

El País – 02.12.2018

María R. Sahuquillo

Puertos ‘asfixiados’ en el mar de Azov, nuevo frente de batalla de Rusia y Ucrania

Los trabajadores del muelle ucranio de Mariúpol afirman que Moscú bloquea el paso a las embarcaciones. La ciudad aguarda en alerta un calentamiento del conflicto

"Задушені" порти в Азовському морі – нові бойові рубежі Росії та України

Працівники українського причалу Маріуполя стверджують, що Москва блокує прохід до човнів. Місто чекає на пом'якшення конфлікту з моменту завершення будівництва моста через Керченську протоку, який з'єднує Крим (півострів, який був анексований в 2014 році) з російською територією, рух до українських портів у Азовському морі скоротився. До цього ж додався тривалий процес реєстрації, якому російська берегова охорона підлягає багато кораблів, що завантажуються у Маріуполі або Бердянську, що є основними об'єктами для української економіки, з яких країна експортує 25% своєї торгівлі металами та 5% зерна. Росія каже, що перевірки є рутинними і що будь-яка затримка – іноді вони досягли десяти днів – відбувається через стан моря.

https://elpais.com/internacional/2018/12/01/actualidad/1543694451_488269.html

Igor Vasilovich se está acostumbrando a quedarse en casa por las mañana. A sus 59 años, este hombre de aspecto juvenil, está pensando en volver a estudiar. En noviembre, y no por gusto, explica, solo ha completado 50 de las 160 horas que suele trabajar como capataz en uno de los elevadores del puerto ucranio de Mariúpol, en el mar de Azov. Un mar interior de unos 37.000 kilómetros cuadrados que Rusia y Ucrania gestionan conjuntamente pero que desde hace cuatro años, con el conflicto entre ambos países, se ha convertido en un foco de tensión. Más caliente aún desde que hace una semana guardacostas rusos tirotearan y abordaran una flotilla ucraniana y apresaran a su tripulación por entrar en aguas que Moscú considera suyas.

El incidente ha situado de nuevo el conflicto en el tablero geopolítico internacional, donde esos días ha pasado a ser uno de los temas sobre la mesa de la reunión del G20 en Buenos Aires. “He trabajado menos, así que solo he recibido parte del sueldo, unos 400 euros; y el mes anterior solo fue un poco mejor. Rusia nos está ahogando”, afirma Vasilovich en un café de Mariúpol. El puerto, que ha sido declarado instalación restringida y de alta seguridad, estaba este viernes parado.

Desde que Rusia terminó en marzo el puente sobre el estrecho de Kerch, que une Crimea (la península que se anexionó en 2014) con el territorio ruso, el tráfico hacia los puertos ucranios en el mar de Azov se ha reducido. Muchas embarcaciones altas o de gran tonelaje no pueden pasar por debajo, según ha documentado un informe del Parlamento Europeo. Y a eso se añaden los largos procesos de registro a los que los guardacostas rusos someten a muchos barcos que van a cargar a Mariúpol o Berdiansk, instalaciones clave para la economía ucraniana por las que el país (44 millones de habitantes) exporta el 25% de su comercio en metales y un 5% del grano. Registros que no son comparables a los que pasan las embarcaciones que van a los puertos rusos, según el informe de la Eurocámara. Rusia afirma que las inspecciones son rutinarias y que cualquier retraso —han llegado a ser de hasta diez días— se debe al estado del mar.

Moscú, señalan varios analistas, está usando su presencia en aguas de Azov para debilitar la economía ucraniana. “Es hostigamiento. Para disuadir a las empresas y que vayan a otros puertos. Nos están estrangulando”, se lamenta Marina Pereshivailova, una de las líderes de la Unión de Trabajadores del puerto de Mariúpol, que tiene unos 3.000 empleados. “Por cada día parado un barco pierde más de 10.000 euros. Llegará un momento en el que no les salga a cuenta venir”, dice preocupada. La sindicalista, de 54 años, señala que con el declive de la instalación los empleos de sus trabajadores están en riesgo debido a lo que Kiev ha denominado “el bloqueo ruso”. Según sus cálculos el puerto de Mariúpol no pierde dinero, pero está operando ahora con cero beneficios. Un par de semanas más así, sin barcos o con un lento goteo de embarcaciones, puede suponer una catástrofe, dice Pereshivailova.

El ministro de Infraestructuras ucranio, Volodimir Omelyan, afirmó el jueves que hay 18 buques bloqueados por Moscú que no pueden entrar en el canal marítimo. Y otros tantos que no pueden salir, declaró. A última hora de este sábado, la web de tráfico marítimo mostraba que al menos cinco embarcaciones con destino a Mariúpol o Berdiansk aguardaban en el embudo del estrecho de Kerch. Las pérdidas de un bloqueo total pueden superar los 2.000 millones de dólares, según cálculos de distintas investigaciones. “Lo que está pasando no solo nos daña a nosotros. Afecta a toda la industria metalúrgica, que emplea a unas 40.000 personas, y a la agraria”, señala Pereshivailova, agitando su media melena plateada. La industria ucraniana ya perdió además una parte importante de su producción cuando los separatistas prorrusos tomaron las regiones mineras de Donetsk y Lugansk.

Frente a la sindicalista, en una explanada de la ciudad, descansan sobre el suelo congelado tres grandes bloques de hormigón con cuatro patas. Tetrápodos que estaban colocados en el puerto y que en 2015, cuando la ciudad de medio millón de habitantes se convirtió en terreno de la guerra abierta entre tropas ucranianas y rebeldes prorrusos, se emplearon para impedir el paso de los tanques. Hoy están decorados con flores. Aunque ni Vasilovich descartan que vuelvan a ser útiles. Mariúpol lleva cuatro años en primera línea de la batalla con los separatistas de la autoproclamada República de Donetsk, que reciben apoyo de Moscú.

La ciudad portuaria, que con la guerra se ha convertido en la más importante de la región, es, además, un núcleo complejo: acoge a un buen número de desplazados internos del conflicto, pero una parte de su población es prorrusa. “Algunos de mi familia, muchos de mis allegados lo son... Ahora nadie quiere hablar de política o señalarse por miedo a represalias de uno y otro lado. Y menos desde la declaración de la ley marcial”, señala Pável, un contable que prefiere no dar su apellido. Tras el incidente de los marineros, las autoridades han declarado el “estado de guerra” en diez regiones ucranianas, las fronterizas con Rusia; a una de ellas pertenece Mariúpol. Algo que, según Moscú, puede estimular el conflicto en las repúblicas separatistas. También ha restringido la entrada al país de ciudadanos rusos en edad de combatir.

“El frente abierto está a solo 20 kilómetros de aquí. De vez en cuando se escucha alguna explosión. Ahora todo puede volver a activarse y esta vez pueden llegar por mar”, considera Vasilovich. A un par de kilómetros de su casa todavía se observan los boquetes que las explosiones causaron en un edificio de la Administración de la ciudad. Todavía no se ha reparado, dice el hombre, que antes de trabajar en el puerto era profesor de Educación Física. Cree que, a su edad y si las cosas empeoran, no va a encontrar otro trabajo.

A las afueras de la ciudad, en uno de los edificios grises y algo destartados, un grupo de voluntarios y veteranos ha instalado una suerte de centro de coordinación por si la lucha abierta vuelve a las calles. “Por si termina produciéndose una invasión rusa”, explica el exmilitar Sergéi Ermolenko. La activista Galina Odnorog afirma que el peligro se siente cada día. “Rusia está tratando de hacerse con el mar de Azov. Y quiere devorar Mariúpol y Berdiansk como hizo con Simferopol, en Crimea”, asegura. Ahora que con el puente sobre el Kerch Moscú controla ambas orillas, el siguiente capítulo es controlar los dos puertos ucranianos estratégicos, señala Odnorog. Puntos en los que el Ejército ucraniano está construyendo además dos importantes bases navales. “Ahora, después de que apresaran a nuestros

marineros, podemos decir que el mar ha sido capturado. Pero nosotros estaremos aquí, esperando”,
zanja la activista.