

La geopolítica del Mar Negro y el control ruso de las vías fluviales estratégicas: El estrecho de Kerch y el mar de Azov

Por: [Prof Michel Chossudovsky](#)
Globalizacion, 19 de junio 2022

Región: [Rusia](#)
Tema: [Geopolítica](#), [Historia](#)

Introducción

*Históricamente, el **estrecho de Kerch** en el este de Crimea ha jugado un papel estratégico.*

Constituye una puerta marítima estrecha que une el Mar Negro a través del Mar de Azov con las principales vías fluviales de Rusia, incluidos el Don y el Volga.

*También asegura el tránsito marítimo desde el Mar Negro a Moscú sin mencionar **la ruta marítima estratégica entre el Mar Caspio (a través del Canal Volga-Don) al Mar Negro y el Mediterráneo.***





Mapa: El Sistema Unido de Vías Navegables Profundas de la Rusia Europea

*El Volga también une el Mar Caspio con el Mar Báltico, así como con **la ruta del Mar del Norte**, a través de la **Vía fluvial Volga-Báltico**. (Véase más arriba)*

El Volga está conectado a un sistema de canales (a través de los lagos Onega, Ladoga) al río Neva y San Petersburgo. (Ver mapa abajo)



Lo que está en juego es un sistema integrado de vías fluviales que conecte el Mar Negro y el Mar Caspio con el Báltico y la Ruta del Mar del Norte.

En este sentido, el estrecho de Kerch en el este de Crimea es estratégico.

La Unión de Crimea con Rusia de 2014 redefine la geografía y el tablero geopolítico de la cuenca del Mar Negro

Desde 2014, la reunión de Crimea con la Federación Rusa representó un gran revés para EE. UU. y la OTAN, cuyo objetivo de larga data era integrar a Ucrania en la OTAN, al tiempo que extendía la presencia militar occidental en la cuenca del Mar Negro. (Vea los detalles abajo)

Breves observaciones sobre la guerra de Ucrania: el mar de Azov es estratégico. Ucrania no tiene acceso marítimo.

En lo que respecta a la Guerra de Ucrania, el control de Rusia del Estrecho de Kerch juega un papel clave. En desarrollos recientes (junio de 2022), Rusia ahora controla toda la cuenca del Mar de Azov.

Ucrania no tiene acceso marítimo al Mar de Azov y al este de Ucrania , ni tiene poder naval en el Mar Negro.

Sin una armada (y sin una Fuerza Aérea que fue destruida al principio a fines de febrero), Ucrania no está en condiciones de ganar esta guerra. [Las Negociaciones de Paz iniciadas en Estambul a finales de marzo](#) , que fueron objeto de sabotaje político, constituyen la única salida.

[La Base Naval Berdyansk](#) de Ucrania (una iniciativa de Zelensky de 2020) en la costa occidental de Azov está bajo control ruso. Todos los puertos principales que se extienden desde **Mariupol** hasta **Kherson** están bajo control ruso.

Rusia ocupa Kherson y **controla el acceso de la principal vía fluvial de Ucrania, el Dniéper, hacia y desde el Mar Negro** (ver el segundo mapa a continuación: El Dniéper es, en algunos aspectos, una vía marítima). El Dniéper es un importante corredor de transporte de carga de granos.

En el contexto de la Guerra de Ucrania, a través de sus despliegues militares en Donetsk y Lugansk, las fuerzas rusas han consolidado su control sobre toda la cuenca del Mar de Azov.

El siguiente mapa (2 de junio de 2022) indica las áreas de despliegue y control ruso desde el norte de Lugansk (territorios frente a Kharkov) hasta Kherson en el Dnieper.



Data as of June 2, 2022 at 3 p.m. ET

Notes: "Assessed" means the Institute for the Study of War has received reliable and independently verifiable information to demonstrate Russian control or advances in those areas. Russian advances are areas where Russian forces have operated in or launched attacks, but they do not control them. "Claimed" areas are where sources have said control or counteroffensives are occurring, but ISW cannot corroborate nor demonstrate them to be false.

Sources: The Institute for the Study of War with AEI's Critical Threats Project; LandScan HD for Ukraine, Oak Ridge National Laboratory

Graphic: Renée Rigdon, CNN



Flashback: El Tratado de 2014 entre Rusia y Crimea

Con el Tratado del 18 de marzo de 2014 firmado entre Rusia y Crimea, la Federación Rusa ha ampliado su control sobre el Mar Negro y sobre el Mar de Azov.

Según el acuerdo entre Rusia y Crimea anunciado por el presidente Putin en 2014, dos “regiones constituyentes” de Crimea se unieron a la Federación Rusa: la “República de Crimea” y la “Ciudad de Sebastopol”. Ambos tienen el estatus de “regiones autónomas”. El estado de Sebastopol como entidad autónoma separada de Crimea está relacionado con la ubicación de la base naval de Rusia en Sebastopol.

Desde la desintegración de la Unión Soviética, Rusia mantuvo su base naval en Sebastopol en virtud de un acuerdo bilateral con Ucrania. Con la firma del Tratado del 18 de marzo de 2014, dicho acuerdo quedó nulo y sin efecto. Sebastopol, incluida la base naval rusa, se convirtió en parte de una región autónoma dentro de la Federación Rusa. Antes de marzo de 2014, la base naval no estaba dentro de Ucrania en virtud de un contrato de arrendamiento. Además, desde 2014, las aguas territoriales de Crimea pertenecen a la Federación Rusa.

Tras la unión de Crimea con Rusia, la Federación Rusa ahora controla una porción mucho mayor del Mar Negro, que incluye **toda la costa de la península de Crimea. La parte oriental de Crimea** -incluido el estrecho de Kerch- está bajo jurisdicción de Rusia. En el lado este del estrecho de Kerch se encuentra **la región rusa de Krasnodar y extendiéndose hacia el sur se encuentran las ciudades portuarias de Novorossiysk y Sochi.**



La geopolítica de los oleoductos y gasoductos

Novorossiysk también es estratégico. Es el puerto comercial más grande de Rusia en el Mar Negro, en el cruce de los principales oleoductos y gasoductos entre el Mar Negro y el Mar Caspio.

Si bien la principal ruta estratégica de oleoductos se encuentra entre Novorossiysk y Bakú, existe un nexo de gasoductos entre Rusia, Kazajistán, Irán, Turkmenistán, que se conecta con China.

Antes de la “invasión” de Rusia a Ucrania el 24 de febrero de 2022, Putin firmó “un amplio acuerdo” con el presidente de Azerbaiyán, **Ilham Aliyev**.

Major Caspian oil and natural gas export routes



Estrecho de Kerch: Historia

Históricamente, el estrecho de Kerch ha jugado un papel estratégico. Constituye una puerta de entrada desde el Mar Negro a las principales vías fluviales de Rusia, incluidos el Don y el Volga.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la península de Kerch [fue ocupada por la Alemania nazi \(recuperada por el Ejército Rojo\)](#) y fue un importante punto de tránsito por tierra y agua.

En los meses más fríos del invierno, se convirtió en un puente de hielo que unía Crimea con la región de Krasnodar.

El estrecho de Kerch tiene unos 5 kilómetros de longitud y 4,5 km. de ancho en el punto más estrecho entre la punta de Crimea oriental y la península de Taman. Kerch es un importante puerto comercial vinculado a rutas ferroviarias, de transbordadores y fluviales.

imagen derecha: Estrecho de Kerch, foto tomada desde el lado de Crimea, (antes de la construcción del puente) ancho estrecho, vista aérea del estrecho y la península de Taman.



El mar de Azov: centro geopolítico

Cabe destacar que, como resultado de la integración de Crimea en la Federación Rusa en 2014, Moscú obtuvo el control total del Estrecho de Kerch que une el Mar Negro con el Mar de Azov. Se anuló el acuerdo bilateral entre Rusia y Ucrania que rige la ruta marítima a través de los estrechos de Kerch.

El estrecho también constituye un punto de entrada a las principales vías fluviales de Rusia.

El mar de Azov se conecta con el río Don y el Volga, a través del canal Volga Don. A su vez, el Volga desemboca en el mar Caspio.

El estrecho de Kerch es estratégico. **El canal Kerch-Yenikalskiy** permite el tránsito de grandes buques (oceánicos) desde el Mar Negro hasta el Mar de Azov.



Como se indicó anteriormente, el estrecho de Kerch une el mar Negro con el Volga a través

del mar de Azov y el canal Volga Don, que a su vez se conecta con San Petersburgo y el mar Báltico. El Volga también se conecta con Moscú, a través del río Moscú a través del canal Volga-Moskva.

Nota: La cuenca del mar Caspio es, en cierto sentido, “sin salida al mar”. Su único acceso al Mediterráneo y al Océano Atlántico **es a través del Volga** . Lo mismo se aplica a su acceso al Atlántico a través del Mar Báltico, o a través del Mar Blanco, el Mar de Barents y el Paso del Ártico Nororiental al Pacífico.

Canales estratégicos. En resumen

1. **Mar Caspio- Volga, Canal Volga-Don, Don, - Mar de Azov - Mar Negro, Mediterráneo**
2. **Mar Negro- Mar de Azov -Don- Canal Volga Don -Volga -Canal Volga-Moskva, Río Moscú, Moscú**
3. **Mar Negro- Mar de Azov -Don- Volga Don Canal -Volga -Neva, San Petersburgo, Mar Báltico**
4. **Mar Caspio, Volga, Neva, Svir, Lago Onega, Canal del Mar Blanco, Mar del Norte y Paso del Ártico Nororiental**





Canal Volga-Don

Relaciones Rusia-Ucrania sobre el Estrecho de Kerch

En diciembre de 2013, Moscú firmó un acuerdo bilateral con el gobierno de Yanukovych en Kiev relacionado con la construcción de un puente a través del Estrecho de Kerch, conectando el este de Crimea (que era parte de Ucrania) con la región rusa de Krasnodar.

Ese acuerdo fue una continuación de un acuerdo inicial firmado en abril de 2010 entre los dos gobiernos.

El acuerdo Rusia-Ucrania 2013 relativo a la construcción del puente ya había sido desechado a todos los efectos antes del 16 de marzo de 2014.



Imagen derecha: el nuevo puente de Kerch une Crimea oriental (transporte por carretera y ferrocarril) con la región rusa de Krasnodar. (imagen derecha).

La unión de Crimea con Rusia ya estaba en trámite antes del referéndum, era un *hecho consumado* .

Menos de dos semanas antes del Referéndum del 16 de marzo de 2014, en el punto álgido de la crisis en Ucrania, el Primer Ministro de Rusia, **Dmitry Medvedev** , ordenó a la corporación estatal de construcción de carreteras Avtodor, o “Autopistas Rusas” “que creara una empresa subsidiaria que supervisaría la construcción de un puente sobre el estrecho de

Kerch”.

Este puente está orientado a las rutas de transporte ferroviario que unen Europa Occidental y Oriental con la cuenca del Mar Caspio, Kazajstán y China. **Por lo tanto, es una parte integral del Proyecto Euroasiático (que se vincula con la iniciativa Belt and Road de China).**

Michel Chossudovsky

Michel Chossudovsky: *Profesor emérito de Economía de la Universidad de Ottawa, es fundador y director del Centro de Investigación sobre la Globalización ([Global Research](#)). Sus escritos se han publicado en más de 20 idiomas, es un activista antiglobalización y antibélico. Ha actuado como profesor visitante en organizaciones académicas en Europa del Este, América Latina y el Sudeste asiático, además de asesor de gobiernos en países en desarrollo y consultor de organizaciones internacionales como el programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Ha sido galardonado con la Medalla de Oro de la República de Serbia por sus escritos sobre la guerra de agresión de la OTAN contra Yugoslavia (2014).*

Artículo original en inglés:



[Black Sea Geopolitics and Russia’s Control of Strategic Waterways: The Kerch Strait and the Sea of Azov](#), publicado el 8 de junio de 2022.

Traducido en exclusiva para el Centro de Investigación Sobre Globalización ([Global Research](#)).

La fuente original de este artículo es Globalización

Derechos de autor © [Prof Michel Chossudovsky](#), Globalización, 2022

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Prof Michel Chossudovsky](#)

Sobre el Autor

Michel Chossudovsky is an award-winning author, Professor of Economics (emeritus) at the University of Ottawa, Founder and Director of the Centre for Research on Globalization (CRG), Montreal, Editor of Global Research. He has taught as visiting professor in Western Europe, Southeast Asia, the Pacific and Latin America. He has served as economic adviser to governments of developing countries and has acted as a consultant for several international organizations. He is the author of eleven books including *The Globalization of Poverty* and *The New World*

Order (2003), America's "War on Terrorism" (2005), The Global Economic Crisis, The Great Depression of the Twenty-first Century (2009) (Editor), Towards a World War III Scenario: The Dangers of Nuclear War (2011), The Globalization of War, America's Long War against Humanity (2015). He is a contributor to the Encyclopaedia Britannica. His writings have been published in more than twenty languages. In 2014, he was awarded the Gold Medal for Merit of the Republic of Serbia for his writings on NATO's war of aggression against Yugoslavia. He can be reached at crgeditor@yahoo.com

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca