

La producción del espacio en el océano Ártico ruso entre 1991 y 2020. De tendencia silvestre del territorio a paisaje operativo urbano

The production of space in the Russian Arctic ocean between 1991 and 2020. From wilderness trend of the territory to urban operational landscape

DOI: 10.20868/tf.2020.17.4503

Javier Morell López (autor) ♣

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 27.07.2020

Tutor: Javier Ruiz Sánchez

Resumen

El deshielo de la banquisa polar ártica y la consecuente mejor accesibilidad marítima al océano Ártico están produciendo cambios en la geopolítica global. La Federación de Rusia, consciente de su nueva privilegiada posición estratégica, está realizando grandes esfuerzos para volver a dominar parte de esta región, experimentándose un auge militar con el fin de movilizar el territorio como fuerza productiva. El creciente flujo de mercancías y capitales, la extracción de recursos naturales y el turismo, están transformando el Ártico ruso de territorio salvaje a paisaje operativo de la urbanización planetaria. En este artículo se estudian estos fenómenos desde una geopolítica crítica y cómo se está produciendo el espacio en torno a ellos.

Palabras clave

Urbanización planetaria, Ártico, paisajes operativos, geopolítica crítica, extractivismo, turistificación.

Abstract

The melting of the Arctic ice floe and the consequent improved maritime accessibility to the Arctic Ocean are producing changes in global geopolitics. The Russian Federation, aware of its new privileged strategic position, is making great efforts to re-dominate part of this region, experiencing a military boom in order to mobilize the territory as a productive force. The growing flow of goods and capital, the extraction of natural resources and tourism are transforming the Russian Arctic from a wild territory into an operational landscape of planetary urbanization. In this article we study these phenomena from a critical geopolitical perspective and how space is being produced around them.

Keywords

Planetary urbanization, Arctic, operational landscapes, critical geopolitics, extractivism, touristification

♣ **Javier Morell López** es alumno de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

morellylopez@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7829-3788> (Javier Morell López)

1. Introducción: el Ártico está cambiando

El océano Ártico se derrite. La banquisa polar pierde un 12,8% de su superficie por década desde 1981 (NASA Climate, s/f). La consecuencia más grave será el cambio climático que se producirá en todo el globo; pero existen otro tipo de consecuencias sobre el territorio menos estudiadas: la alteración de la geografía sobre el Gran Norte acarreará también la alteración del orden geopolítico establecido.

El océano Ártico ha supuesto hasta hace poco un límite, el fin del mundo no sólo en las cartografías, sino también una barrera física real. La certidumbre sobre su deshielo y la aparición de un nuevo océano navegable en un futuro próximo ha llamado la atención de las principales potencias mundiales sobre un territorio con escasa relevancia estratégica hasta ahora. Las rutas marítimas árticas suponen el camino más corto entre el Pacífico Norte y el Atlántico Norte, los cuales albergan la mayor parte del tráfico marítimo global, y que actualmente se conectan entre sí a través de vulnerables cuellos de botella. Esta nueva ruta reduciría en un 41% la distancia actual (11.192 millas) entre Tokio y Rotterdam, y el viaje entre Shanghái y Hamburgo podría recortarse 14 días. Es altamente probable que para mediados de siglo las tres rutas árticas: Noroeste, Nordeste y Central estén operativas para el tráfico comercial (Melia et al., 2016). Hay que recordar que el transporte marítimo mueve el 80% del volumen y el 70% del valor del comercio mundial (García Sanchez, 2017). Quienes controlen estas rutas controlarán buena parte del comercio mundial. Pero el deshielo no solo dejará al descubierto la superficie navegable. También permitirá el acceso a fuentes de recursos hasta entonces inaccesibles. A pesar de que actualmente se explotan más de 400 campos de gas y petróleo al norte del círculo polar ártico, representando el 10% de la producción mundial; se estima que aún quedan por descubrir bolsas con capacidad de extracción de 90.000 millones de barriles de petróleo, 47 billones de metros cúbicos de gas natural y 1.200 millones de barriles de gas licuado, el 84% de los cuales se encuentran aguas adentro. Esto supondría el 22% de las reservas de gas y petróleo del mundo aún por descubrir, una cifra considerable teniendo en cuenta que este territorio sólo ocupa el 6% de la superficie terrestre (Bird et al., 2008). Se estima además que el 50% de las reservas de petróleo y el 70% de gas se encuentran en suelo ruso. A estos recursos habría que sumar yacimientos de oro, zinc, plomo, uranio e incluso otros elementos muy poco comunes, además de caladeros de pesca intactos (Velázquez León, 2015), sin olvidar la importancia que está adquiriendo el turismo en las estrategias árticas (Valerieva Yaneva, 2018).

Estos cambios geopolíticos han sido mayoritariamente abordados desde una geografía cuantitativa en cuanto a localización, recursos, demografía, fronteras estatales, etc. En este artículo se abordarán desde una visión crítica de la producción del espacio ártico, un espacio urbanizado. Con una desértica densidad de población media de 1 habitante por cada 10 kilómetros cuadrados (García Sanchez, 2017), cuando nos referimos al Ártico como espacio urbanizado no nos referimos a la concentración de personas en ciudades, sino a las dinámicas urbanas que rigen la manera en que el espacio es producido. Los estudios urbanos durante el siglo XX han estado demasiado centrados en la ciudad como objeto, dejando en un segundo plano los procesos que hacen que las ciudades sean posibles. Es por ello que es necesaria una geografía crítica de cómo se está produciendo un espacio aparentemente sin relación con la ciudad, pero de la cual es indisoluble.

2. Marco teórico: la completa urbanización del territorio

Partamos de la tesis planteada por Henri Lefebvre (1972): “*la urbanización completa de la sociedad*”. Para Lefebvre es fundamental estudiar las relaciones sociales de cada modelo, es decir, si las relaciones de producción y reproducción funcionan o no bajo dinámicas urbanas. Planteemos a continuación un breve repaso introductorio sobre las diferencias urbano-rural.

En lo rural, producción y reproducción son indisolubles (Sevilla Buitrago, 2013); pero cuando se separan y todas las funciones sociales son puestas al servicio de la producción, aparece el fenómeno urbano (Lefebvre, 1972). Esta segregación producción-reproducción implica división del trabajo, también en el plano espacial, donde el trabajo se divide y se profesionaliza en diferentes territorios y regiones (Massey, 1995).

La relación urbana con el entorno ocurre como si todo siempre pudiese acelerarse más, sin respetar los ciclos de la *Physis*¹, al contrario que en lo rural, donde la producción y la reproducción se basan en ella (Lefebvre, 1972, p. 173). A partir del s. XVI la mayoría de los inventos han estado enfocados en mejorar el transporte y las comunicaciones, permitiendo a las ciudades acelerar las relaciones con sus territorios (Harvey, 1996); es decir, se pasa de un metabolismo natural y rural, donde existe un ciclo cerrado y armónico con la *Physis* de materiales, energía e información; a un proceso abierto de transformación de los mismos. En lo rural el espacio es dado y se depende completamente de él, el topos proporciona los nombres y existe una homogeneidad. Mientras que lo urbano se caracteriza por la producción de centralidad, la diferencia, la simultaneidad y la congregación, con la particularidad que los topos urbanos se construyen según criterios productivistas (Lefebvre, 1972). Es decir, el espacio rural es aprehendido; el espacio urbano es producido.

La completa urbanización del territorio y el rol del estado

La ciudad preindustrial era un ente de acumulación rodeado de no-ciudad; pero la incorporación de la industria a la ciudad provocó una implosión-explosión. Una implosión de personas, actividades, capital, bienes, servicios, objetos, instrumentos, medios, pensamiento, etc. Una explosión de periferias, suburbios, casas de vacaciones, ciudades satélite, autopistas, telecomunicaciones, producción industrial, etc., de tal manera que hasta la agricultura es industrializada, dejando la aldea de existir y convirtiéndose en agro-ciudad (Lefebvre, 1972). Se desdibujan las fronteras entre campo y ciudad, urbano y rural, centro y periferia, metrópoli y colonia, sociedad y naturaleza, entre las diferentes escalas. Es lo que se denomina urbanización planetaria: océanos, desiertos, tundra, montañas, atmósfera, etc. forman parte ya del tejido urbano como paisajes operativos cuya finalidad es la de sustentar el crecimiento económico acelerado y la expansión de aglomeraciones (Brenner, 2013, 2014, pp. 14–30, 2017; Brenner & Schmid, 2013; Lefebvre, 1972; Soja & Kanai, 2007).

Mientras que en las ciudades primitivas la división espacial del trabajo se producía entre el núcleo urbano y sus territorios aledaños, a medida que los paisajes operativos de las ciudades se han expandido, también lo ha hecho la división espacial del trabajo, llegando a ser global. Tradicionalmente la *división internacional del trabajo* solía dividirse en Norte y Sur Global y el estado-nación intercedía como nivel mediador; pero durante las últimas décadas esta división se

¹ Deidad griega de la naturaleza, empleada en filosofía con un significado metafísico de la naturaleza.

ha complejizado. El modelo occidente consumidor y oriente productor está obsoleto, el centro y la periferia global se han difuminado, y con ello las escalas. La interdependencia de escalas de corto y largo alcance ha fusionado los flujos locales y globales (Swyngedouw, 1997), dejando las ciudades de ser regímenes subnacionales de acumulación para convertirse en plataformas para la reproducción de la economía global (Brenner, 1999). El nivel mediador ha desaparecido, sólo existen dos niveles: el global y el privado; lo que para Lefebvre (1972) marcaría la completa urbanización de la sociedad. La desaparición del nivel mediador no implica la desaparición de los estados, sino un cambio de rol hacia un estado neoliberal y de las relaciones ciudad-estado (Smith, 2009).

El capital, en su objetivo de maximizar beneficios, busca eliminar barreras espaciales, mayor movilidad, reducir la dependencia del lugar (Brenner, 1999; Harvey, 1982; Lefebvre, 2012). Pero este movimiento acelerado en el espacio sólo puede conseguirse a través de infraestructuras relativamente fijas, es decir, la organización espacial es esencial para vencer al espacio (Harvey, 1985). El rol aparentemente contradictorio del estado neoliberal consiste en garantizar dicha organización espacial para favorecer el movimiento de capital, a la par que intenta fijarlo en sus territorios, que o bien poseen cualidades que no pueden encontrarse en otro sitio, o bien el capital no puede abandonarlos sin costes de desvalorización (Brenner, 1999; Harvey, 2007). Las instituciones estatales procuran potenciar estas ventajas de localización y sus capacidades productivas como centralidades competitivas en la economía mundial, es decir, los territorios se movilizan como fuerzas productivas (Brenner, 2009; Brenner & Theodore, 2002) (Brenner, 1999, 2009; Brenner & Theodore, 2002; Harvey, 1982, 1985, 2007; Lefebvre, 2012). La diferencia geográfica ya no se basa en la espacialización de la particularidad, sino que la conforma la posición distintiva de un espacio en una matriz de interdependencias a escala mundial (Smith, 1984).

El capitalismo, que se basa en la intensificación de las diferencias geográficas, creando un desarrollo espacial desigual (Brenner, 2009; Brenner & Theodore, 2002; Harvey, 1982; Lefebvre, 2012; Massey, 1995; Smith, 1984), está en un continuo proceso de incorporación de espacios no capitalistas mediante la urbanización extendida. Estos procesos ex novo se caracterizan por llevar el patrón urbano de estructuración socio-espacial al campo y aumentar la división del trabajo a una escala mayor. El proceso reimplosiona en las ciudades, que se ven fortalecidas al dominar estos territorios (Sevilla Buitrago, 2013).

El estado-nación moderno, establecido en Westfalia en 1648, como máxima institución legítima para gobernar sobre un territorio con fronteras claramente delimitadas, y reuniendo bajo su hegemonía a campo y ciudad, jugó un papel clave en la operativización y urbanización de los hinterland durante toda la industrialización (Lefebvre, 1972). La libertad económica no es suficiente para desarrollar la urbanización ex novo (Brenner, 1999; Harvey, 2007; Sevilla Buitrago, 2013), tampoco en la operativización de territorios salvajes, donde la intervención estatal sigue siendo crucial. El estado es clave para restablecer las relaciones de propiedad, la división espacial del trabajo y las formas de reproducción social, así como para garantizar una infraestructura relativamente fija que posibilite la circulación de capitales, bienes y personas.

3. Método: lo urbano como esencia constitutiva

El objetivo de este trabajo es demostrar si el Ártico es un espacio salvaje o urbano. A través del caso de estudio concreto del Ártico ruso estudiaremos si se trata de un espacio aprehendido o

producido, y si es así, analizaremos a través del marco analítico cómo, quién, desde dónde, por qué y cuándo se está produciendo este espacio.

Lefebvre (1972) hizo un llamamiento a estudiar el fenómeno urbano como un proceso, ya que “aquello que llamamos ciudad no es más que el producto de un proceso que llamamos urbanización” (Harvey, 1996). Para lo cual es necesario desprenderse de los modelos adoptados donde el término no-urbano se da por asumido y no se cuestiona. Se debe reconceptualizar el pensamiento y experimentar nuevos métodos de abordar la cuestión urbana (Brenner, 2009, 2017; Brenner & Schmid, 2015; Merrifield, 2013; Sevilla Buitrago, 2017). El marco analítico se enmarca dentro de la categoría de análisis de lo urbano como esencia constitutiva (proceso) frente a la esencia nominal (forma) (Brenner, 2013; Sayer, 1984). El Ártico se trata en concreto de un proceso de urbanización extendida, por lo que cobran gran importancia los procesos de transformación (o de producción del espacio) a través de la historia y la geografía.

Abordaremos la cuestión desde dos categorizaciones ya establecidas y adaptándolas al caso:

A. Dimensiones de producción del espacio. Nos valemos de la clásica triada de *La producción del espacio* de Lefebvre (2012) y de su adaptación a la producción de paisajes operativos por Brenner y Schmid (2015); y la configuramos mediante tres categorías de análisis:

- Regulación territorial: La planificación del espacio y su representación. Las políticas, la legislación y los planes que diseñan el territorio, pero también los significantes de los signos o los códigos como objeto (sus significados se enmarcan en los espacios de representación).
- Prácticas espaciales: La materialización de acontecimientos en el espacio, percibidos de manera objetiva por los sentidos.
- Espacios de representación: La producción del espacio en el imaginario y las mentes, en base a cada experiencia personal. Cada regulación territorial y práctica espacial tiene aparejado un espacio de representación, que aun siendo subjetivo y dependiente de cada persona, posee rasgos comunes que forman un imaginario colectivo. En este estudio interpretaremos sólo los imaginarios colectivos y no los individuales.

B. Dimensiones del espacio urbanizado, basándonos en las tres categorías que Schmid (2006) describe como marco analítico para el estudio de la completa urbanización en el proyecto *Switzerland: An Urban Portrait* (Diener et al., 2006):

- Fronteras: Las limitaciones a los flujos continuos de interacción mediante leyes, tradiciones, culturas, elementos de control, etc.
- Redes: Los flujos de interacción.
- Diferencias: La *heterotopía* de Foucault (1984) y Lefebvre (1972), el lugar diferente, opuesto a la isotopía. Aquel que aún con ciertos rasgos utópicos, sí tiene lugar en el espacio.

Estas dos categorizaciones son entrecruzadas en una matriz que sintetiza el marco analítico y a través de la cual es estudiado el caso del Ártico ruso (figura 1). La meta del marco analítico es espacializar la narrativa histórica, comprender cómo se hace la historia desde el espacio. Por ello

estas categorías se analizan tanto desde un punto de vista geopolítico tradicional (constructos y conceptos políticos referentes al modelado y dominio del espacio); como desde la geopolítica crítica, que aborda cuestiones como la formación de identidad, la creación del espacio-nación y del tiempo-nación, la producción visual del espacio, la conversión de territorios en unidades y espacios culturales, la creación de fronteras culturales, la representación de lo propio y lo ajeno, etc. (Schlögel, 2007).

LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO		Dimensiones de producción del espacio		
		Regulación territorial	Prácticas espaciales	Espacios de representación
Dimensiones del espacio urbanizado	Fronteras			
	Redes		Estudio del caso mediante geopolítica crítica (historia + geografía)	
	Diferencias			

Figura 1. Matriz síntesis del marco analítico.

Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se aplica el marco analítico sobre el caso de estudio para extraer conclusiones. En este artículo nos centraremos en el Ártico ruso y en el Paso del Nordeste (en adelante PNE) por ser la región con mayor prospectiva y actividad desarrollada hasta la fecha, además de ejemplificar el proceso de incorporación ex novo de espacios no capitalistas a los paisajes operativos de urbanización. El período histórico estudiado abarca desde 1991, año de la caída del bloque soviético y del mayor cambio geopolítico de la segunda mitad del siglo XX, lo que supone en el Ártico el paso de un territorio de lucha militar a un territorio de cooperación (Alonso Moreno, 2018); hasta 2020, año presente, en el cual finaliza y se actualiza la estrategia polar rusa de 2013 y en el que Putin se ha ganado la fama de zar por su reforma constitucional. Además, la actual pandemia de la Covid-19 traerá cambios en el orden mundial establecido aún por determinar, afectando a Rusia y Putin y por tanto al Ártico.

El estudio se centra en un fenómeno por cada dimensión del espacio urbanizado. Respecto a las fronteras es estudiado el dominio territorial; respecto a las redes, el extractivismo; y respecto a las diferencias, la turistificación. Estos tres fenómenos se eligen debido a que acaparan los principales ejes de las estrategias árticas bajo el concepto de soberanía nacional, recursos naturales y turismo respectivamente. Si bien en las estrategias también ocupan gran espacio el cambio climático y los pueblos indígenas, estos puntos no serán profundizados en este trabajo ya que realmente no se están ejerciendo políticas proactivas sobre ellos, sino que se está actuando con cierta pasividad y de manera propagandística, excepto cuando entran en conflicto con los fenómenos anteriores, en cuyo caso se priman los primeros.

4. La producción del espacio ártico ruso

La casi imposibilidad de navegar el océano Ártico hizo que las escasas incursiones presoviéticas fueran con carácter exploratorio. Más allá de los méritos, el prestigio internacional y el avance del conocimiento que estas suponían, lo cierto es que este tipo de espacios extremos quedaban

intactos y ninguna potencia tenía capacidad para moldearlos bajo sus intereses. Permanecían salvajes, diferentes, cuasiutópicos.

La creación de la nueva potencia soviética, la necesidad de desarrollo y control interior y los impedimentos que encontraba para navegar libremente por aguas extranjeras, sumados a los avances técnicos, impulsaron por primera vez la urbanización del Ártico ruso, especialmente a partir de la década de 1930, cuando se fundan ciudades como Norilsk, Apatity, Tiksi o Vorkuta, se crea la Flota Norte de la Armada Rusa y las travesías por el PNE empiezan a ser una realidad. Durante la Guerra Fría el Ártico se convirtió en la frontera natural entre la URSS y EEUU. Esto llevó a la militarización del territorio. La ubicación de ciudades, infraestructuras y poblaciones se planeaban según la defensa estratégica. Esta tensión permaneció sobre el territorio hasta la disolución de la URSS en 1991, momento de cambio en el orden mundial y a partir del cual analizaremos la producción del espacio ártico presente en las tres dimensiones de urbanización:

Fronteras: Dominio territorial

La disolución del Pacto de Varsovia en 1991 supone la victoria del bloque de la OTAN, la ausencia de enemigos y el optimismo de los noventa en el imaginario occidental, década de la cooperación internacional. En los espacios de representación, Rusia es mostrada en occidente como una nación en declive. Desde películas comerciales como *Goldeneye* en 1995 o la mediática catástrofe del submarino *K-141 Kursk* en 2000, ayudan a crear en el imaginario colectivo occidental cuáles son las consecuencias de haber elegido un modelo económico equivocado. Los noventa son la década del triunfo del capitalismo y la total globalización, hasta que los atentados del 11 de septiembre de 2001 suponen el fin del mundo único sin enemigos y surge un nuevo enemigo para occidente con la doctrina Bush: el terrorismo. Estos hechos provocan un giro hacia el terror y Oriente Medio como nuevo foco de atención mediática y política en occidente, hasta ahora acaparados por Rusia, la cual pasaría al olvido, permaneciendo durante tiempo en el imaginario occidental la idea de una Rusia debilitada y obsoleta fraguada en los noventa.

Mientras tanto, Vladimir Putin llega al poder en 2000 y se encuentra con un Estado débil que había perdido parte de su dominio territorial: unas fuerzas armadas mermadas, tecnología en declive (desorbitación de la Estación Espacial MIR en 2001), conflictos bélicos internos (las dos guerras chechenas en 1994-1996 y 1999-2009), etc. (Milosevich-Juaristi, 2018), sumado al acorralamiento de la OTAN entre 1999 y 2004 con 10 nuevas adhesiones del este de Europa. La política de Putin se basará en restablecer durante sus primeros años el poder estatal con el objetivo de reconvertir la Federación Rusa en potencia mundial. En 2003 se toma la iniciativa de reestructurar las Fuerzas Armadas, no siendo hasta 2008, por falta de capital, que esta iniciativa se viera reflejada en el presupuesto militar (Milosevich-Juaristi, 2018) y no siendo hasta mediados de la década 2010 que las prácticas espaciales adquieren notoriedad internacional. En 2014 explotan los conflictos de Ucrania y en 2015 Rusia se involucra en la guerra de Siria. Estos hechos pondrán fin a la Rusia debilitada y vetusta en los espacios de representación globales, y aflorarán los viejos miedos de la Guerra Fría.

En el caso del Ártico, ante la ausencia de amenaza exterior en los noventa y dados los graves problemas que tenía el país, Rusia desmilitariza el norte, quedando el territorio en estado de abandono y aislamiento por la falta de estrategia para la zona. Se trata de una década de regulación territorial blanda sin apenas prácticas espaciales sobre el Ártico más allá del abandono.

Con la llegada de Putin al poder y su intención de reposicionar Rusia, se vuelve a poner el foco en el Ártico. En 2001 aprobó los Fundamentos de la Política de la Federación de Rusia en el Ártico, que se centraba principalmente en aspectos militares sobre el Gran Norte y en recuperar la soberanía (Alonso Moreno, 2018). El estado de abandono y vulnerabilidad de la frontera rusa era considerable, y precisamente, el Ártico se caracteriza por el no acuerdo de establecer unos límites administrativos para cada estado, arrastrándose desde 1907 el conflicto por la doctrina de los sectores. En 1982, la Convención sobre el Derecho del Mar en su artículo 76 modificaba la manera en que se otorgaba el derecho de explotación sobre las aguas territoriales y su lecho marino: se pasó de fijarse el límite según la profundidad del mar a fijarse según la plataforma continental, es decir, criterios geológicos (Valerieva Yaneva, 2018). Basándose en este derecho, el primer estado en reclamar un aumento de su territorio fue la Federación de Rusia. En 2001 reclama a UNCLOS 1,2 millones de kilómetros cuadrados, incluyendo el Polo Norte y cerca de la mitad del océano Ártico, petición rechazada por falta documental dada la complejidad científica y presupuestaria para demostrar el origen geológico del fondo marino, no siendo hasta 2015 que Rusia realizara una segunda petición, mejor documentada.

En cuanto a la producción de espacios de representación, en 2007 Putin proclama en Munich que el mundo ha dejado de ser unipolar, y en agosto se lleva a cabo la operación Arktika, en la que se planta una bandera de la Federación Rusa en el lecho del Polo Norte Geográfico a 4.200 metros de profundidad, declarándose: *“el Ártico es nuestro y debemos reclamar nuestra presencia”* (Pranjic & Unverdorben, 2016). Este hecho puramente representativo y sin ningún tipo de reconocimiento por el derecho internacional marcó un hito y tuvo una gran trascendencia política, provocando el despertar del resto de países. Rusia se autoproclamaba como la gran potencia dominante del Ártico. Al año siguiente, en 2008, se llevó a cabo la Declaración de Ilulissat por los Arctic 5, llegando al consenso de respetar el derecho marítimo. Mientras tanto Rusia actualiza su estrategia ártica con asuntos civiles y marca una estrategia para 2020 (Alonso Moreno, 2018). Durante los próximos años todos los estados árticos actualizarían sus estrategias o las crearían si no las tenían, y algunos se sumarían a las peticiones de extensión de la plataforma continental a UNCLOS. También se vería incrementada la conquista simbólica del Ártico, con hechos como la travesía del rompehielos chino Xue Long, el viaje de la llama olímpica al Polo, la visita de Obama al Ártico o la ocurrencia de Trump de comprar Groenlandia. El Ártico había pasado de ser una región sin gran interés más allá del científico a ocupar buena parte de las estrategias nacionales de estados árticos y no árticos, formando parte del Consejo Ártico en calidad de observadores estados como España, China, India o Suiza.

En las prácticas espaciales para el dominio territorial, en 2011 Rusia comienza a modernizar su flota y desde 2013 se han incrementado los ejercicios militares en la zona. En 2014 se crea el Comando Estratégico Conjunto de la Flota del Norte con una agenda ambiciosa, modernizando parte de la infraestructura heredada de la Guerra Fría, llegando en 2017 a más de 100 bases militares, entre las que destacan las de Tierra Alexandra, Nueva Zembla, Isla Sredni, península Schmidt, islas Wrangler o Kotelni. Infraestructuras con una importante presencia en los espacios de representación, contando con la mediática visita de Putin. Debido a esta militarización ártica, la Flota del Norte, con base en Múrmansk, se ha convertido en la más grande de las cinco flotas rusas, contando en 2017 con 40 rompehielos, de los cuales 6 nucleares, y 11 más en construcción; submarinos adaptados a las condiciones polares, drones, progamas en desarrollo de fragatas rompehielos o el sistema de geolocalización submarino Pozitsioner, que permite la navegación de submarinos autónomos no tripulados, con fines militares y extractivos (Cánovas

Sánchez, 2017). Para hacerse una idea de la flota de rompehielos rusos, EEUU sólo poseía uno en servicio, mientras que China acaba de botar su segundo rompehielos en 2019. No será hasta 2018 que EEUU comience su contraofensiva en el plano de la regulación territorial, aprobando el mayor gasto militar desde la guerra de Irak, el cual incluye la construcción de seis rompehielos, que no estarán operativos hasta 2023. Esta militarización por parte de la administración Trump se incrementa con la Estrategia de Defensa Nacional de 2018, donde el secretario de defensa James Mattis declaró que Rusia y China suponían amenazas mayores que el terrorismo. Se rompe así con la doctrina Bush instaurada desde 2001, donde el enemigo era el terror, y se retoma la senda y los miedos de la Guerra Fría finalizada en 1991. En 2018 además, Rusia y OTAN realizan sendas mayores maniobras militares desde la Guerra Fría (Vostok y Trident Juncture respectivamente).

En este contexto de escalada de tensión las comparaciones con tiempos pasados son inevitables, pero existe una crucial diferencia entre la militarización soviética y la actual. Mientras que la primera respondía a la defensa de la soberanía nacional; en la actualidad la militarización responde a la movilización del territorio como fuerza productiva, es decir, al extractivismo.

Redes: extractivismo

La actividad extractiva en los años noventa también se caracteriza por la ausencia de regulación territorial y de prácticas espaciales. Aunque en 1991 Rusia hubiera abierto el PNE a navegación comercial extranjera y en 1993 Rusia, Japón y Noruega iniciaran un programa de investigación conjunto sobre la ruta (INSROP), la falta de motivación de defensa estratégica había reducido el costoso mantenimiento y el paso quedó prácticamente cerrado. En 1991, 15 buques atravesaron el PNE; en 1992, 12; en 1993, 22; en los próximos años entre 7 y 2 buques anuales, y entre 1998 y 2006 no se realizó ninguna travesía comercial (Pastusiak, 2016).

La privatización en los noventa de 120.000 empresas estatales soviéticas (el 70% del PIB) concentraron el poder en la oligarquía (Llovo, 2018; Milosevich-Juaristi, 2018). Las primeras políticas de Putin estuvieron orientadas a reducir la injerencia oligarca y a introducir el control estatal en una economía capitalista. Los oligarcas fueron remplazados por el círculo de confianza de Putin mediante la estrategia de los “*campeones nacionales*”, sumado a la compra estatal de acciones y la renacionalización de grandes empresas, como la gigante Gazprom en 2005. Oponerse al poder oligarca no fue tarea sencilla, recurriéndose en ambos bandos a prácticas mafiosas (Albiac, 2015).

El aumento del control empresarial y económico ha ido parejo al del control civil, con el objetivo de recuperar el poder centralizado. Hecho que consigue a finales de 2004 con la Ley Federal No.159-FZ y el Decreto Presidencial No.1603, cuando los gobernadores de las Repúblicas pasan a ser elegidos por el presidente. En febrero de 2005 se crea la Cámara Pública, que ha actuado para controlar a los ciudadanos (De Andrés & Ruiz, 2008). En 2006 la periodista Anna Politkóvskaya y el exespía Aleksandr Litvinenko son asesinados misteriosamente y la prensa internacional revive la época oscura de la KGB, mismo año en que el último diario ruso de influencia nacional que todavía no estaba bajo el poder del Kremlin, Kommersant, fue comprado por un magnate acérrimo a Putin (Torres, 2011). En 2012 se aprueban las leyes de Manifestaciones e Internet, restringiendo los derechos sobre estos dos (Milosevich-Juaristi, 2018). En 2020 el pueblo ruso aprueba la reforma constitucional de Putin que le permite ser reelegido hasta 2036, ganándose el sobrenombre de zar.

Estas medidas guardan una importante relación con la producción del espacio Ártico. El capitalismo de estado y excesivo control gubernamental, que a priori parecen opuestos al libre mercado utópico del neoliberalismo, del que Putin se declara enemigo, no dejan de ser formas de neoliberalismo realmente existente adaptadas al contexto con el fin de maximizar los beneficios económicos. El estado-nación más extenso del mundo alberga numerosas culturas, y a la llegada de Putin al poder los conflictos internos amenazaban con resquebrajar el país. A pesar de ello Putin ha logrado una altísima popularidad, con una aprobación de su gestión de alrededor del 70-80% de la ciudadanía (Milosevich-Juaristi, 2018). Para alcanzar dicha popularidad es clave controlar los espacios de representación, no sólo mediante las políticas anteriormente resumidas, sino también con un discurso patrio que aún y recupera todas las glorias pasadas bajo los tres pilares de la identidad nacional rusa: *Pravoslavie*, *Samoderzhavie*, *Narodnost* (religión ortodoxa, autocracia, nación). El nacionalismo, si bien es contrario al neoliberalismo teórico, forma parte de sus contradicciones aparentes en lo que Harvey (2007) describe como el neoconservadurismo, que se apoya en el nacionalismo para conseguir apoyos populares y la nación como entidad de competencia global. De esta manera el poder se ve legitimado y apoyado por el pueblo para desplegar la costosísima infraestructura en el Ártico por encima de cuestiones medioambientales y sociales, algo impensable en un estado descentralizado y plenamente democrático.

Rusia, una vez atados los problemas internos, comienza a mirar al Ártico y al exterior. En 2008 actualiza la estrategia ártica incorporando asuntos civiles, en 2010 se ratifica la Estrategia de Desarrollo Marítimo hasta 2030, donde se plantea un interés real por desarrollar el PNE; y en 2012 la Ley Federal No. 132-FZ regula las normas para la navegación del PNE (Pastusiak, 2016). Conscientes de las carencias en tecnología y capital para poder materializar la infraestructura ártica, se abre la puerta a la cooperación y a la inversión extranjera en el congreso de 2010 *The Arctic: Territory of Dialogue*. En 2013 se actualiza la estrategia ártica de 2008 a intereses más realistas y resaltando la cooperación, sin olvidar la soberanía rusa (Alonso Moreno, 2018).

El año 2013 se produce también la presentación de la iniciativa china de *One Belt One Road* (OBOR, más adelante *Belt and Road Initiative*, BRI), la mayor estrategia de infraestructura global. Putin y Xi Jinping, compiten por desbancar la hegemonía de EEUU, pero los dos países, enemigos tradicionales, han encontrado en el Ártico un nexo de cooperación del que los dos pueden verse beneficiados: Rusia necesita inversión de capital y China necesita recursos e infraestructura de transporte global. Así, tras el evento de más alto nivel sobre BRI en 2017, China incorpora la Ruta Ártica mediante el documento *Vision for Maritime Cooperation under the BRI*; y en 2018 lanza su estrategia ártica, considerando esta ruta como indisociable de la BRI y añadiéndola a sus cartografías. Además, en 2017 comienza la producción de Yamal LNG, el mayor proyecto de gas licuado del mundo, donde las inversiones estatales chinas poseen el 30% de las acciones. En 2019 comienzan las perforaciones en Payakha, la mayor reserva petrolífera del Ártico, sobre el que los dos países firman un acuerdo de inversión de cinco mil millones de dólares en cuatro años; además de importantes proyectos portuarios con inversión china, como el de Zarubino, con el objetivo de convertirse en el mayor puerto mercante de Asia nororiental y puerta de entrada a la ruta ártica; o el puerto de Arkhangelsk en el Mar Blanco (Chun, 2020), así como la construcción del mayor dique seco ruso, en los astilleros Zvezdá, cerca de Vladivostok, realizado por la empresa estatal china CCCC. Hay que destacar una vez más la producción de los espacios de representación, con varias visitas de Putin a los astilleros Zvezdá, incluso con el primer ministro de India Narendra Modi; la importante presencia de Putin en la cumbre sobre BRI en 2017; o la cuidada puesta en escena del evento de inauguración de Yamal LNG, presidido por Putin.

Respecto a la navegación del PNE, en 2009, por primera vez dos buques comerciales extranjeros (MV Beluga Fraternity y MV Beluga Foresight) realizan la travesía desde que lo propusiera Gorbachov en 1987. En 2010 se realizan 4 travesías comerciales con 111.000 toneladas. En 2011, 34 con 834,931 ton. En 2012, 46 con 1.262.454 ton. En 2013, 71 con 1.355.897 ton. (Pastusiak, 2016). El tráfico en el PNE no para de crecer durante los próximos años, en buena parte gracias a la apertura de campos de gas y petróleo en el Ártico, los cuales han firmado importantes acuerdos, entre otros, con Rosatom para mantener despejada de hielo la ruta hacia los campos en Yamal, Guida y el golfo del Obi; con la surcoreana DSME para la construcción de numerosos gaseros rompehielos Arc7; o la alianza entre astilleros Zvezdá y la surcoreana SHI para construir 25 gaseros rompehielos para Novatek, a cambio de transferencia tecnológica. Las prácticas espaciales árticas alcanzan su apogeo el invierno de 2018, cuando se produce el hecho insólito por el cual un buque comercial (el MV Eduard Toll) por primera vez en la historia consigue atravesar el PNE en pleno invierno sin ayuda de rompehielos auxiliar. La navegación por el PNE deja de ser experimental para instaurarse como práctica espacial normalizada. El ser humano deja de estar sometido a los ciclos de la *Physis* en el Ártico durante la segunda mitad de la década del 2010, es decir, se ha producido la completa urbanización del Ártico.

No obstante, la navegación ártica sigue suponiendo retos que la hacen más costosa que la ruta por el Índico, no siendo previsiblemente hasta 2030 que la ruta esté libre de hielo durante el verano (Chun, 2020). Pero la gran ventaja de esta ruta no es sólo la menor distancia, sino la estabilidad política y social de la zona. Todo el PNE se encuentra dominado por un único estado fuerte, y la casi ausencia de población hace que el riesgo de actos de piratería o de grupos rebeldes sea prácticamente inexistente, así como unas condiciones climáticas que sólo permiten la navegación de buques tecnológicamente muy avanzados, haciendo muy costoso cualquier acto reivindicativo. De los más reseñables: la protesta de *Greenpeace* en 2013 contra la primera plataforma petrolífera *offshore* por encima del círculo polar ártico, la *Prirazlomnaya*. En un acto pacífico, 30 activistas a bordo del MV Arctic Sunrise rodearon la plataforma, los cuales fueron detenidos, de manera ilegal según la Corte Internacional de Arbitraje, y acusados de piratería, penado con hasta 15 años de prisión en Rusia. Finalmente fueron liberados. *Greenpeace*, *WWF* y otras ONG llevan años denunciando el riesgo medioambiental que supone el auge del extractivismo en el Ártico y del incremento de la actividad humana. Este incremento ha producido por ejemplo la instalación en aguas del Ártico de la primera central nuclear flotante del mundo, la *Akademik Lomonosov*; o el derrame de 20.000 toneladas de diésel de una central térmica en Norilsk en 2020, considerado el peor desastre medioambiental en el Ártico desde el del petrolero Exxon Valdez en Alaska. En un estado donde los hidrocarburos representan el 30% del PIB y el 40% de las exportaciones, y donde el complicado método de extracción es vulnerable a las guerras de precios internacionales; una crisis económica podría desembocar en el abaratamiento en la extracción y la seguridad, la búsqueda de sistemas más arriesgados, el abandono de instalaciones sin descontaminar y mayor presión sobre las condiciones sociales y medioambientales.

Diferencias: turistificación

La turistificación no deja de ser una actividad extractiva de recursos naturales del territorio, pero mientras que los extractivismos anteriores se basan en las redes, la turistificación se basa en las diferencias. Viajar consiste en la experimentación de aquello que no se puede encontrar en el territorio propio, en la heterotopía.

El Ártico, aunque de manera reducida, ha sido viajado desde hace siglos, pero por primera vez en la historia el Ártico está siendo turistificado. La diferencia radica en que el turista requiere formarse un espacio de representación mental previo, es decir, tiene que existir una experiencia del espacio vivido antes del viaje, de manera que la práctica espacial del viaje satisfaga las expectativas creadas, dejando el lugar justo para la sorpresa y la incertidumbre. El turismo se basa en la seguridad, por lo que el espacio debe ser controlado en todos los niveles, no sólo a través de infraestructuras y prácticas espaciales, sino también en la regulación territorial y los espacios de representación. Este espacio de representación está producido por clichés y lugares comunes, principalmente en la promoción turística, a través de la representación de espacios cargados de simbolismo. En la propaganda turística ártica se identifican tres principales clichés: terra incognita, última oportunidad y épocas pasadas:

Terra incognita. El Ártico representa la heterotopía, un territorio salvaje e inaccesible que hizo ganarse la fama de héroes a aquellos que se atrevían a explorarlo. En este sentido se apela al espíritu aventurero de los turistas, a seguir los pasos de Amundsen, Sverdrup, Nordenskiöld o Peary; a la exclusividad de llegar donde nadie ha llegado a bordo de un transporte no turístico, sino casi militar. Lo cierto es que el Ártico ha dejado de ser un territorio salvaje, es un territorio urbanizado. El viaje es una escenografía donde todo está controlado, y el turista aventurero duerme en una suite de lujo con todas las comodidades. Junto a él cientos o miles de personas repiten el mismo viaje cada año, radicando la exclusividad únicamente en el precio.

Última oportunidad (Lee et al., 2017). El Ártico es el máximo exponente del calentamiento global, un paisaje en extinción. Los viajes se comercializan bajo la idea de ser esta es la última oportunidad de ver osos polares en libertad o de caminar por encima del océano. Por ejemplo, los cruceros de lujo Silversea han contratado a reputados profesionales para promocionar los rincones ocultos de la naturaleza, como el fotoperiodista de la agencia Magnum, Steve McCurry. Por otro lado, National Geographic Expeditions, creada en 1999 para operar tours con el supuesto fin de concienciar por el medio ambiente, posee varios cruceros rompehielos en los que sentirte como un fotógrafo de la afamada sociedad geográfica, pero con todo tipo de lujos. No es necesario insistir en el grandísimo impacto medioambiental que tienen estos viajes y la paradoja que suponen: ver osos polares antes de que se extingan a base de destruir su hábitat. También existe el turismo de última oportunidad para ver pueblos indígenas de Siberia, como los Nenets. Si bien el turismo antropológico apenas tiene peso aún en el Ártico oriental comparado con el occidental.

Épocas pasadas. Los clichés históricos son explotados por el turismo en todo el mundo, adquiriendo en Rusia una gran relevancia la época soviética (Haugseth & Wråkberg, 2017). Durante este periodo se crea en occidente un halo de exotismo sobre lo soviético y lo ruso, en buena parte potenciado por la industria cinematográfica; a esto le podríamos sumar el imaginario que existe sobre ciertas palabras vinculadas al norte de Rusia como Guerra Fría, gulag, Siberia, submarino nuclear, pruebas atómicas, ciudades brutalistas, etc. El máquetin turístico del soviétismo no sólo se materializa a través de souvenirs, sino que operadores, revistas o blogs de viajes utilizan toda esta carga simbólica para darle mayor exotismo al viaje, desde el alfabeto cirílico a la prohibición de hacer fotos en el puerto de salida en Múrmansk; ciudad sobre la cual la excéntrica revista Vice publicó en 2017 un reportaje alardeando de ser los únicos turistas que habían viajado a la remota ciudad, casi como si de

una ciudad prohibida se tratase, cuando Múrmansk es el punto de salida de buena parte de los cruceros turísticos en el Ártico.

Una vez producidos los espacios de representación, es fundamental controlar las prácticas espaciales. El turismo, como fenómeno urbano que es, basado en la liberación del trabajo gracias a la acumulación urbana; tampoco es esclavo de la *Physis*, sino que la somete. Hasta ahora, las condiciones extremas del Ártico habían hecho que la seguridad y la certidumbre de cualquier incursión fueran muy reducidas, prevaleciendo siempre la *Physis* y pudiendo trastocar cualquier concepción mental que se pudiera tener del viaje. Pero desde que se han intensificado la regulación territorial y las prácticas espaciales para poder ejecutar la actividad extractiva; se ha creado un entorno controlado y la seguridad necesaria para el turismo. De esta manera, la estrategia ártica rusa ha dado cada vez mayor importancia al turismo, pasando de ser inexistente en las políticas a ocupar buena parte de los espacios regulatorios. Así, por ejemplo, en el V Foro *The Arctic: Territory of Dialogue* de 2019 se habló sobre cómo maximizar los beneficios árticos a través del turismo. El director del Parque Nacional del Ártico Ruso destacó la escasez de turistas anuales que recibe el parque (unas mil personas frente a los 120.000 de Svalbard) debido a la escasez de tours organizados e infraestructura, así como de los impedimentos burocráticos y el alto costo de estos viajes. El Ministro de Desarrollo Económico añadió que Rusia va a desarrollar infraestructura portuaria, rutas y programas para promocionar el turismo ártico. Sorprende que el objetivo principal del director de un parque natural en un entorno en peligro de extinción sea el de atraer grandes masas de turistas. El capital prevalece por encima del medio ambiente.

Las prácticas espaciales turísticas, aunque aún son reducidas, están experimentando un auge gracias al deshielo y la mayor infraestructura. En 2014 el MS Hanseatic realizó el primer crucero internacional por el PNE, y si bien los cruceros árticos de lujo son una novedad de los últimos años, no lo son tanto las incursiones turísticas marítimas. En 1990 se produjo el tercer viaje en la historia de un rompehielos al polo norte. En este viaje, dos empresarios extranjeros negociaron con la Murmansk Shipping Company para llevar a 50 turistas. El experimento fue un éxito, tanto que entre 1991 y 2008 se produjeron 74 viajes de rompehielos al polo, de los cuales 57 llevaban turistas a bordo (Headland, 2010). El auge de estos viajes ha hecho no solo que ciertos rompehielos se hayan adaptado al turismo, convirtiéndolos en pequeños cruceros de lujo, sino que ya se diseñen y construyan con el propósito específico de albergar turistas. El turismo se convierte en una manera de rentabilizar la gran inversión que supone la infraestructura creada para los extractivismos y el dominio territorial. Por ejemplo, la base militar de Nagurskoye es usada por la naviera de cruceros de lujo Silversea como punto de acceso y visitas a la isla. O el 50 Let Povedy, de la estatal Atomflot, se ha convertido en el más famoso de los rompehielos, en parte gracias a su actividad llevando turistas y al número de reportajes y fotografías que acapara. Rompehielos, helicópteros, radares, guardacostas, salvamento marítimo, cartografías detalladas, etc. son fundamentales para minimizar los riesgos y poder desarrollar la actividad turística en un entorno hostil. La experiencia militar y de logística en territorios complicados han sido clave por ejemplo para llevar a cabo el campamento turístico Borneo, construido cada año desde 2001 próximo al polo norte, donde los traslados de los turistas se realizan con aviones Antonov An-74 y helicópteros Mil Mi-8, dos aeronaves tácticas diseñadas para operar en condiciones climáticas duras con un fin principalmente militar.

Si bien los casos anteriores suponen casos extremos; no hay que menospreciar el turismo más accesible que se está promocionando en regiones costeras e interiores del norte de Rusia, todavía

con dificultades de desarrollo debido a la escasa infraestructura. Con el resurgimiento de las prácticas espaciales extractivas se facilita la accesibilidad a regiones hasta ahora innacesibles. El turismo en el Oblast de Múrmansk está adquiriendo mucha importancia. En regiones más aisladas de Siberia como el Krai de Krasnoyarsk o la República de Sajá, las prácticas turísticas son reducidas, pero no inexistentes, y existe una actitud proactiva por parte de las instituciones para atraer turismo. Y en el Distrito Autónomo de Nenetsia se empieza a normalizar el turismo antropológico (Ilkevich & Strömberg, 2017). Este proceso, aunque no acapare titulares, es igualmente importante en el proceso urbanizador del Ártico.

5. Conclusiones

Tras el análisis podemos concluir que el Ártico ruso es un espacio producido en todas las dimensiones y donde podemos diferenciar tres etapas de producción del espacio (figura 2):

Declive (1991-2001): con la caída de la URSS y el declive de Rusia en los 90, el Ártico se caracteriza por la inactividad y el desinterés, abandonándose el proceso urbanizador iniciado en la década de 1930, iniciándose una tendencia hacia lo salvaje y a la renaturalización. Es una década optimista para la cooperación en cuanto a cuestiones medioambientales y de los pueblos indígenas, pero también de inestabilidad política, guerras civiles y escenarios cambiantes. En este contexto Rusia apenas controla la regulación territorial, las prácticas espaciales ni tampoco los espacios de representación, con una percepción global de estado decadente próximo al colapso.

Regulación territorial (2000-2013): la llegada de Putin al poder en 2000, su vocación de devolver la grandeza a Rusia y los Fundamentos de la Política de la Federación de Rusia en el Ártico en 2001 vuelven a poner el foco en la región, presentándose ese año la primera petición a UNCLOS de aumento de plataforma continental. La década del 2000 se caracteriza por la producción del espacio en la regulación territorial, diferenciándose dos fases. La primera, entre 2000 y 2007 aprox., está orientada a recuperar el poder estatal, concentrarlo en el gobierno central, y devolver la centralidad a Rusia. En este último punto no se lograrían grandes resultados al carecer aún de las prácticas espaciales necesarias, por lo que entre 2008 y 2013, se da un giro en la estrategia ártica e internacional y Rusia se abre a la cooperación para obtener el capital y la tecnología que le faltan. Hechos que culminan con la Estrategia de Desarrollo de la Región del Ártico del 2013 y la presentación en paralelo por parte de China del plan OBOR, llamados a unirse en el futuro. Con una altísima popularidad, Putin pasa a controlar la regulación territorial y la producción de los espacios de representación.

Prácticas espaciales (2014-2020): los sucesos en Ucrania durante 2014 y la involucración en Siria en 2015 devuelven a Rusia a la centralidad internacional, incrementándose en los próximos años la tensión entre potencias. Mientras tanto la primera plataforma petrolífera offshore del Ártico es construida y Greenpeace protesta contra ello, llamando la atención del mundo con una de sus mayores detenciones. En 2017 se inaugura el campo de Yamal y el tráfico marítimo por el PNE comienza a normalizarse en la segunda mitad de esta década, tanto de buques cargueros como de cruceros turísticos. Nuevos campos extractivos, nuevos buques, nuevas centrales energéticas, nuevos destinos turísticos, nuevas catástrofes medioambientales, etc.; todo ello acompañado por un aumento de la actividad militar en la zona desde la creación en 2014 del Comando de la Flota Norte. La práctica espacial se

La producción del espacio en el océano Ártico ruso entre 1991 y 2020

Territorios en Formación | 2020 | N17 | TRABAJO FIN DE MÁSTER – Estudios Urbanos

instaura. En 2020 Putin actualiza la estrategia ártica hasta 2035, resaltando la necesidad de incrementar la infraestructura y la demografía, es decir, las prácticas espaciales. Rusia ha pasado a controlar la producción de su Ártico en todas las dimensiones.

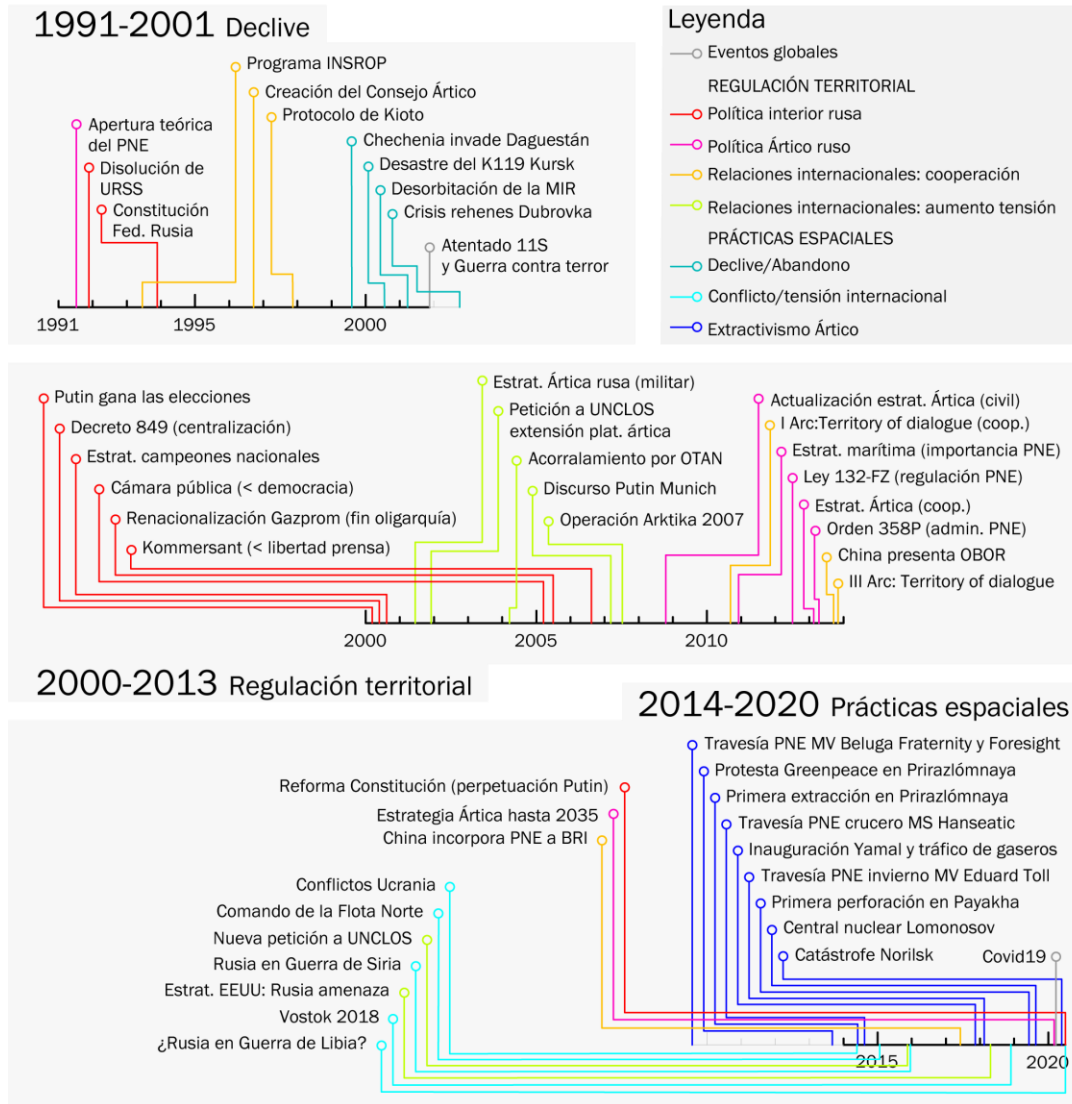


Figura 2. Eje cronológico por etapas.

Fuente: Elaboración propia.

En lo que respecta a las dimensiones del espacio urbanizado se concluye que las fronteras se establecen para gestionar las redes y no al revés, como sucedía en el anterior orden mundial. Ignorar dicha diferencia ha popularizado los titulares sensacionalistas donde se asocia la militarización del Ártico con la vuelta a la Guerra Fría y al mundo bipolar, pero existen diferencias estructurales. En la época soviética la militarización respondía a la defensa de la soberanía nacional frente a posibles invasiones enemigas en un mundo bipolar. En la actualidad la militarización responde a la movilización del territorio como fuerza productiva en un mundo multipolar. El ejército, como cuerpo de élite, es la institución estatal encargada de garantizar la urbanización ártica en un contexto ambiental complicado, así como de asegurar la estabilidad para

la inversión privada. Por otro lado, el turismo se potencia para aumentar las plusvalías de las inversiones realizadas en infraestructura. Es decir, el gobierno de la Federación de Rusia, aunque rechaze los principios del neoliberalismo, está actuando como tal según la descripción de Harvey (2007): movilizándolo el territorio ártico como fuerza productiva, garantizando la circulación de bienes y capitales mediante infraestructuras fijas, promoviendo y asegurando la inversión, planificando en colaboración con el capital y el corporativismo y anteponiendo todo lo anterior por encima del bienestar social, los derechos colectivos o el medioambiente en caso de conflicto. La gran participación estatal en buena parte de las empresas implicadas no deja de ser capitalismo de estado, ya que el fin sigue siendo la maximización del beneficio capitalista y no su redistribución en base a un contrato social.

Se concluye por tanto que el Ártico ruso es un paisaje operativo que forma parte de la urbanización extendida global, ya que se trata de un espacio producido desde y para sustentar el crecimiento económico acelerado y la expansión de aglomeraciones. Movilizado por el estado como fuerza productiva, todas las funciones sociales son puestas al servicio de la producción, se favorece la división internacional del trabajo y los ciclos de la *Physis* cada vez tienen menor influencia, sumado a la cada vez mayor acumulación de acontecimientos que le confieren al Ártico la característica urbana de centralidad global.

Referencias

- Albiac, A. (2015, junio 27). Petróleo y gas al servicio del zar. *El Orden Mundial*.
- Alonso Moreno, A. (2018). El Ártico ruso: análisis geopolítico de las oportunidades y amenazas del deshielo polar. *Grupo de Estudios en Seguridad Internacional*.
- Bird, K. J., Charpentier, R. R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., Moore, T. E., Schenk, C. J., Tennyson, M. E., & Wandrey, C. R. (2008). Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. En *US Geological Survey*.
- Brenner, N. (1999). Globalisation as Reterritorialisation: The re-scaling of urban governance in the European union. *Urban Studies*, 36(3), 431–451.
- Brenner, N. (2009). A thousand leaves: notes on the geographies of uneven spatial development. *Leviathan undone*, 27–49.
- Brenner, N. (2013). Theses on Urbanization. *Public Culture*, 25(1), 85–114.
- Brenner, N. (2014). *Implosions / Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Jovis.
- Brenner, N. (2017). La era de la urbanización. En Á. Sevilla Buitrago (Ed.), *Teoría urbana crítica y políticas de escala*. Icaria.
- Brenner, N., & Schmid, C. (2013). Planetary urbanization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3), 909–922.
- Brenner, N., & Schmid, C. (2015). Towards a new epistemology of the urban? *City*, 19(2–3), 151–182.
- Brenner, N., & Theodore, N. (2002). Cities and the geographies of “actually existing neoliberalism”. *Antipode*, 34(3), 349–379.
- Cánovas Sánchez, B. (2017). La preocupante actividad militar de Rusia en el Ártico. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 39.
- Chun, Z. (2020). China’s ‘Arctic Silk Road’ projects. *China Dialogue*.
- De Andrés, J., & Ruiz, R. (2008). Y Putin encontró el camino. Instituciones y régimen político en la Rusia del siglo XXI. *UNISCI Discussion Papers*, 17.
- Diener, R., Herzog, J., Meili, M., Meuron, P. de, & Schmid, C. (2006). *Switzerland – an Urban Portrait* (ETH Studio Basel (ed.)). Birkhäuser.
- Foucault, M. (1984). Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias. *Architecture /Mouvement/ Continuité*.
- García Sanchez, I. J. (2017). *El Ártico, la última frontera. La geopolítica del Polo Norte*.
- Harvey, D. (1982). *The limits to capital*. University of Chicago Press.
- Harvey, D. (1985). The Geopolitics of Capitalism. En D. Gregory & J. Urry (Eds.), *Social Relations and Spatial Structures* (pp. 128–163). Macmillan Education UK.
- Harvey, D. (1996). Cities or urbanization? *City*, 1(1–2), 38–61.
- Harvey, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Akal.
- Haugseth, P., & Wråkberg, U. (2017). Tourism experiences of the post-Soviet Arctic borderland. En Y.-S. Lee, D. Weaver, & N. Prebensen (Eds.), *Arctic Tourism Experiences: Production, Consumption and Sustainability* (pp. 181–190). CABI.

- Headland, R. (2010). Cruising to the North Pole aboard a Nuclear Icebreaker. En M. Lück, P. T. Maher, & E. J. Stewart (Eds.), *Cruise Tourism in Polar Regions: Promoting Environmental and Social Sustainability?* Routledge.
- Ilkevich, S., & Strömberg, P. (2017). Arctic Tourism in Russia: Attractions, Experiences, Challenges and Potentials. En Y.-S. Lee, D. Weaver, & N. Prebensen (Eds.), *Arctic Tourism Experiences: Production, Consumption and Sustainability*. CABI.
- Lee, Y.-S., Weaver, D., & Prebensen, N. (2017). Arctic Destinations and Attractions as Evolving Peripheral Settings for the Production and Consumption of Peak Tourism Experiences. En Y.-S. Lee, D. Weaver, & N. Prebensen (Eds.), *Arctic Tourism Experiences: Production, Consumption and Sustainability*. CABI.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Alianza Editorial.
- Lefebvre, H. (2012). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Llovo, J. (2018, marzo 12). La Rusia de un hombre. *El Orden Mundial*.
- Massey, D. (1995). Spatial Divisions of Labour. En *Spatial Divisions of Labour*. Macmillan Education UK.
- Melia, N., Haines, K., & Hawkins, E. (2016). Sea ice decline and 21st century trans-Arctic shipping routes. *Geophysical Research Letters*, 43(18), 9720–9728.
- Merrifield, A. (2013). The Urban Question under Planetary Urbanization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3), 909–922.
- Milosevich-Juaristi, M. (2018). El putinismo, sistema político de Rusia. *Análisis del Real Instituto Elcano*, 16.
- NASA Climate. (s/f). *Arctic Sea Ice Minimum*. Recuperado el 17 de julio de 2020, de <https://climate.nasa.gov/vital-signs/arctic-sea-ice/>
- Pastusiak, T. (2016). *The Northern Sea route as a shipping lane: expectations and reality*. Springer International Publishing.
- Pranjic, A., & Unverdorben, O. (2016). *Arctic Territorial Disputes*.
- Sayer, A. (1984). Defining the urban. *GeoJournal*, 9(3), 279–284.
- Schlögel, K. (2007). *En el espacio leemos el tiempo: sobre historia de la civilización y geopolítica*. Ediciones Siruela.
- Schmid, C. (2006). Networks, borders, differences: towards a theory of the urban. En *Switzerland—an Urban Portrait* (pp. 164–173). Birkhäuser.
- Sevilla Buitrago, Á. (2013). Urbs in rure: historical enclosure and the extended urbanization of the countryside. Brenner, N. (ed.) *Implosions / Explosions. Towards a Study of Planetary Urbanization*.
- Sevilla Buitrago, Á. (2017). Nuevos horizontes: hacia una investigación de la urbanización planetaria. En Á. Sevilla Buitrago (Ed.), *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala* (pp. 735–738).
- Smith, N. (1984). *Uneven development: Nature, capital, and the production of space*. Blackwell.
- Smith, N. (2009). ¿Ciudades después del neoliberalismo? En *Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistémico* (pp. 9–30). MACBA.
- Soja, E. W., & Kanai, M. (2007). The urbanization of the world. *The endless city*, 54–69.

Swyngedouw, E. (1997). Neither global nor local. *Spaces of globalization: reasserting the power of the local*, 137–166.

Torres, C. (2011). Rusia: De los reductos oligarcas al conglomerado de Gazprom. *Infoamérica*, 137.

Valerieva Yaneva, Z. (2018). *Cooperación circumpolar: el Consejo Ártico y su papel en la gobernanza de la región polar ártica*. Universidad Complutense de Madrid.

Velázquez León, S. (2015). La geoeconomía del Ártico. El punto de no retorno. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*.