

ROBERT D. KAPLAN

BUTOIUL CU PULBERE AL ASIEI

Marea Chinei de Sud
și sfârșitul stabilității în Pacific

Robert D. Kaplan este autorul a 16 cărți de politică externă și călătorii, traduse în numeroase limbi, printre care: *In Europe's Shadow: Two Cold Wars and a Thirty-Year Journey Through Romania and Beyond* (2016), *The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate* (2013; trad. rom. *Răzbușnarea geografiei*, Editura Litera, 2014), *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power* (2010), *Warrior Politics: Why Leadership Demands a Pagan Ethos* (2002) și *Balkan Ghosts: A Journey through History* (1993). În 2011, *Foreign Policy* l-a desemnat printre „Primii 100 de gânditori ai lumii”. Este editor al publicației *The Atlantic*, în care articolele sale apar de trei decenii, și *senior fellow* în cadrul Centrului pentru o Nouă Securitate Americană din Washington. A fost analist geopolitic principal la Stratfor, iar din 2009 până în 2011, a fost membru al Comitetului de Politici de Apărare condus de secretarul american al Apărării, Robert Gates. Din 2006 până în 2008, a fost *visiting professor* de securitate națională al Promoției 1960 din cadrul Academiei Navale a Statelor Unite, Annapolis.

*Asia's Cauldron
The South China Sea and the End of a Stable Pacific*

Robert D. Kaplan

Copyright © 2014 Robert D. Kaplan
Copyright hârti © 2014 David Lindroth Inc.

Capitolul 6, „Povara colonială a Americii“,
conține texte dintr-o carte a aceluiași autor,
Imperial Grunts (Random House, New York, 2005).

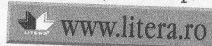


LITERA®

Editura Litera

O.P. 53; C.P. 212, sector 4, București, România
tel.: 021 319 63 90; 031 425 16 19; 0752 548 372
e-mail: comenzi@litera.ro

Ne puteți vizita pe



*Butoiul cu pulbere al Asiei
Marea Chinei de Sud și sfârșitul stabilității în Pacific*

Robert D. Kaplan

Copyright © 2016, 2017 Grup Media Litera
pentru versiunea în limba română
Toate drepturile rezervate

Traducere din limba engleză:
Mihnea Gafița

Editor: Vidrașcu și fiii
Redactori: Mariana Petcu, Mihaela Moroșanu
Copertă: Flori Zahiu
Tehnoredactare și prepress: Bogdan Mitea

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
KAPLAN, D. ROBERT

Butoiul cu pulbere al Asiei. Marea Chinei de Sud
și sfârșitul stabilității în Pacific/ Robert D. Kaplan
trad.: Mihnea Gafița; – București: Litera, 2017

ISBN 978-606-33-2028-6

I. Gafița, Mihnea (trad.)

II. Robert D. Kaplan

821.111-31=135.1

CUPRINS

Prolog	
Ruinele Champei	11
Capitolul 1	
Dilema umanistă	21
Capitolul 2	
Marea Caraibilor a Chinei	54
Capitolul 3	
Soarta Vietnamului	77
Capitolul 4	
Un concert de civilizații?	101
Capitolul 5	
Bunul autocrat	126
Capitolul 6	
Povara colonială a Americii	156
Capitolul 7	
Berlinul Asiei	183
Capitolul 8	
Starea naturală	213
Epilog	
Mahalalele din Borneo	237
Mulțumiri	245
Referințe bibliografice	247
Indice de nume	261

CAPITOLUL 1

DILEMA UMANISTĂ

Europa este un peisaj terestru prin excelență, Asia de Est, un peisaj marin. Aici rezidă o diferență crucială între secolele XX și XXI. Cele mai contestate regiuni ale globului, în secolul trecut, se aflau pe uscat, în Europa, mai cu seamă în acea zonă plată care făcea ca frontierele estică și vestică ale Germaniei să fie unele artificiale și, deci, expuse deplasărilor de armate înainte și înapoi. Dar, începând cu faza ultimă a Războiului Rece, axa demografică, economică și militară a Pământului s-a mutat, într-o măsură calculabilă, către celălalt capăt al Eurasiei, unde spațiile care despart principalele nuclee de populație sunt preponderent maritime. Prin maritim, înțeleg spațiul naval, aerian și cosmic, deoarece, încă de la apariția portavioanelor, în prima jumătate a secolului XX, formațiunile de luptă navale și aeriene au devenit din ce în ce mai mult de nedespărțit, spațiul cosmic venind, în prezent, să se adauge combinației, datorită sprijinului navigațional și de alte naturi furnizat vapoarelor și avioanelor de către sateliți. De aceea, *naval* a devenit un termen-valiză pentru mai multe dimensiuni ale activității militare. Și, cu siguranță, *naval* este și termenul operativ. Datorită felului în care geografia scoate la lumină și fixează prioritățile, contururile fizice ale Asiei de Est pledează pentru un secol naval, posibilitatea îndepărtată a unui război terestru în peninsula Coreea rămânând o excepție notabilă.

Asia de Est e vastă, o întindere uriașă de teritorii care ajung până în regiunile arctice și în cele antarctice – de la insulele Kurile spre nord până la Noua Zeelandă spre sud – și se caracterizează printr-o multitudine fărâmițată de linii de coastă și arhipelaguri, și acestea despărțite de mări și distanțe considerabile. Chiar și având în vedere modul în care tehnologia comprimă azi distanțele, prin rachete de croazieră și avioane supersonice

de luptă – acestea din urmă fiind lesne realimentate în aer –, făcând ca orice geografie să pară închisă și claustrofobă, marea tot acționează ca o barieră care descurajează agresiunea, fie și în măsura în care uscatul nu reușește. Marea, spre deosebire de uscat, creează frontiere clar delimitate și, deci, are capacitatea să reducă starea de conflict. Și mai este, apoi, și viteza de avut în vedere. Chiar și cele mai rapide nave de luptă se deplasează relativ lent – de pildă, cu 35 de noduri¹ –, reducând posibilitatea unor calcule greșite și dându-le astfel diplomaților mai multe ore la dispoziție, dacă nu chiar zile, în care să-și revizuiască deciziile. Mai mult decât atât, flotele navale și aeriene militare pur și simplu nu ocupă teritoriul, așa cum procedează armatele. Datorită mărilor care înconjoară Asia de Est, secolul XXI are o șansă mai bună decât secolul XX să evite marile conflagrații militare.

Desigur, Asia de Est a cunoscut mari conflagrații militare în secolul XX, pe care prezența mărilor nu le-a împiedicat: Războiul Ruso-Japonez (1904–1905); aproape o jumătate de secol de război civil în China, care a urmat prăbușirii dinastiei Qing (în Manciuria); cuceririle Japoniei imperiale și al Doilea Război Mondial în regiunea Pacificului, care a decurs din ele; Războiul Coreei (1950–1953); războaiele din Cambodgia și Laos și cele două războaie din Vietnam, în care au fost implicați francezii și americanii din anii 1950 până la mijlocul deceniului 1970. Elementul care unifică toate aceste conflicte este acela că fiecare dintre ele a jucat un rol organic fie în formarea unui stat sau imperiu, fie, dimpotrivă, în procesul decolonizării. Unele dintre aceste conflicte au fost interne și au implicat forțe terestre atât convenționale, cât și neconvenționale, forțele navale îndeplinind misiuni extrem de limitate. Faptul că mărirea geografie a Asiei de Est e preponderent maritimă nu a influențat decât în mică măsură aceste războaie în esență domestice. (Includ Coreea în această categorie, pentru că războiul dintre Nord și Sud a fost purtat în principal pe uscat

¹ Unitate de măsură pentru viteza de deplasare a navelor, echivalentă cu parcurgerea unei mile marine (1 852 de metri) pe oră. În cazul de față, 35 de noduri înseamnă circa 65 km pe oră. (n.trad.)

și a fost unul hotărâtor pentru formarea celor două state separate, după îndelungata ocupație japoneză din anii 1910–1945.) Dar acum, vremea consolidării naționale de-a lungul și de-a latul Asiei de Est a rămas în urmă. Cercurile militare din Asia de Est, mai degrabă decât să se concentreze înspre interior, cu armate slab dotate din punct de vedere tehnologic, se concentrează înspre exterior, cu flote navale și aeriene de înaltă tehnologie. Totuși, așa cum voi demonstra, este puțin probabil să fie reeditate, ca scară de anvergură, conflictele navale din Războiul Ruso-Japonez și din al Doilea Război Mondial – zona Pacificului.

Războiul Ruso-Japonez și teatrul din Pacific, în al Doilea Război Mondial, au fost, într-o măsură semnificativă, repercusiuni ale militarismului japonez, în fața căruia marea nu oferea câtuși de puțin protecție; de fapt, mările au fost esențiale pentru expansiunea unei națiuni insulare, ale cărei necesități în materie de rezerve de petrol provenit de pe țărmuri îndepărtate erau din ce în ce mai mari, pentru forțele ei armate, care se mișcau nebunește în toate direcțiile. Dar China, care este acum puterea militară în ascensiune din zona Pacificului, demonstrează mult mai puțină agresivitate, față de Japonia imperială de după restaurația Meiji¹: chiar dacă forțele militare chineze (mai cu seamă cele navale) se extind, un fascism precum cel japonez aproape cert nu se întrevide la orizont în Regatul de Mijloc². În ceea ce privește comparația între China și Germania imperială dinainte de Primul Război Mondial, pe care mulți o fac, pe când Germania era preponderent o putere terestră, dată fiind geografia Europei, China va fi preponderent o putere navală, dată fiind geografia Asiei de Est. Această geografie, repet, este cea care va stimula dezvoltarea forțelor navale, care, deși o tendință îngrijorătoare în sine, tot nu este la fel de îngrijorătoare ca dezvoltarea forțelor terestre la începutul secolului trecut, în Europa continentală.

¹ Denumire dată recăștigării, în 1868, de către împăratul Meiji (1867–1912), a puterii concrete imperiale în Japonia, după o lungă perioadă în care puterea a fost deținută de șoguni. (n.trad.)

² Denumire dată statului chinez, care traduce termenul *Zhongguo*, cel mai frecvent folosit în documentele istorice chinezești. (n.trad.)

Într-adevăr, puterea militară se mută către Asia, dar ceea ce a fost mai rău în secolul XX poate fi evitat, mulțumită, în general, „puterii opritoare a apei”¹, după cum se exprima John J. Mearsheimer, specialist în științe politice al Universității din Chicago. Apa, explică Mearsheimer, este o piedică în calea invaziei, pentru că, deși un stat își poate construi o forță navală cu care să-și transporte o armată peste mare, aceluși stat îi va fi mult mai dificil să-și debarce armata pe un țărm ostil, după care s-o facă să avanseze în interiorul uscatului, pentru a supune definitiv o populație adversă.

De exemplu, strâmtoarea Taiwan are o lățime de numai o sută de mile marine, fiind una dintre cele mai înguste căi de navigație din Pacificul de Vest, dar este, chiar și așa, de aproape patru ori mai lată decât Canalul Mânecii, peste care a venit invazia forțelor aliate în al Doilea Război Mondial. China s-ar putea dovedi capabilă, peste un deceniu și ceva, să învingă Taiwanul într-un război, cu toată asistența militară pe care Statele Unite o acordă acestuia. Dar ocuparea Taiwanului s-ar dovedi mult mai dificilă, drept care este puțin probabil să fie încercată vreodată. Nu la fel ar sta lucrurile dacă Taiwanul n-ar fi o insulă despărțită de continent printr-un culoar de apă lat de o sută de mile marine. Aceeași este situația în cazul distanțelor maritime dintre Japonia și Coreea, dintre Coreea de Sud și China, dintre insulele japoneze Ryukyu și China, dintre insula chineză Hainan și Vietnam și așa mai departe. Cum războaie postcoloniale, de bună seamă, nu se mai întrevăd la orizont, China, oricât de agresivă ar fi, nu este Japonia imperială, iar geografia maritimă a Asiei de Est susține competiția navală, totodată militând împotriva unor debarcări de vehicule-amfibii în zone intens populate.

Cum ar urma să arate această competiție pur navală? Ca să ne dăm seama, va trebui să examinăm geografia Asiei de Est mai îndeaproape.

*

¹ Mearsheimer, 2001, p. 114

Asia de Est poate fi împărțită în două zone mari: Asia de Nord-Est, dominată de peninsula Coreea, și Asia de Sud-Est, dominată de Marea Chinei de Sud. Asia de Nord-Est pivotează în jurul Coreei de Nord, un stat izolat și totalitar, care combină comunismul cu fascismul național. Un asemenea stat are perspective sumbre într-o lume dominată de capitalismul excesiv și de comunicarea electronică. Dacă ar surveni colapsul Coreei de Nord, forțele terestre chineze, americane și sud-coreene ar putea converge în jumătatea de nord a peninsulei, într-o intervenție umanitară cum nu s-a mai văzut, chiar dacă și-ar smulge bucăți întregi de teritoriu pentru ele însele, în decursul acțiunii de a-i hrăni pe înfomețați. Abordările navale ar deveni secundare, în mod clar. În schimb, o eventuală reunificare a Coreei ar aduce intervențiile navale în prim-plan, Coreea Mare, China și Japonia găsindu-se într-un echilibru fragil așa cum ar fi ele, despărțite de Marea Japoniei și de mările Galbenă și Bohai. Pe scurt, de vreme ce Coreea de Nord încă mai există, faza de război rece a istoriei Asiei de Nord-Est nu s-a sfârșit încă, motiv pentru care puterea terestră va mai domina multă vreme titlurile ziarelor din zonă, înainte să ajungă să le domine puterea navală.

Prin comparație, Asia de Sud-Est e deja cufundată adânc într-o fază post-război rece a istoriei. De aceea și este, într-o asemenea măsură, o fază critică. Vietnamul domină țărmul vestic al Mării Chinei de Sud. Odinioară simbolul extern prin excelență al tumultului intern american, Vietnamul a fost – cel puțin până în ultimii ani – o forță capitalistă în căutarea unor legături militare mai strânse cu Statele Unite, pentru a ține la respect China. Consolidată ca stat dinastic de către Mao Zedong, după decenii întregi de haos, și transformată în cea mai dinamică economie a lumii prin liberalizările lui Deng Xiaoping, acum China se revarsă în afară, prin forțele ei navale, către Primul Lanț de Insule din Pacificul de Vest. Mai este, apoi, și monstrul demografic musulman al Indoneziei, care, după ce a suportat interminabile decenii de guvernare autoritară atât de dreapta, cât și de stânga, în timpul Războiului Rece, s-ar putea transforma într-o a doua „Indie”, adică o democrație viguroasă și stabilă, cu capacitatea de a-și proiecta puterea

prin economia în continuă creștere. Între timp, statul Singapore și Malaezia înaintează din punct de vedere economic, urmând modelul stat-metropolă și stat comercial, prin diverse amestecuri de democrație și autoritarism. De aceea, imaginea compozită este a unui ciorchine de state care, după ce au lăsat în urmă aproape cu totul problemele de legitimare internă și de structură statală, sunt pregătite să-și împingă drepturile teritoriale percepute până dincolo de propriile țărături. Această presiune colectivă exercitată spre exterior se manifestă în ringul demografic al globului: aici, în Asia de Est, cu cele aproape șase sute de milioane de locuitori ai săi, China cu 1,3 miliarde converge cu Subcontinentul Indian, care are 1,5 miliarde. Iar locul geografic de întâlnire a tuturor acestor state este unul maritim, și anume Marea Chinei de Sud.

Marea Chinei de Sud funcționează precum *gâttelejul* Pacificului de Vest și al Oceanului Indian – o masă de țesut economic de conexiuni, unde se reunesc rutele maritime globale. Aici se află inima zonei de coastă navigabile a Eurasiei, cu noduri în strâmtoarele Malacca, Sunda, Lombok și Makassar. Peste jumătate din tonajul flotei comerciale globale trece anual prin aceste puncte de gâtuire, precum și o treime din tot ce înseamnă trafic maritim la nivel mondial.¹ Petrolul transportat prin strâmtoarea Malacca din Oceanul Indian, în direcția Asiei de Est, prin Marea Chinei de Sud, e de trei ori mai mult, cantitativ, decât cel care trece prin Canalul de Suez și de cincisprezece ori mai mult decât cel care tranzitează Canalul Panama. În jur de două treimi din aprovizionările cu energie ale Coreei de Sud, aproape 60% din aprovizionările cu energie ale Japoniei și Taiwanului și 80% din importurile de țiței ale Chinei trec prin Marea Chinei de Sud.² Iar dacă prin Golful Persic nu se transportă decât energie, prin Marea Chinei de Sud trec energie, produse finite și materii prime.

Pe lângă amplasarea ei centrală, Marea Chinei de Sud a demonstrat că deține rezerve de petrol de șapte miliarde de barili

¹ *South China Sea...*, 2008; Kaplan, 2010 (a)

² *Current Activities in GEF-UNDP-IMO-PEMSEA Programme...; The South China Sea: The First Testing Ground...*, 2010

și, estimativ, rezerve de gaze naturale de peste 25 de bilioane de metri cubi. Dacă sunt corecte calculele chinezilor că Marea Chinei de Sud va putea furniza, în ultimă instanță, 130 de miliarde de barili de țiței (există anumite dubii foarte serioase în privința unor asemenea estimări), atunci Marea Chinei de Sud posedă mai mult țiței decât oricare altă zonă a globului, cu excepția Arabiei Saudite. Unii observatori chinezi au numit Marea Chinei de Sud „al doilea Golf Persic”¹. Dacă, într-adevăr, există atât de mult petrol în Marea Chinei de Sud, atunci China își va fi rezolvat fie și parțial „dilema legată de Malacca”, și anume dependența ei de îngusta și vulnerabila strâmtoare Malacca, pentru o parte atât de importantă a energiei sale, pe care o primește din Orientul Mijlociu. Iar China National Offshore Oil Corporation [Corporația Națională pentru Țițeiul din Largul Mării a Chinei] a investit 20 de miliarde de dolari în convingerea că asemenea cantități de petrol există cu adevărat în Marea Chinei de Sud.² China caută cu disperare noi resurse de energie. Rezervele de petrol chinezești se ridică la numai 1,1% din totalul mondial, în timp ce China consumă peste 10% din producția mondială de țiței și peste 20% din totalul energiei consumate pe planetă.³

Nu numai amplasarea ei și rezervele de energie promit să-i atribuie Mării Chinei de Sud o importanță geostrategică esențială, ci și disputele teritoriale purtate în jurul acestor ape, unde se află peste două sute de insulițe, stânci și recife de corali, dintre care numai vreo patruzeci se află în permanență deasupra nivelului mării. Totuși, aceste fărâme de uscat măturate de taifunuri sunt valoroase, în principal datorită țițeiului și gazelor naturale care s-ar putea afla în apropierea lor, în straturile de rocă amestecate

¹ US EIA și Snyder, 1996; *South China Sea (The): The First Testing Ground...*, 2010. Rezervele de țiței din arhipelagul Spratly ar putea fi supraestimate, gazele naturale fiind hidrocarburile mai abundente. Vezi și Bateman și Emmers (editori), 2009, p. 17; Baker și Wienczek, 2002, p. 6.

² Într-o discuție cu contraamiralul (în retragere) Michael A. McDevitt, la o conferință desfășurată la Centrul pentru o Nouă Securitate Americană, Washington, D.C., 29 septembrie 2011

³ *Statistical Review of World Energy*, 2011; Higgins, 2011

și neregulate subacvatice. Bruneiul ridică pretenții asupra recifului sudic din insulele Spratly. Malaezia revendică trei insule din același arhipelag. Filipinele revendică opt insule Spratly și porțiuni semnificative din însăși Marea Chinei de Sud. Vietnamul, Taiwanul și China revendică, fiecare, câte o importantă parte din Marea Chinei de Sud și grupurile de insule Spratly și Paracel în întregime. La mijlocul anului 2010, s-a iscat o adevărată vâlvă când s-a spus despre China c-ar fi numit „de interes major“ pentru ea însăși Marea Chinei de Sud. S-a dovedit că oficialii chinezi n-au afirmat niciodată așa ceva – n-a contat. Hărțile chinezești asta demonstrează. Beijingul pretinde că-i aparține ceea ce numește „limita istorică“, și anume grosul întregii Mării a Chinei de Sud, într-o uriașă buclă – poreclită „limba vacii“ – care include aceste grupuri de insule, de la insula chinezească Hainan, la circa 1 200 de mile marine spre sud, până aproape de Singapore și Malaezia. Rezultatul este că toate statele acestea litorale sunt mai mult sau mai puțin grupate împotriva Chinei și dependente, în privința diplomației și a sprijinului militar, de Statele Unite. Vietnamul și Malaezia, de exemplu, caută să împartă tot ce înseamnă fundul mării și resursele subterane din partea sudică a Mării Chinei de Sud între Asia de Sud-Est continentală și partea malaeziană a insulei Borneo: acest lucru a generat o replică diplomatică furioasă din partea Chinei.¹ Asemenea revendicări conflictuale sunt susceptibile de a se acutiza, în măsura în care consumul de energie din țările asiatice în curs de dezvoltare este așteptat să se dubleze până în anul 2030, Chinei înseși revenindu-i jumătate din această creștere.²

„Paradoxal, dacă epoca postmodernă e dominată de globalizare – afirma expertul naval britanic Geoffrey Till –, atunci tot ce sprijină“ globalizarea, cum ar fi rutele comerciale și rezervele de energie, devine sfâșiat de rivalități. Și, când vine vorba despre cele dintâi, rutele comerciale, 90% din toate mărfurile transportate de pe un continent pe altul călătoresc pe mare. Această preocupare

¹ Ungerer, Storey și Bateman, 2010

² *South China Sea: Country Analysis Briefs*

maritimă crescândă, care este un produs al globalizării, survine într-un moment în care o multitudine de state relativ noi și independente din Asia de Sud-Est, care abia de puțin timp au la îndemână toate cele necesare pentru a-și încorda mușchii pe mare, au început să emită pretenții teritoriale unele împotriva altora, problemă care nu exista pe vremea Imperiului Britanic, datorită supremației globale a Coroanei și accentului pus de britanici pe comerțul liber și pe libertatea de a naviga.¹ Această încordare a mușchilor ia forma unor înfruntări pe mare, devenite deja „de rutină“, între nave de război ale diferitelor națiuni, ceea ce creează un risc embrionic de conflict armat.²

Un oficial de rang înalt al unui stat de coastă de la Marea Chinei de Sud mi-a spus de-a dreptul, fără menajamente, într-o discuție neoficială pe care am purtat-o cu el în 2011: „Chinezii nu oferă niciodată justificări pentru pretențiile cu care vin. Au o mentalitate ca de Regat de Mijloc și nici nu vor s-audă că asemenea chestiuni ar putea fi rezolvate la tribunal. China – dezvăluia respectivul – nu ne recunoaște dreptul de a avea propriul nostru platou continental. Dar noi n-o să ne lăsăm tratați precum Tibetul sau Xinjiangul“. Același oficial mai spunea despre China că se poartă la fel de dur cu o țară ca Filipinele cum se poartă cu Vietnamul, fiindcă acesta din urmă este angrenat, din punct de vedere istoric și geografic, într-o competiție acerbă cu China, pe când Filipinele nu sunt altceva decât un stat slab, care poate fi intimidat. „Pur și simplu, sunt prea mulți cei care vin cu pretenții în legătură cu apele din Marea Chinei de Sud. Complexitatea rivalităților pălește în fața unei soluții globale, drept care China nu face nimic altceva decât să aștepte să devină și mai puternică. Din punct de vedere economic, toate aceste țări vor ajunge să fie dominate de China“ – sublinia oficialul respectiv –, cu excepția, bineînțeles, a cazului în care însăși economia chineză ar da greș. Odată ce se va încheia construcția bazei subterane chineze

¹ Geoffrey Till și J.N. Mak, articole în Bateman și Emmers (editori), 2009, pp. 38–39, 117–118; Kaplan, 2010 (b), p. 7

² Baker și Wienczek, 2002, p. 7

de submarine de pe insula Hainan, „China va fi mai capabilă să-și îndeplinească scopurile”. Până atunci, mai multe nave militare americane patrulează în zonă, „așa că disputele se internaționalizează”. Fiindcă nu există o soluție politică sau juridică, „suportăm statu-quo-ul”. „Și dacă, la un moment dat, nu va mai funcționa, care este Planul B în relațiile cu China?”, l-am întrebat. „Planul B este Comandamentul din Pacific al Marinei Militare americane. Dar noi ne vom păstra neutralitatea în orice dispută dintre Statele Unite și China”. După care, pentru a fi sigur că i-am înțeles mesajul, oficialul respectiv mi-a spus: „Avem nevoie de o prezență militară americană, pentru a contracara China, dar nu vom afirma cu voce tare acest lucru”. Eventuala retragere fie și a unui singur portavion american, cu grupul său de luptă, din Pacificul de Vest ar fi de natură să „schimbe jocul”.

Deocamdată, Marea Chinei de Sud a devenit o zonă de înarmare, chiar dacă disputele în privința recifelor sunt aproape încheiate. Douăsprezece elemente geografice au fost confiscate de China, unul de Taiwan, 21 de Vietnam, cinci de Malaezia și nouă de Filipine. Cu alte cuvinte, realitatea s-a creat deja, direct pe teren. Poate că se mai pot face încă unele aranjamente de împărțire a rezervelor de țiței și gaze naturale. Dar și aici, nu e limpede la ce înțelegeri ar putea să ajungă, de exemplu, țări cu pretenții contencioase dublate de relații diplomatice deosebit de tensionate, cum sunt Vietnamul și China.

Să luăm insulele Spratly, care dețin rezerve semnificative de țiței și gaze naturale și care sunt revendicate pe de-a întregul de China, Taiwan și Vietnam și parțial de Malaezia, Filipine și Brunei. China și-a construit heliporturi din beton și structuri militare pe șapte recife și atoluri. Pe reciful Mischief (sau Meiji), ocupat de China chiar sub nasul marinei militare filipineze în anii 1990, chinezii au construit o clădire cu trei niveluri și cinci structuri octogonale din beton, toate cu destinație militară. Pe reciful Johnson, tot chinezii au instalat o structură dotată cu mitraliere de mare putere. Taiwanul a ocupat insula Itu Aba, pe care a construit zeci de clădiri de uz militar, protejate de sute de soldați și de douăzeci de tunuri de coastă. Vietnamul a ocupat 21 de insule,

pe care a construit piste de aterizare, pontoane, cazărmi, tancuri de stocare și baterii de artilerie. Malaezia și Filipinele, cum spuneam, au cinci, respectiv nouă situri pe care le-au ocupat cu detașamente navale.¹ Oricine face speculații că, în condițiile globalizării, frontierele teritoriale și luptele pentru teritoriu și-au pierdut rostul ar trebui să privească situația din Marea Chinei de Sud.

Poziția Chinei față de Marea Chinei de Sud e similară cu poziția pe care America se situa față de Marea Caraibilor în secolul XIX și la începutul secolului XX. Statele Unite recunoșteau prezența și pretențiile puterilor europene în Caraibe, dar tot insistau să domine regiunea. Războiul Hispano-American din anul 1898, purtat pentru Cuba în primul rând, precum și construirea Canalului Panama între anii 1904 și 1914 au fost semnalele ridicării Statelor Unite la rangul de putere mondială. Această evoluție a urmat – fără să fie cătuși de puțin o coincidență – definitivării frontierelor americane, ultima bătălie importantă din războaiele cu indienii fiind purtată în 1890. Mai mult decât atât, faptul de a deține controlul asupra bazinului largit al Mării Caraibilor le-a conferit Statelor Unite statutul dominant asupra emisferei de vest, ceea ce, pe cale de consecință, le-a îngăduit să influențeze echilibrul de putere din cea de est. Poate că la fel se va întâmpla și cu China în secolul XXI.

Prin intermediul celor 1 500 de rachete balistice cu rază scurtă de acțiune, pe care le are îndreptate asupra Taiwanului, și al celor 270 de zboruri comerciale pe săptămână, pe care le întreprinde către Taiwan, China va putea să prindă ca într-un lasou suveranitatea taiwaneză, fără să trebuiască să supună insula printr-o invazie navală. Așa cum s-a întâmplat cu definitivarea frontierelor americane, capturarea efectivă a Taiwanului de către China, într-un viitor apropiat, le va permite strategilor navali chinezi să-și concentreze, în cele din urmă, energiile asupra Mării Chinei de Sud în ansamblu, ca o antecameră a Oceanului Indian, unde China își dorește în egală măsură o prezență navală, pentru a-și proteja sursele de energie din Orientul Mijlociu. Dacă s-ar

¹ Banlaoi, 2010