

Cuprins

<i>Prefață</i>	11
Cea mai rapidă mașină de curse din lume	11
Problema datoriilor	14
Apropierea vertiginoasă de lumea postamericană	17
Totul se leagă	20
Capitolul 1. Ascensiunea „restului”	25
Capitolul 2. Cupa preaplină se revarsă	29
Amenințarea islamică	32
Marea expansiune	38
Cele trei forțe : politica, economia și tehnologia	41
Problemele abundenței	44
Ascensiunea naționalismului	48
Ultima superputere	55
Capitolul 3. O lume neoccidentală ?	63
Puterea înseamnă slăbiciune	69
Este cultura un destin ?	71
Prăzile victoriei	75
Occidentalizarea	78
Modernizarea	81
Dispariția vechii ordini	83
Un viitor amestecat	86
Capitolul 4. Pretendentul	93
O planificare centrală care funcționează ?	97
„Ascunderea făcliei sub obroc”	106
Dumnezeu și politica externă	109
Prea mare pentru a fi ascunsă	113
Dragonul și vulturul	120

Capitolul 5. Aliatul	125
De jos în sus	128
Necesitatea guvernului	133
„Oarbă și fără dinți”	138
Vulturul și vaca	140
Mentalitatea hindusă	142
Puterea nucleară	146
Un termen geografic	149
Capitolul 6. Puterea americană	155
Zona de influență a Marii Britanii	156
Decăderea Marii Britanii	158
Ciudata ascensiune a puterii britanice	160
Politică bună, economie proastă	162
Lunga cursă a Americii	165
Viitorul bate la ușă	167
Cea mai bună industrie a Americii	170
A învăța să gândești	173
Arma secretă a Americii	176
Prim-planul	179
Toți participă la acest joc	181
Politica brațelor încrucișate	187
Capitolul 7. Țelul american	191
Virtuțile competiției	194
Sunt alte vremuri	199
Reguli noi pentru o epocă nouă	203
Teamă și dezgust	217
<i>Note</i>	225
<i>Mulțumiri</i>	233
<i>Index</i>	235

Capitolul 3

O lume neoccidentală ?

În 1492, după cum știm cu toții, Cristofor Columb a pornit în una dintre cele mai ambițioase expediții din istoria umanității. Mai puțin cunoscut este faptul că, 87 de ani mai devreme, un amiral chinez numit Zheng He a plecat în prima din șapte expediții la fel de ambițioase. Corăbiile lui Zheng erau mult mai mari și mai bine construite decât cele ale lui Columb sau Vasco da Gama sau ale oricărui alt mare navigator european din secolele al XV-lea și al XVI-lea. În prima sa călătorie, în 1405, a avut 317 nave și 28 000 de oameni, în comparație cu cele patru vase și cei 150 de marinari ai lui Columb. Cele mai mari nave ale flotei chineze aveau peste 120 de metri lungime – de patru ori mai mult decât nava-amiral a lui Columb, *Santa Maria* – și câte nouă catarge. Fiecare dintre ele a avut nevoie de atât de mult lemn, încât s-au tăiat 120 de hectare de pădure pentru a construi o singură corabie. Erau corăbii destinate transportului de cai, provizii, mâncare, apă și, desigur, trupe. Chiar și cea mai mică navă din flota lui Zheng, o navă de război ușor de manevrat, cu cinci catarge, era de două ori mai mare decât legendarul galion spaniol.

Corăbiile chineze erau construite dintr-un lemn special, cu îmbinări complicate, folosind tehnici sofisticate de impermeabilizare și o carenă ajustabilă. Corăbiile aveau cabine mari, luxoase, vele de mătase și coridoare cu hublouri. Toate au fost construite pe docurile uscate din Nanjing, cel mai mare și mai dezvoltat șantier naval din lume. În primii trei ani după 1405, 1 681 nave au fost construite sau reparate la Nanjing. Nimic comparabil nu s-ar fi putut întâmpla în Europa în acea perioadă¹.

Mărimea conta. Aceste flote masive erau menite „să șocheze și să copleșască” locuitorii din împrejurimi, afirmând cu claritate puterea și bogăția Dinastiei Ming. În cele șapte călătorii ale sale, între 1405 și 1433,

Zheng a călătorit pe Oceanul Indian și în jurul Asiei de Sud-Est. Le-a oferit daruri localnicilor și a acceptat tributuri. Când a întâlnit rezistență, nu a ezitat să folosească forța militară. Din una dintre călătorii, a adus un pirat din Sumatra pe care îl capturase ; din alta, o căpetenie rebelă din Ceylon. Din toate călătoriile sale a adus flori, fructe, pietre prețioase și animale exotice, inclusiv girafe și zebre pentru grădina zoologică imperială.

Dar povestea lui Zheng se sfârșește curios. În anii 1430, un nou împărat a venit la putere. El a întrerupt brusc expedițiile imperiale și a întors spatele comerțului și explorării. Unii oficiali au încercat să mențină tradiția, dar în zadar. În 1500, curtea a decretat că oricine va construi o navă cu mai mult de două catarge (mărimea necesară pentru a naviga orice distanță pe mare) va fi executat. În 1525, autoritățile de coastă au primit poruncă să distrugă orice corabie care putea naviga pe oceane și să-i arunce în temniță pe proprietari. În 1551, navigarea cu o corabie cu mai multe catarge, indiferent în ce scop, a devenit o infracțiune. Când Dinastia Qing a venit la putere, în 1644, a continuat în principiu această politică, dar a avut mai puțină încredere în decrete : în schimb, a pârjolit pur și simplu o fâșie de pământ de peste 1 000 de kilometri de-a lungul coastei de sud a Chinei, făcând-o de nelocuit. Aceste măsuri au avut efectul scontat : industria navală a Chinei s-a prăbușit. În deceniile ce au urmat ultimei călătorii a lui Zheng, zeci de exploratori occidentali au călătorit în apele din jurul Chinei și Indiei. Dar a durat 300 de ani până când o navă chineză și-a făcut drum spre Europa – într-o vizită la Londra pentru Marea Expoziție din 1851.

Cum se explică această schimbare uimitoare ? Elita chineză avea păreri diferite cu privire la abordarea pe care ar trebui să o aibă țara lor față de lumea exterioară, iar noii conducători de la Beijing au considerat expedițiile navale niște eșecuri. Erau extrem de costisitoare, impuneau impozite mai mari unei populații deja strâmtorată și aduceau prea puține profituri. Comerțul înflorise ca rezultat al unora dintre aceste contracte, dar cele mai mari beneficii le trăseseră doar negustorii și pirații. Mai mult, până la mijlocul secolului al XV-lea, mongolii și alți invadatori amenințau granițele imperiului, necesitând atenție și consumând resurse. Expedițiile maritime păreau o distracție scumpă.

A fost o decizie dezastruoasă. Chiar în momentul în care China a ales să se izoleze de lumea exterioară, Europa a început să se aventureze în afara granițelor ei, iar expedițiile maritime europene au fost cele care au ajutat-o să devină energetică și să își răspândească puterea și influența pe

întregul glob. În cazul în care China și-ar fi ținut flota la apă, cursul istoriei moderne ar fi fost oare altul? Probabil că nu. Decizia Chinei de a se izola nu a fost pur și simplu o alegere strategică proastă. A fost expresia stagnării unei civilizații. În spatele deciziei de a întrerupe expedițiile se afla întregul complex de motive care au făcut China* și numeroase țări neoccidentale să rămână în urma Vestului atât de multe secole. Și au rămas. Sute de ani după secolul al XV-lea, în timp ce Europa și Statele Unite se industrializau, se urbanizau și se modernizau, restul lumii a rămas sărac și agricol.

Dacă vrem să înțelegem ce anume înseamnă „ascensiunea restului”, trebuie să înțelegem cât timp a rămas restul letargic. S-a dovedit că dominația intelectuală și materială a Occidentului nu este nici un fenomen recent, nici unul efemer. Trăim într-o lume occidentală de mai mult de jumătate de mileniu. În ciuda ascensiunii altor națiuni și continente, umbrele Occidentului și moștenirile lui vor persista încă zeci de ani sau poate chiar mai mult.

Se afirmă frecvent că, de fapt, China și India au fost la fel de bogate ca Occidentul până în anii 1800. Dominația Occidentului, conform acestei perspective, a reprezentat doar o întrerupere de 200 de ani, iar acum ne întoarcem la un echilibru mai normal. Această afirmație implică totodată faptul că avantajele Occidentului ar fi în mare parte accidentale – rezultat al „cărbunelui și colonialismului”², adică al descoperirii unei surse ieftine de energie și al dominației asupra pământurilor bogate din Asia, Africa și America. Această viziune, care adoptă o sensibilitate multiculturală ce neagă orice statut special acordat Occidentului, are avantajele ei politice. Dar, deși poate fi politic corectă, este incorectă din punct de vedere istoric.

Un motiv al acestei interpretări eronate este că analiștii se concentrează de obicei exclusiv asupra dimensiunii totale a economiilor chineze și indiene. Din punct de vedere istoric, aceasta a fost o statistică înșelătoare. Până în epoca modernă, economia unei țări nu a putut fi mobilizată, extrasă ori utilizată în vreun sens semnificativ. Faptul că, să spunem, în secolul al XVII-lea, milioane de țărani din colțuri îndepărtate și izolate ale Chinei lucrau pământul într-o sărăcie lucie nu a contribuit cu adevărat la avuția

* În acest capitol, folosesc multe exemple legate de China și India ca reprezentante ale lumii neoccidentale căci ele au fost printre cele mai avansate civilizații asiatice din epoca preindustrială. Tot ceea ce este adevărat cu privire la alunecarea lor în urma Occidentului în secolele al XV-lea și al XVI-lea e valabil pentru cele mai multe țări neoccidentale.

sau puterea utilizabilă a națiunii, deși per total produceau destul de mult. Populația era principalul ingredient al produsului intern brut, iar producția era în mare parte agricolă. Din moment ce China și India aveau o populație de patru ori mai numeroasă decât Europa Occidentală în 1600, produsul lor intern brut era, desigur, mai mare. Chiar și în 1913, când Marea Britanie era prima putere din lume, având o tehnologie revoluționară, o producție industrială și un comerț de câteva ori mai dezvoltate decât toate cele ale Asiei la un loc, China putea susține că are un PIB total mai mare.

Studiind perioada preindustrială, înainte de marea guvernare, comunicații, transport și bazele largi de impozitare, doar produsul intern brut nu ne spune prea multe despre puterea națională sau despre nivelul progresului unei țări. Nu spune nimic cu privire la dinamismul societății sau capacitatea ei de a face noi descoperiri și invenții. Iar măiestria în aceste domenii este cea care oferea unei țări noi căi de a obține avuție și putere a guvernării.

Obținem o imagine mai clară asupra poziției reale a țărilor dacă luăm în considerare *dezvoltarea economică și produsul intern brut pe cap de locuitor*. Produsul intern brut pe cap de locuitor în Europa Occidentală era mai mare în 1500 decât cele ale Chinei și Indiei; până în 1600, a devenit cu 50% mai mare decât cel al Chinei. De atunci, diferența a continuat să crească. Între 1350 și 1950 – *600 de ani* – produsul intern brut pe cap de locuitor a rămas aproximativ constant în China și în India (în jur de 600 de dolari în China și 550 de dolari în India). În aceeași perioadă, produsul intern brut pe cap de locuitor în Europa Occidentală a crescut de la 662 de dolari la 4 594 de dolari, o *creștere de 594%**

Călătorii europeni din secolul al XVII-lea atrăgeau de obicei atenția asupra faptului că, în China și India, condițiile de viață erau cu mult sub cele din nord-vestul Europei. Economistul Gregory Clark calculează că, în secolul al XVIII-lea, cu venitul mediu zilnic al unui lucrător în Amsterdam s-ar fi putut cumpăra 9,5 kilograme de grâu, în Londra șapte kilograme, iar în Paris 4,5 kilograme. În China, cu venitul zilnic se puteau cumpăra aproximativ patru kilograme de grâu (sau echivalentul acestuia). Clark a examinat diferite documente și pentru a determina diferențele dintre numărul

* Pe parcursul acestui capitol și al altora, estimările produsului intern brut de dinainte de 1950 îi aparțin lui Angus Maddison, a cărui carte *World Economy: A Millennial Perspective* reprezintă o importantă sursă privind veniturile, populația și alte cifre din trecutul îndepărtat. Toate cifrele oferite de Maddison sunt în dolari PPC. Acest lucru este potrivit pentru comparații pe termen lung.

perioadelor de foamete, ceea ce trimite în aceeași direcție. Occidentul, pe scurt, era mai prosper decât Orientul cu mult înainte de secolului al XVIII-lea.

Totuși, nu a fost întotdeauna așa. În primele secole ale mileniului doi, Orientul a întrecut Occidentul aproape în orice privință. În timp ce Europa se afunda în Evul Mediu, atât Orientul Mijlociu, cât și Asia prosperau, având lungi tradiții în erudiție, invenții și comerț. Orientul Mijlociu era centrul civilizației, prezervând și construind pe baza cunoștințelor grecești și romane și deschizând drumuri în domenii precum matematica, fizica, medicina, antropologia și psihologia. Cifrele arabe, desigur, au fost inventate aici, ca și conceptul de *zero*. Cuvântul *algebră* are la origine titlul unei cărți, *Al-Jabr wa-al-Muqabilah*, scrisă de un învățat arab. Cuvântul *algoritm* derivă din numele învățatului al-Khwarizmi. Din punct de vedere militar, otomanii erau invidiați de rivalii lor și continuau să își extindă imperiul, învingând state occidentale în Asia Centrală și în Europa până în secolul al XVII-lea. India, în cele mai vibrante perioade ale ei, se mândrea cu talentele sale intelectuale, geniul artistic și splendoarea arhitecturală. Chiar și la începutul secolului al XVI-lea, sub Krishnadevaraya, orașul indian Vijayanagar a fost descris de mulți vizitatori străini drept unul dintre marile orașe ale lumii, comparabil cu Roma. Cu câteva secole mai devreme, China era probabil mai bogată și mai evoluată din punct de vedere tehnologic decât orice altă țară, folosind diferite tehnologii – praful de pușcă, tiparnița, scărița șei – pe care Vestul le va redescoperi întâmplător abia peste câteva sute de ani. Chiar și Africa avea un venit mediu mai mare decât Europa în această perioadă.

Situația a început să se schimbe în secolul al XV-lea – și, până în secolul al XVI-lea, Europa progresase. Odată cu revoluția în gândire numită Renaștere, oameni precum Copernic, Vesalius și Galileo au pus bazele științei moderne. Într-adevăr, cei o sută de ani dintre 1450 și 1550 au marcat cea mai semnificativă ruptură din istoria umanității – între credință, ritual și dogmă, pe de o parte, și observație, experiment și gândire critică, pe de altă parte. Și acest lucru s-a întâmplat în Europa, împingând această civilizație înainte multe sute de ani. În 1593, când o corabie britanică echipată cu 87 de tunuri a călătorit 6 850 de kilometri pentru a ajunge la Istanbul, un istoric otoman a numit acest lucru „o minune a epocii cum nu s-a mai văzut sau nu s-a mai auzit”³. Până în secolul al XVII-lea, aproape orice tip de tehnologie, produs și organizare complexă (precum o

corporație sau o armată) era mai avansat în Europa Occidentală decât oriunde în lume.

A crede că societățile asiatice erau, în orice sens material, la egalitate cu Occidentul în 1700 sau 1800 înseamnă a crede că progresele științifice și tehnologice ce au revoluționat lumea occidentală în cele trei secole precedente nu au avut nici un efect asupra condiției sale materiale, ceea ce este absurd*. Progresele științifice nu se rezumau la crearea unor noi mașinării. Ele au remodelat mentalitatea societăților occidentale. Să luăm ca exemplu ceasul mecanic, care a fost inventat în Europa în secolul al XIII-lea. Istoricul Daniel Boorstin îl numește „mama mașinilor”. „Ceasul”, scrie el, „a dărâmat zidurile dintre diferitele tipuri de cunoaștere, inventivitate și îndemânare, iar ceasornicarii au fost primii care au aplicat în mod conștient teoriile mecanicii și fizicii în producerea mașinăriilor”⁴. Efectele sale mai generale au fost și mai revoluționare. Ceasul a eliberat omul de dependența față de soare și lună. A făcut posibilă împărțirea zilei, delimitarea nopții, organizarea muncii și – poate cel mai important – măsurarea costului muncii, urmărind numărul de ore necesare pentru derularea unui proiect. Înainte de inventarea ceasului, timpul nu avea o valoare măsurabilă.

În secolul al XVI-lea, când portughezii le-au dus în China, ceasurile mecanice europene erau mult mai sofisticate decât stângacele clepsidre cu apă făcute la Beijing. Chinezii, oricum, nu au pus prea mare preț pe aceste mașinării, considerându-le simple jucării, și nu s-au străduit să învețe să le folosească. După ce au achiziționat unele, câțiva europeni au trebuit să rămână pentru a le întreține. În mod similar, atunci când portughezii au adus tunuri la Beijing, peste 100 de ani, au trebuit să trimită și persoane care să le manevreze. China putea consuma tehnologie modernă, dar nu o putea produce. Iar în secolul al XVIII-lea, Beijingul nici nu mai voia să vadă invenții străine. Într-o celebră scrisoare adresată lui George al III-lea, împăratul Qienlong, care a domnit din 1736 până în 1795, a respins solicitarea britanicilor de a face comerț, explicând: „Noi nu am acordat niciodată prea multă încredere obiectelor ciudate și ingenioase și nici nu avem nevoie de mai multe obiecte produse în țara voastră”. Chinezii își închiseseră mintea în fața lumii⁵.

* Mărturiile arheologice mai oferă o dovadă interesantă. Rămășițe ale unor schelete din secolul al XVIII-lea arată că asiaticii erau mult mai scunzi decât europenii în acea perioadă, indicând o alimentație mai săracă (și, implicit, venituri mai mici).