

Mientras tanto, las consecuencias económicas globales de la guerra de Ucrania

Por: [Esen Uslu](#)

Globalización, 02 de agosto 2023

[Weekly Worker](#) 27 julio, 2023

Región: [Europa](#), [Rusia](#)

Tema: [Guerra](#), [Guerra EEUU-OTAN](#)

*La muy publicitada ofensiva de primavera de **Ucrania** parece haberse estancado. Por otro lado, las fuerzas rusas, incapaces de lanzar una nueva ofensiva, han optado por mantenerse firmes en los territorios ocupados durante el último año. A menos que suceda algo inesperado, las fuerzas de ambos lados permanecerán empantanadas, y una larga guerra de desgaste está en el horizonte.*

Aparte de los ataques de artillería, drones y misiles de largo alcance, la guerra se sigue más vigorosamente en la esfera económica. Las exportaciones de cereales, uno de los principales ingresos de Ucrania, están una vez más bloqueadas. Los rusos se negaron a extender el llamado acuerdo del corredor de grano del Mar Negro más allá del 17 de julio, cuando el último barco cargado de grano ucraniano pasó por el Bósforo. Posteriormente, se retiró el personal ruso asignado al centro de control conjunto en Estambul.

Rusia declaró que cualquier barco que atraque en un puerto ucraniano sería considerado un buque enemigo. Para añadir fuerza a las palabras, algunas minas marinas «flotaron accidentalmente» hacia la entrada del Bósforo, pero fueron interceptadas a tiempo y detonadas de forma segura.

Cuando los envíos de granos se detuvieron, las acusaciones y las ofensivas diplomáticas comenzaron en el ámbito internacional. Rusia está a punto de celebrar el segundo Foro Económico y Humanitario Rusia-África, del 27 al 28 de julio, y [Putin emitió una declaración](#), que afirmaba:

«En casi un año, se exportaron un total de 32,8 millones de toneladas de suministros de Ucrania bajo el «acuerdo», y más del 70% de las exportaciones terminaron en países de ingresos medios altos y medios, incluida la Unión Europea, mientras que países como Etiopía, Sudán y Somalia, así como Yemen y Afganistán, recibieron menos del tres por ciento de los suministros una vez más».

La «oposición internacional» refutó esta afirmación. El Reino Unido asegura que alrededor del 61 % de las exportaciones de cereales ha ido a países de ingresos bajos y medios, y el 65 % del trigo. El Programa Mundial de Alimentos distribuyó 750.000 toneladas de grano ucraniano que se envió inmediatamente a lugares como Afganistán, Etiopía, Somalia y Sudán, lo que refuta la afirmación rusa.

Sin embargo, hay una parte del acuerdo que no se menciona mucho. Se permite el envío de cereales y fertilizantes rusos desde Novorossiysk en el Mar Negro, pero, debido a las sanciones económicas impuestas a Rusia, las compañías navieras no pueden obtener un seguro de flete y, por lo tanto, no pueden pasar por aguas turcas. Lo que significa que, sí, Rusia está exportando cereales, pero solo en sus propios barcos y a un ritmo muy reducido. Turquía ha sido un importador clave de grano ruso: sus puertos en la costa sur del Mar Negro proporcionan los principales puntos de acceso.

La guerra de palabras pronto ha sido seguida por una nueva ola de ataques aéreos contra las principales instalaciones portuarias de Ucrania, así como contra las instalaciones de almacenamiento de cereales. Odessa y otros puertos de sus alrededores, como Chornomorsk y Yuzhny, han sido atacados y son ahora inutilizables... y Ucrania se vio obligada a buscar en otro lugar. Hay tres puertos en la frontera entre Ucrania y Rumanía, y uno de ellos, Reni, que está a solo unos metros de la Rumania, miembro de la OTAN, al otro lado del Danubio, fue blanco de Rusia, que lanzó un ataque con aviones no tripulados.

Si bien no son puertos de aguas profundas, son capaces de manejar el 50 % de la capacidad de Odessa. La ruta puede proporcionar un pasaje alternativo cercano a la costa para el transporte marítimo en el delta del Danubio; como se puede recordar, la Isla de las Serpientes fue ocupada por las fuerzas rusas y luego, tras una feroz campaña de bombardeo, abandonada el verano pasado. Así que parece que Rusia está decidida a bloquear la exportación de granos de Ucrania a través de los puertos del Mar Negro. Mientras tanto, Polonia y Hungría también han bloqueado nuevas importaciones de su «aliado», Ucrania, porque la caída de precios ha sido devastadora para sus propios productores de cereales, mientras que el transporte ferroviario a los puertos rumanos es caro y difícil debido a los diferentes anchos de vía. En otras palabras, la exportación de grano se ha vuelto muy difícil. El plan para utilizar los puertos del norte de Europa para este propósito parece impracticable, ya que la capacidad ferroviaria existente es bastante insuficiente.

Lo que lleva a Turquía, un «aliado» de todas las partes, una vez más a la refriega diplomática. Mientras el presidente Recep Tayyip Erdoğan estaba en una gira de mendicidad al Golfo, su ministro de Asuntos Exteriores dijo: «Necesitamos traer a Rusia de vuelta a la mesa de negociaciones» para lograr un resultado positivo. No fue apreciado por muchos, pero más tarde agregó que Turquía no cree que una ruta de envío a través de las aguas territoriales rumanas y búlgaras sea una opción viable.

La posición de Turquía es más difícil de lo que parece a primera vista. Este año es el centenario del Tratado de Lausana, y uno de los puntos de disputa era cómo se iban a administrar los estrechos turcos. Se estableció una comisión internacional encabezada por Gran Bretaña y se firmó el Tratado de Sèvres entre el último gobierno otomano y sus aliados en 1920. Con el Tratado de Lausana, la comisión siguió teniendo el control, pero, después de Sèvres, Turquía tuvo un papel más destacado.

Las restricciones impuestas sobre el control turco de los estrechos se modificaron justo antes de la Segunda Guerra Mundial a través de la Convención de Montreux en 1936, que permitió a Turquía cierto control, pero restringió el paso de buques de guerra de los países del Mar Negro y de las armadas de todas las demás naciones.

Los acontecimientos recientes han presionado a Turquía para que altere su postura con respecto al Convenio de Montreux: antes de que comenzara la guerra abierta entre Ucrania

y Rusia, una patrulla naval de la OTAN solía mostrar su pavellón en el Mar Negro. Sin embargo, como el Tratado de Lausana y el Convenio de Montreux son aceptados como documentos básicos de la formación de Turquía, Erdoğan no está dispuesto a ceder. Y la OTAN y los EEUU han tenido esto en cuenta al tratar de construir un corredor terrestre a través de Bulgaria y Rumania desde el puerto griego de Alexandroupolis.

Ahora aumenta la presión sobre Turquía para permitir nuevas patrullas, ya que las patrullas de reconocimiento de la OTAN son desafiadas regularmente por aviones rusos. Al mismo tiempo, hay cada vez más incidentes de aviones rusos que hacen lo mismo en el espacio aéreo sirio.

Turquía sabía muy bien el precio que tendría que pagar cuando cambió su postura sobre el tema de la expansión de la OTAN en Escandinavia, completando el cerco de Rusia en el Mar Báltico. Sin embargo, el mundo está lleno de sorpresas. Por ejemplo, la maquinaria militar de Ucrania todavía depende del petróleo ruso. En diciembre pasado, Europa prohibió la importación de petróleo marítimo de Rusia, pero el petróleo que venía a través de oleoductos a los países sin litoral estaba exento. El petróleo continuó fluyendo a través del oleoducto Druzhba a través de Ucrania hasta las refinerías de la República Checa, Eslovaquia y, por supuesto, Hungría, donde otro colega de Erdoğan, Viktor Orbán, mantiene una relación especial con Vladimir Putin.

Las sanciones impiden que estos tres países exporten el combustible que hacen del petróleo crudo ruso a otros, con una excepción irónica: pueden enviarlo a Ucrania. Así que el proverbio, «Corta heno mientras brilla el sol», ¡todavía está vivo y bien en Europa del Este!

Esen Uslu

Esen Uslu: *Analista político residente en Estambul que contribuye artículos regularmente a las revistas Sercesme y Sakayak.*

Traducido al Español por Enrique García para Sin Permiso.

La fuente original de este artículo es [Weekly Worker](#)
Derechos de autor © [Esen Uslu](#), [Weekly Worker](#), 2023

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

Artículos de: [Esen Uslu](#)

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

