así la misión principal. Según el almirante Gorshkov aquel que domine el mar, tendrá la ventaja en un conflicto (Modelski, 1988).

En *The Sea Power of the State* se encuentran similitudes con el pensamiento de Mahan en la relación entre el poder marítimo y las diferentes actividades económico-marítimas (comercio, pesca, ciencia, etc.). Gorshkov ve la marina de guerra como uno de los componentes más relevantes del poder marítimo, ya que opera como garantía de la seguridad del país además de asegurar los intereses nacionales en la mar. Afirma que ninguna nación se ha convertido en una potencia mundial sin contar con una marina de guerra (Vigor, 1974).

Además de la obra citada anteriormente, en *Navies in War and Peace*⁶, trató de actualizar la doctrina naval soviética para demostrar la necesidad de una nueva marina de guerra, con el objetivo de hacer frente a las marinas de guerra de la OTAN. Este objetivo es constante en la vida de Gorshkov quien, durante muchos años, hace referencia a poner fin a la ilimitada autoridad del mar a las potencias navales tradicionales (Stocker, 2021: 77). Además, resalta la importancia de cuatro consideraciones: la defensa del territorio nacional, el papel de la marina de guerra en la disuasión nuclear, la autoridad de la mar y la dicotomía de que marina era más conveniente para el país, una basada en submarinos principalmente o una con diferentes tipos de unidades navales (Stocker, 2021: 76). En estos escritos trata la teoría del control del mar interpretándola de manera diferente a occidente al definirla como la consecución de la superioridad en el área principal y contenerlo en las áreas secundarias al mismo tiempo. Más adelante, la describió como la capacidad de prevenir al enemigo de interferir con la libertad de navegación y las vías de comunicación marítima en uno o varios teatros de operaciones. Esta definición es más parecida a la occidental (Stocker, 2021: 82-89).

Gorshkov subraya la relevancia del poder marítimo, destacando que las marinas de guerra modernas influyen significativamente en el resultado de los conflictos. Según el almirante, existen aspectos clave como la importancia económica y militar del mar, la relación entre una potencia mundial y una marina poderosa, y la utilidad del poder marítimo, como instrumento del estado tanto en paz como en guerra. Además, resalta la necesidad de una flota equilibrada y su alcance más allá de las aguas territoriales (Stocker, 2021: 89).

De manera sucinta, Stocker, en su libro *Architects of Continental Seapower: Comparing Tirpitz and Gorshkov*, deja entrever que el motivo de la anterior afirmación es debido a que Gorshkov era consciente de que Rusia era un país mayoritariamente terrestre y comunista, mientras que las potencias marítimas tradicionales tenían una geografía más favorable y eran de tendencia liberal-capitalista. No obstante, Gorshkov tuvo siempre en mente que la geografía sí era relevante, y que desde la mar también podían existir amenazas contra su país y desde donde la Unión Soviética podía atacar a sus enemigos. La geografía le llevó a apreciar, al igual que a Corbett, la importancia e impacto de las acciones marítimas en tierra (Stocker, 2021: 90-92).

⁶ Se trata de una serie de once artículos bajo el título genérico de *Navies in War and Peace* escritos por el almirante Gorshkov y publicados la revista naval rusa *Morskoï Sbornik*, entre febrero de 1972 y febrero de 1973.

Gorshkov consideraba que el poder marítimo era esencial para que la Unión Soviética se consolidara como potencia mundial. Asimismo, introduce el concepto de *arte naval* en su libro, una teoría científica basada en las lecciones de guerras pasadas y entrenamientos en tiempo de paz. El arte naval se divide en varias categorías: ámbito de conflicto, ataque, combate, maniobra, velocidad, tiempo y dominio del mar⁷ (Stocker, 2021: 97-98).

En resumen, el almirante destacó la importancia de contar con una marina capaz de contrarrestar las amenazas marítimas, utilizar el mar para conseguir efectos sobre sus enemigos, aprovechar los recursos marítimos en beneficio nacional y emplear la marina como herramienta diplomática. Para él, controlar el mar no era un objetivo en sí mismo, sino un medio para garantizar condiciones que permitieran a la flota cumplir con éxito sus misiones asignadas en una región y durante un periodo de tiempo específico (Gorshkov, 1979: 231). Esto se diferencia de los pensadores occidentales que veían el control del mar como algo general (Vigor, 1974). Gorshkov comprendió los efectos terrestres que una marina de guerra puede tener para un estado, incluyendo operaciones como ataques a tierra, desembarcos anfibios, disuasión, protección del tráfico mercante y presencia naval. Todo ello bajo el concepto del dominio del mar que abarca la autoridad del mar y la negación del mar (Stocker, 2021: 99-101).

3. La campaña especial rusa

«We would rather welcome NATO sailors to Sevastopol (the headquarters of the Black Sea Fleet) on a friendly visit than to be hosted by them there»

Vladimir Putin

3.1. El mar negro y la Convención de Montreux en el conflicto entre Rusia y Ucrania

El mar Negro, situado entre Europa y la región del Cáucaso, baña las costas de seis países, Ucrania, Rusia, Georgia, Turquía, Bulgaria y Rumania, además de ser donde desembocan tres ríos

⁷ Dominio del mar: establece que la flota siempre trata de obtener, en un área determinada, el control del tráfico mercante, así como su seguridad, la libertad de navegación de las unidades propias y la negación de su empleo para los enemigos (Gorshkov, 1979: 229).

importantes como son el Danubio, el Don y el Dnieper. Por el oeste, comunica con el mar de Mármara a través del estrecho del Bósforo y por el este, con el mar de Azov, unidos por el estrecho de Kerch. Para Rusia, el mar Negro supone su salida al mar Mediterráneo y, por ende, al resto de mares y océanos, por lo que tiene un alto valor estratégico. Además, este enclave estratégico también lo es en el marco de la exportación de gas y petróleo de Rusia a Europa. No solo a través de los gaseoductos a través de Ucrania, sino también por vía marítima siendo necesario el tránsito por los estrechos turcos (Ríos y Brocate, 2015).

Este mar cuenta con una regulación particular, la Convención de Montreux⁸. Este tratado se propuso para regular el tráfico a través de los estrechos turcos con el fin de salvaguardar tanto su seguridad como la del mar Negro, conforme a los principios previamente establecidos en tratados precedentes⁹. Establece normas para el tránsito y la navegación en los estrechos, diferenciando entre buques mercantes, de guerra y aeronaves (Conte de los Ríos, 2015). Cabe resaltar que otorga a Turquía la potestad de regular el paso a través de los estrechos del Bósforo y los Dardanelos, pudiendo llegar a limitarlo para los buques de guerra y mercantes en tiempo de paz o de guerra.

LISTADO DE ARTÍCULOS TRATADO MONTREUX	TIEMPO DE PAZ	TIEMPO DE GUERRA		TURQUÍA SE CONSIDERA EN PELIGRO INMINENTE DE GUERRA
		TURQUÍA NO BELIGERANTE	TURQUÍA BELIGERANTE	
Buques mercantes	2, 3	4	5	6
Buques de guerra	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18	19	20	21
Aeronaves	23			

Figura 1. Artículos del Tratado de Montreux según el tipo de unidad. Fuente: Conte de los Ríos, *Global Strategy*

⁸ Turquía desempeña un papel crucial en el conflicto debido a la Convención de Montreux de 1936. Esta le otorga el poder de regular el paso de buques de guerra y mercantes por los estrechos del Bósforo y los Dardanelos, tanto en tiempos de paz como de guerra. Los buques de guerra de países no ribereños deben notificar su paso con antelación y existen restricciones de permanencia en el mar Negro. En tiempos de guerra, Turquía puede impedir el paso de buques militares, excepto los que regresan a sus bases (Parmentier, 2022).

⁹ El Tratado de Lausana de 1923 fue un acuerdo de paz firmado en la ciudad suiza de Lausana el 24 de julio de 1923 entre los gobiernos de Grecia, Turquía y las naciones aliadas de la Primera Guerra Mundial. Este tratado tenía como objetivo establecer las fronteras de la Turquía moderna. Además, regulaba el paso por los estrechos turcos, impidiendo el paso de los buques de guerra.

En la situación actual de conflicto, donde Turquía no es país beligerante, el artículo de mayor interés y repercusión, que afecta a los buques de guerra, es el 19, que dice lo siguiente (Montreux, 1936):

- «Los buques de guerra pertenecientes a las naciones en conflicto no podrán cruzar los estrechos, salvo en situaciones contempladas en el artículo 25 de la presente convención¹⁰».
- El segundo párrafo del artículo 25 establece que aquellos buques, pertenecientes a países beligerantes pueden regresar a sus bases, en caso de que estén localizadas en el mar Negro.
- «Los buques de guerra, no pertenecientes a países beligerantes, podrán disfrutar de la libertad de tránsito y navegación por los estrechos en las mismas condiciones que las establecidas en los artículos 10 al 18 (tiempo de paz)».

El presidente de Turquía ha afirmado que emplearía su potestad atribuida por la Convención de Montreux para que el conflicto no se intensificara. Conforme a lo anterior, el 27 de febrero de 2022, el ministro de Exteriores turco informó que se consideraba el conflicto como una guerra¹¹, por lo que Turquía aplicaba los artículos correspondientes, especialmente, el número 19. Sin embargo, Turquía parece haber ido un paso más allá de sus atribuciones al haber solicitado, de manera oficial, que ningún país no ribereño envíe buques de guerra al mar Negro (Acer, 2023). Conforme al artículo 21 de la Convención, Turquía, en caso de considerarse en peligro inminente de guerra, tendría la potestad de limitar el paso a los buques de guerra.

Esta limitación implica que aquellos países que quisiesen apoyar a Ucrania con el envío de buques de guerra no podrían hacerlo. La prohibición anterior no es aplicable a los países ribereños, recogidos en el artículo 19, cuyos buques deban volver a sus bases. Es decir, los buques de la Flota del mar Negro podrán regresar a sus bases, pero Rusia no podrá enviar buques de guerra pertenecientes a otras flotas. Este hecho, supone una limi-

¹⁰ El artículo 25 establece que nada de lo regulado en la Convención podrá ir en perjuicio de los derechos y obligaciones de Turquía, o de cualquier otra de las Parte de la Liga de las Naciones (órgano extinto y cuya función ha sido asumida por la ONU) (Convenio de Montreux, 1936).

¹¹ Conforme la Convención de Ginebra estos son válidos en todas las situaciones de enfrentamientos armados entre naciones, independientemente de si se trata de una guerra oficialmente declarada.

tación para Rusia, al no poder reforzar sus unidades navales en el mar Negro. En lo que a buques mercantes se refiere, en caso de conflicto, siempre y cuando Turquía no sea uno de los países beligerantes o no se sienta amenazada por el conflicto, su paso está permitido. Durante la Segunda Guerra Mundial, debido a emplear los alemanes, buques civiles para transportar material militar, Turquía llevó a cabo inspecciones a buques en tránsito, sin incumplir la Convención de Montreux. En base a esto, Turquía tendría el derecho de llevar a cabo el registro de buques mercantes, con bandera de alguno de los países beligerantes, con el fin de determinar si se trata de un buque de apoyo militar, prohibiendo su paso.

En definitiva, el papel que juega Turquía como autoridad conferida por el Convenio de Montreux supone un elemento esencial para mantener la seguridad y estabilidad en la región del mar Negro y puede tener repercusiones en el conflicto por dos motivos, principalmente. El primero, al no permitir el paso de buques de guerra de los países beligerantes, siempre y cuando no estén basados en el mar Negro. La no disponibilidad de unidades de otras flotas rusas supone una desventaja para la Federación Rusa que podría no haber contemplado, en su planeamiento, que Turquía aplicase el artículo 19 dejando, como único elemento marítimo, la Flota del mar Negro sin posibilidad de refuerzos¹². En segundo lugar, la petición, que no prohibición, de Turquía a los países no ribereños de evitar enviar buques de guerra al mar Negro, con el fin de no interferir en el conflicto, ha evitado una innecesaria escalada de tensión.

3.2. Objetivos rusos de la campaña especial

El 24 de febrero de 2022, el presidente de la Federación Rusa, Vladimir Putin, se dirigió a su país para informar de la intención de iniciar una operación militar especial, según sus palabras, en diferentes zonas de Ucrania. Los objetivos de esta operación, a nivel político, estratégico-militar y operacional, no han sido publicados por organismos oficiales del Kremlin.

El informe del FOI¹³, *Russia's War Against Ukraine and the West: The First Year*, asegura que Rusia lleva en guerra con Ucrania

¹² Aunque existen limitaciones de tamaño y calado, a través de la red de canales del Volga, se podría llevar a cabo la transferencia de unidades navales como las corbetas de la clase Buyan-M desde el mar Caspio o incluso el mar Báltico.

¹³ FOI: Swedish Defence Research Agency.

desde el 2014, siendo esta operación especial una continuación del acto de agresión cometido por aquel entonces. Asimismo, el CN Valdés Fernández, jefe del Área de Análisis Geopolítico de la División de Coordinación y Estudios de Seguridad y Defensa, afirma que el momento de la invasión se debe a las posibles debilidades detectadas por Putin, tanto en Europa, como en Estados Unidos¹⁴.

En su discurso, el presidente Putin argumentó que, durante los últimos treinta años, Rusia intentó negociar con la OTAN sobre la seguridad en Europa, pero fue recibida con engaños y presiones. Mencionó las promesas incumplidas de no expandir la OTAN hacia el este y el fracaso de los acuerdos de diciembre de 2021, que buscaban limitar la influencia de la alianza en la región. Rusia acusó a Ucrania y a otros países vecinos de formar una hostilidad antirrusa respaldada por la OTAN, lo que motivó la decisión de invadir. El objetivo declarado de la operación fue proteger la seguridad de Donbass y desmilitarizar Ucrania, sin la intención de ocupar su territorio.

La desmilitarización y la desnazificación de Ucrania, como afirmó el presidente Putin, no comenzó con la invasión de 2022, sino que fue precedida por varias acciones preparatorias durante años. Según el informe *Preliminary Lessons in Conventional Warfighting from Russia's Invasion of Ukraine* (RUSI, 2023), la estrategia de Rusia para derrocar al gobierno ucraniano empezó con el reposicionamiento de tropas a lo largo de la frontera desde marzo de 2021. Este movimiento cumplió tres objetivos clave: presionar a Ucrania para que retomara el acuerdo de Minsk, permitir una rápida respuesta militar y evaluar la reacción internacional. En 2014, durante la ocupación de Crimea, Rusia ya había desmilitarizado parcialmente Ucrania, apoderándose de una parte significativa de su flota y reduciendo el tamaño de su marina (Kollakowski, 2023). El informe *Russia's War against Ukraine and the West* (FOI, 2023) subraya que uno de los objetivos de Rusia era frenar la expansión de la OTAN y los valores occidentales, con el apoyo militar a Ucrania como evidencia de este conflicto ideológico. Asimismo, señala que Rusia buscaba derrocar al presidente ucraniano y reemplazarlo por un gobierno prorruso.

¹⁴ Alemania contaba con un nuevo canciller en un ambiente de incremento de precios energéticos. La salida de Afganistán de Estados Unidos transmitió signos de debilidad. La recuperación del COVID-19 así como del BREXIT suponía para la Unión Europea un periodo de subsanación de heridas internas.

Tobias Kollakowski, en su artículo «Interpreting Russian Aims to Control the Black Sea Region through Naval Geostrategy», publicado en la revista *The Journal of Slavic Military Studies*, destaca la importancia geoestratégica del mar Negro para Rusia. Argumenta que las acciones rusas contra Ucrania y otros países postsoviéticos responden a la ambición del Kremlin de recrear un Imperio Ruso o una esfera de influencia exclusiva en un nuevo orden europeo. En cuanto a los objetivos estratégicos y militares, diversos informes, como el del *Institute for the Study of War* (ISW) indican que las fuerzas rusas avanzaban en cuatro ejes: Kiev, Kharkiv, Donbas y Crimea-Kherson, con la meta de controlar Kiev, el Donbas y el sur de Ucrania, incluyendo los puertos del mar Negro y del mar de Azov.

Según el informe de RUSI, Rusia organizó dos grupos de tareas anfibios para llevar a cabo desembarcos estratégicos en los ejes Jersón-Mykolaiv-Odesa antes del avance terrestre, con el objetivo de asegurar puntos clave y facilitar el movimiento rápido de tropas. La Flota del mar Negro apoyaba estos avances mediante el lanzamiento de misiles de crucero *Kalibr* y bloqueando la costa ucraniana. Con el avance del conflicto, los objetivos rusos fueron variando. A partir de abril de 2022, tras la retirada de las tropas rusas de Kiev, el Kremlin definió una nueva estrategia. El general Rustam Minnekaev, comandante adjunto del Distrito Militar Central de Rusia, afirmó que uno de los objetivos era tomar el control total de la costa del mar Negro y del sur de Ucrania, estableciendo un corredor terrestre desde Donbas hasta Transnistria, lo que permitiría a Rusia influir sobre los puertos del mar Negro.

El analista estadounidense Seth Cropsey, presidente del Yorktown Institute, argumentó en su artículo «Naval Considerations in the Russo-Ukrainian War» que el ámbito marítimo, y en particular las fuerzas navales, han sido fundamentales en este conflicto. Cropsey subraya que, aunque Rusia es principalmente una potencia terrestre, sus objetivos estratégicos y sus planes incluyen un componente marítimo clave, con la costa sur de Ucrania como uno de los objetivos más importantes. La Flota del mar Negro juega un papel crucial en la consecución de estos objetivos (Cropsey, 2023).

Cropsey destacó que las fuerzas navales fueron esenciales en la planificación inicial de la invasión rusa. La Flota del mar Negro tenía dos tareas principales: apoyar los avances desde Crimea, neutralizando la flota ucraniana y ocupando la isla de las Serpientes y, si era necesario, realizar desembarcos anfibios

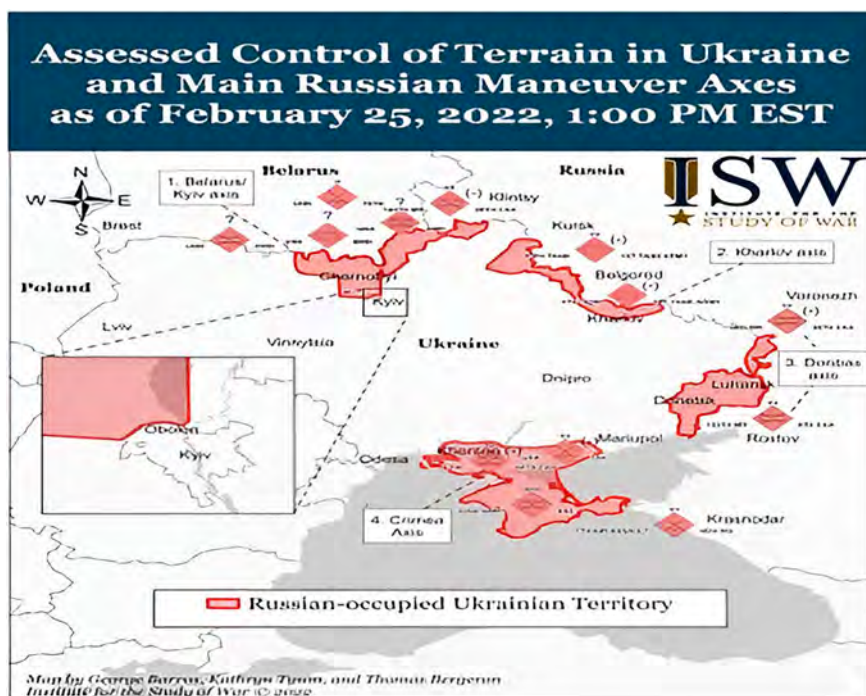


Figura 2. Situación inicial de avance de los frentes rusos en Ucrania. Fuente: Institute of the Study of War

en el mar de Azov para respaldar la ofensiva contra Berdyansk y Mariupol. A través de estas operaciones anfibia, Rusia esperaba crear un dilema para Ucrania, que no podría enviar tropas de refuerzo a otros frentes de ataque rusos, especialmente cerca de Odesa (Cropsey, 2023).

La agrupación naval rusa en el mar Mediterráneo oriental, con fragatas, destructores, submarinos y aviación naval basada en Siria, tenía la misión principal de crear una defensa en profundidad, evitando la entrada de unidades de la OTAN al mar Negro. Esta agrupación también debía mantener alejado al grupo de combate del portaviones USS Truman, generando un efecto disuasorio en el flanco sur de la OTAN (Cropsey, 2023). Sin embargo, a medida que avanzaba el conflicto, las capacidades navales de ambos bandos se volvieron cruciales. Aunque el plan inicial ruso no cumplió con sus objetivos estratégicos de derrocar al gobierno ucraniano ni de impedir el apoyo occidental a Ucrania, para el 2 de mayo de 2022, Rusia controlaba casi todos los puertos principales de Ucrania, excepto Odesa y Mykolayiv, y patrullaba la costa ucraniana con su Flota del mar Negro, mientras que las

baterías de costa en Crimea y la isla de las Serpientes ofrecían cobertura antimisil y defensa aérea (Cropsey, 2023).

A medida que la resistencia ucraniana continuaba, Rusia tuvo que ajustar sus objetivos. A partir de mayo de 2022, el nuevo objetivo de Rusia consistió en controlar el Donbas y el sur de Ucrania¹⁵, lo que podría permitir un alto el fuego temporal. El control de estas regiones fue visto como un objetivo político clave, mientras que el sur de Ucrania ofrecía una ventaja estratégica desde una perspectiva marítima y naval frente a la OTAN. En este segundo plan de campaña, el componente naval era aún más esencial que en el primero (Cropsey, 2023).

Para llevarlo a cabo, la Flota del mar Negro desempeñó tres tareas, principalmente: primero, implementó un bloqueo naval a varios puertos ucranianos utilizando unidades de superficie y submarinos, mientras que ambas partes minaban las aguas al sur de Ucrania, restringiendo la libertad de navegación; segundo, ofreció apoyo a las fuerzas terrestres mediante cobertura aérea y el lanzamiento de misiles contra objetivos en tierra, y tercero, proporcionó una defensa en profundidad para las fuerzas terrestres rusas en el sur de Ucrania (Cropsey, 2023).

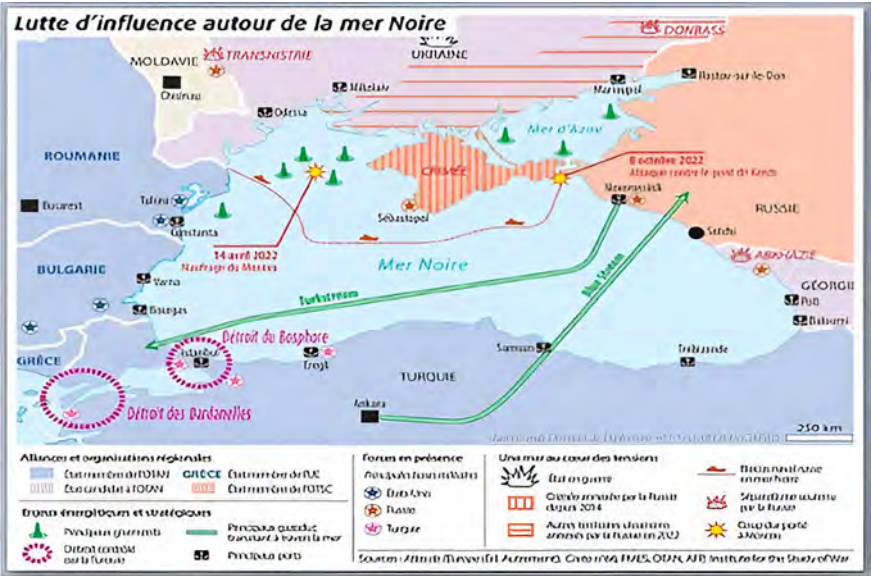


Figura 3. Localización de los gaseoductos en el mar Negro. Fuente: Conte de los Ríos, 2023

¹⁵ En Kherson, Zaporizhzhya y el sur del Donets se encuentran los puertos principales ucranianos excepto Odesa y Mariupol (Cropsey, 2023).

En su análisis, el doctor Conte de los Ríos, en *La Guerra de Ucrania (III). De la reconquista de Jersón al estancamiento*, subraya que el mar Negro ha sido un objetivo prioritario para Rusia desde la anexión de Crimea, lo que se evidencia en la creciente presencia de unidades navales rusas en estas aguas. La Flota del mar Negro ha sido crucial en el apoyo a las acciones terrestres mediante el lanzamiento de misiles *Kalibr* contra objetivos en tierra como almacenes de municiones y redes de comunicación (Colom, 2023). Además, Igor Delanoe¹⁶ ha señalado que, a medida que el conflicto avanzaba, las responsabilidades de la Flota del mar Negro se ampliaron para incluir la protección de infraestructuras críticas, como los gasoductos *Blue Stream*¹⁷ y *Turk Stream*, ubicados en el lecho marino del mar Negro, que son vitales para la conexión energética entre Rusia y Turquía. La protección de estas infraestructuras frente a posibles ataques sabotadores y de aviones no tripulados ha añadido una capa adicional de complejidad a las operaciones navales rusas en la región.

Objetivo	Nivel	Fuente
Desmilitarizar y desnazificar	Político	Presidente Putin
Derrocar el gobierno ucraniano	Político	Cropsey, RUSI
Des-occidentalizar Ucrania y frenar la expansión de la OTAN	Político	RUSI
Control y ocupación ciudad de Kiev, de la región del Donbás, del Sur de Ucrania (puertos del mar Negro y mar de Azov)	Estratégico-militar	ISW
Control de la costa del mar Negro	Estratégico-militar	RUSI
Aislar y bloquear la costa sur de Ucrania	Operacional	RUSI
Apoyar ejes avance terrestres	Operacional	RUSI
Crear burbuja seguridad entre Kherson y Melitopol	Operacional	RUSI
Neutralización marina ucraniana	Operacional	RUSI
Toma y control Isla de las Serpientes	Operacional	RUSI
Control del norte del mar Negro	Operacional	Cropsey
Control del mar de Azov	Operacional	Conte de los Ríos

Figura 4. Objetivos de la Federación Rusa. Fuente: elaboración propia

¹⁶ Igor Delanoe es Deputy-Head of the French-Russian Analytical Center Observeo, situado en la Cámara de Comercio Ruso-francesa en Moscú.

¹⁷ El gasoducto Blue Stream enlaza Rusia y Turquía, atravesando el mar Negro desde Beregovaya hasta Durusu, antes de continuar por tierra hacia Ankara. Por otro lado, el Turkish Stream es una extensión del Blue Stream, conectando con el extremo noroccidental de Turquía antes de dirigirse hacia Europa central. Disponible en: <https://www.europapress.es/internacional/noticia-lavrovacusa-ucrania-usar-corredores-mar-negro-ntentar-volar-gasoductos-rusos-20230908144427.html>

Los objetivos operacionales de Rusia, según señala la figura 4, se centran, principalmente, en mantener las posiciones obtenidas y avanzar hacia el oeste en la medida de lo posible. En cuanto a los objetivos político-estratégicos, se busca consolidar estos prorrusos en los territorios ocupados, con el fin de imponer una voluntad favorable al Kremlin (ISW, 2023). Sin embargo, el esfuerzo ruso se ha visto amenazado por las fuerzas armadas ucranianas, que han logrado frenar los avances de Putin, manteniendo un conflicto de desgaste que se deberá analizar una vez concluya.



Figura 5. Ejes de avance rusos. 31 de diciembre de 2023. Fuente: Institute of the Study of War

4. Estudio de las flotas rusa y ucraniana al inicio del conflicto y su evolución

4.1. La Flota del mar Negro

Desde 1783, la Flota del mar Negro ruso ha tenido su base en Crimea. Tras la disolución de la Unión Soviética, compartió la región con la flota ucraniana. Un acuerdo de 1992 estableció

una fuerza conjunta ruso-ucraniana, pero en 1995, otro acuerdo redistribuyó las fuerzas (Parmentier, 2022). Después de la anexión de Crimea en 2014, Rusia se apoderó de la mayoría de la flota ucraniana allí ubicada.

Según el dr. Conte de los Ríos, en su artículo «El dominio ruso del mar Negro a la sombra del conflicto de Ucrania», publicado en marzo de 2023,

«existen tres textos que delinean la dirección de las aspiraciones marítimas globales de Rusia: la Doctrina Marítima de la Federación Rusa (2022), Los Fundamentos de la Política Estatal de la Federación Rusa en el Campo de las Operaciones Navales hasta 2030¹⁸ (2017) y la Estrategia para el Desarrollo de las Actividades Marítimas de Rusia hasta 2030 (2019)».

Este artículo analizará el primer documento, por considerarse de mayor interés para el desarrollo del conflicto. Está enfocado en mejorar las capacidades navales y controlar mares adyacentes al territorio ruso. Sin embargo, gran parte de los objetivos se centran en alcanzar el estatus de potencia marítima global.

Este objetivo plantea serias dudas dada la coyuntura actual del país, con la guerra en Ucrania y sus posibles repercusiones económicas, junto con el estado de mantenimiento de su flota (Vázquez Orbaiceta, 2022).

La industria naval rusa está estrechamente vinculada a sus cuatro principales flotas: Báltico, mar Negro, Norte y Pacífico, con capacidad de sostenimiento en astilleros cercanos. Desde la ocupación de Crimea en 2014, Rusia ha consolidado su poder en esta área, aprovechando astilleros ucranianos como Moren en Feodosia y Zaliv en Kerch, lo que ha incrementado su capacidad de construcción y reparación naval. Además, su doctrina actual

¹⁸ El documento expone metas ambiciosas, incluyendo el mantenimiento de la segunda flota más poderosa del mundo por parte de Moscú, a pesar de la creciente fuerza naval de China. Rusia también busca desarrollar portaaviones y plataformas de superficie avanzadas, aunque su industria naval necesita reestructuración e inversión. Además, aspira a establecer una presencia naval sostenida en el Mediterráneo, donde la Flota del mar Negro es esencial, una aspiración histórica rusa. Debido a lo anterior, el documento establece, como un objetivo principal para las operaciones navales, la mejora de las capacidades de combate de la Flota del mar Negro incrementando la presencia de unidades de los tres ejércitos en la península de Crimea (Fundamentos de la Política Estatal de la Federación Rusa en el Campo de las Operaciones Navales hasta 2030, 2017).

prioriza el desarrollo de un complejo naval capaz de construir diversos buques con tecnologías avanzadas, tales como sistemas no tripulados, inteligencia artificial, operaciones cibernéticas y armas hipersónicas, reforzando así su capacidad para proyectar poder militar y proteger el transporte marítimo (Conte de los Ríos, 2022).

Desde 2008, Rusia ha emprendido un ambicioso programa naval, destacando el desarrollo de unidades navales de pequeño desplazamiento, pero altamente armadas con misiles de precisión guiados. Esta reorientación ha tenido un impacto significativo en la Flota del mar Negro, con la proliferación de plataformas de pequeño tamaño como los proyectos 21631 y 22800, equipadas con misiles *Kalibr*. Estos misiles, junto con otras armas de alta precisión, han sido utilizados en operaciones en Siria y Ucrania, alcanzando blancos a distancias superiores a los 2000 km. La inclusión de fragatas, corbetas y submarinos equipados con misiles *Kalibr*, como los proyectos 11356 y 22800, es un claro ejemplo de esta transformación de la marina rusa en la segunda mitad de la década de 2010 (Conte de los Ríos, 2022). Esta reorientación también ha implicado un enfoque en la estrategia de negación y defensa costera, particularmente en el contexto de la burbuja A2/AD¹⁹, desplegada en áreas como el Báltico y el mar Negro (Villanueva, 2021).

La ocupación de Crimea en 2014 fue un hito clave en la estrategia naval rusa²⁰. Al asegurar la península, Rusia buscó evitar que Crimea se alineara con la OTAN, lo que impulsó la invasión de Ucrania. Desde entonces, Rusia ha desplegado un sistema A2/AD sólido, utilizando misiles *Kalibr*, misiles antibuque Bastion y Bal²¹, sistemas antiaéreos S-300 y S-400, así como submarinos, corbetas y aviación. Estos sistemas conforman diversos anillos de defensa aérea de largo y medio alcance que buscan garantizar la seguridad de la Flota del mar Negro y su proyección de poder en la región (Parmentier, 2022; Kollakowski, 2023b).

¹⁹ *Anti-access, area denial* por sus siglas en inglés.

²⁰ Otro ejemplo histórico que ilustra las capacidades de la Flota del mar Negro es la participación en la guerra contra Georgia. En este conflicto, Rusia demostró su determinación al emplear su potencial marítimo en el mar Negro, llevando a cabo desembarcos anfibios, implementando bloqueos navales y derrotando a la marina de Georgia.

²¹ Los sistemas de misiles antibuque Bastion (conocido en la OTAN como SSC-5 Sturgeon con el misil SS-N-26 Strobile) y Bal (conocido en la OTAN como SSC-6 Sennight con misiles SS-N-25 Switchblade), cuentan con un alcance informado de 300 km (Kollakowski, 2023).

No obstante, a pesar de las capacidades avanzadas de la Flota del mar Negro, Rusia no ha logrado tomar el control completo de la costa suroeste de Ucrania, limitándose a la región de Kherson. Este estancamiento se debe en parte a la amenaza representada por las baterías de misiles antibuque *R-360 Neptune* de Ucrania, cuyo alcance de 300 km limita la proximidad de los buques rusos a la costa ucraniana sin medidas adicionales de protección (Parmentier, 2022).



Figura 6. Alcance de los sistemas antibuque Bastion (ruso-rojo) y RK-360MT (ucraniano-azul). Fuente: Kollakowski, 2023

Los intereses rusos en el mar Negro se centran en la península de Crimea, específicamente en el puerto de Sebastopol, donde se ubica el Cuartel General de la Flota del mar Negro. Esta ciudad, a menudo es referida como la ciudad de la gloria rusa, debido a su defensa durante la Segunda Guerra Mundial (Sanders, 2014).

La Flota del mar Negro es un componente vital de la estrategia naval rusa, operando tanto en el Mediterráneo como en la región sur de Rusia, donde proporciona seguridad y apoyo a las fuerzas terrestres. Esta flota cuenta con una amplia gama de recursos, como submarinos, buques de superficie, aviación y unidades de infantería especializadas en guerra antisubmarina. Sus principales tareas incluyen la protección de las zonas de interés de Rusia, la vigilancia del tráfico marítimo y la ejecución de las actividades de política exterior asignadas por el gobierno (Ministerio de Defensa de Rusia, 2023).

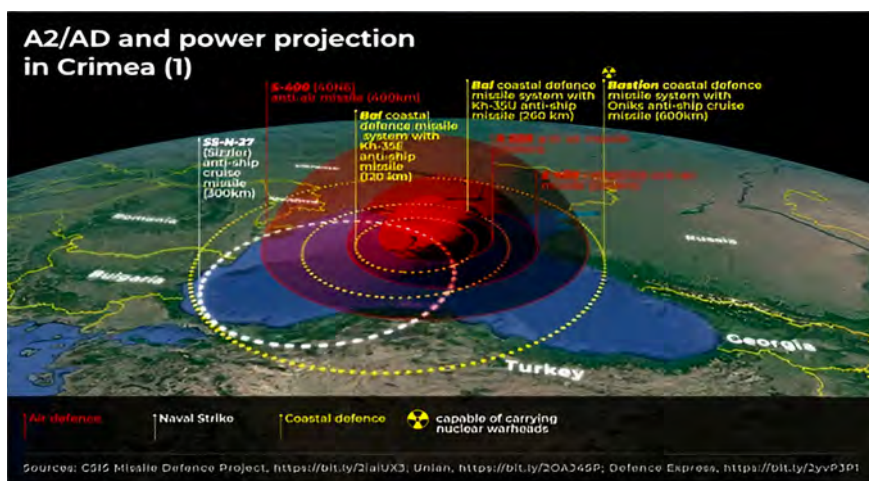


Figura 7. Sistema A2/AD en la península de Crimea. Fuente: Revista Ejércitos, 2020

Desde la invasión de Crimea, la Flota del mar Negro ha recibido una considerable ampliación de su capacidad operativa, incorporando 34 buques, seis submarinos, 28 unidades de superficie, 45 aviones y varios helicópteros. Entre las adquisiciones más destacadas se encuentran las fragatas clase Admiral Grigorovich, con la tercera unidad recientemente entregada, y las corbetas clase Buyan-M, como la *Serpukhov* y *Zelyony Dol*, ya desplegadas en Siria, donde han probado los misiles *Kalibr*. La última botada fue la *Stavropol* el 12 de julio de 2018 (Conte de los Ríos, 2019). Hasta 2022, el Escuadrón del Mediterráneo ha mantenido una composición constante que incluye dos fragatas del Proyecto 11356M, dos submarinos del Proyecto 636.3 y al menos una corbeta del Proyecto 21361 (Vilches, 2023b).

En términos de personal, las Fuerzas Armadas rusas, al inicio del conflicto, contaban con aproximadamente 900 000 efectivos, mientras que Ucrania disponía de 196 600. Un año después, Rusia incrementó su fuerza a 1 190 000, y Ucrania a 688 000 efectivos, según los informes de *The Military Balance*²² correspondientes a los años 2021 y 2022.

La Flota del mar Negro al inicio del conflicto estaba formada por diversas divisiones, entre ellas la 30.^a de Buques de Superficie, que incluía el crucero *Moskva*; la 4.^a Brigada de Submarinos,

²² Chapter Five: Russia and Eurasia, *The Military Balance* publicados el 14 de febrero de 2022 y de 2023.

con unidades del Proyecto 636.3; la 197.^a Brigada de Buques de Asalto, equipada con unidades anfibas; cinco petroleros de diversas procedencias y antigüedad; el buque de rescate submarino *Komunna* la unidad naval más antigua y en servicio operativo del mundo, con más de 110 años de antigüedad y la 166.^a y 295.^a Divisiones de Pequeños Buques. También destacaban las Divisiones de Buques Contraminas y Unidades Auxiliares, como la 149.^a y la 181.^a, con corbetas de la clase Grisha (Vilches, 2023b). Tal y como se ha mencionado anteriormente, alrededor de cuarenta unidades son posteriores a 2014. No obstante, la gran mayoría de las unidades son buques relativamente antiguos, lo que supone un esfuerzo adicional a la hora de sostenerlos.

Nombre	Clase	Año Comisión	Edad Operativa
Saratov	Alligator	1.966	57 años
Orsk	Alligator	1.968	55 años
Nikolay Filchenkov	Alligator	1.975	48 años
Caesar Kunikov	Ropucha I	1.986	37 años
Novocherkassk	Ropucha I	1.987	36 años
Yamal	Ropucha I	1.988	35 años
Azov	Ropucha II	1.990	30 años

Figura 8. Unidades de la 197.^a brigada de Asalto Anfibio (enero 2022).

Fuente: Revista Ejército

El 24 de febrero de 2022, con el inicio de la invasión rusa en Ucrania, la Flota del mar Negro de Rusia, desplegada en diversas regiones, mostró su impresionante poder naval. En el mar Negro se encontraban el *Moskva*, un crucero de la clase Slava, considerado el buque insignia de la flota, acompañado de dos fragatas de la clase Almirante Grigorovich, tres corbetas de la clase Buyan-M, un submarino convencional de la clase Varshavyanka y al menos diez buques de desembarco. En el Mediterráneo oriental, Rusia desplegó una flota que incluía dos cruceros de la clase Slava, dos destructores de la clase Udaloy, dos fragatas (una de la clase Gorshkov y otra de la clase Grigorovich), una corbeta de la clase Buyan-M y dos submarinos de la clase Varshavyanka (Bosbotinis, 2022).

Además, en Siria, Rusia contaba con una importante presencia aérea, con diez Sukhoi Su-24, seis Su-34, seis Su-35, al menos un MiG-31K armado con misiles Kinzhal, y cuatro bombarderos Tu-22M3, todos con capacidad antibuque. También es probable que un submarino nuclear de la Flota del Norte estuviera desplegado en el Mediterráneo, en parte para contrarrestar a los grupos de portaaviones de la OTAN, incluidos los del *Harry S. Truman*, *Charles de Gaulle* y *Cavour* (Bosbotinis, 2022).

Además de lo mencionado, las unidades terrestres asignadas a la Flota del mar Negro incluían el 22.º Cuerpo de Ejército, compuesto por brigadas de infantería y regimientos de artillería equipados con sistemas antibuque *Bastion-P* y *Oniks*, la 126.ª Brigada de la Guardia de Defensa Costera y el 8.º Regimiento de Artillería. Sin embargo, tras el inicio del conflicto, estas unidades experimentaron cambios organizativos y fueron asignadas al Ejército Ruso para respaldar el avance terrestre. Solo la 810.ª Brigada de Infantería Naval de la Guardia permaneció bajo el mando de la Flota del mar Negro, en anticipación a una operación anfibia que, finalmente, no se llevó a cabo (Vilches, 2023b). En cuanto a la aviación naval, la Flota del mar Negro contaba con la 2.ª División de la Guardia de Aviación Naval y la 27.ª División de Aviación, que incluían escuadrones de Su-24M, Su-30SM y Su-27, así como un escuadrón de helicópteros de ataque. Algunas de estas unidades fueron asignadas al Cuartel General en Rostov del Don, junto con las dos divisiones de Defensa Aérea.

A pesar de la evidente superioridad en cuanto número de unidades y potencia de combate naval se refiere, la marina rusa ha sufrido numerosas bajas de buques de gran entidad, incluyendo su buque insignia, mediante la combinación de ataques con medios convencionales y asimétricos. Estos ataques se han llevado a cabo incluso estando los buques atracados en su base, no solo la de Sebastopol, en Crimea, sino también en la base de Novorossiysk. En la figura 9 se muestran los buques de la marina rusa hundidos o dañados desde el comienzo del conflicto hasta diciembre de 2023.

Ante estos ataques de drones de Ucrania, la plataforma que parece desempeñar un papel más importante en su detección, búsqueda y destrucción entrantes es el patrullero del Proyecto 22160. Pertenecientes a la división separada de patrulleros de la 184.ª Brigada de Protección del Distrito de Agua con base en Novorossiysk, estas cuatro unidades construidas en los astilleros Gorki en Zelenodolsk (Tartaristán) en el

Volga han demostrado su relevancia para este tipo de misiones (Delanoe, 2024).

En los últimos años, Rusia ha reforzado su presencia naval en el mar Negro con la incorporación de varias docenas de buques de superficie, incluidas fragatas modernas y submarinos mejorados de la clase Kilo. Estas medidas reflejan el compromiso de Rusia por convertir la región en una zona de negación de acceso y defensa (A2/AD), lo que le ha permitido seguir lanzando misiles *Kalibr* en la región de Ucrania, incluso tras la pérdida del control de la costa y la destrucción del *Moskva*. Sin embargo, a pesar de contar con unidades de nueva construcción y con capacidad para el uso de misiles de largo alcance, la mayoría de los buques de la Flota del mar Negro tenían más de veinticinco años de antigüedad al comienzo del conflicto, lo que representaba una desventaja frente a Ucrania, que, aunque carecía de una flota convencional, disponía de armas antibuque y drones modernos. Es importante destacar que las unidades más modernas de la Flota del mar Negro estaban desplegadas en el Escuadrón del Mediterráneo, con una edad media inferior a los cinco años.

Crucero de misiles guiados (1 hundido):
1 Crucero de misiles clase Slava o Proyecto 1164: (<i>Moskva</i> hundido por misil Neptune antibuque)
Submarinos (1 severamente dañado):
1 Submarino clase Kilo mejorado o Proyecto 636.3: (B-237 <i>Rostov del Dón</i> dañado sin posibilidad de repararlo por un ataque con misiles)
Buques de desembarco (3 destruidos y 2 dañados):
1 Buque de desembarco clase Tapir o Proyecto 1171: (BDK-65 <i>Saratov</i> , destruido con un misil Tochka-U).
3 buques de desembarco clase Ropucha o Proyecto 775: (<i>Minsk</i> dañado sin posibilidad de repararlo por ataque con misiles). (Sin identificar, dañado por un misil balístico Tochka-U) (<i>Olenegorsky Gornyak</i> , dañado por USV)
1 Lancha de desembarco clase Sema o Proyecto 11770: (Sin identificar, destruida por un dron Bayraktar TB2)
Otras unidades (6 destruidas y 3 dañadas)
1 Dragaminas clase Natya o Proyecto 266M: (Sin identificar, dañado por USV)
5 Patrulleros clase Raptor o Proyecto 03160: (1 sin identificar, destruido por Bayraktar TB2). (2 sin identificar, destruidos por Bayraktar TB2). (1 sin identificar, dañado por Bayraktar TB2) (2 sin identificar, dañado por ATGM)
1 Lancha de asalto de alta velocidad BK-16 o Proyecto 02510: (Sin identificar, destruido por Bayraktar TB2)
1 Lancha patrullera pequeña Proyecto 640: (Sin identificar, destruida por TB2)
1 Remolcador de rescate Proyecto 22870: (SB-739 <i>Vasily Bekh</i> destruido por un Bayraktar TB2 y misil Harpoon)
1 Corbeta clase Bora o Proyecto 1239 (Samum, dañado por dos USV).
1 Dragaminas Proyecto 23040G (Vladimir Kozitsky, dañado gravemente por un USV tipo Sea Baby).
1 buque de desembarco clase Ropucha (Novocherkassk, hundido en el puerto de Feodosia).

Figura 9. Buques rusos hundidos o dañados desde el inicio del conflicto hasta diciembre de 2023. Fuente: La Guerra de Ucrania III (Conte de los Ríos, 2023) y www.oryxspioenkop.com

La actualización de los medios asimétricos, así como de su doctrina, parece ser una necesidad, tal y como señala H. I. Sutton. Este analista señala, en diciembre de 2023, que

Rusia ha anunciado la próxima entrada en servicio de su primer vehículo autónomo de superficie (USV, por sus siglas en inglés) denominado *BBKN Dandelion*. Este vehículo, con una autonomía de 100 millas, una velocidad de cuarenta nudos y una carga explosiva de 600 kg, tiene como misión principal contrarrestar la amenaza de los USV ucranianos (Sutton, 2023).

A pesar de su potencia naval convencional, la guerra en Ucrania ha puesto en evidencia las limitaciones del sistema A2/AD ruso frente a las amenazas de drones navales, que han mostrado un gran alcance y efectividad en ataques a larga distancia contra buques.

4.2. La marina de guerra de Ucrania

La marina de guerra ucraniana, aunque numéricamente inferior a la Flota del mar Negro rusa, ha demostrado una notable eficacia mediante el uso combinado de medios convencionales y asimétricos, como los drones de superficie y aéreos. Antes de 2014, la industria naval ucraniana se enfrentaba a serios problemas económicos y de corrupción, lo que limitaba su capacidad militar. Tras la anexión de Crimea, Ucrania recibió ayuda occidental y, a partir de 2018, comenzó a modernizar su flota, adquiriendo drones *Bayraktar*²³ de Turquía y corbetas de la clase Ada en producción conjunta con Turquía (Conte de los Ríos, 2023). A pesar de estas mejoras, al inicio del conflicto en 2022, la flota ucraniana no estaba completamente preparada y sufrió la pérdida de su buque insignia, la fragata de la clase Krivak III *Herman Sagaidachny*, hundida para evitar su captura por las fuerzas rusas (Karle, 2022).

Además, contaba con un patrullero clase Matka (proyecto 206M), un buque anfibio clase Polnochny *Priluki* y unidades más pequeñas para patrullar costas y ríos. En 2022, se estaba modernizando, significativamente, como parte de un programa iniciado en 2018 para mejorar infraestructuras costeras, capacidades de defensa marítima y adquirir unidades modernas. Esta iniciativa tenía como objetivo proteger sus costas hasta las cuarenta millas y fortalecer sus capacidades navales (Vilches, 2023). Además de lo mencionado, Ucrania ha recibido apoyo de países como Estados Unidos y el Reino Unido a través de la entrega de

²³ Dron aéreo con capacidad para llevar misiles aire-suelo y bombas.

unidades navales, como cuatro unidades de la guardia costera de la clase Island, dos antiguos buques de guerra contraminas de la clase Sandown²⁴ ingleses empleados, actualmente, para entrenar a dotaciones ucranianas (Vilches, 2023b). En contraste con las fuerzas terrestres y aéreas, la Marina de Ucrania estaba menos equipada y preparada al inicio del conflicto. Tras perder la mayoría de sus unidades durante la ocupación de Crimea, se enfocaron en restaurar su capacidad de combate. Un paso importante fue la implementación del sistema de lanzamiento de misiles antibuque *Neptune* responsable del hundimiento del crucero ruso *Moskva*.

El sistema *R-360 Neptune*, creado por la Oficina de Diseño Estatal Luch de Kiev, ha desempeñado un papel fundamental en el conflicto, en conjunto con el uso de minas y los progresos en tecnología de guerra electrónica e inteligencia por parte de Ucrania. Esta entidad es una pieza central en la industria de defensa del país. El sistema *Neptune*, que tiene un alcance de hasta 280 kilómetros y altas capacidades de maniobrabilidad y ataque, representa un elemento esencial en la estrategia de defensa marítima de Ucrania. La agresión rusa forzó la entrega anticipada de estos sistemas, superando desafíos logísticos. La ayuda occidental, como los misiles antibuque *Harpoon*, resolvió la escasez de componentes y fortaleció la capacidad de disuasión de Ucrania, especialmente cerca de Odesa (Conte de los Ríos, 2023). En verano de 2023, la amenaza de misiles aumentó con la llegada de misiles aire-suelo del Reino Unido y Francia, lanzados desde aviones Su-24 ucranianos. Como resultado, el 22 de septiembre de 2023, el Cuartel General de la Flota del mar Negro en Sebastopol fue atacado con misiles *Storm Shadow* (Delanoe, 2024).

Cabe destacar, el empleo de vehículos autónomos navales, por parte de Ucrania, y que ha supuesto una novedad, en lo que a la guerra naval se refiere. En octubre de 2022, las fuerzas armadas ucranianas llevaron a cabo un ataque con drones de diferentes tipos contra los buques de la Flota del mar Negro. Conforme el ministro de defensa ruso, se destruyeron siete vehículos (Pedrozo, 2023a).

²⁴ El 11 de diciembre de 2023 se crea la Maritime Capability Coalition, liderada por el Reino Unido, que cede dos cazaminas, «Chernihiv» y «Cherkasy». Debido a la Convención de Montreux estos buques no pueden cruzar los estrechos turcos hasta que finalice la guerra. Disponible en: <https://www.diarioelcanal.com/guerra-ucrania-rusia>

Fragata (1 destruida y hundida)
1 fragata clase Krivak III (<i>Hetman Sahaydachniy</i> , hundida por Ucrania)
Patrulleros (10 entre hundidos, dañados y capturados)
5 clase Gyurza-M (1, <i>Lubny P178</i> , hundido) (1 con daños desconocidos) (3 capturados, <i>Akermann P174</i> , <i>Vyshhorod P179</i> y <i>Kremenchuk P177</i>)
1 clase Island (1, <i>Sloviansk P190</i> hundido)
1 clase Stenka (1, <i>BG-32 Donbass</i> hundido)
3 clase Zhuk (<i>BG 108</i> destruido, <i>BG 118</i> capturado y otro con identificación de costado desconocido)
Buques de desembarco (1 destruido)
1 clase Centaur o Proyecto 58181 (1, <i>DSHK-1 Stanislav</i> , hundido)
Otras unidades (1 hundida, 2 destruidas y 12 capturadas)
1 clase Yevgenya o Proyecto 1258 (1, <i>Henichesk</i> , hundido)
1 clase Amur o Proyecto 304 (1, <i>U-500 Donbass</i> , destruido), 1 clase Sorum (A830 o <i>P186 Korets</i> , capturado), 1 clase Yaroslavets o Proyecto 376 (destruido), 1 UMS-600 (<i>BG 721</i> , capturado), 5 UMS-100 (capturados) y 4 clase Kalkan o Proyecto 50030 (capturados).

Figura 10. Buques ucranianos hundidos o dañados desde el inicio del conflicto hasta diciembre de 2023. Fuente: www.oryxspioenkop.com

Otro caso de ataque con vehículos autónomos navales ocurrió en octubre de 2022 contra la base de Sebastopol (Vázquez, 2022). En esta ocasión, los buques afectados fueron la fragata *Admiral Makarov* y el cazaminas *Ivan Golubets*, ambos atracados en sus respectivos muelles. Este incidente ilustra la capacidad de combate y los daños que puede causar este sistema. Más si cabe, el ataque contra la base Novorossiysk, en noviembre de 2022, supuso un punto de inflexión, debido a la gran distancia entre Ucrania y este puerto naval ruso. De ser una marina de guerra de muy poca entidad y no tener apenas posibilidades ante una marina muy superior, logró llevar a cabo un ataque contra buques rusos, con vehículos autónomos de superficie, atracados en su base²⁵. A pesar de la favorable evolución del conflicto, en el ámbito marítimo, Ucrania ha sufrido pérdidas de buques por los ataques de las unidades rusas.

En definitiva, la marina de guerra ucraniana, aunque en número no representaba una amenaza considerable para la Flota del mar Negro en un conflicto convencional, ha demostrado eficacia al combinar medios convencionales y asimétricos en el teatro naval. Antes de 2014, enfrentaba problemas económicos, pero al recibir ayuda occidental, pudo modernizar algunas de sus capacidades, incluyendo la adquisición de drones *Bayraktar* y corbetas clase Ada de Turquía. Su flota incluía una fragata clase Krivak III y

²⁵ Novorossiysk, ubicada en la costa rusa del mar Negro, es una base naval y terminal petrolera de importancia estratégica. A una distancia de 420 millas (675 km) de Odesa, se encuentra mucho más alejada del territorio controlado por Ucrania que Sebastopol. Se ha considerado hasta el momento que está fuera del alcance de los ataques ucranianos. Disponible en: www.navalnews.com



Figura 11. Drones navales empleados por Ucrania en el conflicto. Fuente: www.navalnews.com

otros buques menores. La implementación del sistema *Neptune* ha sido crucial en la defensa marítima. El uso de vehículos autónomos navales contra la Flota del mar Negro ha marcado un hito en la guerra naval no solo atacando buques en el mar, sino también sus bases, como Sebastopol, donde se encuentra el Cuartel General de la Flota, o Novorossiysk en la costa este. Estos ataques pusieron de manifiesto la versatilidad, eficacia y eficiencia de un sistema que, posiblemente, sea el responsable de haber cambiado la balanza a favor de Ucrania.

5. Acciones en la mar

Como se discutió en el capítulo I, Corbett estableció la conexión entre las acciones en el mar y en tierra. La incursión de Rusia en Ucrania desencadenó un conflicto, principalmente, terrestre, en gran parte debido a la agresión decidida del invasor y a la falta de capacidades navales del país atacado. Aunque la dimensión naval de este conflicto ha sido limitada por la decisión de ambas partes de priorizar las operaciones terrestres (Fernández Diz, 2023), las acciones llevadas a cabo en el mar han tenido efectos significativos en la campaña operativa, y sus repercusiones podrían haber sido determinantes para el resultado del conflicto.

A partir de las diversas teorías presentadas en el capítulo I, se puede identificar un elemento común en casi todas ellas: la importancia de controlar o dominar el mar. Este logro, independiente-

mente de las diferentes definiciones, representaría una ventaja clara para la parte que lo consiga. A continuación, se examinarán las acciones más relevantes que han tenido lugar en el ámbito marítimo y se analizarán sus efectos en la campaña operativa rusa. Se han elegido las teorías de Milán Vego y de Gorshkov debido a que es la más reciente, representativa del bando occidental, y la teoría soviética naval considerada más relevante.

5.1. Hundimiento del Crucero Moskva

A pesar de la superioridad militar de Rusia, las fuerzas ucranianas han demostrado una destacada capacidad de resistencia, evidenciada en hechos como el hundimiento del *Moskva* y la recuperación de la isla de las Serpientes. El 14 de abril de 2022, el *Moskva*, buque insignia de la Flota del mar Negro, fue alcanzado por dos misiles *R-360* suministrados por Estados Unidos, lo que tuvo repercusiones operativas significativas (Parmentier, 2022). La pérdida de este buque, que desempeñaba un papel fundamental como buque de defensa antiaérea y de mando y control, dejó a la Flota del mar Negro sin un buque capaz de llevar a cabo esta tarea prioritaria (Vilches, 2023c) y supuso el inicio de la pérdida de la isla de las Serpientes, al no disponer Rusia de defensas aéreas contra los ataques de los drones y misiles ucranianos (Cropsey, 2022).

Este suceso resaltó el riesgo para las unidades rusas en la región noroeste del mar Negro debido a las baterías de costa ucranianas. Mientras estas baterías permanezcan operativas, Rusia no podrá asegurar el control del mar en esta área del mar Negro. Como consecuencia de esto, la contribución de la Flota del mar Negro a la campaña terrestre se vio limitada al lanzamiento de misiles de largo alcance contra objetivos en tierra, sin poder influir en el control marítimo de la región entre los ríos Danubio y Dniéper, que permaneció bajo control ucraniano (Vilches, 2023c). Después del hundimiento del crucero *Moskva*, la Flota del mar Negro perdió su capacidad para operar de manera segura frente a las costas ucranianas. A partir de ese momento debían combatir asumiendo un mayor riesgo ante la amenaza de misiles antibuque occidentales durante el resto de la guerra en Ucrania (Vilches, 2023c) y sin la posibilidad de establecer una zona de exclusión aérea (Colom, 2023).

La pérdida de este buque se resume perfectamente en las palabras expresadas por el almirante Rodríguez Garat: «el hundi-

miento del crucero *Moskva*, que se produjo cuando Rusia ya había perdido en la práctica la capacidad de acercarse a las costas de Odesa, fue una innecesaria demostración de la impotencia de la Flota del mar Negro para acercarse a su objetivo».

5.2. La isla de las Serpientes

Un hito clave en el conflicto entre Rusia y Ucrania por el control del mar Negro fue el asalto a la isla de las Serpientes, situada a 25 millas de la costa ucraniana. Desde el inicio de la guerra, la Flota del mar Negro intentó asegurar el control de esta isla estratégica, manteniéndolo hasta finales de junio de 2022, a pesar de los repetidos ataques de las fuerzas ucranianas. Esta isla, junto a las aguas de Odesa y Mykolaiv, tenía un valor estratégico para Rusia, ya que le habría permitido bloquear el acceso a las costas ucranianas y establecer un sistema A2/AD o una ubicación de alerta temprana. No obstante, Ucrania mantuvo su capacidad para negar el acceso marítimo a las unidades rusas, mediante baterías de costa y armamento suministrado por países occidentales, como los drones aéreos turcos *TB2* (Kollakowski, 2023b).

La toma estratégica de la isla de las Serpientes en el mar Negro consolidó el bloqueo naval sobre las rutas marítimas ucranianas, con enfrentamientos entre las fuerzas ucranianas y el crucero *Moskva* y el patrullero *Vasily Bykov* antes de que fueran tomadas por unidades rusas. A pesar de la presencia amenazante de la Flota del mar Negro frente a la costa de Odesa, el esperado desembarco ruso en la zona no se llevó a cabo. Durante los primeros días de la guerra, el ejército ruso logró la captura de diversas unidades navales ucranianas en puertos como Berdiansk y Mariúpol, incluyendo varias de la clase *Gyurza-M*, aunque se desconoce su estado operativo (Vilches, 2023c).

Tras el hundimiento del *Moskva*, Ucrania intensificó sus ataques aéreos contra la isla, utilizando drones *Bayraktar TB2*, que atacaron, principalmente, buques de las clases *Raptor* y *Serna*, así como el sistema de defensa aérea SAM SA-15 en la isla. Dado que Rusia no contaba con unidades SAM para proporcionar protección antiaérea a sus buques, ni con otras unidades de superficie con capacidades antiaéreas fiables, la isla quedó en una posición ventajosa para Ucrania. Esta ventaja se demostró aún más cuando a principios de mayo aviones SU-27 de la Fuerza Aérea ucraniana bombardearon la isla, lo que evidenció la debilidad

de la Flota del mar Negro en términos de defensa antiaérea y control del espacio aéreo. Finalmente, el 30 de junio de 2022, el Ministerio de Defensa ruso anunció su retirada de la isla de las Serpientes, enmarcándolo como un gesto de buena voluntad (Vilches, 2023c). Esta pérdida permitió a Ucrania eliminar un eje de avance ruso y aumentar la presión en la región de Óblast de Jersón (Cropsey, 2022).

5.3. ¿Demostración anfibia intencionada o casual?

Según el análisis del experto naval H. I. Sutton, el 21 de febrero de 2022, los buques rusos se encontraban desplegados en el mar Negro y en el mar de Azov en dos agrupaciones. La primera de ellas operaba cerca de la costa ucraniana y estaba integrada por diferentes clases de buques, entre ellos buques anfibios de diversas flotas rusas. El 25 de febrero de 2022, la segunda agrupación, desplegada en el mar de Azov, realizó una operación anfibia cerca de Berdiansk con el objetivo de enlazar esa zona con las fuerzas separatistas de Mariupol. Aunque inicialmente se pensó que el objetivo se había cumplido, la resistencia ucraniana, especialmente de la brigada 36 y el Regimiento Azov, prolongó la defensa de Mariupol durante dos meses antes de su captura por las tropas rusas (Kollakowski, 2023b).

El 11 de marzo, imágenes satelitales confirmaron la presencia de varios buques anfibios de la clase Ropucha y un buque logístico de la clase Amur cerca del lago Donuzlav. Cuatro días después, esta agrupación rusa fue avistada navegando al noroeste del mar Negro (Ozberk, 2022). Estaba compuesta por cinco buques anfibios clase Ropucha, un buque de desembarco clase Ivan Gren y un buque de aprovisionamiento clase Alligator. El 16 de marzo de 2022, llevó a cabo varios ataques a tierra en la zona de Odesa Oblast, no obstante, a pesar de la presencia de unidades de desembarco, no realizó ningún desembarco anfibia. Con el tiempo, se hizo evidente la incapacidad de Rusia para controlar la costa norte del mar Negro debido a la dificultad de llevar a cabo operaciones de negación del mar (Kollakowski, 2023b).

El mar Negro se considera un escenario ideal para operaciones anfibias, tanto por su geografía como por la doctrina soviética. Esta doctrina, según Alejandro Vilches, establecía que, para llevar a cabo un desembarco anfibia con hasta 3000 infantes de

marina en una playa, se debería de disponer de una LST clase Ropucha, cinco LST de la clase Alligator, un buque civil Ro-Ro (en caso de disponer de un puerto cercano), un buque logístico y una agrupación de escoltas formada por un crucero y al menos tres destructores. La Flota del mar Negro, con el crucero *Moskva* y hasta cinco fragatas, cumplía estos requisitos, incluyendo buques anfibios de otras flotas rusas que se habían unido antes del inicio de la operación militar especial (Vilches, 2023b).

La incorporación de nuevas unidades incrementó significativamente la capacidad de desembarco anfibio de la Flota del mar Negro, permitiendo teóricamente el transporte de hasta 5000 efectivos y decenas de vehículos, con una carga máxima de 7500 toneladas. Sin embargo, las capacidades antibuque de Ucrania y la limitada protección de las unidades rusas redujeron la viabilidad de operaciones de gran escala (Ozberk, 2022).

En el marco temporal analizado, la única operación anfibia significativa realizada por Rusia tuvo lugar el 25 de febrero, cuando la 197.^a Brigada de Buques de Asalto desembarcó al oeste de Mariúpol, en el mar de Azov para respaldar las acciones de combate en esa área. Este desembarco permitió a Rusia conquistar Mariúpol y Berdiansk, utilizando este último como puerto logístico facilitando así el apoyo entre Crimea y el Donbás (Vilches, 2023c).

En definitiva, la posibilidad de llevar a cabo un desembarco anfibio como parte de un asalto a Odesa, dado el despliegue de buques anfibios adicionales podría haber provocado efectos favorables para Rusia, al crear, como mínimo, un dilema adicional, al existir un nuevo frente de avance frente a los ejes terrestres. Guillem Colom en su artículo «The Bear in the Labyrinth», publicado el 16 de febrero de 2023, confirma lo anterior, al exponer que el despliegue de recursos militares rusos en el mar Negro ha obligado a varias unidades ucranianas a permanecer en la costa para defenderse contra un posible ataque anfibio.

Según el almirante Rodríguez Garat, la presencia de unidades de Infantería de Marina en el frente terrestre desde el inicio de la invasión sugiere que las operaciones anfibias no fueron contempladas en los planes rusos. La falta de previsión ante una resistencia ucraniana fuerte y otros factores, como la incapacidad de la fuerza aérea rusa para controlar el espacio aéreo y la llegada de misiles antibuque occidentales, hicieron inviable cualquier desembarco en el mar Negro (Garat, 2024).

5.4. Ataques ucranianos a buques/bases rusas en el mar Negro y de Azov

Hasta junio de 2022, Rusia mantenía la iniciativa ofensiva. Sin embargo, a partir de este punto, según Alejandro Vilches, la falta de unidades navales rusas cerca de la costa ucraniana permitió a Ucrania tomar la iniciativa mediante varios ataques con drones contra bases rusas. Un ejemplo significativo ocurrió el 31 de julio de 2022, cuando Ucrania lanzó un ataque aéreo con drones contra el Cuartel General de la Flota del mar Negro en Sebastopol. Este ataque causó daños materiales y personales, además de poner de relieve la capacidad de Ucrania para realizar ataques precisos a grandes distancias. tuvo lugar el 9 de agosto de 2022 en la base aérea de Saky, en Crimea, donde varios aviones rusos fueron dañados, lo que evidenció la vulnerabilidad del sistema de alerta temprana de Rusia y su incapacidad para proteger sus bases en Crimea (Vilches, 2023c).

A partir de septiembre de 2022, varias unidades de la Flota del mar Negro se trasladaron de la base de Sebastopol²⁶ a la base de Novorossiysk²⁷, lo que podría interpretarse como una retirada debido a la imposibilidad de controlar el mar y el espacio aéreo cerca de la base de Sebastopol. De hecho, las unidades rusas comenzaron a atracar solo el tiempo mínimo necesario para reabastecerse antes de continuar en el mar, lo que implicaba tránsitos más largos para operar cerca de la costa ucraniana, requiriendo una planificación más detallada (Vilches, 2023c). En agosto de 2023, el buque anfibio *Olenegorsky Gornyak* sufrió un ataque con drones de superficie cerca de Novorossiysk (Conte de los Ríos, 2024), confirmando la dificultad para detectar estos vehículos, especialmente durante la noche, y demostrando la efectividad de los drones en manos ucranianas. Ese mismo mes, un petrolero fue atacado en el mar de Azov, lo que también reflejó el debilitamiento del control naval de Rusia en la región.

Hasta ese momento, Ucrania había utilizado drones aéreos para atacar a las unidades rusas. A partir de octubre de 2022, la

²⁶ Esta base sufrió otro ataque con misiles de crucero ucranianos dañando, por un lado, un submarino de la clase kilo «Rostov-on-Don» y, por otro, un buque de desembarco de la clase Ropucha «Minsk».

²⁷ Ante la creciente amenaza de los ataques de Ucrania en Sebastopol, se trasladó la gran mayoría de buques de la Flota del mar Negro a Novorossiysk, una base naval rusa situada mucho más lejos de Ucrania, al otro lado de Crimea, aproximadamente a 360 millas (Conte de los Ríos, 2024 la construcción naval revista ejércitos).

Armada ucraniana llevó a cabo un ataque coordinado con varios drones de superficie contra las unidades rusas atracadas en la base de Sebastopol. Un total de siete drones lograron superar las defensas rusas y, aunque algunos fueron neutralizados por unidades rusas, dos de ellos impactaron contra la fragata *Admiral Makarov* de la clase *Admiral Grigorovich* y el cazaminas *Ivan Golubets*, causando daños considerados leves, pero afectando significativamente la moral rusa. Además, en noviembre de 2022, un ataque similar con drones de superficie contra infraestructuras petrolíferas en el puerto de Novorosissiysk, causó daños materiales menores, pero fortaleció la moral ucraniana y evidenció su capacidad en la costa norte y oriental del mar Negro²⁸ (Vilches, 2023c).

5.5. Bloqueo marítimo y la crisis del grano

El bloqueo de los puertos ucranianos en el mar Negro y el mar de Azov, iniciado bajo la premisa de proteger la seguridad de la navegación, tuvo efectos devastadores sobre la economía ucraniana, particularmente en el suministro de grano. Este fue el punto de partida de la estrategia rusa de negar el acceso marítimo y aislar a Ucrania (López, 2023). Rusia estableció, además, una zona de exclusión marítima²⁹ tanto en el mar de Azov, como en el mar Negro (al norte del paralelo 45° 21' N), indicándole a la comunidad internacional la prohibición de navegar por ellas debido a acciones antiterroristas (Pedrozo, 2022b). No obstante, aceptó la propuesta de la Organización Marítima Internacional (OMI) de crear un corredor humanitario para garantizar el paso seguro de buques mercantes desde puertos ucranianos, aunque instó a Ucrania a asegurar la protección de los barcos y sus tripulaciones (Pedrozo, 2022b).

Antes del inicio de la operación especial la embajada de Estados Unidos en Kiev advirtió que Rusia planeaba una guerra económica contra Ucrania, restringiendo la soberanía marítima ucraniana, limitando la libertad de navegación en el mar Negro y el

²⁸ El último ataque a un puerto ruso fue llevado a cabo el 26 de diciembre de 2023 contra el buque de desembarco Novocherkassk, atracado en el puerto de Feodosia (Crimea).

²⁹ Un buque mercante, ya sea neutral o enemigo, no se considera un objetivo legítimo únicamente por haber entrado en la zona de exclusión. Antes de atacar a los buques, las partes en conflicto deben verificar que son objetivos militares legítimos (Pedrozo, 2022b).

mar de Azov y bloqueando el acceso al tráfico marítimo a los puertos ucranianos (Embajada de Estados Unidos en Kiev, 2022). Desde el 24 de febrero, Rusia implementó un bloqueo naval total que causó devastadoras repercusiones en la economía ucraniana, que dependía en un 70 % de las exportaciones marítimas. Este bloqueo se mantuvo hasta la firma, el 22 de julio de 2022³⁰, de un acuerdo bilateral entre Rusia y Ucrania para el transporte de grano, lo que evitó consecuencias aún más devastadoras para la economía ucraniana (Kollakowski, 2023b).

Al hilo de lo anterior, tal y como consiguieron los rusos con el puerto ucraniano de Berdiansk, uno de los objetivos rusos era emplear las infraestructuras ucranianas para su propio beneficio. El puerto de Odesa, además de ser uno de los más importantes, cuenta con una red de ferrocarril que conecta con el interior. En caso de obtener el control del mar, Rusia podría bloquear el comercio por vía marítima pero no el comercio por vía terrestre. Con el objetivo anterior, Rusia realizó varios ataques con misiles aire-suelo contra el puente de Zatoka, en las proximidades de Odesa y contra la vía de ferrocarril en el área del estuario del Dniester (Kollakowski, 2023b).

Es importante resaltar, tal como señala Raúl Pedrozo, que el principal beneficiario de la firma del Acuerdo del Grano fue Rusia. Sin duda, la recuperación parcial de la economía ucraniana y la reducción de los precios a nivel mundial supusieron un alivio para varios países. Sin embargo, desde una perspectiva militar, la firma del acuerdo significaba que las unidades navales rusas podrían ser utilizadas en otras misiones además de la interdicción de buques mercantes. Y lo más importante, esto les permitiría posicionarse a mayores distancias de la costa ucraniana y ser empleados para batir objetivos de interés en la costa ucraniana. No obstante, el almirante Rodríguez Garat, señala que:

«el bloqueo marítimo no era imprescindible para ganar la guerra dado que Ucrania recibió armas y pertrechos a través de las fronteras terrestre, especialmente desde Polonia. Aun así, con fines casi exclusivamente políticos —impedir la venta del grano ucraniano no puede entenderse de otra

³⁰ Este acuerdo tuvo una duración de un año. En julio de 2023, Rusia se retiró del acuerdo al considerar que las sanciones occidentales estaban perjudicando sus exportaciones. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/articles/cv25d2yy12eo#:~:text=Rusia%20anunci%C3%B3%20este%20lunes%20que,40%20pa%C3%ADses%20en%20tres%20continentes>

manera— la Flota del mar Negro consiguió, en los primeros meses de la guerra, imponer un bloqueo sin siquiera haberlo declarado. De hecho, hasta el primer acuerdo con la ONU para permitir el paso de los buques mercantes, pasaron muchos meses culpando de la escasez de grano a las minas ucranianas. En cualquier caso, la marina rusa perdió su capacidad intimidatoria a medida que crecían las capacidades A2/AD ucranianas».

Por último, hay que destacar que, durante el mes de diciembre de 2023, Ucrania transportó por vía marítima³¹ más productos agrícolas que ningún otro mes de la guerra, superando las cifras alcanzadas durante el periodo de vigencia del acuerdo alcanzado por Naciones Unidas. Este hecho, en cierta medida humillante para el Kremlin, es prueba de que, aun sin una marina digna de consideración, los medios A2AD suministrados a Ucrania por las naciones occidentales están por encima de las capacidades de la Flota del mar Negro, lastrada por su inferioridad tecnológica en muchas áreas claves (Garat, 2024).

5.6. La mina naval. Un arma barata pero eficaz

Tanto Rusia como Ucrania han intentado restringir la libertad de navegación del otro mediante el uso de minas navales. Según Alejandro Vilches, Ucrania ha reconocido el uso de minas en sus costas para evitar el paso de las unidades rusas. Se ha informado oficialmente que, en la zona de Odessa, la Administración Militar de la Región desplegó entre cuatrocientas y seiscientas minas marinas³². Esta cifra, sumada a estimaciones adicionales, sugiere la presencia de más de mil minas en el mar Negro occidental, un área estratégica por donde pasan las principales rutas marítimas entre el puerto de Odessa y el Bósforo. Por otro lado, Rusia también parece haber minado varias zonas del norte del mar Negro (Cropsey, 2022), según los modelos de minas encontrados en el mar. El impacto directo de la presencia de minas marinas no solo causa daños a los buques afectados,

³¹ Además de los corredores establecidos, Ucrania está empleando puertos del Danubio para transportar el grano, así como vías terrestres (ferrocarril y carretera) a través de países como Rumania o Polonia. Disponible en: <https://feedplanetmagazine.com/blog/ukraine-exploresalternatives-routesfor-grain-exports-3569>

³² Los avisos en vigor se pueden consultar en la siguiente página web del Instituto Hidrográfico de la Marina: https://armada.defensa.gob.es/ihm/Aplicaciones/Navareas/Index_Navareas_xml_en.html#divVisorNavarea

sino que también restringe la libertad de movimiento de la flota (Vilches, 2023c).

Cabe resaltar que este empleo defensivo de la mina naval, publicando sus posiciones, es un acto legítimo que cumple con el Manual de San Remo³³ (López, 2023). Con el fin de verificar la presencia de minas, la marina de guerra rusa envió al mercante estonio *Helt* hacia los campos minados³⁴ declarados al este del puerto de Odessa. En la madrugada del 2 de marzo de 2022, ocurrió una explosión de mina que impactó en el buque.



Figura 12. Áreas Minadas conforme el aviso NAVAREA III 0092/2022.
Fuente: Instituto Hidrográfico de la Marina

³³ Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar fue elaborado por Juristas Internacionalistas y Expertos Navales reunidos bajo los auspicios del Instituto Internacional de Derecho Humanitario y aprobado en junio de 1994 (Comité Internacional de la Cruz Roja, 2024).

³⁴ Debido a la confirmación de minas navales, se inicia una campaña de desprestigio contra Ucrania. En este sentido, debido a los diferentes temporales ocurridos en el mar Negro, comienzan a aparecer varias minas a la deriva, llegando incluso a las costas de Turquía. Aún hoy se desconoce si se trata de minas a la deriva dejadas por unidades rusas o los orinques de las minas ucranianas que no soportaron los temporales. Han existido acusaciones en ambos bandos (López, 2023). Resaltar que el último incidente ocurrido dentro del marco temporal analizado trata del 28 de diciembre de 2023 cuando un buque granero de bandera panameña recibió el impacto de una mina a la deriva, tras una tormenta, cerca de los puertos ucranianos del Danubio. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/mundo/2023/12/28/un-carguero-civil-choco-contra-una-mina-rusa-en-el-mar-negro-cerca-de-los-puertos-ucranianos-del-danubio>

Este mismo hecho lo confirman otras fuentes, que también aseguran la existencia de un minado defensivo en sus puertos (Bosbonatis, 2022).

La presencia confirmada de minas permitió a Ucrania mantener a distancia a los buques rusos de sus costas, lo que supuso un impedimento para Rusia de tomar Crimea desde el sur mediante un posible desembarco anfibio en el noroeste del mar Negro. Este hecho, dificultó considerablemente la implementación de la Operación Especial del Kremlin desde sus inicios (Conte de los Ríos, 2023).

5.7. Apoyo a las operaciones terrestres

La marina de guerra rusa ha desempeñado un papel fundamental en el apoyo a las operaciones terrestres durante la guerra en Ucrania. Específicamente, se ha conseguido mediante la efectiva implementación de un bloqueo práctico en las costas de Ucrania en el mar Negro y el mar de Azov, además de ataques de largo alcance con misiles de crucero *Kalibr*, lanzados desde buques y submarinos (según informes del Ministerio de Defensa ucraniano, se lanzaron más de treinta misiles *Kalibr* durante el asalto inicial ruso). Además, se realizó un desembarco anfibio al oeste de Mariúpol como parte de los esfuerzos para capturar esa ciudad. En la fase inicial de las operaciones rusas, la isla ucraniana de las Serpientes fue bombardeada por el crucero *Moskva* y la corbeta clase Buyan-M *Vasily Bykov*, antes de ser capturada (Bosbonatis, 2022). Es importante recordar que según la perspectiva de Vego, el control del mar implica que un bando tenga superioridad sobre el otro en una determinada área, permitiéndole la libertad de navegación mientras niega esa libertad al enemigo (Vego, 1999: 153). Como se mencionó anteriormente, estos dos acaecimientos supusieron un alivio para el flanco sur de Ucrania, que pudo incrementar la presión en el eje de avance del Oblast de Jersón (Cropsey, 2022).

Conforme lo expresado por el almirante Rodríguez Garat, al principio de la campaña, algunas unidades hicieron acto de presencia en las costas de Odesa, bombardeando objetivos enemigos, pero los resultados obtenidos, incluida la toma de las isla de las Serpientes, tuvo resultados irrelevantes. No obstante, la marina de guerra rusa continúa participando en el *targeting* conjunto con misiles de sus buques y submarinos, lanzados desde posiciones seguras en la parte oriental del mar Negro. Además, mediante

el empleo de buques anfibios, colabora en el transporte logístico entre Rusia y la península de Crimea (Garat, 2024).

5.8. Control o negación del mar

Si bien el control o dominio del mar tiene múltiples definiciones, como se vio en el capítulo I, aún es mayor la diversidad de opiniones sobre qué actor lo ha conseguido, mantenido e incluso en qué grado. En base a lo anterior, el almirante Rodríguez Garat es de la opinión de que solo lo ha conseguido en la parte oriental del mar Negro, mientras que, en la occidental, la flota rusa ni está segura ni puede alcanzar sus objetivos militares (Garat, 2024).

Quizá, como expone Guillem Colom en su artículo «The Bear in the Labyrinth», Ucrania ha estado luchando en una guerra del siglo *xxi*, mientras que Rusia continúa anclada en el siglo *xx*. Realizar un estudio de un conflicto en curso es cuanto menos atrevido. No obstante, en lo que al control del mar se refiere, conforme Guillem Colom, en una entrevista realizada, «el apoyo a la campaña operacional de la flota del mar Negro fue más relevante durante las primeras fases, lanzando misiles *Kalibr* contra objetivos de valor desde buques de superficie y submarinos»³⁵, a la vez que proporcionaba cobertura antiaérea. De hecho, el dilema creado por un supuesto desembarco anfibio creó los efectos deseados, al fijar tropas ucranianas cerca de Odesa (Colom, 2024). A medida que ha ido evolucionando la campaña, al perder la isla de las Serpientes y el crucero *Moskva*, la marina rusa ha ido perdiendo la capacidad, de efectuar un bloqueo eficaz, así como incluso de permanecer en su base principal de Sebastopol.

Por otro lado, el almirante general García Sánchez expone que «Rusia mantiene el control del mar por fuera de la línea costera». No obstante, reconoce el almirante la desventaja que ha supuesto para Rusia no poder haber llevado a cabo desembarcos anfibios, que hubiesen debilitado las defensas ucranianas.

Otra táctica, posiblemente empleada por Rusia, conforme Conte de los Ríos, en el libro *La Guerra de Ucrania III*, es la

³⁵ La capacidad rusa de lanzamiento de misiles a tierra desde buques y submarinos es una prueba de que una marina de guerra supone un apoyo clave a las operaciones en tierra. No solo por su autonomía en la mar, sino también por su movilidad y poder disuasorio, que lo convierte en un elemento esencial para generar dilemas en el adversario.

acuñada, por Arthur Herbert, *fleet in being*. Consiste en que la flota permanece en puerto, lista para salir a la mar, debido a no poder enfrentarse a la flota enemiga, por su desventaja numérica o de capacidades. A este respecto cabe señalar, que la flota rusa no está segura ni en sus puertos, como se han visto las acciones llevadas a cabo en Sebastopol y Novorossyisk. Este hecho denota, quizá, la negación del control del mar que está llevando a cabo Ucrania y los efectos que crea en las fuerzas rusas.

Tras analizar todas las acciones anteriores y sus posibles efectos generados en la campaña terrestre, cabe concluir este capítulo con las respuestas a la entrevista realizada al mismo Milán Vego. Por un lado, señala que «*the Black Sea Fleet currently has general control of the Black Sea but not local control of the waters bordering Ukraine and limited control of the waters off the Crimea Peninsula*». Con ello, se puede deducir que la Flota del mar Negro no ha conseguido mantener el control del mar en la que suponemos su principal área de interés, para llevar a cabo un mayor apoyo a las operaciones terrestres. Mantiene cierto grado de libertad de acción, pero bajo un riesgo considerado en aguas alrededor de Crimea. Aunque el control general del mar, como indica Milán Vego, no implica un control absoluto, las acciones a larga distancia llevadas a cabo por los drones ucranianos, podrían rebajar el control del mar general a limitado en lo que a las aguas internacionales del mar Negro se refiere. Si bien es cierto, en esas aguas, el nivel de riesgo es menor al del resto de zonas indicadas por Vego.

Por último, cabe destacar que según el almirante Gorshkov, el control del mar se debía establecer por áreas, diferenciando la principal de las secundarias. Podemos interpretar, que el área principal de los rusos eran las aguas costeras ucranianas, con el fin de realizar un desembarco anfibio o dar cobertura aérea/misiles a las operaciones terrestres, hechos que no han ocurrido. Por tanto, conforme la teoría de Gorshkov, tampoco se deduce que la Flota del mar Negro haya logrado mantener el control del mar en su principal área de interés.

6. Conclusiones

El estudio del control del mar y su influencia en la geopolítica mundial ha sido fundamental desde finales del siglo XIX hasta principios del XX. Estos años estuvieron marcados por la diferen-

cia entre potencias marítimas y terrestres, un concepto que tiene raíces en la antigua Grecia, según Tucídides. Durante este periodo, figuras prominentes como Alfred T. Mahan y Julian S. Corbett jugaron papeles relevantes en la teorización y comprensión del poder naval y su relación con el dominio geopolítico.

Mahan, a través de obras como *La Influencia del Poder Naval en la Historia*, defendió la necesidad de que los estados mantuvieran una gran flota para alcanzar el estatus de potencia mundial. Enfatizó la importancia del control del mar para asegurar las rutas comerciales y debilitar al enemigo mediante un bloqueo naval efectivo. Por otro lado, Corbett amplió el concepto al centrarse en la contribución de la marina de guerra en conflictos donde el componente terrestre era predominante, argumentando que el control del mar protegía los intereses nacionales.

La diferencia entre Mahan y Corbett radica en sus enfoques. Mientras Mahan se centraba en el comercio marítimo y la importancia de mantener una flota poderosa, Corbett priorizaba la cooperación entre la marina de guerra y el ejército de tierra, enfocándose en la contribución de la marina en conflictos con un componente terrestre significativo.

Por otro lado, Vego destaca la importancia del control del mar en diferentes contextos, distinguiendo entre el dominio y el control del mar. Explica cómo el control del mar implica la superioridad en un área específica, proporcionando libertad de navegación y proyección de fuerza naval sobre la costa enemiga. Además, describe las operaciones necesarias para asegurar el control del mar, como neutralizar fuerzas navales enemigas y llevar a cabo desembarcos anfibios. Desde la perspectiva soviética, Gorshkov considera el dominio del mar como un medio para cumplir misiones específicas y garantizar la seguridad nacional. Destaca la importancia de la marina en la defensa del territorio y la protección de los intereses marítimos. Gorshkov también reconoce los efectos terrestres de la marina, como los ataques a tierra y la protección del tráfico mercante, bajo el concepto del dominio del mar.

El mar Negro, ubicado estratégicamente entre Europa y el Cáucaso, es vital para Rusia como vía de acceso al Mediterráneo y para la exportación de recursos energéticos a Europa. La regulación del acceso a este mar, potestad de Turquía según la Convención de Montreux de 1936, ha supuesto un factor determinante en el

devenir del conflicto. La aplicación de restricciones ha limitado la capacidad de Rusia para reforzar su flota en la región. Estas medidas, además, han sido significativas para evitar una escalada de tensiones en la región.

A pesar de la superioridad rusa, los ucranianos han demostrado una capacidad defensiva notable, llevando a cabo contraataques significativos. Tanto la recuperación de la isla de las Serpientes como el hundimiento del crucero *Moskva* supusieron una pérdida del control del mar de la región noroeste del mar Negro. Esto incrementó el riesgo para las unidades navales rusas en la región debido a las baterías de costa ucranianas, limitando así la contribución de la Flota del mar Negro a la campaña terrestre. Asimismo, estas acciones son una muestra de la capacidad de Ucrania para negar la libertad de navegación mediante el empleo de sus defensas costeras y drones.

La Flota del mar Negro no ha conseguido mantener el control del mar en la que suponemos su principal área de interés, para llevar a cabo un mayor apoyo a las operaciones terrestres. Mantiene cierto grado de libertad de acción, pero bajo un riesgo considerado en aguas alrededor de Crimea. Aunque el control general del mar, como indica Milán Vego, no implica un control absoluto, las acciones a larga distancia llevadas a cabo por los drones ucranianos, podrían rebajar el grado de control del mar de general a limitado en lo que a las aguas internacionales del mar Negro se refiere.

Según el almirante Gorshkov, el control del mar se debía establecer por áreas, diferenciando la principal de las secundarias. Podemos interpretar, que el área principal de los rusos eran las aguas costeras ucranianas, con el fin de realizar un desembarco anfibio o dar cobertura aérea/misiles a las operaciones terrestres, hechos que no han ocurrido. Por tanto, conforme la teoría de Gorshkov, tampoco se deduce que la Flota del mar Negro haya logrado mantener el control del mar en su principal área de interés.

Bibliografía

Acer, Y. (2023). Russia's attack on Ukraine: The Montreux Convention and Türkiye. *International Law Studies*. 100(285), pp. 285-311. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol100/iss1/8>.

Agnew, J. (1998). Geopolítica: una re-visión política mundial. Titivillus.

Agnihotri, K. K. (2022). Sinking of the Russian cruiser Moskva: A cause-effect analysis. *National maritime foundation*. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.researchgate.net/publication/362838447>

Akar, F. (2022). Analysis of the sunken cruiser Moskva and its implications for Russia and the world navies. *Geopolitics task force brief*. Beyond the horizon. [Consulta: 2025].

Aláez Feal, O. (2020). Las tensiones en el mar Negro. *Cuadernos de Pensamiento Naval*. Ministerio de Defensa. 28. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/p/e/pensamiento_naval_28.pdf

Aláez Feal, O. (2019). El Incidente del Estrecho de Kerch. *Cuaderno de Pensamiento Naval*. Escuela de Guerra Naval Armada Española. 26, pp. 83-100. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/boletinpensamiento/2019/cpn201926.pdf>

Alonso López de Sabando, J. (2021). Perspectiva a vista de pájaro sobre la Geoestrategia en el mar Negro. *Cuaderno de Pensamiento Naval*. 31, pp. 129-153. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/p/e/pensamiento_naval_31.pdf

Aznar Fernández-Montesinos, F. y González Martín, A. (2013). Mahan y la geopolítica. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid. 4(2), pp. 335-351.

Baqués, J. (2023). ¿Cómo funciona el mundo? Una perspectiva desde la geopolítica. Valencia, Tirant lo blanch.

Baqués Quesada, J (2022). De Ucrania y de Rusia. Reflexiones estructurales y lecciones aprendidas. *Global Strategy Report*. 8. [Consulta: 2025].

Baqués Quesada, J. (2018). Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*. Ministerio de Defensa. 11, pp. 109-130. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://revista.ieee.es/article/view/166>

Brocate Pirón, R. y Ríos Sierra, J. (2015). The Black Sea: The Energetic Corridor between Europe and Asia. *Reflexión política*.

Colombia, Universidad Autónoma de Bucaramanga. 35, pp. 6-15. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5718947>

Calduch Cervera, R. (2014). *Métodos y técnicas de investigación internacional*. 2.^a edición. Madrid, Universidad Complutense de Madrid.

Campos Robles, M. (2018). El arte operacional ruso: de Tukhachevsky a la actual Doctrina Gerasimov. *Documento de Opinión*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos. 35. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6555511>

Coffey, L. y Kasapoglu, C. (2023). A new Black Sea strategy for a new Black Sea reality. *Policy Memo*. Hudson Institute. [Consulta: 2025].

Colom-Piella, G. (2022a). The Bear in the Labyrinth. *The RUSI Journal*. 167(6-7), pp. 72-81. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/03071847.2023.2177193>

Colom-Piella, G. (2022b). Rusia en el laberinto ucraniano. *Revista General de Marina*, pp. 913-921. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2022/12/rgm-dic2022_Parte01.pdf

Conte de los Ríos, A. (2015). El tratado de Montreux y el conflicto de Ucrania. *Revista General de Marina*, pp. 43-56. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2015/01/cap04.pdf>

Conte de los Ríos, A. (2022). La Nueva Doctrina Marítima de la Federación Rusa. *Ejércitos*. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.revistaejercitos.com/2022/09/01/la-nueva-doctrina-maritima-de-la-federacion-rusa>

Conte de los Ríos, A. (2023). El dominio ruso del mar Negro a la sombra del conflicto de Ucrania. *Documento de Opinión*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos. 03. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEE003_2023_AUGCON_Negro.pdf

Conte de los Ríos, A. (2024). La guerra de Ucrania en su vertiente naval. En: Cózar, B. y Villanueva, C. D. (eds.). *La guerra de Ucrania. De la reconquista de Jersón alestancamiento*. Los Libros de la Catarata.

Convención de Montreux sobre el paso de los Estrechos, de 20 de julio de 1936. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1936-Convention-Regarding-the-Regime-of-the-Straits-1.pdf>

Corbett, J. S. (1911). *Some principles of maritime strategy*. Nueva Deli, Double 9 books.

Crabtree, J. y Graham, E. (2023). War in Ukraine and the Asia-Pacific Balance. *International Institute for Strategic Studies*. [Consulta: 2025].

Cranny-Evans, S. y Kaushal, S. (2021). How Russia's Black Sea Fleet could change the equation in Ukraine. *RUSI*. [Consulta: 2025].

Cropsey, S. (2022). Naval Considerations in the Russo-Ukrainian War. *Naval War College Review*. U. S. Naval War College. 75(4), pp. 1-26. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol75/iss4/4>

Davis, A. (2017). *The Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Field of Naval Operations for the Period Until 2030*. U. S. Naval War College. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://digital-commons.usnwc.edu/rmsi_research/2

Delanoë, I. (2024). *Russias's Black Sea Fleet in the "Special Military Operation in Ukraine"*. *Eurasia Program*. Foreign Policy Research Institute. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.fpri.org/article/2024/02/russias-black-sea-fleet-in-the-special-militaryoperation-in-ukraine>

Delanoë, I. (2019). Russias's Black Sea fleet: Toward a multi-regional force. *CNA occasional paper*. Moscú, French-Russian Analytical Center Observo. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.cna.org/archive/CNA_Files/pdf/iop-2019-u-020190-final.pdf

Díaz Cámara, O. (2022). El mar Negro, punto neurálgico de la tensión marítima en el marco de la guerra en Ucrania. *defensa.com*. [Consulta: 2025].

Doctrina Marítima de la Federación Rusa. (2015). [Consulta: 2025]. Disponible en: https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1002&context=rmsi_research

Doctrina Marítima de la Federación Rusa. (2022). [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://dnngwick.blob.core.windows.net/portals>

/0/NWCDepartments/Russia%20Maritime%20Studies%20Institute/20220731_ENG_RUS_Maritime_Doctrine_FINALtxt.pdf?sv=2017-04-17&sr=b&si=DNNFileManagerPolicy&sig=2zUFSaTUSPcOpQDBk%2FuCtVnb%2FDoy06Cbh0EI5tGpl2Y%3D

Douglas, B. y Childs, N. (2022). The Moskva incident and its wider implications. *Military Balance Blog*. International Institute for Strategic Studies. [Consulta: 2025].

Engvall, J. (2023). *Russia's War Against Ukraine and the West: The First Year*. Försvarsdepartementet, Ministry of Defence. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI-R--5479--SE>

Fernández Diz, A. Operaciones navales en la guerra de Ucrania. *Academia de las Ciencias y las Artes Militares*. 6. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.acami.es/wp-content/uploads/2023/03/6-Operaciones-navales-en-la-guerra-de-Ucrania.pdf>

Fiott, D. (2022). Relative Dominance: Russian Naval Power in the Black Sea. *War on the Rocks*. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://warontherocks.com/2022/11/relative-dominance-russian-naval-power-in-the-black-sea/>

García Sánchez, F. (2023a). Algunas lecciones identificadas en la guerra de Ucrania. *Cuadernos de pensamiento naval*. Escuela de Guerra Naval Armada. 35, pp. 11-32. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/boletinpensamiento/2023/2023cpn35.pdf>

García Sánchez, F. (2023b). Forma de combatir en Ucrania: Impacto en el combate naval. *Cuadernos de pensamiento naval*. Escuela de Guerra Naval Armada. 36, pp. 11-27. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=356608

Gorshkov, S. G. (1979). *The sea power of the state*. Oxford, Pergamon Press Ltd.

Gough, B. M. (1988). Maritime strategy: the legacies of Mahan and Corbett as philosophers of seapower. *The RUSI Journal*. 133(4), pp. 55-62. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/03071848808445330>

Grygiel, J. J. (2021). The limits of sea power. *The U. S. Naval War College Review*. U. S. Naval War College. 74(4), pp. 101-

116. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol74/iss4/1>

Isachenko, D. y Swistek, G. (2023). The Black Sea as Mare Clausum. *SWP Comment*. German Institute for International and Security Affairs. 33. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2023C33>

Johannesson, J. (2017). Russia-Ukraine balance of military power. *Journal of International Studies*. 10(1), pp. 63-73. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.jois.eu/?312,en_russia-ukraine-balance-of-military-power

Kaushal, S. y Cranny-Evans, S (2021). How Russia's Black Sea Fleet Could Change the Equation in Ukraine. *RUSI*. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/how-russias-black-sea-fleet-could-change-equation-ukraine>

Kollakowski, T. (2023a). Interpreting Russian aims to control the Black Sea region through naval geostrategy (Part One): The Azov-Black Sea basin as a whole [...] This is, in fact, a zone of our strategic interests. *The Journal of Slavic Military Studies*. 36(1), pp. 57-72.

Kollakowski, T. (2023b). Interpreting Russian aims to control the Black Sea region through naval geostrategy (Part Two): Establishing full control over Southern Ukraine and the Donbas is one of the tasks of the Russian Army. *The Journal of Slavic Military Studies*. 36(2), pp. 119-138.

Lancaster, M. (2023). *Troubled waters – how Russia's war in Ukraine changes Black Sea security*. NATO Parliamentary Assembly. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.nato-pa.int/document/2023-black-sea-security-report-lancaster-020-dscfc>

Lebow, R. N. (2022). International relations theory and the ukrainian war. *Analyse & Kritik*. De Gruyter Brill. 44(1), pp. 111-135. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://doi.org/10.1515/auk-2022-2021>

López Garay, M. (2023). Las operaciones navales en la guerra de Ucrania. *Documento de Opinión*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos. 9. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEE009_2023_MIGLOP_Ucrania.pdf

Mackinlay, A. (2022). La guerra en el mar Negro, teoría y práctica. *Cuaderno de Pensamiento Naval*. 33, pp. 73-90. [Consulta: 2025].

Disponible en: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/p/e/pensamiento_naval_33.pdf

Mahan, A. T. (1946). *Influencia del poder naval en la historia*. Buenos Aires, Partenon.

McCraine, K. (2021). *Mahan, Corbett and the Foundations of Naval Strategic Thought*. Annapolis, Maryland, Naval Institute Press.

Mearsheimer, J. J. (2014). Why the Ukraine crisis is the west's fault. *Foreign Affairs*. JSTOR. 93(5), pp. 77-84, 85-89. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.mearsheimer.com/wp-content/uploads/2019/06/Why-the-Ukraine-Crisis-Is.pdf>

Modelska, G. (1988). *Seapower in global politics, 1494-1993*. Londres, The Macmillan press ltd.

Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Oral, N. (2021). Ukraine v. The Russian Federation: Navigating conflict over sovereignty under UNCLOS. *International Law Studies*. 97(478), pp. 479-508. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol97/iss1/25>

Oropeza Fabián, F. (2022). Panorama de la guerra entre Rusia y Ucrania. *Global Affairs and Strategic Studies*. Universidad de Navarra. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/panorama-de-la-guerra-entre-rusia-y-ucrania>

Oropeza Fabián, F. (2023). La guerra Rusia-Ucrania, considerada a partir de la teoría geopolítica del Heartland de Mackinder. *Documento de Opinión*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos. 84. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEO84_2023_FILORO_Rusia.pdf

Pardo de Santayana, J. (2022). La guerra de Ucrania. *Panorama Geopolítico de los Conflictos*. Instituto Español de Estudios Estratégicos, pp. 17-46. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/panoramas/PGC2023/PGC2023_Capitulo01.pdf

Parente Rodríguez, G. (2009). Una breve valoración estratégica del mar Negro. *Revista General de Marina*. Ministerio de Defensa,

Armada Española. 256, pp. 613-617. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/05/cap03.pdf>

Parmentier, F (2022). La mer Noire, une domain russe sans prise sur la guerre en Ukraine. *Diplomatie*. 118, pp. 47-49. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://eurasiapropective.net/2023/01/12/la-mer-noire-une-domination-russe-sans-prise-sur-la-guerre-en-ukraine-parmentier-diplomatie-eastern-circles>

Pedrozo, R. (2022a). The Russia-Ukraine Conflict: Blocking Access to the Black Sea. *Naval War College Review*. The U. S. Naval War College. 75(4), pp. 1-15. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=8308&context=nwc-review>

Pedrozo, R. (2022b). Maritime Exclusion Zones in Armed Conflicts. *International Law Studies*. The U. S. Naval War College. 99(526), pp. 527-536. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3018&context=ils>

Pedrozo, R. (2023a). Russia-Ukraine Conflict: The War at Sea. *International Law Studies*. The U. S. Naval War College. 100(1), pp. 2-61. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3038&context=ils>

Pedrozo, R. (2023b). The Black Sea Grain Initiative: Russia's Strategic Blunder or Diplomatic Coup? *International Law Studies*. The U. S. Naval War College. 100(421), pp. 421-451. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3050&context=ils>

Requena, P. (2014). Crimea, la encrucijada de su historia. *Documento de Opinión*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos. 85bis. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7651424>

Rubel, R. (2015). The home fleet: Pivot of maritime strategy. *The Corbett centre for maritime studies*. 16. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.kcl.ac.uk/dsd/assets/corbettpaper16.pdf>.

Russian Federation Chapter. Janes. (2023).

Sánchez Tapia, F. (2021). Tensiones geopolíticas en el mar Negro. *Panorama. geopolítico de los conflictos 2021*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, pp. 97-132.

[Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/panoramas/PGC2021/Cap_4_mar_Negro.pdf

Sanders, D. (2017). Rebuilding the Ukrainian Navy. *Naval War College Review*. The U. S. Naval War College. 70(4), pp. 61-77. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1043&context=nwc-review>

Stocker, J. (2021). Architects of continental seapower. Comparing Tirpitz and Gorshkov. Nueva York, Routledge.

The Military Balance. (2022). Chapter Five: Russia and Eurasia. *The Military Balance*. 122(1), pp. 164-217. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/04597222.2022.2022930>

The Military Balance. (2023). Chapter Five: Russia and Eurasia. *The Military Balance*. 123(1), pp. 150-207. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/04597222.2023.2162717>

Ukraine Chapter. Janes. (2023).

Vázquez Orbaiceta, G. (2022). Doctrina Marítima de Rusia 2022. ¿Qué ha cambiado? *Documento de Opinión*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos. 110. [Consulta: 2025]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2022/DIEEEO110_2022_GONVAZ_Rusia.pdf

Vego, M. (2009). Naval classical thinkers and operational art. *Naval War College Review*. The U. S. Naval War College. 1005. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/AD1014479.pdf>

Vego, M. N. (1999). *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*. Londres, Frank Cass Publishers.

Vignesh, R. y Singh, A. K. (2023). Attack on Sevastopol: Key takeaways. *MP-IDSA Issue Brief*. Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analysis. [Consulta: 2025].

Vigor, P. H. (1974). Admiral S. G. Gorshkov's Views on Seapower. *The RUSI Journal*. 119(1), pp. 53-60. [Consulta: 2025]. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1080/03071847409421170>.

Vilches Alarcón, A. A. (2022a). La Flota del mar Negro en la guerra de Ucrania (I): antecedentes. *Ejércitos*. [Consulta: 2025].

Vilches Alarcón, A. A. (2022b). La Flota del mar Negro en la guerra de Ucrania (II): protagonistas. *Ejércitos*. [Consulta: 2025].

Vilches Alarcón, A. A. (2022c). La Flota del mar Negro en la guerra de Ucrania (III). *Ejércitos*. [Consulta: 2025].

Wasielewski, P. (2022). The evolving political-military aims in the war in Ukraine after 100 days. *Foreign Policy Research Institute*. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://www.fpri.org/article/2022/06/the-evolving-political-military-aims-in-the-war-inukraine- after-100-days>

Watling, J. (2023). Preliminary Lessons from Russia's Unconventional Operations During the Russo-Ukrainian War, February 2022–February 2023. *RUSI*. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://static.rusi.org/202303-SR-Unconventional-Operations-Russo-Ukrainian-War-web-final.pdf.pdf>

Zabrodskyi, M. (2022). Preliminary lessons in conventional war-fighting from Russia's invasion of Ukraine: February-july 2022. *RUSI*. [Consulta: 2025]. Disponible en: <https://static.rusi.org/359-SR-Ukraine-Preliminary-Lessons-Feb-July-2022-web-final.pdf>