

BALACLAVA

Guillermo Pérez del Cerro

Poco antes de que finalizara la Segunda Guerra Mundial, el 11 de febrero de 1945, en la Ciudad de Yalta, en la Península de Crimea, a orillas del Mar Negro, las potencias aliadas acuerdan una suerte de reparto político de las naciones centroeuropeas que de alguna manera u otra habían estado o aún estaban involucradas en esa contienda.

Finalizada la guerra en Europa en mayo de 1945, el mundo se polariza en dos enormes conglomerados políticos, el Oeste bajo la tutela de los EE.UU. y el Este bajo la tutela de la URSS; a su vez, ambos grupos de naciones estrecharon filas militarmente en dos organizaciones, la OTAN (Organización del Atlántico Norte), fundada el 4 de abril de 1949 y el Pacto de Varsovia, creado el 17 de mayo de 1955, respectivamente.

El fuerte enfrentamiento entre las potencias directoras dio lugar a la Guerra Fría, que si bien para las naciones de los pactos antes mencionados no terminó en enfrentamientos directos en sus propios territorios, para las naciones periféricas, y especialmente las ubicadas al sur del ecuador, resultó más que caliente, con una larguísima lista de luchas que incluyen guerras como la de Corea, Indochina, Angola, etcétera; la crisis de los misiles de Cuba y la guerrilla que asoló nuestro continente, incluyendo nuestro país y que aún persiste en Colombia.

Por supuesto, una de las características de este período fue, en ambos bandos, armarse y prepararse para la guerra. Así asistimos en ese pasado cercano a los umbrales de

El Capitán de Fragata Guillermo Pérez del Cerro fue becado por la Armada para cursar la carrera de ingeniería en Telecomunicaciones en la UBA, recibiendo de ingeniero el 7 de octubre de 1960.

En la Armada Argentina ocupó diversos cargos tanto embarcado como en tierra: Buque taller ARA Ing. Gada, crucero ARA Gral. Belgrano, destructor ARA Rosales, 2º Div. de destructores, Dirección de Electrónica Naval, Talleres de Electrónica de Espora, Puerto Belgrano y Buenos Aires.

En 1975 solicitó su retiro de la Armada y actuó en el ámbito civil en diversas empresas, dirigiendo obras de envergadura y desarrollo de ingeniería aplicada a las Telecomunicaciones. Asesoró diversas empresas nacionales y extranjeras, volcando su actividad prioritariamente al rubro ferroviario y petrolero (yacimientos y off-shore). Entre otras tareas actualmente se desempeña como Asesor Permanente de Telecomunicaciones para Chevron Argentina.



una hecatombe nuclear, con planes en ambos contendientes que incluían, por ejemplo, el bombardeo atómico simultáneo a más de 300 ciudades de su contrincante directo, amén de miles de toneladas de bombas convencionales como el primer paso de una guerra no declarada.

El 9 de noviembre de 1989 cae el Muro de Berlín y se desploma el poder soviético, la URSS se disuelve dando lugar, con el correr del tiempo, a una serie de naciones independientes, y es así que una de ellas, Ucrania, se declara libre y soberana el 24 de agosto de 1991.

Como consecuencia de este desmembramiento político de la URSS, la autonomía plena de las naciones que optaron por valerse por sí mismas involucró en muchos casos el traspaso de material bélico, bases y unidades, incluso de misiles y ojivas nucleares.

La Flota del Mar Negro de la ex URSS representa un caso típico de este problema. No es el objeto de este artículo analizar cómo, ni cuándo, ni en qué forma se produjo su disolución respecto de su estado original, aquí nos interesa tomar conciencia, a manera de ejemplo, de la magnitud que alcanzaron los gastos y esfuerzos en un caso puntual de prevención logística de la División de Submarinos de la Flota del Mar Negro para enfrentar la llamada Guerra Fría.

Como es sabido, los EE.UU. mantenían en el Mar Mediterráneo una enorme capacidad naval de aproximadamente 500 naves, incluso con portaaviones de propulsión nuclear. Por su parte, la URSS tenía limitada su presencia en el área a las bases que pudiera ubicar en los Balcanes, todas ellas muy vulnerables respecto al poderío de la 6ª Flota de los EE.UU.

En caso de conflicto, la Base estaba en condiciones de albergar a miles de personas provenientes de la ciudad, más personal de la Armada y operarios hasta un periodo de un mes sin contacto con el exterior.

El mantenimiento operativo de cualquier fuerza de submarinos requiere un soporte de arsenales en tierra bien protegidos, incluso, en las condiciones en que se encontraba concebida la Guerra Fría, a prueba de bombas atómicas o bombardeos gigantescos. Para cumplir con esta premisa, el alto mando naval soviético encaró una Base Naval de Submarinos en un lugar privilegiado del Mar Negro, muy cerca de Sebastopol, en la Península de Crimea.

Dentro del más absoluto secreto y limitando un estado de reserva territorial a una importante zona de la península, que incluía a la ciudad y puerto de Sebastopol y especialmente a la Bahía de Balacava elegida para el proyecto, la URSS encaró las obras de construcción de una Base Naval subterránea con dos accesos, uno por el Mar Negro y el otro por la bahía, que de por sí es muy cerrada y rodeada por cerros rocosos que caen a pique sobre el mar.

(Ver fotografía panorámica).

El inicio del proyecto para la construcción de esta Base data del 3 de noviembre de 1952 y fue una decisión adoptada por el Consejo de Ministros de la URSS, al que se le asignó una suma del orden de los 322 millones de rublos.

A partir de esa fecha, la Bahía de Balacava se convirtió en el asiento principal de la Flota del Mar Negro y comenzó a desaparecer de la cartografía en las potencias del Este. El ingreso a la ciudad del mismo nombre se restringió al máximo y sólo tenían acceso las personas que poseían la documentación especial que les permitía sortear los puestos de las guardias distribuidos estratégicamente.

El Instituto Granit de Leningrado (actual San Petesburgo) le asignó al Complejo Subterráneo la Primera Categoría de Resistencia para un ataque nuclear, pues se lo concibió para soportar el impacto de una bomba de 100 kT. La superficie subterránea prevista es de 15 mil metros cuadrados y capaz de alojar, reparar y aprovisionar a varios submarinos y sus tripulaciones de manera simultánea.

En caso de conflicto, la Base estaba en condiciones de albergar a miles de personas provenientes de la ciudad, más personal de la Armada y operarios hasta un periodo de un mes sin contacto con el exterior.

La construcción del complejo se inició en 1953, conforme a la Orden del Estado Mayor N.º 1/13029 firmado en Moscú, y finalizó en 1961, es decir, su construcción demandó ocho años.

La Base contaba con un Departamento de Minas y Torpedos, que incluía la preparación, conservación y prueba de los mismos; un Departamento de Munición y Armas, para el mantenimiento, y abastecimiento de munición, incluidas las cabezas nucleares, y un Departamento de Abastecimiento de Combustible y Lubricantes, con capacidad para almacenar 9.500 Tn de combustibles y aceites.

Al comienzo, los trabajos se iniciaron con un grupo de operarios de la Flota del Mar Negro hasta que en febrero de 1956, Nikita Krushev le agregó trabajadores provenientes de Moscú, Kharkov y Abakan, que con anterioridad habían adquirido experiencia en construcciones subterráneas en el Cáucaso.

La construcción significó la remoción de no menos de 200.000 metros cúbicos de roca dura y todo el complejo se forró internamente con una pared y techo de concreto de 1,5 metros de espesor, todo esto bajo un cerro de 126 metros de alto.

Los talleres, depósitos de combustible y de armas y munición se vincularon con amplios corredores.

Existe, por supuesto, un canal de agua por donde se trasladaban los submarinos a lo largo de todo el complejo, que separa lo que es propiamente depósito de material sensible con los talleres en sí. En este canal también se construyó un dique seco con un único acceso para la entrada y salida de los submarinos, tiene un largo total de 608 metros, un largo operacional de 505 metros, un ancho de 10 a 24 metros y 8 metros de profundidad. El dique corre paralelo al canal.

Llama la atención que los corredores que vinculan los espacios de trabajo no sean rectos y sí posean una desviación angular de 30°, esto es como prevención ante el caso de una explosión de magnitud para disminuir los efectos de la onda expansiva.

Para movimiento de los materiales se usaba un sistema vial por el que circulaban cureñas movidas a mano, donde se ubicaba el material a trasladar. No se usaban vehículos en el interior para evitar descarga de gases y chispas. Las cureñas son de hierro, forradas en aluminio, con cuatro ruedas de bronce, pesan 998 kg, y son capaces de portar elementos por un total de 7 Tn cada una de ellas.

En el complejo trabajaba tanto personal militar como civil y los turnos de trabajo eran de una hora con descanso de cinco minutos. El personal del submarino se encargaba de la limpieza y pintado de la obra viva y los tanques de agua y combustible; el horario de trabajo comenzaba a las 08:00 y terminaba a las 16:00. Los operarios civiles, por las condiciones atípicas del trabajo, tenían acceso a beneficios sociales extra. El personal vestía con traje de algodón y usaba calzado con cobre en las suelas para evitar descargas estáticas.

La condición de construcción a prueba de un ataque nuclear impuso la necesidad del cierre hermético en caso de emergencia, esto se logró mediante dos compuertas, una al sur y otra



Complejo del Museo Naval Subterráneo de Balaklava.

La condición de construcción a prueba de un ataque nuclear impuso la necesidad del cierre hermético en caso de emergencia. Esto se logró mediante dos compuertas, una al norte, que comunica con el Mar Negro, y otra al sur, que enfrenta a la Bahía de Balaklava.



Acceso, desde el Mar Negro, a la Bahía de Balaclava.

A lo largo de algunos pasillos hay en las paredes de cemento unos nichos rectangulares chicos y uniformemente separados, que estaban preparados para almacenar cargas explosivas, para en caso de que por alguna razón, hubiera que abandonar la base y fuera necesaria su destrucción.

al norte del canal subterráneo que recorre la Base, la norte que comunica con el Mar Negro, es de placas de concreto cuyo peso es del orden de las 120 Tn; mientras que la sur, que enfrenta a la Bahía de Balaclava, es una estructura de acero dividida en dos secciones de 14 metros de alto, un ancho de 11 a 18 metros y con un peso de 150 Tn.

Adicionalmente a estas compuertas, también se observan en los pasadizos puertas blindadas de acero de dos tipos, unas antiexplosivas y otras herméticas al agua, a los gases y a las posibles radiaciones; las primeras, capaces de resistir una presión de 60 kg, son de un tamaño de 4 por 5,6 m y un peso de 20 Tn, las que permiten un cierre a una apertura de 3 por 2,8 metros. Están construidas con chapas de acero y rellenas con concreto y tienen un espesor de 60 cm. El canto está enchapado en aluminio para reducir el espacio entre las dos hojas a menos de 2 cm. Estas puertas se accionaban por control remoto con un sistema de comando eléctrico, aun cuando existía la posibilidad de maniobrarlas manualmente. El motor de cierre está autocontenido.

A lo largo de algunos pasillos hay en las paredes de cemento unos nichos rectangulares chicos y uniformemente separados, que estaban preparados para almacenar cargas explosivas, para en caso de que por alguna razón, hubiera que abandonar la base y fuera necesaria su destrucción.

Los torpedos y cabezas nucleares se estibaban en dos cuartos con aire acondicionado de 10 a 15 grados de temperatura y un nivel de humedad que no excediera el 50 al 60%, mientras las paredes se revistieron con una capa especial para lograr una adecuada aislación acústica.



Fondo de la bahía y ciudad-puerto de Balaclava.

En la entrada desde la bahía se conserva el pontón puente de ingreso que cumple con dos funciones, una, cruce peatonal del canal y dos, el acceso de submarinos. Su funcionamiento es similar a los pontones de un dique seco. En este punto es interesante destacar que las maniobras de ingreso de submarinos se efectuaba de noche para disminuir la posible detección desde los satélites de la NATO y por la misma razón, durante el día existía una cortina para camuflaje que disimulaba la abertura del túnel, dando continuidad visual al cerro hasta el agua misma.

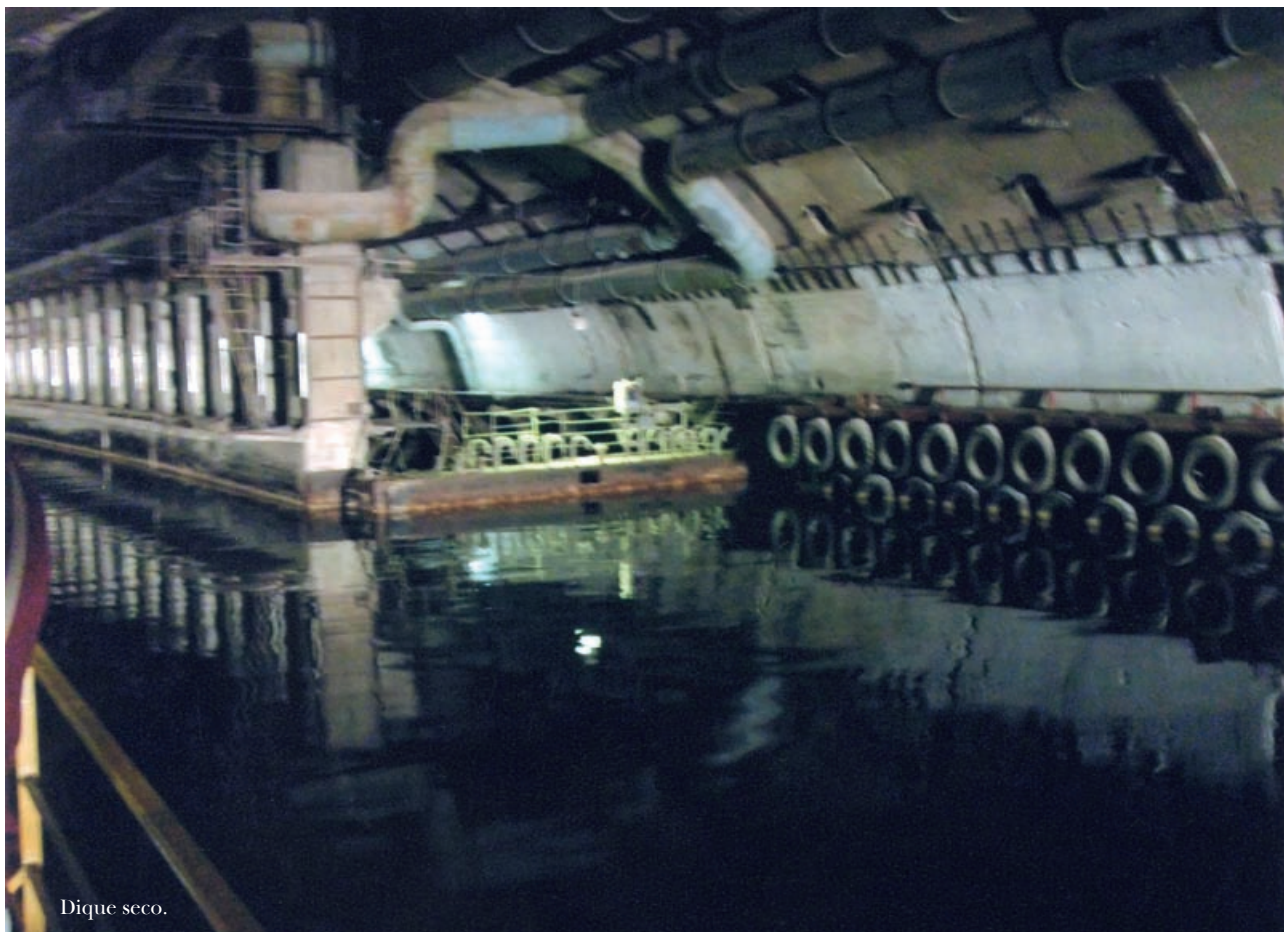
El conjunto subterráneo se concibió para servir de refugio a submarinos pequeños y medianos, con toda su tripulación.

A medida que los años transcurrieron, el diseño de los submarinos de la URSS fue modificándose, por lo que las esloras y mangas se incrementaron. A su vez, los de menor desplazamiento fueron dejando de construirse. Esto de por sí significó una limitación potencial seria para la vida útil del complejo, que se había concebido para submarinos que comenzaban a convertirse en obsoletos.

Independientemente de lo señalado en el párrafo anterior, recordemos que en 1989 cayó el Muro de Berlín y Ucrania, como ya lo anticipáramos, se declaró independiente en agosto de 1991, con lo que la Península de Crimea dejó de estar vinculada de manera directa al ex Estado soviético.

Como consecuencia de lo antedicho, entre 1991 y 1994, la Flota de Submarinos del Mar Negro dejó la Bahía de Balaclava y abandonó el complejo subterráneo para submarinos.

El conjunto subterráneo se concibió para servir de refugio a submarinos pequeños y medianos, con toda su tripulación.



Dique seco.

Después sobrevino un período de abandono hasta que la nueva nación se fuera organizando según nuevas reglas, entre ellas, renunciar al uso de las armas nucleares y organizar sus propias Fuerzas Armadas.

En la organización de su Flota, Ucrania recibió de la URSS un submarino de gran porte, inepto para el Arsenal Subterráneo de Balacava.

Todos estos condicionamientos llevaron a descartar este Arsenal Subterráneo como elemento operativo y, afortunadamente, se tomó la inteligente idea de incorporarlo al Museo Complejo Naval de Balacava, que comenzó a operar a partir del 1.º de junio de 2003.

La paz reemplazó a la guerra, la ciudad y puerto de Balacava dejó de ser una Base Naval y volvió a verse y leerse su nombre en la cartografía, y aprovechando los especiales atributos de belleza con que el destino reservó su entorno, se fue poblando de turistas en busca de sol y un paisaje y clima envidiable. Centenares de *yachts* y lanchas de todo tipo hoy fondean alineados donde no hace mucho oscuras siluetas de submarinos se alistaban para una posible guerra que, afortunadamente nunca llegó.

FOTOGRAFÍAS

Del autor y del folleto "Balacava Naval Museum Complex".

BIBLIOGRAFÍA

Balacava Naval Museum Complex, guide-book.