

Daniel Iriarte

¿Qué pasa en el mar de Azov? Rusia compite con Ucrania por el control de sus aguas

En los últimos meses, la marina rusa ha impuesto controles marítimos para disuadir a otros barcos de adentrarse en la zona. El objetivo, exitoso, es debilitar económicamente a los puertos ucranianos

Що відбувається на Азовському морі? Росія і Україна прагнуть встановити контроль над його акваторією
За останні місяці ВМС Росії встановили морській контроль, щоб сторонні кораблі не входили в Азовське море. Завдання, яке полягає в тому, щоб економічно послабити українські порти, успішно вирішується
Конфлікт на перший погляд здається незначним: маса води площею 39 тисяч квадратних кілометрів, не особливо багата рибними або енергетичними ресурсами і має єдиний вихід до Чорного моря. Дві єдиних прибережних держави - Україна та Російська Федерація - в 2003 році уклали угоду про спільне використання Азовського моря. Але коли цей конфлікт веде до найбільшого після воєн у колишній Югославії військового протистояння в Європі, згубного за своєю природою, але високо піднявшого рейтинг російського президента Володимира Путіна, картина змінюється. До вищесказаного слід додати, що води Азовського моря омивають півострів Крим, анексований Росією, що має стратегічне значення.
https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-08-22/mar-azov-tension-naval-rusia-ucrania_1606702/

A primera vista puede parecer un conflicto insignificante: una masa de agua de 39.000 kilómetros cuadrados, no especialmente rica en recursos pesqueros o energéticos, con una única salida al mar Negro y cuyos dos únicos estados ribereños, Ucrania y la Federación Rusa, llegaron a un acuerdo sobre su explotación conjunta en 2003. Pero cuando ese conflicto implica el mayor enfrentamiento bélico en Europa desde las guerras de los Balcanes, una megaconstrucción ruinosa pero que ha disparado el prestigio del presidente ruso Vladimir Putin, y las costas aledañas de una región de importancia estratégica llamada Crimea, el panorama cambia.

Ucrania denuncia que la marina rusa lleva meses deteniendo barcos de bandera ucraniana o internacional en el mar de Azov e interrogando a sus tripulaciones, sin otro objetivo que intimidar a los marineros y armadores y disuadirles de operar en esas aguas. Estas retenciones –cuya duración media llegó a las 54 horas a finales de julio- pueden provocar pérdidas de entre 3.000 y 13.000 dólares, según Anton Shapran, director de la compañía de transporte naval Maritime Logistics, con base en Mariúpol, una de las localidades más afectadas por la situación. Muchos observadores lo equiparan con un bloqueo naval de facto, en un espacio cada vez más dominado por Rusia.

La tensión se disparó en marzo, cuando las autoridades ucranianas detuvieron un pesquero crimeano que operaba bajo la bandera rusa, algo que Ucrania considera ilegal. Su capitán y su tripulación fueron arrestados. Moscú aseguró que la marina ucraniana se había comportado como “piratas somalíes”. Desde entonces es Rusia quien se dedica a patrullar las aguas y abordar embarcaciones a conveniencia, algo que puede hacer legalmente a raíz de un acuerdo de cooperación firmado en 2003 entre Putin y el entonces presidente ucraniano Leonid Kuchma.

La tendencia se ha acelerado desde la finalización del puente del estrecho de Kerch, que une la región rusa de Krasnodar con Crimea, en mayo. A finales de ese mes, Rusia desplegó tres barcos militares en el mar de Azov, con el objetivo declarado de proteger estas infraestructuras. El FSB, el servicio de inteligencia interior ruso, recibió el encargo de supervisar dicha protección. Según la información disponible, los encargados de abordar las embarcaciones afectadas son guardafronteras subordinados al FSB.

“No tengo datos exactos, pero parece que más de 150 navíos que se dirigían a puertos ucranianos han sido detenidos. La tendencia es estable: guardafronteras rusos continúan inspeccionando aquellos barcos que se dirigen a puertos ucranianos en el mar de Azov”, declaró esta semana Oleh Slobodian, asistente del jefe del Servicio de Guardias de Fronteras Estatales de Ucrania. “Pasan un montón de tiempo expidiendo permisos para cruzar el estrecho de Kerch para los barcos que se dirigen a puertos ucranianos. Los barcos tienen que esperar varios días antes de cruzar. A veces, los barcos rusos que se dirigen a puertos rusos no sufren ningún retraso”, aseguró Slobodian en una entrevista con el canal ucraniano 112 TV.

Sangría económica

Para Ucrania, la situación supone un verdadero problema. Puertos como Mariupol y Berdyansk están reportando pérdidas de ingresos superiores al 30 por ciento, y una reducción del 10 por ciento en ataques. A los controles rusos se le suma la escasa altitud del puente sobre el estrecho de Kerch, por lo que todos los barcos de una altura superior a 33 metros quedan excluidos automáticamente del acceso al mar de Azov. La coyuntura empieza a ser tan preocupante que el Departamento de Estado de EEUU ha asegurado que las acciones rusas en el mar de Azov son “un intento de desestabilizar Ucrania”.

El puente sobre el estrecho de Kerch, que conecta Crimea con Krasnodar. (Reuters)

Y ésta, además, no puede hacer casi nada: en junio, en una tentativa de reducir la capacidad de movimientos rusa, cerró tres secciones marítimas para ejercicios de combate, que durarán hasta el próximo 1 de septiembre. La respuesta rusa fue decretar sus propias maniobras navales en las costas meridional y oriental, movilizando a 6.000 soldados en Crimea, Krasnodar y Rostov. Los intentos ucranianos de sacar pecho son fútiles: el país perdió el 80% de su flota naval cuando Rusia invadió Crimea y se hizo con el control de los barcos ucranianos atracados en las bases de la península, que sus tripulaciones rindieron sin combatir.

“Rusia ha tomado el mar de Azov sin oposición, y ahora está moviendo sus operaciones de forma más seria al mar Negro. El objetivo es alterar totalmente las líneas de comercio marítimo hacia Ucrania, y ya lo ha medio conseguido con Mariúpol muriéndose”, asegura el coronel Glen Grant, un experto militar británico que observa estrechamente la situación en Ucrania, en un artículo en el Kyiv Post. Grant, además, cree que el siguiente paso será extender el bloqueo al sur, a la zona entre Crimea y Rumanía, para ampliar el daño económico, afectando al puerto de Odesa.

Y aunque el Gobierno y las fuerzas armadas ucranianas han preparado varios planes para hacer frente a la situación, la realidad es que es poco lo que pueden hacer. Sin capacidades navales de importancia, no están en condiciones de plantar cara a las fuerzas marítimas rusas, a menos que estén dispuestos a llegar a una guerra abierta que Kiev no está en condiciones de ganar. Además, las autoridades de Ucrania aseguran que los rusos actúan sobre todo en ausencia de patrullas ucranianas. “[Los barcos] son detenidos en las áreas más remotas”, afirma Slobodian. “Los rusos se sienten libres de actuar cuando nuestros barcos no están presentes”, se queja.

Algunos expertos sugieren que Ucrania debería tratar de asegurarse el apoyo naval de los países de la OTAN, lo que equilibraría el balance de fuerzas. Pero no está claro que los miembros de la Alianza vayan a arriesgarse a una escalada en la situación que podría conducirles a una confrontación directa con Rusia. “Honestamente, no sé qué podemos hacer”, dice Artem Poliakov, portavoz de los guardacostas ucranianos, a RFE/RL. Andriy Klymenko, editor jefe del

portal Black Sea News, que informa sobre los sucesos en la región, es tajante: “Si por nuestra parte no hay un incremento de las patrullas, que demuestre las intenciones de expulsar a los barcos rusos, y una intensa llamada de atención a la Federación Rusa y a la comunidad internacional”, escribe, “esto puede convertirse en el principio de la anexión del mar de Azov”.