



Pepe Escobar

Cuando los grupos de ataque de portaaviones Ronald Reagan y Nimitz recientemente se involucraron en "operaciones" en el Mar del Sur de China, no se les escapó a muchos cínicos que la Flota del Pacífico de los EE. UU. estaba haciendo todo lo posible para convertir la teoría de la trampa de Tucídides en una profecía autocumplida.

El giro oficial, a través del Contralmirante Jim Kirk, comandante del Nimitz, es que las operaciones se llevaron a cabo para "reforzar nuestro compromiso con un Indo-Pacífico libre y abierto, un orden internacional basado en reglas, y con nuestros aliados y socios".

Nadie presta atención a estos clichés, porque el verdadero mensaje fue entregado por un agente de la CIA que se hizo pasar por diplomático, el Secretario de Estado Mike "mentimos, engañamos, robamos" Pompeo: "*La RPC no tiene bases legales para imponer unilateralmente su voluntad sobre la región*", en referencia a la línea Nine-Dash. Para el Departamento de Estado, Beijing despliega nada más que "tácticas de gánsters" en el Mar del Sur de China.

Una vez más, nadie prestó atención, porque los hechos reales sobre el mar son claros. Cualquier cosa que se mueva en el Mar Meridional de China, la arteria comercial marítima crucial de China, está a merced del Ejército de la República Popular (EPL), que decide si desplegará sus mortíferos misiles DF-21D y DF-26 "asesinos de portaaviones". No hay absolutamente ninguna manera de que la Flota del Pacífico de EE. UU. pueda ganar una guerra abierta en el Mar del Sur de China.

Atascado electrónicamente

Un informe chino crucial, no disponible y no mencionado por los medios occidentales, y traducido por el analista con sede en Hong Kong Thomas Wing Polin, es esencial para comprender el contexto.

El informe se refiere a los aviones de combate electrónicos Growler de EE. UU. totalmente fuera de control por dispositivos de interferencia electrónicos ubicados en islas y arrecifes en el Mar del Sur de China.

Según el informe, "después del accidente, Estados Unidos negoció con China y exigió que China desmantelara el equipo electrónico de inmediato, pero fue rechazado

Estos dispositivos electrónicos son una parte importante de la defensa marítima de China y no son armas ofensivas. Por lo tanto, la solicitud de desmantelamiento del ejército estadounidense no es razonable "

Se pone mejor: "El mismo día, el ex comandante Scott Swift de la Flota del Pacífico de los Estados Unidos finalmente reconoció que el ejército de los Estados Unidos había perdido el mejor momento para controlar el Mar del Sur de China. Él cree que China ha desplegado una gran cantidad de misiles de defensa aérea Hongqi 9, bombarderos H-6K y sistemas electrónicos de interferencia en islas y arrecifes. Se puede decir que la defensa es sólida. Si los aviones de combate estadounidenses se precipitan en el Mar del Sur de China, es probable que encuentren su 'Waterloo' ".

La conclusión es que los sistemas, incluido el bloqueo electrónico, desplegados por el EPL en islas y arrecifes en el Mar del Sur de China, que cubren más de la mitad de la superficie total, son considerados por Beijing como parte del sistema de defensa nacional.

Previamente he [detallado](#) lo que el Almirante Philip Davidson, cuando todavía era candidato para dirigir el Comando del Pacífico de los Estados Unidos (PACOM), le dijo al Senado de los Estados Unidos. Aquí están sus tres conclusiones principales:

1) "China está buscando capacidades avanzadas (por ejemplo, misiles hipersónicos) contra los

cuales Estados Unidos no tiene defensa actual. A medida que China busque estos sistemas de armas avanzados, las fuerzas estadounidenses en todo el Indo-Pacífico estarán cada vez más en riesgo ”.

2) *"China está socavando el orden internacional basado en normas"*.

3) *"China ahora es capaz de controlar el Mar del Sur de China en todos los escenarios que no sean la guerra con Estados Unidos"*.

En todo lo anterior está implícito el "secreto" de la estrategia del Indo-Pacífico: en el mejor de los casos, un ejercicio de contención, mientras China continúa solidificando la Ruta Marítima de la Seda que une el Mar del Sur de China con el Océano Índico.

Recuerda el *nusantao*

El Mar del Sur de China es y seguirá siendo uno de los focos de tensión geopolítica principales del siglo XXI, donde se jugará gran parte de la balanza de la energía Este-Oeste.

He abordado esto en otro lugar en el pasado con cierto detalle, pero una breve reseña histórica es una vez más absolutamente esencial para comprender la coyuntura actual, ya que el Mar del Sur de China se ve y se siente cada vez más como un lago chino.

Comencemos en 1890, cuando Alfred Mahan, entonces presidente del Colegio Naval de los Estados Unidos, escribió el seminario *La influencia del poder marítimo sobre la historia, 1660-1783*. La tesis central de Mahan es que Estados Unidos debería globalizarse en busca de nuevos mercados y proteger estas nuevas rutas comerciales a través de una red de bases navales.

Ese es el embrión del Imperio de Bases de EE. UU., que sigue vigente.

Fue el colonialismo occidental, estadounidense y europeo, el que se dio con la mayoría de las fronteras terrestres y marítimas de los estados que bordean el Mar del Sur de China: Filipinas, Indonesia, Malasia, Vietnam.

Estamos hablando de fronteras entre diferentes posesiones coloniales, y eso implicaba problemas intratables desde el principio, heredados posteriormente por las naciones poscoloniales.

Históricamente, siempre había sido una historia completamente diferente. Los mejores estudios antropológicos (de Bill Solheim, por ejemplo) definen las comunidades seminómadas que realmente viajaron y comerciaron a través del Mar del Sur de China desde tiempos inmemoriales como el *Nusantao*, una palabra compuesta para "isla del sur" y "pueblo".

Los *nusantao* no eran un grupo étnico definido. Era una red marítima interior. Durante siglos, tuvieron muchos centros clave, desde la costa entre el centro de Vietnam y Hong Kong hasta el Delta del Mekong. No estaban vinculados a ningún "estado". La noción occidental de "fronteras" ni siquiera existía. A mediados de la década de 1990, tuve el privilegio de encontrarme con algunos de sus descendientes en Indonesia y Vietnam.

Así que fue sólo a finales del siglo XIX que el sistema de Westfalia logró congelar el Mar del Sur de China dentro de un marco colonial.

Lo que nos lleva al punto crucial de por qué China es tan sensible con sus fronteras; porque están directamente vinculados con el "siglo de la humillación", cuando la corrupción y la debilidad internas de China permitieron a los "bárbaros" occidentales tomar posesión de la tierra china.

Un lago japonés

The Nine Dash Line es un problema inmensamente complejo. Fue inventado por el eminente

geógrafo chino Bai Meichu, un nacionalista feroz que en 1936 lo describe inicialmente como parte de un "Mapa de humillación nacional chino" en forma de una "línea en forma de U" que se desliza por el Mar del Sur de China hasta el fondo a James Shoal, que se encuentra a 1.500 km al sur de China pero a solo a 100 km de Borneo.

La línea Nine Dash, desde el principio, fue promovida por el gobierno chino, recuerde, en ese momento todavía no era comunista, como derecho en términos de reclamos chinos "históricos" sobre las islas en el Mar del Sur de China.

Un año después, Japón invadió China. Japón había ocupado Taiwán en 1895. Japón ocupó Filipinas en 1942. Eso significaba que prácticamente todo el litoral del Mar del Sur de China estaba controlado por un solo imperio por primera vez en la historia. El Mar del Sur de China se había convertido en un lago japonés.

Bueno, eso duró solo hasta 1945. Los japoneses ocuparon Woody Island en Paracels e Itu Aba (hoy Taiping) en Spratlys. Después del final de la Segunda Guerra Mundial y el bombardeo nuclear de los EE. UU. al Japón, Filipinas se independizó en 1946 y los Spratlys fueron declarados inmediatamente territorio filipino.

En 1947, todas las islas en el Mar del Sur de China obtuvieron nombres chinos.

Y en diciembre de 1947, todas las islas fueron puestas bajo el control de Hainan (una isla en el sur de China). Se diseñaron nuevos mapas, pero ahora con nombres chinos para las islas (o arrecifes o bancos). Pero había un gran problema: nadie explicaba el significado de esos guiones (que originalmente eran once).

En junio de 1947, la República de China reclamó todo dentro de la línea, al tiempo que se proclamó abierta a negociar fronteras marítimas definitivas con otras naciones más adelante. Pero, por el momento, no había fronteras.

Y eso preparó el escenario para la inmensamente complicada "ambigüedad estratégica" del Mar del Sur de China que aún persiste, y permite al Departamento de Estado acusar a Beijing

de "tácticas de gánsters". La culminación de una transición milenaria de la "red marítima interna" de los pueblos seminómadas al sistema de Westfalia no significó más que problemas.

Hora de un acuerdo sobre el Mar de China Meridional (COC)

Entonces, ¿qué pasa con la noción estadounidense de "libertad de navegación"?

En términos imperiales, la "libertad de navegación", desde la costa oeste de los Estados Unidos hasta Asia, a través del Pacífico, el Mar de China Meridional, el Estrecho de Malaca y el Océano Índico, es estrictamente una cuestión de estrategia militar.

La Marina de los EE. UU. simplemente no puede imaginarse tratando con zonas de exclusión marítima, o tener que exigir una "autorización" cada vez que necesitan cruzarlas. En este caso, el Imperio de Bases perdería el "acceso" a sus propias bases.

Esto se agrava con la paranoia del Pentágono, una situación en la que un "poder hostil", es decir, China, decide bloquear el comercio mundial. La premisa en sí misma es ridícula, porque el Mar del Sur de China es la principal arteria marítima vital para la economía de China.

Por lo tanto, no existe una justificación racional para un programa de Libertad de Navegación (FON). A efectos prácticos, estos portaaviones como el Ronald Reagan y el Nimitz es una exhibición en el Mar de China Meridional de la diplomacia de las cañoneras en el siglo XXI. Y Beijing no está impresionado.

En lo que respecta a la Asociación de 10 Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), lo que importa ahora es elaborar un Código de Conducta (COC) para resolver todos los conflictos marítimos entre Filipinas, Vietnam, Malasia, Brunei y China.

El próximo año, la ASEAN y China celebran 30 años de fuertes relaciones bilaterales. Existe una gran posibilidad de que se actualicen al estado de "socio estratégico integral".

Debido a Covid-19, todos los jugadores tuvieron que posponer las negociaciones sobre la segunda lectura del borrador único de COC. Beijing quería que estos fueran cara a cara, porque el documento es extremadamente sensible y, por el momento, secreto. Sin embargo, finalmente acordaron negociar a distancia, a través de textos detallados.

Será un trabajo duro, porque como lo dejó claro la ASEAN en una cumbre virtual a fines de junio, todo debe estar de acuerdo con el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

Si todos pueden llegar a un acuerdo sobre un COC para fines de 2020, la ASEAN podría aprobar un acuerdo final a mediados de 2021. Los hisyoriadores ni siquiera comienzan a describirlo, porque esta negociación ha estado ocurriendo durante no menos de dos décadas.

Sin mencionar que un COC invalida cualquier pretensión estadounidense de garantizar la "libertad de navegación" en un área donde la navegación ya es libre.

Sin embargo, la "libertad" nunca fue el problema. En terminología imperial, "libertad" significa que China debe obedecer y mantener el Mar del Sur de China abierto a la Marina de los Estados Unidos. Bueno, eso es posible, pero debes comportarte. Ese será el día en que la Marina de los Estados Unidos "niegue" el Mar del Sur de China. No necesitas ser Mahan para saber que eso significará el fin imperial de gobernar los siete mares.