



CARI / CONSEJO ARGENTINO PARA LAS
RELACIONES INTERNACIONALES

Comentarios Estratégicos

Tripolaridad y la geopolítica ártica:
el estrecho de Bering como eje
de integración estratégica

Nicolás Augusto Quadro

**Tripolaridad y la geopolítica ártica:
el estrecho de Bering como eje
de integración estratégica**

Nicolás Augusto Quadro

Comentarios Estratégicos

N.º 53

ABRIL 2026

ISSN 3008-9956

Las opiniones expresadas en esta publicación son exclusiva
responsabilidad de los autores y no reflejan ni la visión de
las instituciones a las que pertenecen ni la del CARI.

Corrección: María Fernanda Rey

Diseño: Trenders

Maquetación: Mario Modugno

Imagen de tapa: <https://www.intercontinentalrailway.com/>

CARI Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales
Uruguay 1037, piso 1.º, C1016ACA Buenos Aires, República Argentina
Teléfono: (+5411) 4811-0071 al 74 / Fax: (+5411) 4815-4742
Correo electrónico: direccioneditorial@cari.org.ar / Sitio web: www.cari.org.ar

Tripolaridad y la geopolítica ártica: el estrecho de Bering como eje de integración estratégica

Nicolás Augusto Quadro *

Introducción

En el artículo *¿Hacia un mundo tripolar? Estados Unidos, Rusia y China en el nuevo equilibrio de poder* (Quadro, 2025), se planteó la posibilidad de que el sistema internacional esté transitando hacia una tripolaridad. Si aquella lectura identificaba las señales de ese reacomodamiento global, el presente texto propone trasladar esa hipótesis a un escenario específico: el **Ártico**, región que, por su valor estratégico, emerge como **espacio natural de proyección tripolar**.

El deshielo y el incremento de la navegabilidad de sus rutas transformaron este espacio históricamente periférico en **epicentro de la competencia global por recursos, rutas y soberanía**. Sin embargo, el **estrecho de Bering** introduce un matiz singular: los tres polos del sistema pueden converger físicamente por medio de un **punto o túnel** que conecte Eurasia con América del Norte.

El análisis no pretende anticipar un desenlace, sino explorar cómo la evolución de las estrategias nacionales y los recientes gestos políticos podrían abrir una **ventana de oportunidad para una cooperación** más allá del Ártico. En lugar de un juego de suma cero, el Bering Project podría representar una instancia de **integración**

* Licenciado en Relaciones Internacionales. Miembro Voluntario del CARI. Correo de contacto: nicoquadro1234@gmail.com

capaz de conectar, material y simbólicamente, las economías y territorios de las tres grandes potencias.

No obstante, la potencialidad integradora del proyecto enfrenta un obstáculo estructural: la **desconfianza inherente entre las grandes potencias** de un sistema internacional anárquico. Aun cuando la cooperación podría generar beneficios tangibles, la percepción de vulnerabilidad y el cálculo relativo del poder tienden a reproducir lógicas de competencia. Este condicionamiento no invalida la hipótesis de cooperación, pero sí obliga a considerarla dentro de los límites de la política de poder y la racionalidad estratégica que definiría la tripolaridad contemporánea.

1. Geopolítica del Ártico

El valor estratégico del Ártico se sostiene sobre dos pilares principales: **recursos y rutas**. En las últimas décadas, el deshielo ha abierto tres corredores potenciales de conectividad interoceánica: la **Northern Sea Route (NSR)**, bajo control ruso; el **Paso del Noroeste**, cuyas aguas Canadá reclama como soberanas, y la **Ruta Central Transpolar**, aún incipiente. Estas vías reducen en torno al 40 % la distancia entre Asia y Europa respecto al canal de Suez, como señalan Humpert y Raspotnik (2012) en *The Future of Arctic Shipping* (The Arctic Institute). En cuanto a los recursos, el Servicio Geológico de los Estados Unidos (USGS) estimó en su informe CARA de 2008 que la región concentra aproximadamente el **13 % del petróleo** y el **30 % del gas natural** no descubierto del planeta. Además, se hallan **minerales críticos y tierras raras**, lo que convierte a la región polar en un punto de alta relevancia energética y tecnológica.

Por su parte, la **gobernanza ártica** se consolidó a comienzos de la pos Guerra Fría sobre bases cooperativas centradas en la protección ambiental y la gestión compartida. El primer instrumento multilateral fue el Arctic Environmental Protection Strategy (AEPS), adoptado en 1991 por los ocho Estados árticos: Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Islandia, Noruega, Suecia y la entonces Unión Soviética. A partir de esa base, se creó el **Consejo Ártico** mediante la Declaración de Ottawa de 1996, que formalizó la cooperación regional. El Consejo reúne a los ocho Estados junto con observadores externos —entre ellos, China—. Desde su origen,

quedó expresamente excluida la competencia en materia de seguridad militar, lo que definió su perfil como foro de concertación científica, ambiental y de desarrollo sostenible. El marco jurídico complementario se apoya en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), que regula los reclamos sobre la plataforma continental extendida y las ZEE, además de reconocer el régimen especial de las aguas cubiertas por hielo previsto en su artículo 234.

Sin embargo, el deterioro de las relaciones entre potencias desplazó gradualmente la agenda hacia temas estratégicos y económicos. El punto de inflexión puede situarse en 2018, cuando China publicó el **China's Arctic Policy**, en el que se definió como “Estado cercano al Ártico” e introdujo el concepto de “Polar Silk Road” como extensión de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2018). A partir de allí, la región pasó de ser un espacio de cooperación ambiental y científica a constituirse en un frente geopolítico de primer orden. En mayo de 2019, el entonces secretario de Estado estadounidense Michael Pompeo reconoció públicamente esta transformación al afirmar: “La región se ha convertido en un escenario de poder y de competencia, y los ocho Estados árticos deben adaptarse a este nuevo futuro” (Pompeo, 2019).

Poco después, Rusia adoptó en 2020 la **Strategy for Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Provision of National Security for the Period up to 2035** (Russia Maritime Studies Institute, 2020), enmendada en 2023, que sitúa al Ártico como núcleo de recursos estratégicos, seguridad nacional y proyección global. El eje central ruso es el NSR y su estrategia ordena el fortalecimiento de la presencia militar (despliegue de bases, radares, sistema de defensa, etc.). Finalmente, Estados Unidos publicó en 2022 su **National Strategy for the Arctic Region** (NSAR) (The White House, 2022), donde identifica a la Federación Rusa como el actor más militarizado y de mayor riesgo, y a la República Popular China como potencia extrarregional que busca expandir su influencia económica y científica con potencial dual militar. Además, apuesta a mantener presencia y a consolidar un frente común con Canadá, Noruega, Dinamarca, Finlandia, Suecia e Islandia.

No obstante lo anterior, bajo la segunda presidencia de Donald J. Trump, se observa una ruptura con lo establecido en el NSAR:

- **Presión económica y política a Canadá y la UE**, con aranceles y una retórica de subordinación dirigida a Ottawa (“51st state”).
- **Manifestación abierta del interés por incorporar Groenlandia**, retomando una agenda ya insinuada durante su primera administración, ahora planteada como eje central de la proyección ártica estadounidense y que ha generado conflicto con la OTAN.
- **Acercamiento con Rusia**, incluyendo una reunión bilateral entre Trump y Putin en la cumbre de Alaska 2025, donde se discutió la cooperación ártica y otros proyectos económicos.

Trump parecería abandonar la estrategia de 2022, **desestimando la cooperación con Europa y Canadá y, en paralelo, privilegiando la convergencia con Moscú**. El trasfondo estratégico podría ser aún más amplio: los grandes actores del sistema internacional (EE. UU, Rusia, China) evitan desgastarse en controversias improductivas y encauzan su poder hacia proyectos comunes. Desde esta lógica, la **tripolaridad aparecería como un vehículo de ascenso compartido**, abandonando la competencia en escenarios de suma cero. El Ártico se convertiría así en laboratorio y catalizador de este nuevo equilibrio.

2. Bering como posible nudo de convergencia tripolar

En este marco, la dinámica ártica deja de ser un tablero de proyección abstracta y se concentra en un punto preciso del mapa: el **estrecho de Bering**. Situado entre Alaska y Chukotka, constituye el único espacio donde Estados Unidos y Rusia se enfrentan geográficamente, pero también donde podrían conectarse físicamente a través de un enlace terrestre o subacuático.

La convergencia táctica entre Washington y Moscú, el interés pragmático de Pekín y la búsqueda de nuevas rutas continentales pueden abrir un escenario en el que la geopolítica y la geoconomía se entrelazan. En ese punto se inserta el **Bering**

Project, que no solo simboliza la posibilidad de un entendimiento en el Ártico, sino también la de una integración intercontinental capaz de transformar un espacio de rivalidad en un vector de cooperación estructural.

3. Breve historia del Proyecto Bering

La idea de enlazar Eurasia y Norteamérica por el estrecho de Bering surgió en el siglo XIX. Se asocia a William Gilpin, gobernador territorial de Colorado, y a ingenieros como Joseph Strauss —futuro diseñador del Golden Gate—, quienes concibieron un enlace ferroviario intercontinental a través del estrecho. A comienzos del siglo XX, aparentemente el interés por la conexión alcanzó incluso círculos gubernamentales,¹ pero las guerras mundiales frustraron cualquier intento de materialización.

Tras finalizar la Segunda Guerra Mundial, el ingeniero Tung-Yen Lin, fundador de la firma global de ingeniería T.Y. Lin International, retomó la idea del enlace transcontinental bajo el nombre de Intercontinental Peace Bridge (1958). Concebido como un puente sobre el estrecho, el proyecto buscaba representar un gesto de cooperación entre Estados Unidos y la Unión Soviética en plena Guerra Fría.²

Sin embargo, es a partir del fin de la Guerra Fría cuando se reactivan las iniciativas que promueven la concreción del proyecto. Fuentes académicas registran que, a comienzos de la década de 1990, se constituyó en Washington una corporación internacional sin fines de lucro orientada a promover la construcción de un corredor ferroviario intercontinental a través del estrecho de Bering, conocida como Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group (IBSTRG).

1 Diversas fuentes mencionan la aprobación preliminar de Nicolás II para un enlace férreo vía el estrecho de Bering entre los años 1905 y 1906; no obstante, en el marco de esta investigación, no se ha podido acceder a documentación oficial que la respalde de manera concluyente.

2 La propia empresa reconoce hoy esta propuesta como su “proyecto icónico no construido”.

Por último, en abril de 2007, durante la conferencia Megaprojects of Russia's East realizada en Moscú, se presentó un plan de túnel y un corredor Euro-América por Siberia-Alaska. El encuentro culminó con el envío de un borrador de Memorando de Cooperación dirigido a los Gobiernos participantes instándolos a respaldar el proyecto y financiar estudios de factibilidad en el marco de la Cumbre del G-8 de Heiligendamm (junio de 2007). La declaración final estimaba que dichos estudios podrían completarse hacia 2010, lo que marcó uno de los intentos más ambiciosos de internacionalizar la iniciativa.

4. Ventana de oportunidad

La **Cumbre de Alaska de 2025** marcó un punto de inflexión simbólico y político en las relaciones ruso-estadounidenses. En su declaración inicial, Vladimir Putin destacó que Rusia y Estados Unidos son “vecinos cercanos”, separados únicamente por el estrecho de Bering, reafirmando la contigüidad geográfica como argumento de proximidad estratégica. Desde ese marco, el presidente ruso evocó la historia común en Alaska y la cooperación durante la Segunda Guerra Mundial, cuando ambos países —recordó— “hicieron todo lo posible para alcanzar la victoria juntos”, haciendo de Alaska el punto de partida del corredor aéreo que sostuvo el esfuerzo aliado (Presidencia de la Federación de Rusia, 2025).

La referencia al pasado compartido se convirtió en una apelación explícita a un nuevo comienzo: “De manera simbólica, aquí pasa la línea internacional de cambio de fecha, donde literalmente se puede pasar de un día a otro. Espero que podamos hacer lo mismo en los asuntos políticos”. El simbolismo geográfico del estrecho se transforma así en metáfora diplomática: **pasar de la confrontación a la cooperación**, del ayer al mañana. En esa misma línea, Putin sostuvo que “la cooperación en el Ártico y la reanudación de los contactos entre regiones, incluidas las del Lejano Oriente ruso y la costa oeste de Estados Unidos, también resultan pertinentes”, situando al **Ártico** —y particularmente a Alaska— **como eje natural para reconstruir los vínculos bilaterales**. Y concluyó afirmando: “En términos generales, es crucial y necesario que nuestros países pasen la página y vuelvan a la cooperación”. El mensaje fue inequívoco: la cooperación económica constituye la vía para resta-

blecer la confianza y abrir una nueva etapa de convergencia pragmática, **donde Bering deja de ser frontera y vuelve a pensarse como puente** (Presidencia de la Federación de Rusia, 2025).

Tras la cumbre, los gestos simbólicos dieron paso a declaraciones de alto contenido. Putin afirmó que existe “luz al final del túnel” en las relaciones entre Washington y Moscú, aludiendo explícitamente al Ártico como terreno de cooperación. El mensaje se profundizó en Vladivostok, durante el Foro Económico Oriental (EEF, 3-6 de septiembre de 2025). En su discurso plenario, Putin subrayó que “Rusia tiene buenas propuestas para trabajar con empresas estadounidenses en Alaska” y que Moscú “está abierta a la cooperación económica con Estados Unidos” (LaRouche Publications, 2025a). Lo más significativo, sin embargo, fue la apertura del vector tripolar. Putin reveló: “Ya hemos conversado con nuestros amigos chinos la posibilidad de trabajar en formato trilateral en algunos de nuestros campos árticos” (LaRouche Publications, 2025b), articulando por primera vez la cooperación ártica bajo un marco simultáneo Rusia-Estados Unidos-China.

Pocos días antes, su enviado especial, Kirill Dmitriev,³ había anticipado la misma línea: “Rusia está considerando la oportunidad de proyectos conjuntos entre Rusia, China y Estados Unidos, incluso en la región ártica. Vemos que son posibles las inversiones conjuntas, para inversionistas chinos y estadounidenses, en proyectos de hidrocarburos en el Ártico” (TASS, 2025b).

En conjunto, los discursos de agosto y septiembre consolidan un nuevo lenguaje diplomático de cooperación, en el que el Proyecto Bering podría reaparecer no solo como infraestructura, sino como símbolo del **tránsito de la rivalidad a la integración tripolar**. Desde esta lógica, Vladivostok 2025 puede interpretarse como la formalización discursiva de la hipótesis que la Cumbre de Alaska había insinuado: **el Ártico como espacio de convergencia y equilibrio estratégico entre las tres potencias, y el puente de Bering como su articulación física y geoeconómica**.

3 CEO del Fondo Ruso de Inversión Directa. Enviado Especial del presidente de Rusia para la inversión y la cooperación.

La secuencia alcanzó su punto más visible en octubre de 2025, tras una llamada entre Putin y Trump y durante la reunión del presidente estadounidense con Volodímir Zelenski en la Casa Blanca. En ese contexto, Dmitriev propuso públicamente la construcción de un túnel submarino entre ambos países a través del estrecho de Bering, que llevaría el nombre de “Putin-Trump Tunnel”. El funcionario sugirió además que grandes empresas energéticas estadounidenses podrían incorporarse a los proyectos rusos en el Ártico, proponiendo incluso que la obra fuese construida por The Boring Company, propiedad de Elon Musk. Consultado durante su encuentro con Zelenski, Trump calificó la propuesta como “interesante”, mientras que el presidente ucraniano manifestó su descontento con la iniciativa (Rowlands y News Agencies, 2025). El episodio pudo sintetizar en un gesto político y mediático la posible nueva narrativa de cooperación vía el Bering Project.

5. Escenarios de proyección tripolar

El Ártico se perfila como el escenario natural donde podría consolidarse la lógica tripolar emergente. La posibilidad de una cooperación sostenida entre Estados Unidos, Rusia y China encuentra en el estrecho de Bering su punto de inflexión: no se trata solo de conectar dos países separados, sino de unir las redes ferroviarias, energéticas y digitales de Eurasia y América del Norte.

A diferencia de las rutas marítimas del Ártico —que, aunque prometedoras, siguen siendo costosas y estacionales por la necesidad de rompehielos, seguros y buques especializados—, una conexión fija por Bering reduciría los costos logísticos, acortaría distancias y ofrecería una operación permanente, integrando los flujos comerciales, energéticos y tecnológicos.

Desde esta perspectiva, el puente o túnel de Bering no sería un simple proyecto de ingeniería, sino una infraestructura de integración global comparable al Eurotúnel bajo el canal de la Mancha, que unió las economías británica y continental y reconfiguró el comercio intraeuropeo. Del mismo modo, Bering podría cumplir una función similar y plantearía un punto de inflexión en el equilibrio global: uniría no solo territorios, sino también sistemas económicos y energéticos que, hasta ahora,

permanecieron separados. Sin embargo, la magnitud de su impacto dependería de la estrategia política que adopten las tres potencias.

Por un lado, se podría dar un **escenario de cooperación tripolar** basado en la interdependencia. La integración vía Bering se convertiría en una palanca común para el crecimiento compartido. De materializarse, esto podría consolidar un espacio económico integrado entre Washington, Moscú y Pekín, donde la competencia se mantenga bajo control debido al interés mutuo en sostener la infraestructura y los flujos que de ella dependen. Esta posibilidad encuentra sustento en las declaraciones de Dmitriev, quien subrayó que “Rusia está considerando la oportunidad de proyectos trilaterales entre Rusia, China y Estados Unidos, incluso en la región ártica” (TASS, 2025b), asegurando que la cooperación no tenía por qué ser únicamente Rusia-EE. UU. o Rusia-China. El Ártico, en ese sentido, podría pasar de ser un escenario de competencia a uno de coexistencia regulada, con el puente de Bering como símbolo tangible de una arquitectura de poder más equilibrada.

Un escenario alternativo podría ser una **competencia contenida entre polos**, donde Washington y Moscú consolidarían un entendimiento táctico que dejaría a China con acceso condicionado a los proyectos árticos. En esta hipótesis, el Bering Project se concebiría como una iniciativa bilateral EE. UU.-Rusia, abierta parcialmente a capitales chinos, pero bajo control político de los dos actores principales. La infraestructura funcionaría así como una **palanca de poder excluyente**, capaz de reforzar el eje transpacífico y limitar la expansión de la influencia china en el Alto Norte.⁴

Esta última opción replicaría, como se señaló en ¿Hacia un mundo tripolar? Estados Unidos, Rusia y China en el nuevo equilibrio de poder (Quadro, 2025), la lógica triangular delineada por Henry Kissinger durante la Guerra Fría: un equilibrio flexible donde cada potencia busca evitar la alianza de las otras dos en su contra, utilizando acuerdos parciales como mecanismos de regulación. El Ártico, bajo esta

4 Recordemos que China se autodefine en su China’s Arctic Policy como un “Estado cercano al Ártico” (Near-Arctic State) y como actor con intereses legítimos en los asuntos de la región.

dinámica, se configuraría como zona de competencia administrada, en la que la cooperación económica serviría de cobertura al asenso chino.

En cualquiera de los escenarios, la viabilidad del puente o túnel de Bering dependerá menos de la ingeniería que de la política. Su concreción exigiría una concertación sostenida, una voluntad común que históricamente ha faltado. Desde los primeros intentos en el siglo XIX, las guerras mundiales, la desconfianza en la Guerra Fría y los cambios de administración durante el presente siglo, truncaron sucesivamente las ventanas de oportunidad. Esa historia advierte que **la integración tripolar en el Ártico solo podrá prosperar si las potencias logran sostener un horizonte de cooperación estable**, capaz de resistir las oscilaciones del sistema internacional.

El Ártico, por tanto, no es solo un territorio de recursos, sino **el punto donde podría materializarse** —o frustrarse nuevamente— **la posibilidad de un orden tripolar equilibrado**.

Referencias

Rowlands, L. y News Agencies. (18 de octubre de 2025). Russia-Ukraine war: List of key events, day 1332. Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/news/2025/10/18/russia-ukraine-war-list-of-key-events-day-1332>

Bird, K. J., Charpentier, R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T., Pitman, J. K., Moore, T. E., Schenk, C. J., Tennyson, M. y Wandrey, C. R. (2008). *Circum-Arctic resource appraisal: Estimates of undiscovered oil and gas north of the Arctic Circle* (USGS Fact Sheet 2008-3049). U.S. Geological Survey. <https://doi.org/10.3133/fs20083049>

BOE Report. (4 de septiembre de 2025). *Russia is ready for economic cooperation in Alaska if U.S. makes political decision to go ahead, Putin says*. <https://boereport.com/2025/09/04/russia-is-ready-for-economic-cooperation-in-alaska-if-us-makes-political-decision-to-go-ahead-putin-says/>

Dmitriev, K. [@kadmitriev]. (17 de octubre de 2025). A partir de los documentos soviéticos de JFK publicados por @RepLuna: el Puente de la Paz Kennedy-Jruschov “podría y...” [Publicación de estado]. X. <https://x.com/kadmitriev/status/1978879906424447414>

Douglas, R. (4 de mayo de 2007). *Russian-American Team: World Needs Bering Strait Tunnel!* InterBering. <https://interbering.com/WorldNeeds-Bering-Strait-Tunnel.html>

Humpert, M. y Raspotnik, A. (11 de octubre de 2012). *The future of Arctic shipping*. The Arctic Institute. Center for Circumpolar Security Studies. <https://www.thearcticinstitute.org/future-arctic-shipping/?utm>

LaRouche Publications. (7 de septiembre de 2025a). *Putin anuncia en el Foro Económico Oriental que se prevé una cooperación trilateral en el desarrollo del Ártico*. Executive Intelligence Review, edición en español. <https://larouchepub.com/spanish/actualidades/2025/09/0907-putin-anunc-preve-coop-trilat-artic.html>

LaRouche Publications. (6 de septiembre de 2025b). *Putin: las relaciones en Asia-Pacífico incluyen a Estados Unidos*. Executive Intelligence Review, edición en español. <https://larouchepub.com/spanish/actualidades/2025/09/0906-putin-las-relac-asia-pac-incl-eu.html>

Lyrchikova, A. y Antonov, D. (22 de agosto de 2025). *Putin sees light at end of tunnel in Russia-U.S. ties, cooperation in Arctic, Alaska*. Reuters. <https://www.reuters.com/world/putin-sees-light-end-tunnel-russia-us-ties-cooperation-arctic-alaska-2025-08-22/>

Presidencia de la Federación de Rusia. (12 de agosto de 2025). *Joint news conference by the President of Russia and the President of the United States*. <http://en.kremlin.ru/events/president/news/77793>

Quadro, N. A. (2025). *¿Hacia un mundo tripolar? Estados Unidos, Rusia y China en el nuevo equilibrio de poder* (Comentarios Estratégicos N.º 19). Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). https://cari.org.ar/uploads/articles/CARI_595_ESP.pdf

Russia Maritime Studies Institute. (26 de octubre de 2020). *STRATEGY for Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Provision of National Security for the Period up to 2035 (Revised)*. United States Naval War College. https://usnwc.edu/_images/portals/0/NWCDepartments/Russia-Maritime-Studies-Institute/16MAR23_20201026_ENG_RUS_Arctic-Strategy2035_FINAL_16MAR238f95.pdf

T.Y. Lin International. (s. f.). *Nuestra historia*. <https://es.tylin.com/people/our-people/history>

TASS. (3 de septiembre de 2025a). *Russia has good proposals to work with US companies in Alaska – Putin*. <https://tass.com/economy/2013063>

TASS. (2 de septiembre de 2025b). *Russia eyeing joint Arctic projects with China, US – Dmitriev*. <https://tass.com/economy/2010857>

The State Council Information Office of the People's Republic of China. (26 de enero de 2018). *China's Arctic Policy*. https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm

The White House. (Octubre de 2022). *National Strategy for the Arctic Region*. <https://bidenwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf>

Pompeo, M. R. (6 de mayo de 2019). *Looking north: Sharpening America's Arctic focus*. United States Department of State. <https://2017-2021.state.gov/looking-north-sharpening-americas-arctic-focus/>

Zonn, I. S., Kostianoy, A. G. y Semenov, A. V. (2016). Bering Strait, Eurasia-America Transport Link. En I. S. Zonn, A. G. Kostianoy y A. V. Semenov (Eds.), *The Eastern Arctic Seas Encyclopedia. Encyclopedia of Seas*. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-24237-8_73

