

LIBRIA | We know
Jurnalista Sabina Fati este cunoscută pentru analizele și editorialele ei pe teme politice, diplomatice și din sfera relațiilor internaționale. Este corespondenta Radio Free Europe/Radio Liberty la București și redactor-șef adjunct al cotidianului *România liberă*. A urmat cursuri de științe politice la Școala Națională de Studii Politice și Administrative din București. În 2004 a obținut titlul de doctor în istorie cu o teză despre Transilvania la Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, sub îndrumarea profesorului Alexandru Zub. Din 2008 este *visiting professor* la Universitatea București, Departamentul de Științe ale Comunicării.

Volume publicate: *Transilvania, o provincie în căutarea unui centru: Centru și periferie în discursul elitelor politice din Transilvania, 1892–1918*, Centrul de Resurse pentru Diversitate Etnoculturală, Cluj-Napoca, 2007; Stelian Tănase (coord.), Călin Anastasiu, Sabina Fati, *Romania in the Gray Zone. National and Regional Security in Eastern Europe after Madrid*, Societatea Civilă, București, 2004; *Ocolul Mării Negre în 90 de zile: Șapte țări, opt granițe și o lovitură de stat în prime-time*, Humanitas, 2016. A participat cu analize în mai multe volume colective, printre care: Victor Bârsan (ed.), *De la post-comunism la pre-tranziție*, Editura Pythagora, București, 1997; Ovidiu Pecican, Sergiu Gherghina (eds), *România în UE: Trei ani de la aderare*, Editura Limes, Cluj-Napoca, 2010; Marian Voicu, Ioan Stanomir, Valentin Naumescu, Sabina Fati, Vitalie Ciobanu, *Vin rușii! 5 perspective asupra unei vecinătăți primejdioase*, Humanitas, 2018.

Sabina Fati Singură pe Drumul Mătăsi

80 de zile, 15 000 km,
2 500 de ani de istorie

cu fotografiile autoarei

Prefață de Tania Radu

H HUMANITAS
BUCUREȘTI

CUPRINS

<i>De la Răsărit spre Apus. Endorfina libertății</i> (prefață de Tania Radu)	I
---	---

INTRODUCERE

Pilaful a venit în Europa pe Drumul Mătăsii sau cum vrea China să stăpânească „inima lumii“	7
Călătoria mea, primii călători pe Drumul Mătăsii și cum i-a cerut marele han papei de la Roma să vină să i se închine	14
București–Beijing sau despre declinul unui imperiu	26

CHINA

Beijing. Cum a trasat Mao noul Drum al Mătăsii și despre portretul marelui lider de la Malraux la Kissinger	45
Cum am fost păcălită de două chinezoaice la Beijing și cum a căzut Bertolucci în capcana lui Mao	52
Xi'an. Locul unde începe Drumul Mătăsii sau pe cine amenință China	62
Unde au fost descoperite cele mai vechi macaroane și cum a devenit confucianist împăratul care a făcut pipi în pălăria unui înțelept ..	67
Xi'an–Lanzhou. De ce e periculos să călătorești spre vestul Chinei sau despre supremația rasei galbene	76
Lanzhou. Nod important pe noul Drum al Mătăsii și de ce este galben Fluviul Galben	84
Wuwei. Caii zburători și vița-de-vie au venit pe Drumul Mătăsii ...	91

Cele 108 sentimente și de ce au devenit comuniștii confucianiști . . .	93
Spre Hami și despre Marea Chină	99
Hami. Oaza norocoasă și cum au ajuns rușii până aici	105
Cele 200 de soiuri de pepeni din Hami și rochiile <i>qipao</i>	108
Turfan. Dubele negre de poliție și Grotele celor 1000 de Buddha . . .	112
Ürümqi. Un oraș sub asediu sau cum vine moartea pe Drumul Mătăsii	122
Țara uigurilor și noul Drum al Mătăsii: calea ferată Ürümqi– Berlin	127
Kashgar. „Marele Joc“ de pe Drumul Mătăsii și chinurile uigurilor . .	131
Marele bazar de duminică din Kashgar și cel mai mare Mao din China	138
Corpul femeii aparține statului chinez și de ce e bine să bei apă fiartă	139
Pasul Torugart: granița dintre China și Kirgistan. Despre tradiția paravanelor și de ce decupează polițiștii chinezi hărțile	141

KIRGISTAN ȘI KAZAHSTAN

Țara celor 10 dolari, la ce e bun laptele de iapă și cât de frig e într-o iurtă	147
Bișkek. De ce bem vin moldovenesc la Bișkek și cine ar trebui să fie „fratele mai mare“ al kirgizilor	153
De ce nu vrea Kirgistanul să lase Noul Drum al Mătăsii în mâinile chinezilor	158
Alma-Ata. Ce legătură există între serviciile secrete de la Astana și berea kazahă	160
Drumul Mătăsii prin Kazahstan: gaz, petrol și droguri	165
Kazahstan: un stat strivit între Rusia și China?	167
Oș. Un oraș mai vechi decât Roma?	170
Cum ar putea ajunge Coranul mai important decât legile în sudul Kirgistanului	175
Pasul Kizil Art, între Kirgistan și Tadjikistan. De ce mi-e frică de militarii tadjici	176

TADJIKISTAN

Horog. Oamenii Pamirului și <i>playboy</i> -ul, liderul lor spiritual	191
Horog–Dușanbe: drumul care merge pe Acoperișul Lumii	197
Agentul meu din Dușanbe	202
Islamismul radical și drogurile: pe cele trei rute ale Drumului Mătăsii din Tadjikistan	207
Hudjand. Războiul apei și cum mi-au făcut uzbekii inventarul rucsacului	211

UZBEKISTAN

Taşkent. „Vulpea bătrână a Asiei Centrale“ și statul polițienesc . . .	217
Balansul Est–Vest al Uzbekistanului și mărturia unui disident care a devenit pro-rus	223
Samarkand. Între mirajul Moscovei și cel al istoriei	227
Samarkand, centrul lumii	230
Cel de-al patrulea rai lumesc și Lenin la Buhara	232
Piatra miraculoasă care te apără de boli și de ce mirodeniile care se vând în Europa nu au același gust cu cele din Buhara	237
Între Buhara și Marî: de ce am stat cinci ore la granița turkmenă . .	244

TURKMENISTAN

Marî. De la orașul Șeherezadei la orașul pustiu de astăzi	251
La Așgabat, următoarea revoluție ar putea fi roz	254
„Coreea de Nord a Asiei Centrale“ sau de ce sunt atât de fericiți turkmenii	261

IRAN

Mașhad. De la un cult al personalității la altul sau despre berea iraniană	269
Statul ayatollahului pentru vindecarea apetitului sexual și răspunsul la întrebarea dacă bărbatul care a făcut sex cu puilul poate să-l mănânce	272

Teheran. Pivotalul strategic pe care se bat marile puteri și de ce nu e periculos un Iran nuclear	279
Primii teroriști organizați s-au născut în Iran și despre garda pretoriană a ayatollahului	289
Cu trenul prin Iran	297
În bazarul din Tabriz, 90% dintre negustori sunt pro-americani și restul, pro-ruși	299
Prețul aurului se stabilește la Tabriz în curtea bazarului	303
Tabrizul reintră pe Drumul Mătăsii și de ce se tem armenii din oraș	307

AZERBAIDJAN

Un gigolo proletar insistent. Tabriz-Baku: ce caută azerii în Iran și iraniienii în Azerbaidjan	313
Baku: închisoare pentru ziaristi, botox pentru prima doamnă	317
Modelul azer, între Dubai și SUA, sau cum scapă Azerbaidjanul de presiunea Rusiei și Iranului	325
Baku-Tbilisi și „înghetata URSS“	330

GEORGIA

„Complexul Stalin“ sau de ce-și alungă georgienii președinții	335
Cei mai cunoscuți investitori danezi din Georgia și cel mai vechi vin din lume	343

TURCIA

„Turcia, țara tuturor posibilităților“ și strategia actorilor „nonstatali“ de extindere a influenței Ankarei în Asia Centrală și în Caucaz	355
Noul calif de la Ankara și de ce Rusia este cea mai bună prietenă a Turciei	360
Turcia, de la „noul otomanism“ la finlandizare	368
„Fără conexiuni guvernamentale nu faci nimic“ în Turcia	373
„Erdoğan e ca Ceaușescu“ și despre miza vălului islamic la Istanbul	374

În redacția celui mai mare ziar din Turcia toată lumea ține postul de Ramadan. Și când va putea influența Ankara prețul gazului pe viitorul Drum al Mătăsii	380
Erdoğan e mai bun decât Atatürk. Și de ce „porno-otomanismul“ din <i>Suleyman Magnificul</i> subminează „noul otomanism“	382

CONCLUZII

Drumul Mătăsii prin Marea Neagră și Balcani sau riscul unei noi ordini mondiale	391
---	-----

EPILOG

Pregătirile de plecare pe Drumul Mătăsii	401
Ruta pe care am călătorit și ceaiurile pe care le-am băut de-a lungul Drumului Mătăsii	404
Mulțumiri	419
Note	421
Index	435

INTRODUCERE

Pilaful a venit în Europa pe Drumul Mătăsii
sau cum vrea China
să stăpânească „inima lumii“

ÎN FAȚA BARIEREI de la granița tadjică dinspre Kirgîstan, soldatul bine făcut și de două ori cât mine de mare se uită disprețuitor spre rucsacul meu și nu se grăbește să mă lase să trec. Are nasul roșu, poartă o tunică lungă de tip sovietic, din postav grosolan kaki, și căciula militară model rusească, care-i acoperă urechile, e înarmat ca de război și arată de parcă abia a ieșit din tranșee și a fost surprins de inamic. Pare înghețat și deloc binevoitor. E începutul lunii iunie, dar în Pamir, la 4300 de metri, ninge și vântul bate cu atâta putere, încât abia mă țin pe picioare, deși rucsacul cântărește jumătate cât mine. Grănicerul își pipăie arma, se dă doi pași în spate, de parcă ar fi în defensivă, și continuă să mă privească neprietenos. În jur, totul e încremenit. Munții sunt rotunjiți aici și proaspăt înverziți, vârfurile înzăpezite au dispărut în alt plan, terenul e aproape plat, plin de iarbă, ca și cum aș fi pe o pajiște între dealurile Transilvaniei, unde în vacanțele lungi de vară urcam în fiecare zi spre altă creastă. Dacă n-ar fi atât de frig și n-ar bate vântul cu atâta putere, m-aș simți mai confortabil și poate mai sigură pe mine, dar așa totul în jur pare să-mi fie împotriva.

În afară de mine și de soldat, locul arată pustiu, cu toate că la un moment dat zăresc ceva mai departe un firicel de fum care iese dintr-o baracă. Stând în fața barierei, mi se face tot mai frig și mă gândesc să-mi scot din bagaj hanoracul gros pe care l-am cărat cu mine, dar mi se pare prea complicat. Ar trebui să-mi dau jos rucsacul și să cotrobăi în el, dar dacă soldatul interpretează greșit gestul și mă ține în continuare

în fața barierei? Deocamdată, prefer să îngheț. Dincolo e Tadjikistanul, țara care trăiește pe „Acoperișul Lumii”.

Îmi scot pașaportul din buzunar, mă apropii de barieră și i-l întind. Uriașul tadjic privește pe deasupra mea, nu spune nimic și nu schițează nici un gest, mă ține cu mâna întinsă, poate din cauza frigului, cine știe de câte ore păzește pasul Kizil Art, care face trecerea între Kirgistan și Tadjikistan. Poate din cauză că e nedumerit: ce să caute o femeie singură acolo, pe o vreme atât de îngrozitoare? Privește peste mine să vadă dacă nu cumva mai e cineva ascuns pe undeva, dar mașina care m-a adus până aici s-a făcut nevăzută imediat ce-am coborât, iar eu mă simt dintr-odată fără apărare în fața militarului tadjic, în fața muntelui și a vântului tăios care mă obligă să fac mai mulți pași într-o parte ca să mă echilibrez. Pașaportul îmi scapă din mână și plutește ca un fluture uriaș și roșu, înainte de a ajunge pe pământ. Alerg după el clătînându-mă din cauza greutății din spate. Îmi trece prin cap că soldatul râde de mine și de neîndemânarea mea, așa că mă uit spre el după ce îmi recuperez singurul act de identitate pe care îl am cu mine. Îl văd la fel de încrămențit. Îi întind încă o dată pașaportul și, fără să mă privească sau să-mi spună ceva, se întoarce cu spatele și pleacă, lăsându-și bariera nepăzită.

Pamirul, atât de frumos văzut din depărtare, devine dintr-odată ostil din cauza acestei frontiere prin care mi se pare că nu poate pătrunde nimeni. Nu la mare distanță de aici sunt alte două puncte de graniță: între Kirgistan și China și între China și Tadjikistan, ambele în munte, locuri de trecere pe vechile Drumuri ale Mătăsii, care existau chiar înainte ca mătasea să fi devenit marfa de lux cea mai căutată de la Roma până în China. Pe aici erau duse valoroasele lapislazuli spre China, Tibet și India, unde erau prelucrate și montate în metale prețioase, revenind apoi sub forma unor bijuterii sofisticate care se vindeau la Samarkand, la Buhara sau în orașele Caucazului. Piatra albastră, care simbolizează dreptatea, puterea și onestitatea, era extrasă din minele afgane încă din mileniul al VII-lea î.Hr. și ajungea în

podoabele conducătorilor de pe toată întinderea drumului care pleacă de la Mediterana și ajunge până în centrul Chinei, al Tibetului sau al Indiei.

Drumul, care se strecoară printre munți și coboară prin pasul Kizil Art dinspre Valea Ferganei, din Kirgistan, e pustiu, nimeni nu vine dinspre China sau dinspre Tadjikistan și nimeni nu merge într-acolo. Unele știri anunțau că granița tadjică ar fi închisă, dar nu din acest motiv nu circula nici o mașină, ci pentru că undeva mai jos, la 100 de kilometri, înainte să se ramifice spre Tadjikistan și spre China, accesul e blocat de un protest local. Nimic neobișnuit pentru Asia Centrală, pe unde trec Drumurile Mătăsii care leagă de peste două mii de ani China de Europa. Un grup de kirgizi a ridicat o baricadă de pământ de jumătate de metru, ca și cum șoseaua s-ar termina aici. Oamenii au montat o iurtă în fața zidului de pământ și veghează zi și noapte, de aproape o lună, ca nimeni să nu le dărâme modesta fortificație. Cer eliberarea unui fost deputat al opoziției acuzat de corupție, oprind circulația pe singura șosea care trece munții spre Tadjikistan și spre China. De la Bișkek, un prieten cu relații sus-puse îmi spusese că politicianul din închisoare îi plătește pe protestatari și că aceștia opresc periodic traficul. De-o parte și de alta a baricadei zeci de camioane așteaptă încheierea protestului. Pe marginea drumului, lângă râu, femeile fac de mâncare pentru cei care stau cu rândul pe baricade. Din ceaunul uriaș cu paloo, mâncarea tradițională a nomazilor, mirosul se răspândește până departe: carne de berbec, cartofi, usturoi prăjit, orez, jiucai (un fel de arpagic) și condimente. Mai spre vest, paloo se face fără cartofi, transformându-se în plov, palaw, pilaw, pilav, pilaf, cum spun occidentalii.

Da, pilaful a fost adus în Europa pe același drum ca mătasea. Alexandru Macedon și soldații lui ar fi descoperit acest fel de mâncare după ce au cucerit Marakanda, vechiul Samarkand, pe atunci capitala Sogdianei, în 329 î.Hr. Macedonenii care s-au întors din lunga expediție de cucerire a Asiei au adus cu ei rețeta pilafului în Grecia, de unde s-a răspândit în Balcani și în restul Europei. Mai târziu, Avicena, medicul și filozoful persan născut în Buhara, una dintre cele

mai frumoase oaze de pe Drumul Mătăsii, a descris pe larg efectele ingredientelor folosite în diferitele rețete de pilaf și mai ales influența binefăcătoare a acestor condimente.

Șoferii camioanelor care stăteau de zile întregi așteptând să treacă mai departe spre China, spre Tadjikistan sau spre Bișkek au devenit clienții pilafului făcut în ceaun, la foc de balegă și cărbuni. Unii dintre ei și-au pierdut răbdarea și cară motorină în cisterne de la câțiva kilometri, unde se află ultima benzinărie din această parte a Kirgistanului, dar majoritatea așteaptă în continuare răbdători.

CEI CARE AU EXPERIENȚA ASIEI CENTRALE știu că în această zonă nimic nu e sigur, că totul se poate schimba peste noapte, că oamenii și regimurile de aici acționează adesea sub impulsul primului gând, că nimic nu e stabil și totul e la fel de complicat ca relieful pe care sunt nevoiți să-l străbată între deșerturile interminabile și munții înalți, capricioși.

Suntem în 2014, la un an după ce China și-a anunțat intenția de a construi o nouă centură a Drumului Mătăsii și la cinci-sprezece ani după ce Statele Unite au adoptat Actul Strategic privind Drumul Mătăsii, din care deocamdată n-a ieșit mare lucru.

Drumurile Mătăsii sunt și astăzi destul de greu de străbătut, deși omenirea a depășit secolul vitezei și a intrat în epoca înaltei tehnologii, în care un avion propulsat exclusiv cu energie solară poate ocoli planeta în cinci zile, fără să facă nici o escală, zburând zi și noapte. Deplasarea pe pământ este totuși mult mai dificilă, chiar dacă se face cu cele mai noi mijloace de transport, fiindcă Drumurile Mătăsii dinspre China spre Europa sau invers traversează granițe impredictibile, care se închid când ți-e lumea mai dragă, țări cu regimuri dictatoriale, enclave artificiale lăsate moștenire de Stalin spre destabilizarea permanentă a Asiei Centrale, șosele care străbat munții Pamir sau Tian-Șan la altitudini de peste 3000 de metri, construite în urmă cu aproape un secol și nereparate niciodată, regiuni autonome în care legea

este făcută doar pentru a fi încălcată, pustiuri deșertice și montane, în care pe zeci și uneori pe sute de kilometri nu vezi țipenie de om.

Nu mai durează luni de zile sau mai mult ca să ajungi din Samarkand (Uzbekistan) în Xi'an (China). Drumurile nu mai sunt atât de nesigure ca în perioada caravelor, dacă alegi rutele care ocolesc Afganistanul, Siria și Irakul, unde statele nu-și controlează propriile teritorii. Calea terestră spre Mediterana este blocată deocamdată de bătălia Statului Islamic, care în 2014 a reușit să ocupe teritorii irakiene și siriene importante. După retragerea americanilor din Irak și din Afganistan, Drumurile Mătăsii tind să revină la istoria lor agitată, fiindcă Washingtonul nu a găsit formula de pacificare a regiunilor dintre China și Marea Mediterană și este puțin probabil ca revenirea Statelor Unite în cel de-al treilea război din Golf în septembrie 2014, prin intervenția din Siria (după războiul din Kuweit din 1990-1991 și invadarea Irakului în 2003), să poată duce la stabilitate pe termen lung.

Hillary Clinton propusese în 2011, cu un an înainte de finalul mandatului său de seceretar de stat, crearea unui Nou Drum al Mătăsii, care să umple golul lăsat de americani la plecarea lor din Afganistan, urmând sugestia lui S. Frederick Starr, de la Johns Hopkins University. Într-un studiu din 2007, acesta observase că SUA, concentrându-se prea mult asupra teritoriului afgan, au neglijat fostele republici sovietice din Asia Centrală, creând astfel „un spațiu geopolitic pe care China și Rusia se grăbesc să-l umple”¹. Rusia se bazează încă pe influența ei politică într-o regiune pe care a dominat-o mai bine de o sută cincizeci de ani, în vreme ce China mizează pe puterea banilor. Cele două mari aliate își dispută această zonă în liniște și se completează reciproc: acolo unde Moscova își revendică un spațiu cultural, Beijingul este gata să-l sufocă cu investiții. Cele două înaintează braț la braț spre Vest, reconvertind strategia lui Genghis-Han

de extindere spre Occident, dar fiecare își securizează pozițiile prin mijloace diferite. Rusia, printr-un avans teritorial pe care vesticii nu l-au prevăzut, anexând Crimeea, destabilizând Ucraina și intrând în coliziune cu puterile euroatlantice, iar China, prin presiuni economice, prin investiții strategice în Asia Centrală și în Europa, prin expansiunea spre est (insulele Senkaku), dar mai ales prin parteneriatul americano-chinez, pe care președintele de la Beijing, Xi Jinping, îl definea cu ocazia vizitei sale la Washington din februarie 2012 drept „un nou model de relații între marile puteri”. Prin această formulare Beijingul își impune în mod oficial noua poziție de egalitate în fața Statelor Unite, urmând să-și traseze propriile sfere de influență, așa cum a făcut Uniunea Sovietică în perioada Războiului Rece. China revine astfel încet, dar sigur, la statutul ei tradițional de „Regat de Mijloc”, de „centru al lumii”, adică de putere dominantă în zonă, care avea în jur doar vasali. O face afișându-și forța militară și puterea economică.

Èșecul Statelor Unite de a pune în practică noul Drum al Mătășii prin care să lege Afganistanul de Asia Centrală și de Sud și mai departe de Europa și să transforme un stat eșuat într-unul prosper, prevenind în același timp creșterea influenței Chinei și Rusiei în zonă, i-a folosit în cele din urmă Beijingului, care își pune în aplicare propriul proiect: Centura Economică a Noului Drum al Mătășii. La prima vedere, efectele ar trebui să fie aceleași, pentru că „circulația internațională a capitalului este cel mai bun garant al păcii mondiale”², numai că de această dată principalul beneficiar este China, care vrea să domine vechiul drum, să crească dependența statelor din Asia Centrală de economia ei și în cele din urmă să le poată influența politicile.

Asia Centrală sau Eurasia este „inima lumii”, *heartland*-ul din teoria celebrului geograf britanic Halford John Mackinder, care a prevăzut încă de la începutul secolului XX importanța regiunii pentru expansiunea oricărei puteri care-și dorește să

devină globală, atunci când a formulat teoria puterii continentale. „Nu este regiunea-pivot a lumii acel mare spațiu al Euraziei, inaccessibil navelor, dar care era deschis, în Antichitate, călăreților nomazi și urmează să fie astăzi acoperit cu o rețea de căi ferate?” se întreba Mackinder, anticipând ascensiunea Rusiei. Acum mai bine de o sută de ani, Rusia se pregătea să construiască drumuri peste tot de la Virbalis, oraș aflat astăzi în Lituania, la Vladivostok, pe malul Pacificului, urmând ca până la finele Războiului Rece să stăpânească întreg spațiul Asiei Centrale și al Europei de Est, până în Germania³. Între timp însă, China este cea care plănuiește să construiască linii de mare viteză spre Europa, folosind mai multe trasee: prin Rusia până la Berlin, prin Asia Centrală dinspre China, traversând Kazahstanul, Uzbekistanul, Turkmenistanul, Iranul, Turcia până în Germania. Ambițiile Chinei merg mult mai departe, iar proiectul pe hârtie al unei linii ferate rapide care urmează să lege China de Statele Unite și Canada prin strâmtoarea Bering este deja gata, la fel ca și cel care va lega China de Singapore.

Beijingul se pregătește să preia „inima lumii” într-un spațiu în care Statele Unite au pierdut teren și doar Rusia, din ce în ce mai slăbită, i se mai opune. În 1997, fostul consilier pentru securitate națională Zbigniew Brzezinski scria că „sarcina imediată a americanilor este să se asigure că nici un stat și nici o combinație de state nu dobândesc capacitatea de a elimina SUA din Eurasia sau chiar de a diminua semnificativ rolul lor decisiv de arbitru”. Din punctul lui de vedere, Washingtonul ar fi trebuit să trateze China în așa fel încât Beijingul să nu fie interesat de coaliții mai mult sau mai puțin ocazionale cu Rusia și Iranul:

Din motive istorice, precum și geopolitice, China ar trebui să considere America aliatul său natural. Spre deosebire de Japonia sau Rusia, America nu a avut pretenții teritoriale față de China; și spre deosebire de Marea Britanie, nu a umilit-o niciodată [...]. Fără o

punere de acord strategică între America și China ca ancoră orientală a implicării Americii în Eurasia, America nu va avea o geostrategie pentru Asia continentală, America nu va avea o geostrategie pentru Eurasia. Astfel, pentru America, puterea regională a Chinei, cooptată într-un cadru mai larg de cooperare internațională, poate fi un atu geostrategic de importanță vitală în asigurarea stabilității Eurasiei – în această privință la fel de important ca Europa și cu mai multă greutate decât Japonia.⁴

Beijingul nu respinge planurile americane în Asia Centrală, doar o ia înaintea lor. Schimburile economice între China și statele de pe Noul Drum al Mătăsii înseamnă deja 15% din întregul comerț extern al Beijingului: 600 de miliarde de dolari în 2013⁵, ceea ce arată că strategia eurasiatică se numără printre prioritățile Chinei. Pe măsură ce șoselele, conductele și căile ferate pe care chinezii le finanțează de-a lungul rutei istorice care duc spre Europa se vor înmulți, China va fi și mai avantajată, dacă ținem cont că în perioada 2000–2012 schimburile cu statele Asiei Centrale au crescut de aproape cincizeci de ori⁶: drumul Beijingului spre „inima lumii“ este larg deschis.

Călătoria mea, primii călători pe Drumul Mătăsii și cum i-a cerut marele han papei de la Roma să vină să i se închine

MI-AM ÎNCEPUT CĂLĂTORIA în aprilie 2014, pornind din China spre vest, pe drumurile pe care altădată mergeau caravanele încărcate cu mătăsuri și bijuterii, mărfuri de lux care urmau să ajungă la Marea Mediterană sau la Pontul Euxin, iar de acolo mai departe, către centrul lumii occidentale, spre Roma. Am mers pe jos, cu trenul, cu autobuzul, dar mai ales cu mașini de ocazie, negociind la nesfârșit cu șoferii, care nu de puține ori încercau să mă păcălească. Harta

drumului meu traversează vestul Chinei, deșerturile Gobi, Taklamakan și Karakum, munții Tian-Șan și Pamir, Asia Centrală (Kîrgîstanul, Kazahstanul, Tadjikistanul, Turkmenistanul), Iranul, Azerbaidjanul, Georgia și Turcia, până la Marea Neagră, în România.

Am vrut să văd cum pot fi parcurse Drumurile Mătăsii, ce fel de obstacole sunt pe acest traseu, cât de complicate sunt granițele, cât de plicticoase sunt birocratiile țărilor aflate de-a lungul celei mai vechi și mai lungi artere comerciale din lume, dacă oamenii care trăiesc aici au rămas la fel de deschiși față de străini ca înaintașii lor și dacă această cale ar putea fi redeschisă după ce a fost abandonată acum cinci sute de ani, odată cu inaugurarea rutelor maritime, mai ieftine, mai rapide și ceva mai sigure.

Traversarea vestului Chinei, Asiei Centrale, Iranului, Caucazului și Turciei, până pe coasta vestică a Mării Negre, la începutul secolului XXI, când marile puteri își trasează, fiecare, propriul Drum al Mătăsii, a fost o încercare de testare a realității. Piedicile geografice, care le-au pus atâtea probleme negustorilor și călătorilor de altădată, își păstrează și astăzi întâietatea, dar dincolo de aceste piedici dai peste o lume diferită: state puternice, care vor să-ți controleze fiecare mișcare, unde în fiecare oraș trebuie să te înregistrezi la poliție, regiuni întregi în care nu există mijloace de transport în comun între orașe și în care frontierele sunt greu de trecut.

Pentru o femeie singură călătoria e mai interesantă și pe alocuri mai dificilă, oricât de bine ar fi fost organizată. În localitățile mai mici din China, în satele și orașele din apropierea frontierelor prin care am trecut, oamenii se strângeau adesea să se uite la mine, uneori făceau un cerc în jurul meu, unii veneau să mă atingă, să vadă dacă sunt adevărată, mulți voiau să facem poze împreună. Eram o apariție exotică chiar și atunci când nu aveam tot calabălăcul cu mine, semn că nu erau obișnuiți cu străinii și că, poate, unii dintre ei nu mai văzuseră până atunci o femeie albă și blondă.

Poate stârneam curiozitatea și din cauză că arătam ciudat cu un rucsac mare în spate și unul mic în față. Am cărat cu mine sac de dormit, saltea, hanorac impermeabil, un fleece gros și pufos, schimburi,