

Adrian FILIP

TEORIA RELAȚIILOR INTERNAȚIONALE

PUTEREA MARITIMĂ LA ÎNCEPUT DE SECOL XXI

■SITECH■

Adrian FILIP

**TEORIA RELAȚIILOR
INTERNATIONALE**

**Puterea Maritimă
la început de secol XXI**

**Editura SITECH
Craiova, 2014**

Tehnoredactare: Georgeta BADEA
Coperta: Costel NEGRU

© 2014 Autorul

Toate drepturile asupra acestei ediții sunt rezervate editurii. Orice reproducere integrală sau parțială, prin orice procedeu, a unor pagini din această lucrare, efectuată fără autorizația editorului este ilicită și constituie o contrafacere. Sunt acceptate reproduceri strict rezervate utilizării sau citării justificate de interes științific, cu specificarea respectivei citări

© 2014 Author

All rights reserved. This book is protected by copyright. No part of this book may be reproduced in any form or by any means, including photocopying or utilized any information storage and retrieval system without written permission from the copyright owner.

Editura SITECH face parte din lista editurilor românești de prestigiu, recunoscută de către CNATDCU, pentru Panelul 4, care include domeniile: științe juridice, sociologice, politice și administrarea afacerilor, științe psihologice, ale educației, educație fizică și sport.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
FILIP, ADRIAN

Teoria relațiilor internaționale : puterea maritimă la început de secol XXI / Adrian Filip. - Craiova : Sitech, 2014

ISBN 978-606-11-4039-8

327(100)

Editura SITECH, Craiova, România
Aleea Teatrului, nr. 2;
Tel/Fax: 0251 414003 e-mail: sitech@rdslink.ro

ISBN 978-606-11-4039-8

**Soției și fiicei mele Daniela și Andreea care m-au
susținut în permanență în tot ceea ce am făcut**

CUPRINS

INTRODUCTION	9
CUVÂNT ÎNAINTE	19
CAPITOLUL 1	23
LUPTA STATELOR PENTRU PUTERE ÎN TEORIA RELAȚIILOR INTERNAȚIONALE	23
CONCEPTUL DE PUTERE.....	23
Teoria relațiilor internaționale la începutul secolului al XXI-lea	25
Conflictele internaționale - o caracteristică a istoriei omenirii	32
Multipolaritate, bipolaritate și unipolaritate	42
Lupta marilor puteri pentru întâietate	56
PUTEREA, GARANȚIE A SIGURANȚEI ÎN POLITICA STATELOR	70
Conceptul general de putere - puterea ca instrument.....	70
Puterea, element al unei corelații de factori	72
Puterea în relațiile internaționale, element de forță în evoluția statelor	75
Elementele puterii naționale și locul puterii maritime	81
CONCEPTUL DE PUTERE MARITIMĂ	103
România, Marea noastră și Puterea Maritimă	106
Mari teoreticieni ai conceptului de putere maritimă	111
Puterea unui stat reflectată de puterea maritimă	127
Puterea maritimă – definire, conținut și elemente	132
Lupta pentru putere – politica de prestigiu	140
Globalizarea puterii maritime	145

CAPITOLUL 2	149	
INFLUENȚA ACTORILOR STATALI CONSIDERAȚI CA FIIND PUTERI MARITIME	ASUPRA EVOLUȚIEI STATELOR	149
PUTEREA MARITIMĂ, FACTOR DE INFLUENȚĂ ÎN DEZVOLTAREA STATELOR		151
Evoluția puterilor maritime și influența acestora asupra civilizației antice și a evului mediu.....		153
Evoluția Puterilor Maritime și influența acestora asupra civilizației în epoca modernă		170
Influența conștiinței maritime asupra evoluției statelor		183
Influența puterii maritime asupra evoluției statelor		186
CLASIFICAREA PUTERILOR MARITIME.....		201
Nivelurile puterii maritime		205
Departajarea individuală a statelor, în funcție de nivelul puterii navale		209
EVOLUȚIA PUTERII MARITIME ÎN ROMÂNIA..		219
Dezvoltarea puterii navale a formațiunilor statale românești și a României		220
Evoluția conceptului de putere maritimă în România		230
România – aspirație spre nivelul de putere maritimă credibilă, element major de interes național		240
CONCLUZII		247
BIBLIOGRAFIE		253
Anexa nr. 1-1		259
Anexa nr. 2-1		261
Anexa nr. 2-2		263
Anexa nr. 2-3		265
Anexa nr. 2-4		267

INTRODUCTION

Maritime power has brought added value to the states that have had this power and used it.

The maritime power is part of the state power. It is not only the privilege of great powers which have the capability to build, train and maintain immense fleets, but also of the countries with maritime interests, which acknowledge at the state management level the importance of the sea for their very existence and also for the present and future development of its people. Starting from the fact that Romania is a medium level European maritime power, in this paper I have set out to answer the following questions:

- What are the European geopolitical conditions at the beginning of the third millennium?
- Why power has been and continues to be a guarantee for the safety of a state and its alliances?
- Why maritime power has been and continues to be the determining factor in the development of maritime states?
- What was the evolution of Romania's maritime power?

A mid-level country like Romania can protect, promote, or impose its interests in the maritime and land area of focus, provided that it is able to create a maritime power. Military contribution to the effort of building a maritime power is not the largest and is not solely the attribute of the military, but it requires its efforts.

In Chapter 1, The struggle for power between nations, in the International Relationship Theory, I analyzed the evolution of the concepts of power, power struggle and power balance, in the context of the beginning of the XXI century.

Power is one of the most circulated concepts of international relationship theory, and the struggle for power was one of the mechanisms that led to the evolution of human civilization.

The general notion of a state's power includes the potential power and actual power. The potential power is limited to items such as: population, weapons, infrastructure and national wealth, while real power includes many more factors, many of which are not quantifiable.

The world has generally been multi-polar and for short periods of time uni-polar or bipolar. The last bipolar period of the Warsaw Pact and North Atlantic Pact blocks, was only a transitional period from multi-polar western powers to the uni-polar of the U.S. hegemony.

We can state that empires were precursors of the great powers of the end of the second millennium and the beginning of the third millennium, having common basic characteristics:

- superior organization;
- prompt mobilization capability, for military purposes;
- high technological capabilities;
- significant resources;
- large populations.

Multi-polarism as a form of world politics is composed of an anarchic system of states interconnect but not controlled by a centralized government. It is a characteristic of multi-polar systems in which there are no great powers acting as arbiters, which could correct aggressive behaviors.

The First World War introduced a new era of global geopolitical restructuring, which was continued after the Second World War, with the world transitioning from multi-polarism, supported by seven to eight great powers, to bipolarism.

This balance of power was but a transition to a different type of polarity.

Currently, we are rapidly transitioning from the bipolar system to:

- the uni-polar U.S. hegemony which brings stability and generates relative peace;
- a multi-polarity, that is characteristic of bipolarism, that balances North American supremacy and a sum of weak poles: Europe, Russia, China and Japan with divergent interests, whose power cannot subsume;
- a regional hegemony, in which on the one hand there is a XX-th century established hegemonic alliance: the West - the United States and European Union - and on the other hand, and a young hegemony: the Eastern Empire - China - which extends its influence in the Pacific, Africa and the Arab area, India, Russia and the Arab world, which may coalesce around Iran or Turkey.

Analyzing the way in which Romania has treated maritime power, we can state that Romanians have underestimated the value of the "lung" that is the Black Sea, with its immense wealth and opportunities.

A pivotal point for the Romanian people was the War of 1877 and the implications of the peace that followed. Kogalniceanu's visionary thinking has shown that we had no chance to recovering Bassarabia from Russia and that the only viable alternative was to negotiate with the European representatives in order to obtain Dobrogea.

Maritime power can be defined as the ability of a State to use the world seas and oceans, for political, economic and military purposes. In fact, the essence of the maritime power of a State is the ability to use its wealth and maritime facilities for its own interests.

Today's maritime power, must be anchored in various power generating sources, the most important being:

- the state's economic capability;

- the leading politicians desire to have a maritime power;
- the people's maritime consciousness;
- good governance;
- the natural resources of the land and underwater soil and subsoil;
- the country's industrial and technological capability;
- permissive configuration of the coast, for the development of the maritime infrastructure.

During the first chapter I did a review of the elements of power in general and maritime power, in particular and the role they can play in the development of a state. At the same time I pointed out the dangers that can occur if maritime power is neglected by the states.

Based on international relationship theory instruments, I pointed out that the dynamics of the international system and state behavior is based on the structure and distribution of world power, which is a two-dimensional reality, as manifested both as objective and as a tool of states.

I pointed out that power is the culmination of two great human aspirations: wealth and prestige, establishing that military power is one component of power, but not the only one nor the most important.

In recent decades we have witnessed a combination of the behavioral patterns of state actors in international relations with others, from "Hard Power" to "Soft Power". We witnessed how effective the concept of "Soft Power" is as a political - economical and cultural pressure means for the East European states and, more recently, the Maghreb and the Middle East states.

In this chapter, we highlighted the influence that maritime states had on the universal geopolitical situation due to the maritime power that they had or have. Romania

is a maritime state, but despite this, the Romanian people is one of many people with an overwhelming continental awareness and a reduced maritime consciousness, limited to the socio-professional structures who have direct contact with the sea and river-related crafts.

Based on an overall analysis of power in the context of world geopolitics, we concludes that, each state is responsible for its own safety and cannot expect for a providential force to defend its interests, even if part of an alliance.

Therefore, Romania should contribute to the development of the Alliance's capabilities and be able to ensure regional security in Eastern Europe, as part of NATO and the EU.

Currently, due to the place it occupies at the eastern most limit of the European Union and NATO, at the intersection of three main geopolitical interests, Romania has a more important geopolitical position to others, than two decades ago, and it should take advantage of it. But this will only be possible when it will fulfill the expectations required of a mid-level European power, situated at the crossroads of three continents.

The first chapter of the thesis demonstrates the need for the creation of maritime power elements at the state level, as a goal that can be accomplish in the next 40-60 years, action without which Romania will not be able to develop as a mature European nation, a well deserved position in the hierarchy of European states.

In the second chapter entitled **The influence of state actors considered to be maritime powers, on the geopolitical situation**, I sought to point out that the sea, its riches and possibilities of movement it provides, led to the accelerated development and spread of maritime cultures in history, has boosted the economies of

maritime states and had a major influence in world geopolitics.

At the same time, I pointed out that maritime states, which realized the importance of maritime power have had an undisputed advantage over those who have not done so.

Civilizations have developed along waterways, water being vital to human development throughout history. Throughout history, people who did not have sufficient water reserves have waged wars to secure it.

Without reviewing world history, I highlighted some of the instances in which the development of maritime powers led to the rise or fall of societies or civilizations.

There have been, throughout human history, a series of sea-oriented countries, which due to their maritime power, have become global players for a lesser or greater period of time. Countries such as Holland, Portugal, England, The Most Serene Republic of Genoa, the Republic of Venice, Spain, came to rule and exploit a large part of the world, conferring them immense wealth and great power status as long as they were able to maintain their war and trade fleets. Conversely, the moment they neglected their fleets they lost their status of great powers.

People who had the sea as an existential source became maritime powers, because they built the tools to exploit and master it. These were the successors of maritime civilizations such as Phoenician-Carthaginian and later Anglo-Saxon civilizations, which had the liberal economy as a primordial factor for social development. The other Eurasian states, landlocked, developed as continental civilizations.

Some states have changed "position" in the global hierarchy, by moving from a continental to a maritime policy, both internally and internationally.

All maritime civilizations developed faster due to

the speed of commercial, military and technological trade, and also because they had an easy and fast access, by sea, to distant cultures, some more advanced. They had access to information and wealth, which favored a faster progress compared to continental civilizations isolated in a certain area, for which distances were a major hindrance.

Maritime power has always been a vital force which built nations, marked their general progress or sparked their collapse.

States with a maritime approach to their development had a continuous appetite for new territories to exploit for their riches. They have always had the thirst to discover and submit new territories. During the era of great discoveries, Spain and Portugal, England and France had an unprecedented development. If the first two abandoned or were forced to terminate their maritime power status, Britain and France maintained theirs resulting in a different position in the global hierarchy.

This brief review highlights the fact that all maritime states that have focused on developing their maritime power evolved faster than continental states. A hierarchy of the top world economies shows that almost all are maritime states and at the same time, maritime powers. The fact that the basic philosophy of maritime states encourages economic liberalism, cultural exchanges, greater freedom of thought, initiative and movement boosted their development.

In opposition to this we find the continental states, who were able to stifle free enterprise, the import of technology, knowledge, economic, military or cultural elements. Here we give the example of China's Ming Dynasty, Japan during the Tokugawa Shogunate, the Mogul Empire or even Europe during the Inquisition and papal awards.

Sea power is a product of several elements:

- naval power;

- commercial fleet action;
- ocean fishing fleet action;
- annual shipyard capacity;
- the training level of naval personnel;
- results of research institutions working in the fields of marine support activity;
- infrastructure supporting the commercial, fishing, marine and military fleet;
- naval diplomacy;
- political and military leaders efforts towards maritime doctrine.

The Naval power, or naval forces, are the backbone the maritime power. However, without the other components of maritime power: merchant fleet, maritime infrastructure (ports, shipyards, maritime research institutes and naval schools) it remains solely a military component and not an entity of state power, which can commit to uplifting a nation.

In this study, we have analyzed the maritime states of the EU, the Middle East, the Caucasus and Northern Africa, countries whose actions directly influence the European Union and Romania - as part of it - and the resulted analysis can reveal which are the ways forward to create a naval power and a maritime power.

In this chapter we have analyzed the evolution of maritime power in Romania.

The first information about the existence of an early maritime power in the Danubius-Pontic territories occupied by the Geto-Dacians are found in the IV-th century B.C.

The earliest writings on naval power in the Romanian territories are dated back to the reign of Balica (1320-1347), lord of the land of Cărvunei, the core of what was to become the Dobrogea province.

Balica, Ivanco and Dobrotici are three Romanian leaders who were able to raise the greatest naval power in the west coast of the Black Sea, in the XIV-th century, a fact unique in Romanian history.

Dobrotici, by use of his naval power, managed to hinder the Genovese Empire for thirty years, a resounding feat since the Genovese controlled the Black Sea and the commercial colonies on its coasts, being, next to the Venetians, one of the great naval powers of the XIV-th century.

Romania became a maritime state in the nineteenth century, after gaining access to the Black Sea, following the War of Independence. From that moment on, our country was able to restore, after more than four hundred years, the naval tradition founded by Balica, lord of the land of Cărvunei, Dobrotici lord of the land of Dobrogea and his son Ivanco.

The years that followed Dobrogea's joining Romania, and thereby gaining access to the sea, was marked by the first efforts to building a navy and a commercial fleet, as the pillars of Romania's new maritime power. This is when the developing guidelines of the Romanian fleet were drawn.

We cannot discuss any great country in modern history without noting that maritime power is one of the pillars of its power.

Maritime power has brought added value to the states that have had this power and used it.

Ph.D. Adrian Filip

MOTTO:

„Nu e un merit să mergi drept, e o deficiență să mergi strâmb.”

Lucian Boia

CUVÂNT ÎNAINTE

Analiza evoluției situațiilor internaționale și a relațiilor dintre state de-a lungul istoriei a constituit la un moment dat un nou teren de studiu al științelor sociale, care a fost materializat în teoria relațiilor internaționale. Relațiile de putere dintre state au constituit obiectul de studiu al acestei noi teorii. Pe parcursul acestui studiu vom analiza cu precădere relațiile de putere și domeniul puterii maritime.

Indiferent de orientare, teoria relațiilor internaționale pleacă de la următoarele teze:

- statele reprezintă actorii politicii mondiale;
- comportamentul marilor puteri este influențat în principal de mediul extern și mai puțin de cel intern;
- statele se află într-o competiție continuă pentru putere.

Puterea este unul din cele mai vehiculate concepte ale Teoriei relațiilor internaționale. Lupta pentru obținerea acesteia este unul din mecanismele care au dus la evoluția civilizației umane.

După analiza conceptelor de putere, a caracteristicilor conflictelor internaționale, a tipurilor de polarizare a puterii, a luptei marilor puteri pentru întâietate și a componentelor puterii unui stat, am dezvoltat una dintre ele-

mentele de putere ale unui stat, și anume puterea maritimă, rolul ei și beneficiile pe care le poate aduce unui stat maritim care este conștient de necesitatea dezvoltării acesteia.

Puterea maritimă, componentă a puterii statului, nu este doar apanajul marilor puteri, care au capacitatea de a construi, instrui și menține flote imense, ci și al statelor cu interese maritime, care conștientizează la nivelul conducerii statului și al națiunii, importanța mării pentru existența și dezvoltarea prezentă și viitoare a propriului popor. Puterea maritimă nu trebuie confundată cu puterea navală, forța navală sau capacitățile militare navale ale unui stat, aceasta fiind un concept mult mai larg, pe care voi încerca să îl dezvolt în acest studiu.

Conceptul de putere maritimă a unui stat, are mai multe niveluri, în funcție de gradul de dezvoltare al componentelor puterii:

- Puteri maritime de nivel global;
- Puteri maritime de nivel regional;
- Puteri maritime ale statelor cu flote inferioare.

Lucrarea este un demers pentru ridicarea României de la nivelul periferiei europene, la statutul pe care îl merită, de stat european de nivel mediu.

România își va depăși complexul de inferioritate în fața altor state NATO sau europene, în momentul în care va reuși să pună în practică o politică statală și navală coerentă, care să se ridice la nivelul așteptărilor statelor partenere. Este un element fundamental al revenirii noastre în concertul popoarelor civilizate, de țară care să fie ascultată și respectată, de către statele din zona de influență.

În acest studiu mi-am propus să răspund la câteva întrebări:

- Care sunt relațiile de putere între state care condiționează relațiile internaționale la început de secol XXI și cum afectează aceste condiții poziția României?

□ De ce puterea a constituit și constituie o garanție a siguranței unui stat sau a unei alianțe de state?

□ De ce puterea maritimă a fost și este un factor determinant în dezvoltarea statelor maritime?

□ Care a fost evoluția puterii maritime a României?

Toate acestea nu sunt decât o bază de discuții și documentare pentru cei preocupați de Teoria relațiilor internaționale, Geopolitică, și de rolul puterii maritime în evoluția unui stat.

„Într-o lume în care puterea contează, nicio națiune care tinde către o politică rațională, nu are de ales între a-și dori puterea și a renunța la ea”

H. J. Morgenthau

CAPITOLUL 1

LUPTA STATELOR PENTRU PUTERE ÎN TEORIA RELAȚIILOR INTERNAȚIONALE

1.1. CONCEPTUL DE PUTERE

Puterea este unul din cele mai vehiculate concepte ale Teoriei relațiilor internaționale. Lupta pentru obținerea puterii este unul din mecanismele care au dus la evoluția civilizației umane. În același timp relațiile dintre state sau puteri, după cum spunea R. Olney „nu depinde de sentimente, nici de principii, ci de interese egoiste”.

„Putere. Nimic nu exercită o mai mare atracție asupra ființelor umane decât acest cuvânt magic. Nimic nu trezește pasiuni mai durabile și legături mai strânse”, spunea brazilianul José Nivaldo Jr.¹, într-unul din studiile sale despre putere.

Puterea, fără a fi arătată în mod belicos, este un factor de coerciție internațională, des utilizat sub diferite modalități, de la forme soft la forme hard.

Freud scria în studiul său „Civilizație, război și

¹ José Nivaldo Jr.: reputat profesor de Relații Internaționale la Harvard, specializat în: Organizare internațională și regională; Rolul politic și etic al armelor nucleare; Politica externă a Statelor Unite pe timpul războiului rece și în Rolul limitele și posibilitățile guvernării internaționale. A deținut înalte funcții oficiale în administrațiile Carter și Clinton.

moarte”²: „Atâta timp cât există națiuni și imperii pregătite, fiecare, să extermine cu cruzime rivalul, toate, deopotrivă, trebuie să fie pregătite pentru război”. Ideea freudiană este reluată cu insistență, sub diferite forme, de marii gânditori realiști ai Teoriei Relațiilor Internaționale cum ar fi: E.H. Carr³, Hans Morgenthau⁴, Kenneth N. Waltz⁵ sau de John Mearsheimer⁶, profesori de referință din domeniu ce au predat sau predau la marile universități ale lumii.

Conceptul de Putere se află la baza sistemului internațional, iar noțiunile de: puteri locale, regionale, mari puteri, superputeri sau hegemoni fac parte din limbajul cotidian al omului politic de ieri și de azi.

² Sigmund Freud, *Actuelles sur la guerre et la mort*, (XIII), Editura PUF, Paris, 1993, p. 151.

³ Edward Hallett Carr: (n. Iun. 1892 – d. Nov. 1982) absolvent al *Cambridge University*, a desfășurat o carieră diplomatică strălucită între anii 1916 – 1936, iar după 1936 s-a dedicat carierei universitare. Este unul din marii gânditori realiști ai Relațiilor Internaționale. Istoric Marxist, jurnalist și teoretician al Relațiilor Internaționale. A scris istoria Uniunii Sovietice în 14 volume.

⁴ Hans Joachim Morgenthau (n. Feb. 1904 – d. Iul. 1980) întemeietorul realismului clasic, a fost unul din cele mai proeminente nume ale teoriei Relațiilor Internaționale ale secolului XX. Cartea sa *Politica între națiuni* publicată pentru prima dată în 1948, urmată de nenumărate ediții, este un studiu de referință în toate universitățile din lume.

⁵ Kenneth Neal Waltz (n. 1924) profesor la *Columbia University*, este unul dintre cei mai mari teoreticieni în domeniul Relațiilor Internaționale. A fondat realismului defensiv sau realismul structural în teoria Relațiilor Internaționale.

⁶ John J. Mearsheimer: profesor și co-director al programului pentru Politici de Securitate Internațională. A absolvit Academia *West Point* în 1970 și a fost ofițer în Forțele Aeriene Americane. Și-a început studiile postuniversitare în științe politice la *Cornell University*. Și-a efectuat stagiul postdoctoral la *Harvard University's Centre for International Affairs*. La ora actuală este profesor la Universitatea din Chicago.

Teoria relațiilor internaționale la începutul secolului al XXI-lea

Dacă Herodot este supranumit părintele istoriei, Tucydides este părintele Teoriei relațiilor internaționale.

Tucydides a realizat faptul că războiul peloponezic nu s-a născut din dorințele capricioase ale zeilor, a regilor, din interpretarea greșită a prevestirilor oracolului, sau din direcționarea greșită a pasiunilor umane, ci din ambiția de putere, aceea ambiție nemăsurată de putere care stă la baza tuturor conflictelor umane. Atenienii au fost împinși de dorința primară umană de a-i domina pe ceilalți. Dacă Herodot a tratat războiul ca pe o dramă în care se înfruntă pasiuni umane, Thucydides a subliniat legăturile dintre războaie și structurile organizate care gestionează viața umană într-o analiză care și-a propus să dezvăluie cum puterea, odată câștigată, influențează destinul statului.

Conceptul de Putere va fi analizat cu atenție în acest studiu, pe lângă celelalte noțiuni de bază ale Teoriei relațiilor internaționale cum sunt: actorii statali, raportul de putere, echilibrul puterii, interesul național și securitatea. Am plecat de la analiza conceptelor de bază, deoarece comportamentul statelor și dinamica sistemului internațional se bazează pe structura și distribuția puterii mondiale, aceasta reprezentând o realitate bidimensională, manifestându-se atât ca obiectiv cât și ca instrument al statelor.

„Exercitarea puterii de către unul sau mai multe state (mari puteri, imperii) tinde în esență să îndeplinească în viața internațională un rol analog celui al statului în viața internă a societății”⁷. În acest sens apare deosebit de importantă relația dintre putere unui stat și politica sta-

⁷ Ovidiu Trăsnea (coord.), *Mica enciclopedie de politologie*, Editura Științifică și enciclopedică, București, 2001., p. 375.

tului respectiv, cea din urmă acoperind un domeniu deosebit de vast, cum ar fi:

- suprastructura sistemului social: conștiința politică, relațiile politice, instituțiile și organizațiile politice;
- strategia și tacticile folosite de organele puterii în vederea realizării obiectivelor fixate;
- arta de a governa un stat;
- forma de organizare și conducere a societății umane, prin care se impune, se menține ordinea internă și se garantează securitatea externă a națiunii respective.

„Puterea este unica modalitate eficace cunoscută de societatea omenească aptă să-i asigure perpetuarea și supraviețuirea. În societatea concurențială din ultimele șase milenii, puterea reprezintă încununarea altor două mari aspirații ale ființei umane: bogăția și prestigiul. Bogăția, prestigiul și puterea străbat timpurile împreună. Unde se află una dintre ele, vor apărea inevitabil și celelalte două”⁸.

Pentru concepția realistă, puterea reprezintă cheia de boltă a teoriei relațiilor internaționale. Toate teoriile realiste consideră că preocupările legate de putere, balanța de putere, dinamica puterii reprezintă vectorul dezvoltării afacerilor internaționale, puterea fiind instrumentul principal, pentru împlinirea intereselor naționale. În acest sens, teoriile realiste au la bază ideea conform căreia statele sunt într-o continuă luptă pentru putere.

Războiul, un alt concept de bază al teoriei relațiilor internaționale, este una din cele mai vechi îndeletniciri umane, în care s-au investit și continuă să se investească resurse uriașe, în vederea schimbării raporturilor de forță. Acesta este adânc înrădăcinat de milenii în firea războinică a omului, iar acum, la început de nou mileniu din păcate, nu se întrevăd modalități de schimbare comportamentală a omenirii.

⁸ José Nivaldo Jr., *Machiavelli, Puterea. Istorie si Marketing*, Editura Economica, București, 2001, p. 24.

Statele își cunosc reciproc puterea relativă, având în permanentă atenție modificările de substanță ale posibilităților agresori și aliați. În funcție de rezultatele obținute în urma acțiunii de "intelligence", guvernele responsabile își iau propriile măsuri pentru ajustarea factorului de putere, în balanță cu statele ce le pot influența evoluția.

„Astăzi, puterea actorilor nu mai este exprimată în termeni clasici-militari decât parțial, pentru că la dimensiunea militară a potențialului de putere se adaugă cel puțin alte două dimensiuni, cea economică și cea tehnico-informațională. Interdependența crescândă va impune actorilor mari sau mici din sistemul relațiilor internaționale căutarea de soluții non-clasice, în vederea găsirii unei formule optime pentru securitate și stabilitate în lume”⁹.

În ecuația păcii, a crizelor și războiului, puterea militară este una din componentele puterii, dar nu singura și nici cea mai importantă în ziua de astăzi. Având în vedere tematica lucrării, mă voi concentra asupra acestui aspect al puterii statului, cu accent pe puterea maritimă.

Putem determina importanța pe care un stat o acordă asigurării securității naționale și implicit puterii militare, studiind alocările bugetare pentru apărarea națională. Studiul acestor procente nu este concludent în toate cazurile, dar poate să scoată în evidență în momentul unor modificări bruște, o dorință de schimbare a raporturilor de forțe și a balanței de putere în zonă, care poate îmbrăca forme belicoase. În același timp poate demonstra și dezinteresul clasei politice pentru asigurarea securității unui stat, sau imaturitatea acesteia. În anexa nr. 1-1 este prezentată o ierarhizare a alocărilor bugetare în domeniul militar al statelor maritime în regiunea continentului Eurasiatic și regiunii de influență, pe care le avem în studiu.

⁹ Constantin Bușe, prefața la *Geopolitica și geostrategia în analiza relațiilor internaționale*, Constantin Hlihor, Editura Universității Naționale de Apărare “Carol I”, București, 2005, p. 5.

Noțiunea generală de putere a unui stat include o putere potențială și una reală. Există întotdeauna o distincție între puterea potențială și puterea reală a unui stat. Puterea potențială se rezumă la elemente de genul: populație, armament, infrastructură și avuția națională, pe când puterea reală cuprinde mult mai mulți factori, dintre care o multitudine sunt necuantificabili. De aceea, o ierarhizare a puterii statelor este relativă, poziția unei națiuni putând glisa ușor într-un interval de 3 la 5 locuri, față de poziția reală, chiar și în cazul unui studiu amănunțit. În zona analizei puterii, pentru a obține rezultate utilizabile, se uzitează în general de balanța puterii relative. Raportăm puterea unui stat sau alianțe, la puterea altui stat sau alianțe. Nu există două puteri sensibil egale, al căror sumă a elementelor componente să fie egale. Întotdeauna vor exista factori necuantificabili la începutul unui conflict sau ne luați în considerare, care vor schimba balanța de putere și implicit deznodământul conflictului. Simpla poziționare a unei forțe, chiar și întâmplătoare, în poziția favorabilă, la momentul favorabil, poate da peste cap rezultatul unei bătălii, care să influențeze rezultatul final în cazul unor forțe sensibil egale.

Un aspect important al politicii în general văzută prin prisma domeniului pe care îl abordăm în aceasta lucrare, este politica externă, respectiv totalitatea metodelor și mijloacelor pe care le folosește un stat în vederea obținerii obiectivelor sale pe plan internațional. Atât în politica internă, cât și în cea externă, obiectivele puterii statului ca element geopolitic, sunt dirijate și îndeplinite doar în cazul existenței unei politici a puterii. Actorii scenei politicii internaționale moderne utilizează puterea în obținerea rezultatelor dorite, în relațiile cu ceilalți, în două modalități, ce poartă deja titulaturi consacrate :

- "Hard Power": constă în utilizarea puterii în

mod direct pentru a impune modificarea modalității de acțiune a celui alt stat sau grup de state în direcția dorită. Aceasta se face în principal prin utilizarea forței politice, militare și economice de către un "jucător", pentru a-și impune voința asupra adversarului;

- "Soft Power": prin utilizarea puterii în mod indirect, printr-o politică de schimbare a preferințelor celorlalți. Acest concept utilizează atracția culturală, economică și instituțională a unui actor/jucător internațional asupra celorlalți, în scopul schimbării conduitei celui/ceilor din urmă. Acesta trebuie să aibă la bază faptul că ceilalți cred și acceptă valorile generatorului de modele culturale.

Conceptul de Soft Power lansat în teoria relațiilor internaționale de către Joseph S. Nye, Jr.¹⁰, înseamnă și o capacitate de a atrage, iar atracția înseamnă uneori și o acceptare tacită. „Dacă sunt convins să-ți împărtășesc ideile fără amenințări explicite și fără să primesc ceva în schimb – pe scurt, dacă purtarea mea este determinată de o atracție vizibilă dar imaterială – atunci Soft Power sau Puterea exemplului este cea care acționează”¹¹.

În geopolitica războiului rece și cea a începutului de secol XXI, rezultatele generate de Soft Power sunt datorate în primul rând conștientizării valorilor pe care o organiza-

¹⁰ Joseph Samuel Nye, Jr. (n. 19 ian. 1937) este alături de Robert Keohane cofondator al teoriei neoliberalismului din teoria relațiilor internaționale, dezvoltată în lucrarea lor *Putere și Interdependență* apărută în 1977. Împreună cu Keohane, Nye Jr. a dezvoltat conceptele de asimetrie și independență complexă, în teoria relațiilor internaționale. Mai recent cei doi distinși profesori, au fost pionierii conceptului de *soft power*, utilizat cu succes de către Administrația Clinton și mai nou de Administrația Obama. Nye Jr. a predat la *John F. Kennedy School of Government*, în momentul de față fiind profesor emerit la *Harvard University*.

¹¹ Joseph S Nye, Jr., *Puterea Blândă – Calea către succes în politica mondială*, Editura Institutului European, Iași, 2009, p. 23

ție sau țară le exprimă prin propria cultură, prin rezultatele aplicării unor concepte în viața națiunii sau organizației respective în secole sau decenii, prin exemplul pozitiv care poate fi implementat în alte state sau culturi.

În aceste condiții, geopolitica actuală se caracterizează prin puternice așezări teoretice și structurale după încheierea războiului rece. La început de secol putem constata că nu a mai rămas niciun oponent serios în măsură să blocheze evoluția democrației liberale. Dacă în trecut democrația era considerată inferioară teocrației, monarhiei, aristocrației, comunismului sau altor forme de conducere umană, în ziua de astăzi există o opoziție din ce în ce mai redusă în fața acestei forme de guvernământ. Pe o spirală a istoriei, după două milenii jumătate, democrația își reia locul în fruntea sistemelor de conducere a statelor, pe aceeași verticală cu democrația ateniană.

Schimbările democratice din centrul și estul european s-au desfășurat cu o viteză relativ mare datorită similitudinilor civilizaționale, astfel încât valorile culturii occidentale au fost absorbite destul de repede de statele fost comuniste, dând câștig de cauză metodei "Soft Power" în impunerea unor reguli.

Rusia însă își păstrează structura autocratică de guvernare care proiectează esența continentalismului eurasiatic, ca forță geopolitică opusă atlantismului și în același timp vocație a Rusiei, considerând prin vocea teoreticienilor săi, că „Rusia trebuie să-și adjudece rolul geopolitic, derivat dintr-o fatalitate geografică, dintr-un imperativ metafizic și o chemare divină”¹². Fatalitatea geografică este însă pentru fostele state sovietice dispuse la granița acesteia și a căror teritorii pot fi modificate fără mare efort după cum am văzut în cazul Osetiei de Sud, Abhaziei și Crimeii.

¹² Ilie Bădescu, Postfață la Aleksandr Dughin, *opere citate*, p. 396.

La douăzeci de ani de la startul democratizării statelor din estul Europei, valorile democrației liberale și speranțele într-un viitor mai bun, sau doar într-o schimbare, au reușit să creeze puternice tensiuni la vârful ierarhiei statelor islamice din imediata vecinătate occidentală. Rezultatul acestor tensiuni a dus la serioase fisuri în sistemele impenetrabile ale monarhiilor și conducerilor din țările arabe. Conceptul de "Soft Power" și-a făcut simțit efectul în statele islamice din nordul Africii, zonă de influență directă a culturii europene.

Situația statelor maritime din zona Eurasiatică, a Orientului Apropiat și din zona magrebiană va fi analizată, datorită efectelor directe sau indirecte, pe care evenimentele din aceste state le pot avea asupra României. Vom analiza aceste state dintr-o perspectivă politică, economică și militară, pentru a determina condițiile în care acestea au fost în măsură să-și susțină flotele militare.

În acest moment „există o problematică a modernității în spațiul arabo-islamic și o problematizare a acestui subiect, precum și o preocupare continuă pentru identificarea căilor de urmat în scopul realizării unui echilibru între valorile istorice islamice și valorile universale ale umanității”¹³, în condițiile în care valorile occidentale pot fi considerate valori universale.

Lumea islamului, după două secole de "lupte" cu modernitatea europeană, se confruntă la început de nou mileniu, cu un adevărat cutremur pe cele trei paliere:

- al naționalismului arab/ islamic;
- al democrației;
- al libertății și laicității.

În ultimii ani se văd tot mai pregnant efectele presiunii culturii lumii occidentale, asupra celei islamice, ce

¹³ Laura Sitaru, *Gândirea politică arabă. Concepte-cheie între tradiție și inovație*, Editura Polirom, Iași, 2009, p. 33.

poartă deja un nume, "primăvara islamică". Finalitatea acestei "primăveri" - care nu a avut loc primăvara, este destul de greu de "văzut" la momentul scrierii acestei cărți, întrucât contrar așteptărilor occidentale și a unei părți importante a populației, aceasta a degenerat spre situații greu de ținut sub control. În unele cazuri "ajutorul" internațional nu a rezolvat situația, haosul și imposibilitatea guvernării au pus stăpânire pe multe state, scoțând la vedere tensiuni nerezolvate de secole. Libia, Egipt, Siria și Tunisia, sunt doar câteva exemple ale unor "primăveri" venite prea devreme, state în care nu s-a ajuns la momentul critic de acceptanță a valorilor occidentale, de către o societate atașată profund valorilor islamice care refuză occidentalismul, pe principiul „vrem să ne modernizăm, nu să ne occidentalizăm”.

Efectele cumulate ale acestor presiuni s-au "văzut" în revoluțiile care au cuprins o mare parte a lumii islamice, în special a celei mai apropiate de lumea occidentală. Prin termenul apropiat, înțelegând atât sensul geografic cât și cel de apropiere economică, politică, diplomatică și militară a statelor arabe de lumea occidentală. În același timp, interesele economice occidentale în zonele arabe au contat foarte mult în presiunile care s-au făcut direct și indirect asupra statelor din regiune.

Conflictele internaționale - o caracteristică a istoriei omenirii

Convingerea conform căreia omul este rădăcina tuturor relelor, el fiind rădăcina răului numit război, o putem întâlni sub diferite forme, în teoriile tuturor celor care au studiat fenomenul război, de la teologi, filozofi sau istorici, până la oameni politici. Putem începe cu Spinoza, Sf. Augustin, Martin Luther, Thomas Malthus, Jonathan Swift,

părintele Inge, Reinhold Niebuhr¹⁴ și continua cu nenumărați învățați din lumea academică. Războiul este un domeniu despre care s-a scris enorm, fără a reuși să se schimbe ceva în comportamentul uman.

Platon și Rousseau¹⁵ afirmau că omul este un produs al societății, așa că dacă societatea e rea, omul nu are cum să fie altfel. Reversul ar fi: state bune – oameni buni și în consecință, dispariția războaielor. Este o teorie dezvoltată de Platon, de Kant, de liberalii secolului al XIX-lea, de socialiștii revizionști, dar și de marxiști, care încercau să descopere condițiile ce trebuiau atinse pentru ca statele să devină bune. Toate aceste studii au rămas fără o finalitate practică până în ziua de astăzi.

În paralel cu studiile despre dispariția războiului, Kant opina că „este dorința fiecărui stat ori conducător de a se ajunge la o condiție de pace eternă prin cucerirea întregii lumi, dacă aceasta ar fi cu putință”¹⁶. Este o teorie care conduce la concluzia conform căreia, existența unui hegemon mondial, ar duce la dispariția războiului, iar sistemul internațional s-ar putea transforma dintr-un sistem anarhic într-unul ierarhic. Posibilitatea apariției unui hegemon mondial este puțin probabilă într-un viitor previzibil, însă existența unui hegemon regional este o realitate care poate duce la dispariția în timp a războaielor în regi-

¹⁴ Karl Paul Reinhold Niebuhr (n. iun. 1892 – d. iun. 1971) renumit teolog și comentator în afaceri publice american. Lansat în 1920 ca și susținător al politici de stânga, mai târziu al liberalismului teologic, trece la religia Neo-Orthodoxă în 1930. Explică în scrierile sale cum păcatul orgoliului creează nenorocirile în lume.

¹⁵ Jean-Jacques Rousseau (n. iun. 1712 – d. iul. 1778) a fost unul din marii filozofi și scriitori ai secolului al- XVIII lea, născut la Geneva. Filozofia sa politică a influențat în mod major Revoluția Franceză și Revoluția Americană. De asemenea scrierile sale au dus la dezvoltarea studiilor politice moderne, a sociologiei și filozofiei.

¹⁶ John J. Mearsheimer, *op. cit.*, p. 29.

nea controlată. Acest fapt nu ar exclude însă conflictele/războaiele de la periferia regiunii pentru impunerea unor reguli de guvernare, sau apariția conflictelor/războaielor între hegemonii regionali pentru delimitarea sau modificarea zonelor de influență.

Rousseau identifică principalele cauze ale războaielor, nu în oameni sau state, ci în sistemele de state, în sistemele internaționale. Acesta pleacă de la realitatea că niciun om nu se poate comporta pașnic, până când nu are siguranța că ceilalți nu au cum să-i facă rău. Observăm aceeași idee ridicată la nivelul relațiilor internaționale de către Mearsheimer în *Tragedia politicii de forță*: „orice stat este un posibil agresor și niciun stat nu cunoaște intențiile altuia”. Argumentele folosite pentru justificarea utilizării forței sunt diferite de la un curent ideologic la altul.

Hans Morgenthau, întemeietorul realismului clasic, considera că statele au o „poftă nemărginită pentru putere”, întrucât sunt conduse de ființe umane care au dorința de putere încă de la naștere și, în consecință, sunt permanent în căutarea de oportunități pentru a prelua ofensiva și a-și impune dominația asupra altor state.

Având în vedere importanța subiectului „război”, s-au vehiculat nenumărate teorii cu privire la cauzele acestuia. S-a trecut prin tot spectrul de posibilități, de la natura umană ca rădăcină a conflictelor, la lideri individuali, politici interne, ideologii politice, sisteme de guvernământ sau sisteme economice, până la structura sistemului internațional. Alte teorii, mai apropiate de tematica studiului de față, pun pe seama distribuției puterii, cauzele conflictelor internaționale. În aceste condiții, Kenneth N. Waltz susține bipolaritatea ca factor de stabilitate, în timp ce Morgenthau sublinia faptul că apariția unei puteri dominante ar crește probabilitatea apariției unui conflict, susținând teoria multipolarității ca fiind mai apropiate de cerințele unei stabilități internaționale. În același timp, Karl

Deutsch¹⁷ și David Singer opinează că doar un hegemon internațional ar micșora posibilitatea apariției unui conflict, prin presiunea pe care ar fi în măsură să o exercite asupra celorlalte state.

Dacă în viziunea lui Morgenthau natura umană reprezintă cauza competiției pentru putere, în opinia întemeietorului realismului defensiv, Kenneth N. Waltz, anarhia are același rol.

Kenneth Waltz scoate în evidență în Teoria politicii internaționale faptul că, deși statele urmăresc supraviețuirea, fiind tentate să se comporte defensiv pentru menținerea balanței de putere, ele fructifică orice ocazie pe care o oferă sistemul internațional pentru a-și mări factorul de putere pe seama celorlalte state. Amândouă concepțiile pleacă de la trei idei comune:

- între state suverane există o anarhie specifică relațiilor internaționale, din cauza faptului că acestea nu au deasupra un arbitru sau un hegemon mondial;
- fiecare stat își asigură propria securitate "self help" în condițiile interacțiunii periculoase dintre state;
- există o tendință naturală de escaladare a tensiunilor, plecând de la celebra "dilemă a securității", care pornește de la lipsa certitudinii cu privire la intențiile adversarilor, ce duce la interpretarea acțiunilor de înarmare cu scop defensiv ca fiind semne ale pregătirii unei agresiuni, fapt ce alimentează spirala înarmărilor și mărește riscul declanșării unui război accidental.

¹⁷ Karl Wolfgang Deutsch (1912 – 1992) și-a focalizat studiile pe domeniul războiului și al păcii, naționalismului, cooperării și comunicării. A studiat dreptul la Praga, terminând primul doctorat în științe politice, în 1938, la *Charles University* și al doilea în același domeniu la *Harvard University* în 1951. A predat teoria relațiilor sociale și politice la *MIT* între 1943 și 1956, la *Yale University* până în 1967 și la *Harvard University* până în 1982. A introdus utilizarea modelelor cibernetice și simularea proceselor sociale, politice și economice .

Pe o idee asemănătoare se bazează și realismul ofensiv al lui John Mearsheimer, care demonstrează în *Tragedia politicii de forță* faptul că anumite elemente ale sistemului internațional presează marile puteri să intre într-o competiție oarbă pentru putere. Realismul ofensiv consideră că scopul fundamental al unui stat este să devină hegemon în cadrul sistemului internațional.

Cuvântul de ordine al intervențiilor militare din ultima perioadă a fost "intervenție umanitară" care, de cele mai multe ori, au avut obiective confuze, fondate pe motivații amestecate. Mary Kaldor¹⁸ susținea că încercarea de a impune pacea în Bosnia a fost o greșeală. Potrivit profesorului englez, părțile nu aveau același nivel de legitimitate din punct de vedere politic iar războiul nu era un autentic conflict între naționalități, ci mai curând o competiție inegală între cei care sprijineau valorile civilității și cei care se bazau pe o politică de ațâțare a urii și de impunere a excluderii. Toate aceste conflicte se încadrează în lungul șir de acțiuni generate de lupta pentru putere, desfășurată la diferite niveluri. Situația din Balcani era una din fazele ne terminate ale celor două conflagrații mondiale care au reaşezat granițele statelor europene.

În ultimii ani au apărut termenii de "războaie vechi" și "războaie noi", pornind de la diferențele între modalitățile în care au fost duse războaiele până în secolul al XX-lea și conflictele din ultima perioadă.

¹⁸ Mary Kaldor: (n. 16 martie 1946) o recunoscută personalitate a lumii academice britanice. Profesor la *London School of Economics*, unde predă Guvernarea Globală. De asemenea este Director al Centrului de Studii Globale unde a pus bazele dezvoltării democrației cosmopolitane. A scris nenumărate studii despre: Globalizare; Relații Internaționale; Intervenții umanitare; Societatea civilă globală și Guvernarea globală. Are studii aprofundate în domeniul configurației războaielor viitoare. În România i-au fost publicate lucrările: *Securitatea umană și Războaiele noi și vechi: violența organizată în era globală*.

În condițiile în care „Războiul vechi reprezintă războiul purtat între forțele armate în uniformă ale statelor, în cadrul căruia înfruntarea armată era bătălia armată”¹⁹, "războaiele vechi" ar putea fi considerate conflictele desfășurate în Europa în perioada de după pacea de la Westfalia, până la mijlocul secolului al XX-lea, care au fost efectiv mecanisme de construcție statală. Charles Tilly afirma: „războiul construia state și viceversa”²⁰, în momentul în care se analiza fenomenul coagulării naționale. Atât în perioada războiului rece, cât și după, apar alte forme de război numite "războaie noi" ce s-au desfășurat, în paralel cu cele vechi. Acest tip de conflicte se derulează sub presiuni naționaliste interne și adesea intervenția externă a unor state puternice "binevoitoare" care își urmăreau propriile interese în zonă, iar finalitatea acestora este în cele mai multe cazuri, dezagregarea statală și reașezarea unor noi granițe.

"Războaiele noi" sunt purtate „de rețele care aparțin actorilor statali și nonstatali, adesea fără uniforme, uneori purtând semne distinctive, cum ar fi crucea sau ochelarii de soare Ray-Ban, în cazul trupelor croate în Bosnia-Herțegovina”²¹ sau cel al forțelor paramilitare ruse care au ocupat la începutul lui martie 2014 bazele militare ucrainene din Crimeea în uniforme bine puse la punct, fără însemne înarmați până în dinți. O caracteristică a acestor conflicte este raritatea luptelor deschise și existența unei violențe deosebite îndreptate împotriva civililor, de ambele părți. Prin acest tip de războaie se urmărește terorizarea populației, purificarea etnică și câștigarea unor teritorii prin exodul populației din teritoriile pentru care se duc luptele.

¹⁹ Mary Kaldor, *Securitatea umană: reflexii asupra globalizării și intervenției*, Editura CA Publishing, Cluj Napoca, 2010, p. 12.

²⁰ Charles Tilly, *Coercion, Capital and European States AD 990-1900*, Editura Blackwell, Oxford, 1990, p. 67.

²¹ Mary Kaldor, *op. cit.*, p. 13.

Este un tip de război care reia o parte din metodele războaielor perioadei ante westfaliană, în care conducătorii locali duceau războaie pentru ocuparea de noi domenii. În aceste conflicte finanțarea celor două părți beligerante se face prin jaful teritoriilor ocupate, iar însemnele distinctive ale combatanților lipsesc, diferența dintre combatant și non-combatant fiind minimă. În multe cazuri "războiul nou" este alimentat de rețele criminale transfrontaliere.

O altă caracteristică a acestor noi tipuri de conflicte este și faptul că multe dintre aceste războaie intra-statale au fost catalogate ca fiind inter-statale pentru a justifica intervenția externă, în condițiile în care erau duse de fracțiuni sau naționalități ale unui stat sau federații de state.

Cel mai nou „război nou”, poate fi considerat războiul pentru ocuparea Crimeii, ocupare care nu ar fi trebuit să ia prin surprindere Occidentul, întrucât Rusia a testat reacția acestuia în 2008, când a ocupat Osetia de Sud și a pus comunitatea internațională în fața unui fapt împlinit. În acel moment Rusia a putut constata faptul că fostele republici ale URSS sunt mult "prea departe" de cancelariile europene și americane ca să le suscite interesul, așa că poate să acționeze neîngrădită în spațiul ex-sovietic. Reacția occidentului a putut fi considerat o invitație la acțiune, pentru Rusia.

La începutul lui 2014 au fost ocupate bazele navale, aeroporturile și unitățile terestre ucrainene din Crimeea, de către Rusia, fără ca aceștia să întâmpine nici cea mai mică rezistență din partea armatei ucrainene. În acest război am putut vedea o armată rusă, compusă din forțele speciale, bine echipată în „haine” cumpărate de la „magazinele vânătorești” conform propagandei ruse, care au ocupat o regiune ucraineană fără să tragă un foc de armă. Am „văzut” cum poate fi ocupată o regiune strategică, în care erau bazați legal 15.000 de militari ruși, la finalul unor demonstrații desfășurate la Kiev care au avut ca efect căderea președintelui

și a guvernului. Am mai văzut eficiența acțiunilor ruse, în contrast cu lipsa de decizie sau interes a europenilor și americanilor, și am mai văzut faptul că pentru Ucraina nu au vrut să moară nici măcar militarii ucraineni. Este o rușine națională care va plana multe decenii sau secole asupra tânărului stat ucrainean, așa cum de fapt și România a renunțat la Basarabia fără a trage un foc de armă în 1940. Chiar mai rău, într-o telegramă a unui diplomat român la Paris, scrisă în noiembrie 1939, (cu șase - șapte luni înaintea ultimatumului Rusiei Sovietice și intrarea acesteia în Basarabia), se spunea foarte clar că România nu va lupta pentru menținerea Basarabiei, ceea ce este un lucru și mai grav. Această informație ajunsă unde trebuie, de fapt a deschis ușa Rusia Sovietice pentru a intra fără luptă în Basarabia.

În același timp putem să analizăm puțin faptele din Ucraina. Avem un agresor în "persoana" Rusiei, avem o victimă în "persoana" Ucrainei, avem o violare a Cartei ONU, a integrității teritoriale a unui stat, o parte a teritoriului unui stat a fost luat prin folosirea forței sau a amenințării cu forța. Ceea ce s-a întâmplat respectă în totalitate definiția unei agresiuni. În același timp avem toate componentele unui război complex. Aici putem vorbi de un război mediatic, un război economic, un război informațional, un război psihologic, o puternică infiltrare pe teritoriului ucrainean a forțele speciale ruse și a utilizării la nivel extins a serviciilor de informații ruse infiltrate în sistemele ucrainene. Au fost făcute presiuni psihologice asupra comandanților armatei ucrainene pentru a trece de partea rusă, sau de a avea o atitudine de totală pasivitate la acțiunile forțelor paramilitare și militare ruse. Convențional sau neconvențional, vechi sau nou, agresiunea rusă asupra Ucrainei, este catalogată ca fiind un război după toate normele internaționale. Amestecul Rusiei în destabilizarea Ucrainei este evident prin infiltrarea agențiilor ruse la nivelul populațiilor locale rusofone sau rusofile.

În același timp agresiunea rusă în Crimeea a fost în realitate o surprindere strategică pentru Occident, în această zonă introducând și România.

Rusia are inițiativa strategică iar Europa și America au avut doar o atitudine ușor reactivă și întârziată.

„Cine se teme de costurile războaielor mici, cu siguranță va plăti costurile războaielor mari, iar România a dovedit cu prisosință că s-a temut și se teme de războaie mici”²². Tot generalul Degeratu afirma cu aceeași ocazie, : „Articolul 5 din Tratatul de la Washinton nu înseamnă 112”. Iar faptul acesta ar trebui să-i pună pe gânduri pe unii din zona deciziilor politico-militare.

Aceste concluzii mă duc cu gândul la interviul lui George Friedman din 2013, în care sublinia faptul că România trebuie să aibă grijă singură de ea, pentru că nici NATO nici UE nu vor avea grijă de ea²³, sau la expunerea lui Emil Hurezeanu, la trei săptămâni de la anexarea Crimeii de către Rusia (martie 2014): „cred că interesele naționale ar trebui să țină cont și de posibilitățile proprii, în contextul în care apare un conflict nou la frontiere. ... Ancorarea într-o comunitate militară și politică este de primă importanță, dar a te lăsa pe seama copilotului ar putea să ducă la accidente de genul celui care tocmai s-a întâmplat cu un avion malaiezia²⁴. E mult mai bine să te

²² Grl. Constantin Degeratu, interviu luat de către Cristian Unteanu de la ziarul Adevărul pe 13.04.2014, la emisiunea Noul război la porțile Europei, <http://adevarul.ro/international/europa/ora-noua-romaniei-noul-razboi-rusiei-portile-europei>.

²³ <http://www.zf.ro/zf-24/george-friedman-stratfor-romania>: “România trebuie să fie responsabilă de propria soartă. Nu există altă cale, NATO și Uniunea Europeană nu vor avea grijă de voi”, interviu realizat de Cristian Hostiuc pe 15.05.2013 cu Gerge Friedman.

²⁴ Trimitere la un avion malazsian Boeing 777 cu 239 de persoane la bord dispărut în apele sudul Oceanului Indian.

bazezi pe principalul pilot care este statul național cu posibilitățile lui”²⁵.

În aceste condiții ar fi normal ca România să înceapă să-și asigure în primul rând apărarea statală printr-o politică bugetară responsabilă pe o perioadă de mai multe decenii. Din păcate în ultimul sfert de secol nu am văzut în structura mentală a elitelor noastre politice, decât o mentalitate specifică populațiilor insulare, care în izolarea lor nu așteaptă decât salvarea de la o zeitate oceanică, care, să ne construiască economia, să ne acopere cu o umbrelă de pericolele armate și să ne aducă fericirea. Noi nu am înțeles până acuma faptul, că nu va muri nici un militar german sau american pentru noi, în condițiile în care noi nu facem nimic ca să ne protejăm statalitatea.

În urmă cu vreo douăzeci de ani, întrebând ce poate să facă NATO în virtutea Articolului 5, pe vremea Iugoslaviei, oficialul american John McCain, răspundea: „Orice. Începând de la riposta nucleară până la o ilustrată pe care scrie „Regretăm!””, aici se oprește totul.

Iar astăzi vedem că pofida scoaterii războiului în afara legii, a semnării unor convenții internaționale de nemodificare a granițelor conflictele, acestea sunt modificate chiar de către semnatarii acordurilor, iar conflictele continuă să existe, datorită agresivității civilizațiilor ce s-au succedat pe glob.

²⁵ Emil Hurezeanu, Textul reprezintă transcrierea prelegerii de la dezbaterile „România între Crimeea și Transnistria. Republica Moldova, încotro?” organizată de Fundația Universitară a Mării Negre în 27 martie 2014 la Casa Oamenilor de Știință, București.

Multipolaritate, bipolaritate și unipolaritate

De-a lungul istoriei, s-au succedat mai multe tipuri de polarizare a puterii, care au purtat amprenta multipolarității, bipolarității sau unipolarității.

Cum analizăm polaritatea lumii și nivelul puterilor lumii? Care este pragul dintre superputeri, mari puteri și puteri regionale? Sunt întrebări la care voi încerca să răspund în acest subcapitol.

Dificultatea în ierarhizarea puterilor a apărut nu ca urmare a problemelor ce țin de evaluarea capacităților acestora, ci din cauza confuziei legate de modul în care ar trebui definite polaritățile.

Lumea a fost, în general, multipolară și, pentru scurte perioade de timp, a fost unipolară sau bipolară. Ultima perioadă de bipolarism a blocurilor Tratatului de la Varșovia și Pactului Nord Atlantic, a durat 50 de ani, perioadă destul de scurtă, dacă o raportăm la dimensiunea istoriei, dar prin prisma analizei marelui profesor Neagu Djuvara, a fost doar o perioadă de tranziție de la multipolarismul puterilor occidentale spre unipolarismul hegemoniei americane.

Multipolarismul ca formă a politicii mondiale este compus dintr-un sistem anarhic de state relativ legate între ele, care nu au deasupra un guvern superior. Dacă monarhia reprezintă un sistem condus de un singur suveran, anarhia înseamnă absența oricărui suveran. Thomas Hobbes²⁶, trecând în revistă războaiele continue ce au măcinat

²⁶ Thomas Hobbes (1588-1679) a sistematizat materialismul precursorului său Francis Bacon (1561-1626), dezvoltând o ontologie materialist-monistă consecventă. După el, „*omul este lup față de alt om*” și din această cauză „*starea naturală*” (anterioară statului) este „*războ-*

Europa secolului al XVII-lea, în care oricine se lupta cu oricine, spunea despre viața într-o asemenea lume, că tinde să fie rea, brutală și scurtă.

Este o specificitate a sistemului multipolar, în care lipsesc marile puteri arbitru, care ar fi avut rolul să corecteze deviațiile de comportament ale celor agresivi. Lipsesc instanțele internaționale care să impună legea, nimeni ne-deținând monopolul întrebuițării legitime a forței.

În sistemele multipolare, „unele state sunt mai puternice decât altele, existând întotdeauna pericolul ca ele să recurgă la forță. Când forța nu poate fi exclusă, rezultatul este neîncrederea și suspiciune”²⁷ care duce automat la escaladarea cursei înarmărilor.

Imperiul a fost una din formele de bază ale polarizării puterii. Guvernul Imperial controla cea mai mare parte a lumii cu care intra în contact, fiind o formă clasică de unipolarism. Imperiul Roman a fost cel mai puternic exemplu de unipolarism al lumii occidentale.

Imperiile lumii antice, sumerian, persan și chinez, pot fi catalogate ca imperii marginale sau regionale, deoarece, chiar dacă au fost contemporane, nu a știut unul de existența celuilalt. S-au considerat unici conducători ai lumii, datorită izolaționismului în care trăiau, lipsei unor mijloace de transport rapide și imenselor distanțe care le despărțeau. Primele imperii din China (221 î.Hr.-220 d.Hr.), Imperiul Parților și al Sasanizilor (247 î.Hr.-300 d.Hr.) au existat în aceeași perioadă cu cel roman (27 î.Hr.-476 d.Hr.), însă fără a avea cunoștință unul de celălalt, fiecare fiind expresia unipolarismului, pentru continentele pe care le acopereau, fiecare punând semnul egalității între

iul tuturor, împotriva tuturor”. El respinge democrația, pronunțându-se pentru o putere despotică, a cărei formă trebuie să fie monarhia.

²⁷ Joseph S. Nye, Jr., *Descifrarea conflictelor internaționale*, Editura Antet, București, 2005, p.13.

limitele lumii civilizate și granițele imperiului.

Dacă facem o paralelă între imperiile antice și cele moderne vom observa utilizarea acelorași criterii morale ale puterii imperiale în justificarea actului cuceririi altor popoare: necesitatea de a civiliza lumea. Tucydides, primul teoretician al imperiilor și al teoriei relațiilor internaționale justifică dorința de extindere a Atenei prin sintagma „Dintotdeauna, cei slabi au fost conduși de cei puternici”. La fel în Imperiul Persan, Ahemizii se considerau exponenții unei forțe divine, trimiși să mențină ordinea globală a popoarelor lipsite de experiență. Dacă facem o paralelă între imperiile vechi și noi, din punctul de vedere al teoriei relațiilor internaționale, putem constata aceleași scopuri în justificarea extinderii acestora.

În secolul al XIV-lea, Spania și Portugalia, state cu o puternică conștiință maritimă, creează imperii dincolo de mări, bazându-se pe puterea maritimă pe care o dețineau, dar nu reușesc să ajungă la performanțele Imperiului Roman.

La sfârșitul secolului al XVII-lea, Franța, pleacă de la o concepție preponderent continentală, în crearea unui imperiu continental în mijlocul heart-landului eurasiatic, dar eșuează în scurt timp.

Imperiul Britanic și-a extins teritoriile dincolo de mări, a controlat suprafețe imense și state de mărimi continentale - Australia și India, mai bine de trei secole. A utilizat ca instrument de impunere: presiunea, controlul celorlalți prin puterea maritimă pe care o dețineau și o administrație foarte bine pusă la punct. Aceasta a urmărit pe lângă exploatarea coloniilor și modernizarea acestora, atâta cât puteau ele absorbi, printr-o politică de "soft power" în accepțiunea de mai târziu a lui Joseph S. Nye Jr., amestecată cu o politică de "hard power".

Putem spune că Imperiile au fost precursorile ma-

rilor puteri de la sfârșitul mileniului doi și începutul mileniului trei, având caracteristici de bază comune:

- organizare superioară;
- capacitate de mobilizare promptă, în scopuri militare;
- mari capacități tehnologice;
- resurse uriașe;
- populații mari.

Primul Război Mondial deschide o nouă eră în reșezarea geopolitică mondială. Marele Război este, în accepțiunea profesorului Neagu Djuvara²⁸ începutul unei serii de conflicte succesive cu caracteristici comune. Primul și Al Doilea Război Mondial, urmate de Războiul Rece, „au fost duse de către aceiași combatanți, distribuiți diferit pe același eșichier”²⁹. Acest șir de conflicte se va derula pe parcursul a 77 de ani (1914-1991) și va face trecerea de la multipolarismul statelor occidentale, la bipolarismul celor două Pacte sau Alianțe, ca în final să facă loc lumii unipolare conduse de un hegemon mondial, completat de o pleiadă de mici puteri regionale.

După Al Doilea Război Mondial, lumea a trecut de la multipolarism susținut de șapte-opt mari puteri, la bipolarism. „Bipolaritatea a dus la o pierdere a flexibilității și a sporit enorm insecuritatea. Una din noile alianțe a dezvoltat în jur o putere autoritară cu baza pe uscat, cealaltă – o

²⁸ Neagu Djuvara, n. 1916, licențiat în istorie la Sorbona-1937, doctor în drept la Paris-1940, participant la campania din Basarabia în 1941, secretar de legație al guvernului Sănătescu la Stockholm, consilier diplomatic și juridic al Ministerului francez al Afacerilor Externe în Nigeria, profesor de drept internațional și istorie economică la Universitatea din Niamey, din 1991 profesor asociat la Universitatea din București.

²⁹ Neagu Djuvara, *Războiul de șaptezeci și șapte de ani (1914-1991) și premisele hegemoniei americane*, Editura Humanitas, București, 2010, p. 6.

putere democratică cu un comerț și cultură extinse ce dețineau supremația navală”³⁰, fapt prevăzut la începutul secolului de către Mackinder³¹.

În primii ani ai războiului rece, Uniunea Sovietică a exercitat o presiune imensă pentru înaintarea sistemului comunist în Europa, fără a ține cont de tratatele încheiate după război. Pe de cealaltă parte, americanii au investit extraordinar de mult pentru stabilitatea Europei Occidentale. Statele Unite au aruncat în luptă toată diplomația de care erau în stare, susținută de o imensă presiune militară și economică, pentru ca Europa să nu ajungă în mâna sovieticilor, iar echilibrul de putere să fie menținut.

Perioada de echilibru a celor două talere ale balanței puterii a fost însă o tranziție spre un alt tip de polaritate. Confruntarea „a adus în arenă, principala putere maritimă, care domină două oceane, Pacific și Atlantic, împotriva principalei puteri de uscat a lumii, deținătoare a supremației în heart-landul eurasiatic”³², recertificând din nou, după un secol, conceptul lui Mackinder, referitor la "zona pivot a politicii mondiale".

Walter Lippman,³³ pe baza analizelor sale de politică

³⁰ Joseph S. Nye, Jr., *op. cit.*, p. 43.

³¹ Sir Halford Mackinder (1861-1947) a fost decanul celebrei Facultăți de științe economice și politice din Londra și vicepreședinte al Societății Regale de Geografie. Expune pentru prima dată ideile sale de geopolitică în comunicarea intitulată "*Pivotul geografic al istoriei*" ("*The Geographical Pivot of History*"), prezentată la Societatea Regală pentru geografie pe data de 25 ian. 1904. Ideea centrală a prelegerii era aceea că istoria universală și politica mondială au fost puternic influențate de imensul spațiu din interiorul Eurasiei, iar dominarea acestui spațiu reprezintă fundamentul oricărei încercări de dominare a lumii.

³² Zbigniew Brzezinski, *Marea tablă de șah – Supremația americană și imperiativele sale geostrategice*, Editura Univers Enciclopedic, București, 2000, p. 16.

³³ Walter Lippmann (23 Sept. 1889 – 14 Dec. 1974) reputat scriitor, reporter și comentator politic, care a introdus conceptul de Război

internațională, scria încă din anii '50 ai secolului trecut, - fără însă a fi crezut de nimeni, că lumea bipolară va intra într-un proces de disoluție. A trebuit să treacă jumătate de secol cu modificări structurale la nivelul statelor și a relațiilor internaționale dintre acestea, pentru ca istoria să-i dea dreptate.

Suntem la început de mileniu trei într-o tranziție rapidă de la sistemul bipolar spre alt sistem, vehiculându-se în momentul de față mai multe teorii, din care am să enumer doar trei pe care le mai aproape de realitate:

- teoria unipolarismului hegemoniei americane, stabilizatoare și generatoare a unei păci relative, din care se exclud prin omisiune sau uitare, uniuni de state precum Uniunea Europeană, căreia nu i se recunoaște decât puterea economică, sau China care este mai puțin vocală în spațiul de interes occidental;

- teoria multipolarității, care pune într-o balanță specifică bipolarismului, pe de o parte supremația nord-americană, iar pe celălalt taler o sumă a polilor slabi: Europa, Rusia, China și Japonia cu interese divergente, a căror putere nu se poate însuma;

- teoria hegemonilor regionali, în care pe de o parte se află o alianță hegemonică rodată în ultimul secol: lumea occidentală – Statele Unite și Uniunea Europeană, iar pe de cealaltă parte, hegemoni tineri: Imperiul de Răsărit – China, (care își crește aria de influență în Oceanul Pacific, Africa și Zona Arabă), India, Rusia și lumea Arabă, care ar putea să se coaguleze în jurul Iran-ului sau Turciei dacă vor fi lăsate de către America, lucru foarte puțin posibil.

Rece. Lippmann a obținut de două ori premiul Pulitzer (1958 și 1962) pentru articolele sale din "Today and Tomorrow". Pe timpul Primului Război Mondial a fost consilierul președintelui american Woodrow Wilson, fiind cel care a scris draft-ul declarației în douăsprezece puncte a lui Wilson, pentru care acesta s-a remarcat în istoria mondială.

Din analiza celor trei teorii observăm existența constantă a hegemoniei americane completată de diferite puteri regionale. Peste tot se poate vedea o împărțire a lumii în două: un hegemon mondial și doi poli nerecunoscuți; un hegemon mondial și mai mulți poli slabi; doi hegemoni regionali care polarizează regiunile limitrofe.

Ordinea internațională actuală este urmarea politicilor egoiste ale marilor puteri și nicidecum a politicilor umanitare sau de promovare a păcii, duse de către acestea. Noul sistem internațional se îndreaptă, în mod contradictoriu, spre o fragmentare a națiunilor și o globalizare a lumii. Statele scăpate de încorsetările inerente apartenenței de bloc, specifice războiului rece, se îndreaptă mai degrabă spre o organizare specific westfaliană, la altă scară. În aceste condiții, noua ordine mondială va conține cinci - șase mari puteri: Statele Unite, Uniunea Europeană, Japonia, Rusia, China și probabil India, împănate cu o serie de puteri de nivel mediu (regional) sau mici (locale).

Realitatea noului început de mileniu este o lume ce tinde să redevină doar aparent multipolară, cu actori statali de importanță regională și cu un hegemon mondial: SUA. Momentan, prin dispariția după jumătate de secol a Rusiei, (piesa forte a unuia din polii de putere) a rămas un vid în unul din "talerele balanței", care încearcă să fie acoperit de puteri regionale sau puteri locale cu pretenții de "puteri regionale, la pachet".

În condițiile unipolarismului actual, multe state se așteaptă ca responsabilitatea managementului internațional să fie asumată de către Statele Unite, care s-au proclamat hegemon universal. Însă efortul pe care trebuie să-l facă America este peste capacitatea și dorința politică a acesteia, astfel încât SUA au acționat efectiv în aria ei istorică de interes, fără a interveni în zonele de interes ale fostelor mari puteri, pentru a menține echilibrul mondial.

Pericolul cel mai mare este cel al exceselor unor pături dominante sau grupuri de interese, care pot face ca America să intervină "preventiv" în unele state pentru impunerea democrației, sau pentru introducerea unor concepte, moduri de viață sau false libertăți, străine civilizației respective. Poporul american este unul din popoarele cu o încredere desăvârșită în valorile democratice, dar adesea, conducătorii lui au exploatat unele momente ale istoriei mondiale, prin luarea unor decizii ce erau în contradicție cu principiile tradiționale ale Statelor Unite. Doctrina de securitate americană „este clădită pe doi piloni: Statele Unite vor face tot ce le stă în putere pentru a-și menține supremația militară nezdruccinată, respectiv Statele Unite își arogă dreptul la acțiuni preventive”³⁴, principii ce vor fi impuse de către conducerea americană ori de câte ori va fi nevoie.

Întotdeauna planurile de securitate colectivă au fost sortite eșecului, deoarece, în cazul unui conflict, fiecare stat a acționat față în față cu adversarul și doar amenințarea cu dispariția națiunii l-a determinat să-și facă aliați până la sfârșitul conflagrației respective. Nu întâlnim prea des în istorie, state care au fost aliați veșnici. Marea Britanie s-a aliat când cu Franța, când cu Prusia, în funcție de interesul propriu din acea epocă. Franța, Marea Britanie și Rusia s-au aliat împotriva Germaniei, în Primul Război Mondial. Rusia și Germania s-au aliat împotriva Poloniei la începutul celui de al Doilea Război Mondial și așa mai departe, frica fiind întotdeauna cel mai bun consilier în politica internațională.

În momentul în care două state pun la punct un pact de cooperare pentru modificarea raporturilor de putere, ele analizează în același timp, modificarea raporturilor de

³⁴ *** *Doctrina de securitate națională a Statelor Unite ale Americii*, sept. 2002

putere relativă dintre ele, pe termen mediu și lung. Echilibrul mondial se modifică în permanență datorită presiunilor uriașe exercitate de marile puteri, în lupta lor continuă pentru obținerea hegemoniei mondiale sau regionale. Arhitectura lumii este într-o schimbare continuă, iar finalitatea unor procese majore este departe de scopurile inițiale. Zbigniew Brezezinski trece în revistă câteva schimbări majore ale sistemului mondial care s-au petrecut în ultima perioadă,³⁵ pe care le-am completat cu modificări ce au avut loc în ultimul deceniu, care au grăbit trecerea de la un sistem bipolar stabil la unul unipolar relativ.

Schimbările ce au avut un efect major asupra geopoliticii mileniului trei, în ultima jumătate de secol au fost:

- prăbușirea Uniunii Sovietice și a sistemului comunist din Europa de Est, dar nu și a tendințelor imperiale, ca efect al eforturilor concertate derulate pe parcursul a patru decenii al administrațiilor occidentale, coroborat cu presiunea Papei Ioan Paul al II-lea, a liderului polonez Lech Walensa completat de influența factorilor distructivi din interiorul sistemului sovietic;

- victoria forțelor americane și aliate din primul război din Golf, finalizat fără obținerea păcii în Orientul Mijlociu, dar a dus totuși la conștientizarea capacității hegemonului american de a acționa oriunde în lume;

- exacerbară ostilității islamice față de lumea occidentală în general și față de cea americană în special;

- extinderea NATO și a Uniunii Europene în Europa de Est;

- instituționalizarea de către Organizația Mondială a Comerțului a fenomenului globalizării, care a dus la "spargerea" granițelor economice dintre state;

³⁵ Zbigniew Brezezinski, *A doua șansă – Trei președinți și criza superputerii americane*, Editura Antet, București, 2007, p. 14-15

□ reapariția autoritarismului și întărirea naționalismului din Rusia, urmate de startul reconstrucției puterii militare, susținut de dominația energetică a Rusiei asupra Europei;

□ reluarea de către India și Pakistan a demersurile pentru intrarea în familia puterilor nucleare, încurajate de lipsa de fermitate a puterilor nucleare;

□ schimbarea priorităților americane o dată cu 11 septembrie 2001, fapt ce constituie un moment de cotitură în politica americană și mondială;

La care mai putem adăuga:

□ criza financiară asiatică ce a constituit un factor coagulant pentru statele asiatice în jurul Chinei și Japoniei, determinând expansiunea fără precedent a Chinei spre poziția de "jucător economic global";

□ degradarea Rusiei de la statutul de superputere la cea de mare putere;

□ penetrarea economiei europene de către rețeaua mafiotă rusă;

□ criza economico-financiară mondială începută în 2008, care blocat o mare parte din economia globalizată și a micșorat "apetitul" Rusiei de a se înarma pe baza câștigurilor din vânzările de gaze și petrol;

□ menținerea incapacității guvernelor europene de a dezvolta o politică energetică comună în fața șantajului energetic rusesc asupra Europei;

□ extinderea zonei de influență a Chinei asupra Oceanului Pacific, Africii și resurselor acesteia;

□ micșorarea diferențelor dintre problemele interne, (asupra cărora era suveran doar statul) și problemele externe (care țineau de apanajul organizațiilor internaționale), continuat cu ingerințele organizațiilor supras-tatale în problemele interne, au devenit o normalitate cotidiană;

□ ocuparea de către Rusia a unor importante regiuni strategice la Marea Neagră prin cucerirea Osetiei de Sud (2008) prin mijloacele războiului clasic și Crimeii printr-un nou tip de război bazat pe ocuparea pașnică a regiunii de interes și presiunea militară pentru ocuparea estului Ucrainei ca parte din negocierea internațională.

Acestea sunt o parte din fenomenele care și-au pus amprenta pe aspectele vieții interne și internaționale și au condus la schimbări majore în planul structurii de putere, într-o perioadă extrem de scurtă de la prăbușirea lagărului comunist.

Hegemonia mondială a fost un vis al multor conducători de state, iar căile pentru obținerea acesteia au fost diverse. În majoritatea covârșitoare a cazurilor, din trecut, hegemonia a fost obținută prin intermediul puterii armate. Însă, în ultimele decenii încep să apară din ce în ce mai des efectele utilizării puterii economico-financiare în impunerea voinței unor state, în plan regional.

Prima jumătate a secolului al XX-lea se remarcă prin cele mai sângeroase conflagrații duse pentru obținerea unei poziții prioritare prin forța armelor. A doua jumătate a secolului se caracterizează printr-o rafinare a metodei, dusă la bun sfârșit cu mijloacele războiului economic. În urma acestei confruntări, Statele Unite au ajuns singura superputere mondială „capabilă să intervină oricând și oriunde dorește, atunci când interesele sale sunt afectate”³⁶, ajungând să posede o superioritate tehnologică, pe care nicio altă națiune nu speră să o atingă în viitorul apropiat.

America a început lungul drum al devenirii sale în anii conflictelor de pe bătrânul continent, în care „nicio țară europeană nu era în stare să reprezinte o amenințare

³⁶ Ion Coșcodaru, Vasile Paul, *Centrele de putere ale lumii*, Editura Științelor Social Politice, București, 2003, p. 28.

veritabilă, atâta vreme cât era ocupată să-și înfrunte rivalele”³⁷. În acei ani, prin acțiuni de forță Statele Unite și-au extins granițele în defavoarea Canadei și Floridei în 1794, au cumpărat Louisiana în 1803 de la Franța, urmate de Florida și Texas de la Spania. Toate aceste acțiuni au constituit primii pași pentru construirea unei mari puteri. James Monroe³⁸, sublinia, referindu-se la întinderea teritorială a unui stat, că aceasta „conferă unei națiuni multe dintre caracteristicile sale. Ea marchează mărimea resurselor sale, a populației, a forței sale fizice. Marchează pe scurt, diferența dintre o mare putere și una mică”³⁹.

În prezent, Statele Unite se bucură pe plan mondial de „o poziție dominantă care în viitorul previzibil nu va putea fi contestată de vreun stat sau de o combinație de state”⁴⁰.

Dacă ne întoarcem pe ”bătrânul continent”, în urmă cu șaiszeci de ani, când s-au pus bazele comunității cărbunelui și oțelului, era de neconceput ca cele trei mari puteri europene: Franța, Marea Britanie și Germania, să ajungă la un compromis asupra politicilor economice, monetare și de dezvoltare regională, sau a unei politici de securitate comune. Marile puteri europene au renunțat treptat la

³⁷ Henry Kissinger, *Diplomația*, Editura ALL, București, 2008, p. 26.

³⁸ James Monroe (28 aprilie 1758 – 4 iulie 1831), a fost ultimul părinte fondator al Statelor Unite, semnatar al Declarației de Independență; ajuns al cincilea președinte american (1817 – 1825). Monroe, este celebru pentru proclamația sa de la 2 dec. 1823, cunoscută sub denumirea de „*Doctrina Monroe*” în care se stipula că puterile europene nu vor mai coloniza și nu se vor mai amesteca în afacerile interne ale Americilor, iar Statele Unite ale Americii, urmau să se proclame neutre în războaiele dintre puterile europene și coloniile lor.

³⁹ William A Williams, *The Shaping of American Diplomacy*, Editura Rand McNally, Chicago, 1956, p. 122.

⁴⁰ George Soros, *Supremația americană: un balon de săpun*, Editura Antet, București, 2004, p. 3.

lupta lor pentru putere, în favoarea ridicării unei construcții unice, a puterii europene.

În această construcție, Uniunea Europeană nu și-a propus să devină o rivală a Americii, până în acest moment nereușind încheierea unei politici europene de securitate (PESA) decât pe hârtie. Construirea unei armate federale care să acționeze în numele uniunii este doar un vis, dar UE va încerca să-și dezvolte forțe naționale interoperabile, la nivelul nucleului dur al Uniunii: Germania și Franța, care să servească drept instrument al politicii externe europene comune în vecinătatea UE. Faptul că această forță nu are un sistem de conducere viabil și trebuie să apeleze la sistemele americane, pune totuși Uniunea Europeană într-o poziție de inferioritate militară destul de stânjenitoare.

Dacă din punct de vedere militar diferența dintre Statele Unite și următoarea putere militară este foarte mare, din punct de vedere al puterii economice, diferențele de la vârful ierarhiei sunt mult mai mici. SUA, Uniunea Europeană și Japonia se află în fruntea clasamentului la câteva puncte diferență, urmate de China, Germania, Franța și Marea Britanie.

Având în vedere evoluția puterii din ultima jumătate de veac, constatăm că cele mai multe bătălii s-au deplasat de pe planul militar spre cel economico-financiar, iar războaiele au fost purtate într-o zonă bine delimitată, numai după ce acțiunile politice, diplomatice și economico-financiare au eșuat.

În acest sens, putem enumera câteva conflicte care au fost ținute sub control, pentru a nu inflama întreaga regiune și a nu se extinde la nivel continental: conflictul între India și Pakistan, Israel și țările arabe, Iranul și Irakul, Marea Britanie și Argentina, războaiele din Golf sau războiul din Kosovo.

Sunt conflicte în care statele care au încălcat normele internaționale au fost "sanționate" dacă interesele marilor puteri au fost afectate. În aceste războaie putem vedea o continuare a "obiceiurilor" secolului al XIX-lea, de genul bombardării Kagoshimei din 1863⁴¹ sau instituirii controlului Marii Britanii asupra Egiptului din 1881⁴².

În condițiile în care importanța factorului economic a crescut și va continua să crească extinzându-se peste continente, iar granițele statelor națiune vor avea o mai mică importanță în definirea efectivă a politicilor economice ale unui stat, superputerile mondiale vor putea să-și impună voința politică, prin pârghii economice, fără ca guvernele statale să poată acționa efectiv.

În acești noi termeni, tensiunile militare dintre state

⁴¹ Bombardamentul asupra orașului Kagoshima, este cunoscut și ca Războiul Anglo-Satsuma, (15–17 August 1863) pe timpul ultimului șogunat Tokugawa. Royal Navy a bombardat orașul Kagoshima ca represalii pentru acțiunile samurailor din 1882. Britanicii au încercat să obțină o plată de la Satsuma după incidentul de la Namamuși din 1862, unde britanici au fost atacați de către samurailor Satsumaent pentru încălcarea proprietății.

⁴² Egiptul devine interesant pentru Marea Britanie odată cu realizarea canalului Suez, care reducea drumul navelor engleze spre "perla coroanei britanice", India și altfel avea un incontestabil rol strategic în geopolitica imperiului colonial britanic. Încă din 1875, prim-ministrul britanic Disraeli a cumpărat majoritatea acțiunilor canalului Suez, asigurând ruta spre India. În acea perioadă Egiptul, datorită împrumuturilor externe și proastei gestionări a finanțelor, ajunsese în pragul colapsului. În 1878 a fost conceput un plan de salvare anglo-francez. Se instaura astfel un "dublu control economic". Măsurile de austeritate nemulțumesc populația Egiptului și determină izbucnirea unei ample mișcări naționale ce dorea eliberarea de sub suzeranitatea otomană și să scape de sub controlul economic al celor două mari puteri. Guvernul britanic dorind să tranșeze problema pentru totdeauna și găsind acest moment propice hotărăște să înăbușe răcoala, fără să mai ceară părerea Franței. Marina britanică intervine și zdrobește rebeliunea și astfel Marea Britanie devine „guvernatoarea Egiptului”.

sau grupuri de state se vor translata spre domeniul economic și financiar. Ca rezultat al presiunilor economico-financiare, vom putea vedea tot mai des falimente naționale și schimbări de proprietăți naționale care, în condițiile secolelor trecute, nu ar fi putut fi făcute decât în urma unui război. Ca rezultat al acestor evoluții, polaritatea lumii se va putea discuta în termeni mult mai largi decât cei strict militari.

Lupta marilor puteri pentru întâietate

Puterea este un complex de elemente pe care statele au încercat, de-a lungul secolelor, să le obțină și să le mențină ca un factor de presiune și acțiune.

„Într-o lume în care puterea contează, nicio națiune care tinde către o politică rațională, nu are de ales între a-și dori puterea și a renunța la ea”⁴³. Statele urmăresc obținerea puterii ca valoare supremă, plecând de la ideea că interesul național suprem este consolidarea puterii statului.

Termenul de "mare putere" a fost introdus în limbajul politico-diplomatic de către contele Muenster, în august 1815, la Conferința de pace de la Viena (1814-1815), unul din momentele de cotitură ale istoriei moderne.

„Pentru a fi considerat mare putere, un stat trebuie să aibă suficiente efective și echipamente militare pentru a reprezenta un adversar redutabil într-un război convențional împotriva celui mai puternic stat din lume”⁴⁴.

În toate relațiile de putere există o putere absolută și o putere relativă a statului.

⁴³ Hans Joachim Morgenthau, *Scientific Man Versus Power Politics*, University of Chicago Press, Chicago 1974, p. 200.

⁴⁴ John J. Mearsheimer, *op. cit.*, p. 10.

Puterea relativă a unui stat este corelată în permanență cu o altă putere statală, aceasta neavând nicio valoare măsurabilă, decât în balanță cu puterea altui stat sau alianțe. În general, puterea absolută nu este relevantă într-o ecuație de putere.

Fenomenul puterii respectă regulile acțiunii și reacțiunii fizicii newtoniene. Puterea se bazează pe elemente generatoare de forță, fiind un fenomen, în continuă mișcare și schimbare. Chiar dacă am încerca să căutăm o explicație pozitivă a luptei pentru putere și să o punem pe seama unei competiții pentru evoluția umanității, desfășurată în lipsa unui arbitru mondial, aceasta ar putea fi numai una din cele două surse ale conflictelor, cealaltă sursă fiind acea dorință de putere – "animus dominandi", care caracterizează rasa umană în tot ceea ce a făcut în istoria cunoscută. Testul succesului unui stat, îl reprezintă capacitatea de a-și păstra, spori sau demonstra puterea pe care o are asupra celorlalți. „Atenienii, pentru a justifica hegemonia asupra aliaților, afirmă că dorința de supremație este în firea omului, care face ca cel slab să fie condus de cel puternic. Rolul de conducător se exercită cu scopul de a dobândi prestigiu, securitate și putere economică.”⁴⁵. În acest sens, Tucydides, părintele Relațiilor Internaționale, în descrierea concepției atenienilor referitoare la putere, scria: „În acest fel, nici noi n-am făcut ceva deosebit și nepotrivit cu firea omenească, dar am primit conducerea care ni se oferea, iar acum n-o părăsim, căci suntem stăpâniți de cele mai mari simțăminte: de respect, de teamă și de interes; astfel, nu noi am început să practicăm acest lucru, căci de când lumea dăinuie obiceiul ca cel mai slab să fie constrâns de cel mai puternic și socotim că merităm să conducem”⁴⁶.

⁴⁵ N. I. Barbu, *Studiu introductiv*, Tucydides, *Războiul Peloponesiac*, Editura Științifică, București, 1966, p. 102

⁴⁶ Tucydides, *Războiul Peloponesiac*, Editura Științifică, București, 1966, p.190

Sistemul internațional bazat pe forță, a fost și continuă să fie o permanență, din antichitate până în zilele noastre. Nicio epocă istorică a omenirii nu a fost definită printr-o pace universală, ci prin opusul acesteia: un etern război, o eternă concurență între imperii, alianțe, state sau triburi, plecând de la ideea conform căreia, niciodată un stat nu poate fi sigur că alt stat nu-și va folosi puterea pentru a-l ataca.

Agresiunea se poate manifesta diferit, de la acțiuni nonviolente de tip cibernetic, informativ, economic, politic, diplomatic, mediatic sau de altă natură, până la acțiuni violente specifice domeniului militar.

Experiența ultimelor șase decenii a demonstrat că marile puteri sunt actori raționali ce nu au mai generat războaie directe. Tensiunea acumulată între cele două mari "blocuri tectonice" estic și vestic, a fost descărcată după modelele naturale, spre periferiile acestora, pentru detensionarea "plăcilor". În ultima jumătate de secol, nu am mai avut "cutremure de opt grade pe scara Richter", ci o multitudine de cutremure mai mici, prin care marile puteri și-au demonstrat reciproc, indirect, capacitățile de luptă. Acestea au "sponsorizat" conflictele locale, cu scopul nedeclarat al impunerii voinței în diferite regiuni sau doar pentru a-și arăta puterea într-un anumit moment de tensiune directă. A fost modalitatea de rezolvare a tensiunilor între "marii jucători" și de a puncta sau testa noi tehnologii militare și tactici de luptă, pe seama națiunilor considerate fără valoare în ecuația relațiilor internaționale.

Începând cu epoca "statului westfalian" până la sfârșitul "păcii reci", în viața internațională a avut loc o mișcare continuă în ierarhia marilor puteri. Cei două sute de ani constituie o perioadă scurtă, dar datorită faptului că au influențat într-o măsură covârșitoare existența noastră prezentă, este cea mai studiată.

Statul	Mare Putere	Arma nucleară	Membră permanentă a Cons. de Securitate.
Imperiul Austro-ungar / Austria	1815-1918	nu	nu
Marea Britanie	1815-prezent	1958	da
Prusia/Germania	1815-1945	nu	nu
Franța	1815-prezent	1967	nu
Rusia/URSS/CSI	1815-prezent	1953	da
Italia	1870-1943	nu	nu
Japonia	1900-1945	nu	nu
SUA	1889-prezent	1945	da
China	1945-prezent	1965	da

Tabelul 1.1. Mari puteri după 1815

Studiind evoluția marilor puteri sau imperii, observăm că singura mare putere dintre statele enumerate, care a deținut titlul de mare putere fără a fi fost și o putere maritimă, (chiar dacă a avut o flotă maritimă și fluvială), a fost Imperiul Austro-ungar, într-o perioadă în care principalele confruntări militare au fost susținute de puterile continentale.

În ziua de astăzi, nu am mai putea vorbi despre un

stat, că ar putea accede la statutul de mare putere, fără ca acesta să fie în măsură să controleze, la nevoie, o parte din oceanul planetar și să acționeze asupra zonelor continentale dinspre mare.

Dacă enumerăm o parte din marile puteri ale istoriei: Imperiul Part, Imperiul Roman, Imperiul Mongol, Imperiul Otoman, Portugalia, Olanda, Imperiul Spaniol, Anglia/Marea Britanie, Franța, Imperiul Țarist/Rusia/URSS/CSI/Federația Rusă, Prusia / Germania, Japonia, SUA, China, vom observa că în ultimul mileniu, aproape toate au deținut și o importantă putere maritimă.

Statul/ Perioada	1700	1800	1875	1910	1935	1945	2010
Turcia	X						
Suedia	X						
Olanda	X						
Spania	X						X
Austria / (Austro- Ungaria)	X	X	X	X			
Franța	X	X	X	X	X		
Marea Brita- nie (Anglia)	X	X	X	X	X		
Prusia (Ger- mania)		X	X	X	X		
Rusia/URSS /CSI/F. Rusă		X	X	X	X	X	
Italia			X	X	X		
Japonia				X	X		
Statele Unite				X	X	X	X
China						X	

Tabelul 1.2. Mari puteri din perioada: 1700-2010

Faptul că marile imperii și-au dezvoltat, în primul rând, puterea terestră este un element de bază și normalitate datorat faptului că teritoriile se cuceresc cu piciorul. Un război poate fi câștigat prin operații navale sau aeriene, dar, până când "bocancul soldatului" nu pune stăpânire pe teritoriul respectiv, acesta nu poate fi considerat ca fiind cucerit în sens militar. De milenii, imperiile s-au dezvoltat prin cuceriri teritoriale sau navale și s-au susținut prin exploatarea acestor teritorii, prin mijloace navale și terestre.

Limitând perioada de studiu la ultimele secole, putem spune că Rusia/URSS a fost o mare putere în perioada 1917 – 1991, Marea Britanie și Germania (Prusia înainte de 1870) au fost mari puteri între 1792 și 1945, iar Franța a fost o mare putere din 1792 până la începutul Celui de al Doilea Război Mondial, când a intrat sub ocupație germană. În alte ierarhizări întâlnim Marea Britanie, Franța și Germania ca mari puteri după 1945, iar Uniunea Sovietică și Statele Unite, ca superputeri. Italia este tratată ca o mare putere între 1861 și 1943, când s-a prăbușit spre sfârșitul Celui de al Doilea Război Mondial. Austro-Ungaria este considerată o mare putere din 1792 (Austria înainte de 1867), până la dezintegrarea imperiului, în 1918, iar Japonia este considerată o mare putere abia începând cu 1900, până în 1945.

Analizând politica de forță desfășurată la nivelul statelor, finalitatea dorită este obținerea unui "joc cu sumă nulă" ceea ce înseamnă: câștigul unuia reprezintă pierderea celuilalt.

Problema cea mai importantă este faptul că un stat "X" nu va ști niciodată care este nivelul cert de putere care îi va asigura succesul într-o acțiune militară împotriva unui stat "Y", în condițiile în care primul este agresor. În aceste condiții, Marea Britanie a secolului al XVIII-lea a elaborat „conceptul de echilibru de putere, care a dominat

diplomația europeană pentru următorii 200 de ani. În secolul al XIX-lea, Austria lui Metternich a reconstruit unitatea Europei, iar Germania lui Bismarck a demontat-o, dând o nouă formă diplomației europene – aceea a unui joc al politicii de forță, jucat cu sânge rece”⁴⁷.

Fără să facă din acesta o problemă publică, statele acordă o mare atenție distribuției puterii în lume, căutând permanent modalități pentru ca balanța de putere să încline în favoarea lor, în detrimentul potențialilor rivali. Mijloacele utilizate pentru creșterea factorilor puterii acoperă întreaga paletă posibilă, de la mijloace economice, politice, diplomatice, demografice, militare, până la cele financiare. Toate aceste mijloace sunt utilizate chiar și cu riscul ca celelalte state să devină suspicioase sau chiar ostile, unei expansiuni într-un anumit domeniu, cu repercusiuni asupra puterii relative ale statelor.

Întotdeauna în lume a existat cel puțin un stat care a dus o asemenea politică care să păstreze un echilibru de putere pe continent sau în lume, care să fie întotdeauna în favoarea sa: „Vreme de trei secole, conducătorii britanici operaseră plecând de la presupunerea că, dacă resursele Europei erau dirijate de o singură putere dominantă, acea țară ar fi dispus atunci de resursele necesare pentru a pune în discuție supremația pe mare a Marii Britanii, amenințându-i astfel independența”⁴⁸.

Marile puteri se află într-o competiție permanentă pentru putere, în care aruncă resurse uriașe. Statele medii și mici duc aceeași luptă, însă la o altă scară, în speranța unor modificări la nivel local sau regional. Competiția pentru putere înseamnă în același timp și lupta pentru menținerea status quo - ului obținut.

⁴⁷ Henry Kissinger, *op. cit.*, p. 15.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 43.

Crizele regionale și mondiale care au zguduit națiunile după Primul Război Mondial au fost, în mare parte, efecte ale unei lupte pentru obținerea puterii economico-financiare scăpate de sub control. Îngenuncherea sistemului sovietic nu a fost un rezultat al confruntării unor sisteme militare cum s-ar fi fost de așteptat, ci a fost rezultatul unei confruntări pentru putere, obținute cu arme economice.

Din această perspectivă, majoritatea statelor sunt într-o permanentă competiție pentru a asigura națiunii lor o poziție superioară în raport cu altele.

Studiul distribuției puterii în lume ne ajută să facem predicții în legătură cu comportamentul statelor în condiții de tensiune sau stări conflictuale. În același timp, studiul recursului la forță și la amenințarea cu forța, ne permite să generăm anumite tipologii privind raporturile statelor unele față de altele în anumite condiții date, deoarece structura comportamentală a națiunilor se modifică foarte puțin în timp și asta doar la suprafața vizibilă, pe perioade limitate, sub acțiunea unor puternice presiuni externe. Istoria este repetabilă pe spirala temporală și putem constata că atitudinea statelor sau concepția de acțiune a conducătorilor este repetabilă, pentru că obiectivele națiunilor și comportamentul conducătorilor nu se schimbă fundamental în timp.

Stricta vecinătate a statelor generează cele mai multe motive, care se pot transforma la un moment dat, în focare ale unor potențiale conflicte regionale. Jumătate din conflictele militare din ultimele două secole, au început între state vecine, limitându-se la conflicte locale. Din acest considerent, fiecare stat în politica de securitate pe care o implementează în primul rând își evaluează nivelul de putere, comparativ cu vecinii și abia după aceea se raportează la puterea altor națiuni sau alianțe. Statele res-

ponsabile își ajustează doctrina de securitate și la contextul vecinătăților în care ființează. România trebuie să fie conștientă de faptul că se află la limita estică a civilizației europene, la confluența cu spațiul slav și cel islamic, iar doctrina de securitate trebuie adaptată la această situație care nu este dependentă în totalitate de acțiunile noastre, ci de situația geopolitică regională, a ultimei jumătăți de mileniu.

Lupta pentru putere este un fenomen continuu, ce se desfășoară la toate nivelurile: local, regional și mondial, fiind dusă pe toate palierele existenței umane. Dacă ar fi să analizăm conflictele din ultimele decenii, am constata că în paralel cu națiunile angajate în Războiul Rece și post război rece, au existat și războaie aparent fără o miză, duse de state falimentare cum ar fi Somalia, Afganistan și Etiopia, care au fost instruite și au primit armament modern, în lupta „pentru scaieții din deșertul Ogaden”⁴⁹. Însă toate aceste războaie fără nici o miză vizibilă, au fost susținute din exterior pentru ca marile puteri să î-și poată menține influența în zonă fără a fi nevoite să cucerească statele respective. Au existat războaie pentru menținerea status quo-ului, cum a fost cel dus dintre Marea Britanie și Argentina; au fost conflicte etnice sângeroase, ce își au originile în acordurile de pace de după 1918, (din cauza creării de către Marile Puteri a unor state artificiale precum Federația Iugoslavă sau statele din zona Caucazului, care nu aveau nicio legătură cu realitatea istorică, culturală și etnică). Au fost state afectate profund de acțiunile Marilor Puteri, înarmate și instruite pe rând de cele două superputeri pe parcursul mai multor decenii, acțiuni care, acum, generează efecte incontrollabile pe termen lung. În același timp, au fost începute agresiuni interstatale clasice în Golf, sau

⁴⁹ Paul Hirst, *Război și Putere în secolul 21-Statul, conflictul militar și sistemul internațional*, Editura Antet, București, 2001, p. 47.

intra-statale în zona arabă cu efecte necontrolabile pe termen lung.

Dacă am încerca să facem o departajare a statelor după locul ocupat în ierarhia marilor puteri, efortul ar fi considerabil, din cauza unei analize care ar trebui să cuprindă cele 197 de state și 20 de provincii independente. Dar, dacă privim acest fapt din perspectiva relațiilor internaționale, am constata că numărul statelor relevante pentru această analiză este extrem de mic. De la încheierea tratatului de la Westfalia până în prezent, putem afirma că doar opt state au luptat pentru supremație în lume. Statele mai mici sau mai mari au urmărit în permanență instaurarea unui echilibru de putere pe continentul european, astfel încât să-și poată asigura o dezvoltare pașnică a societății.

Dezechilibrul puterii constituie un pericol pentru statele slabe. În același timp un dezechilibru de putere, alimentat de dorința de expansiune a uneia din marile puteri, poate genera conflicte majore, în care să fie angrenate unele state slabe, fără voia lor.

Cum ar putea arăta lumea în următoarele decenii, ca rezultat al confruntării continue pe toate planurile, pentru putere? În următorii 20-30 de ani, modificările în structura de putere a lumii ar fi minore, concretizându-se într-o perioadă de maturizare a statutului obținut de marile puteri, după Războiul Rece. Probabil va fi o perioadă de acumulare în "revoluția afacerilor militare". America va continua să-și întărească poziția de superputere unicat, care va acționa cu prudență dincolo de limitele civilizaționale acceptate de cultura democratică, bazându-se pe puterea economică și spiritul competitiv cultivat de secole, puse în slujba obținerii și menținerii poziției de lider mondial. Pornind de la faptul că, „începând cu 1775, nicio națiune de pe pământ nu a mai avut în privința războiului o experiență comparabilă cu cea a Statelor Unite: nouă războaie

majore în nouă generații”⁵⁰, putem trage concluzia că această experiență câștigată va fi utilizată și în continuare pentru tranșarea unor conflicte în diferite puncte de pe glob, în favoarea americanilor.

Statele avansate își vor continua efortul de liberalizare a economiei și comerțului, plecând de la concepția potrivit căreia, într-o economie liberală, este foarte puțin probabil să apară conflicte, iar între statele care se dezvoltă proiecte de anvergură comune, riscul apariției stărilor conflictuale se micșorează și mai mult.

China și Rusia nu vor putea ajunge suficient de puternice pentru a putea contesta hegemonia Americii, iar Europa va continua să rămână la același nivel de indecizie în domeniul politicii comune de securitate, având doar obiective limitate, de aplanare a conflictelor în vecinătatea imediată a Europei, bazându-se pe America în asigurarea securității continentului. În condițiile în care europenii nu învață lecțiile istoriei, aceasta ar putea să se repete. Europenii ar trebui să-și amintească soarta Republicii Venețiene, care era un stat comercial, lipsit de o armată care să-i asigure securitatea intereselor. Republica a dispărut însă, într-o lume bazată pe elementele politicii de forță. În aceleași idei și România ar trebui să învețe din lecțiile istoriei că într-o alianță fiecare trebuie să-și aducă o contribuție palpabilă și în același timp, fiecare trebuie să-și asigure propriul sistem de securitate statală. Dacă cineva își închipuie că germanii, francezii sau americanii vor muri pentru salvarea României, atunci înseamnă că nu au învățat nimic de la istorie.

În același timp, Turcia va deveni unul din polii de putere Eurasiatici. Cu o populație de 72 de milioane, în

⁵⁰ Geoffrey Perret, *A Country Made by War: From the Revolutions to Vietnam – the Story of America’s Rise to Power*, Editura Vitange Books, New York, 1990, p. 558.

creștere rapidă, ce poate fi ușor disciplinată, având în ultimii 10 ani o creștere economică continuă de la 7%, la 10%, bogată în resurse și asumându-și rolul de lider al statelor musulmane, Turcia își va redefini în scurt timp intențiile în zona de interes.

Polonia este un alt stat care, în următoarele decenii, își va redefini poziția în raport cu statele dezvoltate europene fiind singura țară fostă comunistă și-a luat în serios atribuțiile apărării naționale, demonstrând că a învățat ceva din lecțiile istoriei .

Pe viitor, puterile locale/statele ar putea continua războaie clasice, specifice erei industriale, plecând de la motivații etnice sau teritoriale nerezolvate după cele două războaie mondiale.

Abia pe la jumătatea secolului al XXI-lea, am putea vorbi de o maturizare a revoluției militare, în care actuala configurație a forțelor naționale sau aliate, specifică erei post industrializării și a războiului rece, va fi uzată moral. Conceptele armatei de masă, pe bază de mobilizări vor fi depășite, iar resursele nu vor mai fi direcționate spre susținerea unor imense parcuri de tehnică terestră, navală și aeriană, de genul actualelor platforme, ci pe de o parte, spre realizarea senzorilor de mare rezoluție care să poată da elemente precise pentru lovirea unor obiective de valoare strategică sau operativă și pe de altă parte, spre crearea de vectori care să distrugă infrastructura strategică a adversarului. Forțele de lovire vor fi limitate din punct de vedere al efectivelor umane (sute de mii în loc de milioane), dar cu o mare putere de foc, concentrat pe obiectiv. Aceste mijloace de luptă vor acționa într-un câmp de luptă saturat cu senzori inteligenți, ce vor transmite informația direct către sisteme de armament independente. Perioada de maturizare a revoluției afacerilor militare va mai dura aproximativ 30 de ani, perioadă în care se va continua, în ritm exponențial, explozia descoperirilor în domeniul IT,

începută la sfârșitul secolului trecut, cu aplicații directe în domeniul militar.

În altă ordine de idei, ultima decadă a secolului al XXI-lea ar putea fi afectată de o criză ecologică severă, ca urmare a sute de ani de exploatare neglijentă a Terrei, în care resursele elementare pentru susținerea unui trai minimal vor ajunge la epuizare. Este foarte probabil ca în aceste condiții să apară războaie pentru cucerirea zonelor cu resurse de bază pentru supraviețuirea națiunilor. În acest scop, lupta pentru putere s-ar transforma dintr-o luptă dusă pentru acapararea piețelor de desfacere, sferelor de influențe și a regiunilor bogate în resurse strategice, într-o luptă care să aibă obiective specifice revoluției agrare: hrană și apă, dusă însă cu mijloace ultrasofisticate.

Modificarea obiectivelor luptei va fi legată în mod direct de modificările care vor avea loc în structura fundamentală a formelor de guvernământ. Dacă începând cu secolul al XVI-lea, conceptul de stat teritorial exclusiv a fost forma de bază utilizată în guvernare, situația sfârșitului de secol al XX-lea, început de secol al XXI-lea ne demonstrează că ne deplasăm spre alte tipuri de guvernare, în care tot mai multe prerogative ale statului alunecă spre organizații suprastatale, transnaționale, care au o mișcare fluidă, ce nu ține seama de granițe, pentru care nu există granițe care să le oprească. Apar din ce în ce mai clar efectele atât ale liberalizării piețelor comerciale, industriale, financiare și ale serviciilor, cât și ale impunerii unor norme legislative comune statelor, la nivel continental. În același timp, globalizarea estompează tot mai mult diferențele dintre statele de altădată și de astăzi, subminând concepțiile westfaliene și economiile naționale. În aceste condiții valoarea statalității va avea tot mai puțină greutate, pentru că acestea nu vor mai controla economia națională, devenită economie transnațională, dar nici informația, consu-

mul, migrația forței de muncă și cea a creierelor. În condițiile extinderii internetului, oamenii vor putea lucra de acasă sau din reprezentanțe multinaționale pentru firme aflate la mii de kilometri, în alte state, cu care nu vor avea nici o legătură. În aceste condiții sentimentul național va fi din ce în ce mai puțin prezent, iar în cazul apariției unei crize, schimbarea domiciliului de pe un continent pe altul nu va fi o problemă. Societatea în rețea nu mai concentrează puterea la nivelul structurilor statale în forme piramidale, ci o difuzează la nivelul societăților multinaționale în structuri orizontale, astfel încât puterea statului asupra societății respective și asupra angajaților acesteia este limitată. Societățile multinaționale au obligații minimale față de statul gazdă, condiție în care și reciproca este valabilă.

În condițiile dispariției bipolarității, datorate imploziei uneia dintre superputeri, se prefigurează tot mai mult posibilitatea apariției unui jandarm universal, care să corecteze deviațiile unor state de la normele universale, pentru garantarea unui echilibru global. Acest jandarm poate fi o un stat sau o alianță. Jandarmul universal se prefigurează a fi America, care nu a ajuns în faza de maturitate statală, fiind într-o creștere continuă de la sfârșitul Primului Război Mondial. În momentul de față, America este singura putere mondială cu ieșire la două oceane, pe care este în măsură să le controleze. Ea a luat locul Europei care, timp de jumătate de mileniu – de la descoperirea Americii de către Columb în 1492, până la căderea Uniunii Sovietice -, a deținut puterea mondială, fiind denumită în anumite cercuri, Imperiul Europei Atlantice, plecând de la premisa lui Mackinder, conform căreia cine controla mările, controla lumea.

PUTEREA, GARANȚIE A SIGURANȚEI ÎN POLITICA STATELOR

„Puterea este unica modalitate eficace cunoscută de societatea omenească aptă să-i asigure perpetuarea și supraviețuirea. În societatea concurențială din ultimele șase milenii, puterea reprezintă încununarea altor două mari aspirații ale ființei umane: bogăția și prestigiul. Bogăția, prestigiul și puterea străbat timpurile împreună. Unde se afla una dintre ele, vor apărea inevitabil și celelalte două”⁵¹. Plecând de la această idee, putem justifica mai ușor apetitul unor state pentru putere și lupta acestora pentru obținerea ei.

Supraviețuirea, bogăția și prestigiul sunt trei elemente pentru care orice tip de organizare statală a luptat și va lupta, de-a lungul existenței sale.

Conceptul general de putere - puterea ca instrument

Puterea și lupta pentru putere, le întâlnim ca fenomen în toate domeniile în care umanitatea și-a pus amprenta. Există în mod natural o luptă pentru cucerirea unei poziții, în orice activitate umană și aceasta a fost, de-a lungul istoriei, un motor al evoluției umane, atâta timp cât nu a dus la distrugerea de vieți omenești, a culturii universale sau naționale și a bunurilor materiale. Uneori, în lupta pentru "evoluție" a unor popoare, au fost distruse civilizații superioare popoarelor agresoare. Specia umană a fost și este caracterizată printr-un mare grad de agresivitate, în majoritatea cazurilor determinat de lupta pentru acaparea puterii. Morgenthau referindu-se la aceasta, sublinia

⁵¹ José Nivaldo Jr., *Machiavelli, Puterea. Istorie și Marketing*, Editura Economica, București, 2001, p. 24.

„Puterea acoperă toate relațiile sociale care servesc acestui scop, de la violența fizică, până la cele mai subtile legături psihologice prin care o minte o controlează pe cealaltă”⁵².

Pentru obținerea puterii, s-au investit sume imense în cercetările militare. Studiile făcute în domeniul militar au devansat tehnologiile civile cu câteva decenii. Partea pozitivă este că acestea au fost utilizate mai târziu în aplicații non-militare și au fost un motor pentru dezvoltarea societății. Invențiile lui Leonardo da Vinci, făcute în secolul al XV-lea, au devansat cu multe secole posibilitățile timpurilor sale. „Cercetările lui sunt uluitoare prin anvergura lor: proiecte pentru ghiulele de tun umplute cu șrapnele, rachete balistice, tunuri cu încărcare pe la chiulasă, tunuri cu foc repetat, tunuri cu abur și tunuri cu mai multe țevi, ..., poduri de pontoane.”⁵³. Toate acestea au fost sponsorizate de către capetele încoronate ale epocii pe care a trăit-o, fiind canalizate spre tehnologiile militare din domeniul aeronautic, al războiului terestru și naval. Toate investițiile făcute în "creierile geniilor" vremii, continuate cu punerea în practică a invențiilor, au fost făcute cu un unic scop: obținerea puterii.

Lupta statelor/națiunilor pentru a obține puterea zonală, regională sau mondială a fost și este un fenomen continuu.

Nivelul puterii unui stat la un moment dat a fost variabil, în funcție de elementele care dădeau pondere puterii la acel moment dat, a vitalității poporului, dorinței și clarvizivității clasei politice sau conducătorilor, de a ridica națiunea respectivă deasupra altor națiuni. Astfel, în secolele al XVI-lea și al XVII-lea, secole de cuceriri coloniale, Spania a fost unul din cei mai activi actori în lupta pentru noi spații. Cu

⁵² Hans J Morghentau, *Politica între națiuni – Lupta pentru putere și lupta pentru pace*, Editura Polirom, Iași, 2007, p. 50.

⁵³ Charles Gibbs-Smith, *Invențiile lui Leonardo da Vinci*, Editura Meridiane, București, 1982, p.7.

ajutorul puterii sale maritime a ajuns să dețină mai mult de jumătate din teritoriile de peste mări. În momentul în care nu a mai fost în stare să-și mențină puterea maritimă, a intrat în cădere liberă, ajungând la un moment dat să treacă de la statutul de stat, la cel de teritoriu supus Portugaliei. După momentul de glorie al secolului cuceririlor, Spania nu a mai reușit să ocupe o poziție însemnată la masa marilor națiuni. În ultimele secole, ajungând să dețină un rol marginal pe scena politică a lumii.

Puterea, element al unei corelații de factori

„Puterea se referă la dominarea omului de către om atunci când este disciplinată de scopuri morale și controlată de garanții constituționale, ca în democrațiile occidentale, dar și când avem de a face cu forța nedomesticită și barbară care-și găsește legea în putere și singura justificare în mărimea sa”⁵⁴.

Puterea statelor în concepția concisă a lui Mearsheimer, are două elemente:

- puterea latentă;
- puterea militară.

Cele două forme de putere se sprijină una pe alta, cresc și descresc împreună.

Puterea latentă este construită pe elemente ce țin de capacitatea politică, diplomatică, economică, bogăția statului, capacitatea guvernelor de a crea creștere economică, populația, potențialul poporului de a susține efortul de război, bogățiile naturale exploatabile într-un orizont de timp palpabil, etc.

Puterea militară se bazează pe cele trei componente: terestră, aeriană și navală, care dezvoltate echilibrat, pot

⁵⁴ Hans J Morghentau, *op. cit.*, p. 50.

duce la obținerea performanței și la crearea unei puteri militare credibilă pe plan regional sau mondial. Dezvoltarea unilaterală a uneia dintre cele trei componente în detrimentul celorlalte nu poate duce decât la proiectarea unei structuri militare, care nu va constitui niciodată vreo putere militară și care nu poate duce la crearea unei puteri credibile a statului respectiv.

Structura puterii, pune în evidență faptul că puterea militară este clar definită și relativ cuantificabilă, pe când puterea latentă se referă la capacitatea politică, economică, tehnologică și diplomatică de a susține acțiunile unui stat, capacitatea populației unei țări de a-i susține proiectele și de a le îndeplini, uneori, fără a-și pune problema de ce o face.

Având în vedere faptul că în ecuația puterii intervin mai multe elemente care nu pot fi măsurate, nu putem preziona întotdeauna efectele finale ale unui conflict interstatal, cu atât mai puțin a unuia în care sunt angrenate mai multe state.

În condițiile în care războaiele au devenit tot mai tehnologizate, factorul om are o valoare tot mai mare, întrucât nivelul deciziei în câmpul tactic a coborât foarte mult, iar capacitatea combativă a luptătorului a crescut. În același timp, nivelul acțiunii omului care conduce operația sau proiectează viitorul războaielor are efecte mult mai mari. Indiferent de curentele de opinie apărute în timp, nu putem vorbi de o națiune puternică, care să nu aibă toate cele trei elemente ale puterii statului: economică, militară și politică, dezvoltate în mod unitar.

Statele luptă în permanență cu diverse mijloace pentru a ajunge pe o anumită treaptă în ierarhia puterilor. Pentru a fi auzit în concertul mondial, un stat trebuie să fie sau să devină o putere. Un element esențial în obținerea acestui statut este și existența în cadrul puterii statului, a

puterii maritime care, va fi dezvoltată în capitolele ulterioare. Puterea maritimă este o componentă a puterii statului, a puterii naționale după cum a denumit-o Morghentau.

Puterea unui stat-națiune este un concept mai larg, care nu constă doar în nivelul forțelor sale militare, ci include, pe lângă acestea, populația, geomorfologia, resursele naturale, economice și tehnologice. Când se referea la balanța de putere într-un anumit moment, Mackinder afirma că aceasta „este produsul, pe de o parte, al condițiilor geografice, economice și strategice, iar, pe de alta, al numărului, vigorii, dotării și organizării popoarelor aflate în competiție”⁵⁵.

Pe lângă aceste elemente relativ cuantificabile, o pondere mare din ceea ce însumează puterea statului, este dată de:

- abilitățile intelectuale și fizice ale poporului;
- capacitatea de previziune clasei conducătoare;
- determinarea cu care este urmărită îndeplinirea obiectivelor politicii externe pe termen lung;
- nivelul de disciplină și inițiativă a populației;
- eficiența organizării statale;
- calitatea administrației locale și statale;
- capacitatea de a strânge taxele și eficiența utilizării bugetelor și altele.

Puterea, în general, nu se poate manifesta de sine stătător, ci doar în corelație și comparație cu altă putere. Robert Dahl⁵⁶ demonstrează în scrierile sale că „puterea se manifestă doar în cadrul unei relații care duce la stabilirea unei mulțimi de comportamente (C), ale unei mulțimi de

⁵⁵ H J Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, The Norton Library, New York, 1962, p. 31.

⁵⁶ Robert Dahl: a fost profesor emerit în științe politice la Universitatea Yale, unde a obținut titlul de doctor în științe politice în 1940, fiind unul dintre cei mai distinși oameni de științe politice.

actori (B), în urma acțiunii unui actor sau a unei mulțimi de actori (A)⁵⁷. Puterea unei națiuni este determinată de o multitudine de factori materiali și nemateriali, care fac imposibilă egalitatea puterii a două state.

Putem presupune că (A) este mai puternic decât (B); dar este greu de definit în toate cazurile, ce îl face pe (A) mai puternic decât (B), mai ales între state cu puteri considerate ca fiind apropiate. Este simplu de comparat puterea Albaniei sau a Republicii Dominicane cu cea a Italiei, Greciei sau Turciei, de exemplu. Dar este foarte complicat de comparat două puteri relativ egale. Trebuie să presupunem că (A) și (B) dețin câte un "generator de putere", care le pune la dispoziție instrumentele prin care se pot situa la un anumit nivel al puterii comparate la un moment dat. Performanțele inegale ale acestor "generatoare de putere" stabilesc în ce poziție se vor așeza posesorii lor în cadrul relației de putere. Este aproape imposibilă o analiză a relației de putere "în abstracto", fără a se ține cont de contextul economic, social și mental al epocii.

Ordinea mondială nu este numai rezultatul unui raport de forțe, ci și al unei deciziilor umane care valorizează acest raport de forțe. Performanțele inegale ale "generatoarelor de putere" stabilesc în ce poziție se vor așeza (A) și (B) în cadrul relației de putere.

Puterea în relațiile internaționale, element de forță în evoluția statelor

Conținutul și modalitatea de utilizare a conceptului de putere sunt determinate de mediul politic și cultural. „Puterea poate cuprinde orice stabilește și menține contro-

⁵⁷ Robert Dahl, *The concept of Power*, în „Behavioral Science” 2 nr.3 (iulie 1957), p. 202.

lul omului asupra omului. Deci puterea acoperă toate relațiile sociale care servesc acestui scop”⁵⁸.

Acțiunea individuală a liderilor, politica locală, națională, internațională, politica economică, militară sau orice alt fel de politică, este, în final, doar o luptă pentru putere. Oricare ar fi scopurile ei finale, puterea este întotdeauna primul obiectiv. Decidenții politici pot avea drept scop final libertatea, prosperitatea, securitatea, sau însăși puterea. Ei și-ar putea defini scopurile în termenii idealurilor economice, filosofice, religioase sau sociale, dar ori de câte ori încearcă să-și realizeze scopurile prin intermediul politicii, trebuie să se implice în lupta pentru putere.

Orice stat are interese politice, economice și militare, dar pentru a le realiza trebuie să aibă o pârghie care se numește putere, iar dacă nu o are, trebuie să și-o creeze. Unele state și-au creat-o, altele, nu. În funcție de puterea pe care și-au creat-o, au avut, sau nu, un cuvânt de spus la masa verde, au creat prosperitate pentru poporul lor, sau nu. Sunt foarte multe modele de state în istorie, care au reușit să creeze prosperitate pentru popoarele lor, și altele care au fost în stare să creeze prosperitate doar în folosul altora.

Toate modificările de poziție în ierarhia statelor se datorează în primul rând unor conducători vizionari, care au fost capabili la un moment dat să creeze situații favorabile sau să profite de situații favorabile. Prin aceasta s-au diferențiat de-a lungul istoriei unele state de altele, prin puterea liderilor de a imprima popoarelor idealuri, de a le schimba modul de a gândi, de a le schimba conștiința de neam și concepția asupra rolului și locului în lume. Aceasta nu s-a făcut într-o singură generație, cu un singur om, ci printr-o continuitate coerentă de impunere a unor con-

⁵⁸ Hans J Morghentau, *op. cit.*, p. 50.

cepte sau politici. În același timp a contat în mod covârșitor și seva poporului respectiv, care a scos în față o asemenea personalitate sau o pleiadă de personalități, la momentele cruciale pentru statele respective.

Putem vedea în istoria marilor popoare că au avut la un moment dat în evoluție, un conducător genial, care a fost în stare să vadă peste secole și să schimbe într-un mod major direcția evoluției statului respectiv. Unii, prin politica pe care au dus-o, au schimbat peste secole evoluția statelor pe care le conduceau, alții și-au salvat popoarele sau au mobilizat mase mari de oameni, ducându-și popoarele în pragul colapsului sau pe noi poziții de putere. În acest context îi putem enumera pe: Frederic cel Mare și Otto von Bismarck pentru Prusia, respectiv Germania; Petru cel Mare în Rusia; Alfred T. Mahan și președinții Abraham Lincoln, Benjamin Franklin, Roosevelt și George Washington în SUA; Burebista, Decebal, Titulescu, Kogălniceanu, Ion I. C. Brătianu pentru România, Gengis-Han pentru Mongolia; Alexandru cel Mare al Macedoniei; Cardinalul Richelieu, Napoleon Bonaparte pentru francezi; Regina Victoria, Oliver Cromwell și Winston Churchill pentru Marea Britanie, Attila pentru huni, Carol cel Mare pentru Europa Occidentală, Împăratul Constantin pentru Imperiul Roman, Abu Bakr pentru Islam, M. Kemal Atatürk pentru turci. Toți aceștia și mulți alții au demonstrat că un om poate schimba destinul unui popor, sau îi poate influența semnificativ existența.

Marii conducători au modificat percepția popoarelor despre ele însele. Unii au fost în măsură să le îndepărteze concepțiile de state marginale, de popoare slugi, de state născute pentru a trăi în umbra altor state și le-au re poziționat în ierarhia mondială. Acest lucru nu s-a făcut în ani, ci în zeci sau chiar sute de ani.

Interesele unui stat, în general, se impun, nu se realizează de la sine. Dacă un stat are vocație regională sau

internațională, el trebuie să-și impună dorințele sau politicile asupra celor din jur, în condițiile în care are această capacitate. Nimeni nu cedează un loc câștigat de bună voie. De-a lungul istoriei putem constata fără mare greutate, că statele, în diferitele lor forme de organizare, au luptat pentru drepturile sau dorințele lor; rar un stat a primit ceva dezinteresat, fără să dea ceva la schimb; în majoritatea covârșitoare a cazurilor, statele au luptat sub diferite forme pentru a-și îndeplini idealul.

Mearsheimer este de principiul că: „Scopul dominant al fiecărui stat este de a-și maximiza proporția din averea mondială, ceea ce înseamnă dobândirea de putere pe seama altor state”⁵⁹. Bogăția lumii la un moment dat este constantă, iar dorința și acțiunea statelor de a dispune de o felie cât mai mare din acest tort, este diferită. Procentul este diferit, în funcție de presiunea pe care sunt în măsură să o creeze sau de proiecția forței pe care sunt în stare să o exercite asupra celorlalte state, în lupta pentru accesul la bogăție.

În istoria sistemelor internaționale nu au existat și nu vor exista niciodată puteri permanente. Este o caracteristică a acestei omeniri să lupte continuu pentru modificarea echilibrului de putere. În trecut, lupta s-a desfășurat cel mai adesea pe căi violente, în ziua de azi se face cu mai puține victime de război și mai puține pierderi colaterale, dar confruntările pentru modificarea balanței nu vor înceta niciodată. Statele își vor utiliza politicile revizioniste atâta timp cât vor considera că pot modifica balanța de putere la un preț rezonabil pentru ele.

Când vorbim de balanța de putere, nu ne referim numai la echilibrul talerelor la nivel global, ci și la situația pe plan regional, interstatal sau intrastatal.

⁵⁹ John J. Mearsheimer, *op. cit.*, p. 7.

Finalitatea războiului nu este înfrângerea adversarului, ci transformarea războiului într-un conflict de uzură, din care statul dominant să iasă slăbit, chiar dacă, în cele din urmă, va câștiga războiul.

Forța militară nu mai are aceeași greutate ca în secolele trecute, când majoritatea diferendelor se rezolvau pe calea armelor. Puterea, în relațiile internaționale, acoperă o gamă mult mai variată de aspecte.

În lumea extinderii globalismului în toate domeniile, interdependența între state a crescut, ceea a făcut ca interesele internaționale să accelereze sau să frâneze luarea unor decizii la nivel național. Un exemplu de importanță decisivă în conturarea interdependenței complexe a relațiilor internaționale este și criza petrolului din 1973 și consecințele sale în plan economic și politic. Criza pune în evidență un fapt nou pentru anii de început ai globalizării: un grup de state mici, fără să dețină o putere politico-militară relevantă, ajung să aibă o influență majoră asupra deciziilor Marilor Puteri și a relațiilor internaționale în ansamblu. O problemă ținând de mica politică, "low politics" ajunge să fie de maximă relevanță pentru marea politică, "high politics" pentru securitatea statelor, cu implicații în echilibrul de putere mondial. Crizele economice apărute în state situate chiar și pe alte continente au afectat în mod major economia regională sau mondială.

Un element de bază al studiului nostru se referă la nivelurile de putere ale statelor, pe care vrem să le evidențiem, pentru dezvoltarea conceptului de putere maritimă, care nu este specific numai marilor puteri, ci și unor puteri regionale sau zonale.

Structura de putere a lumii este într-o continuă schimbare, însă unele state prin politica de alianțe pe care au dus-o, au căutat să stabilească un "echilibru de putere" favorabil lor.

Un exemplu concludent, în "jocul" pentru menținerea

"echilibrului de putere" în Europa ultimei jumătăți de mileniu, îl constituie poziția Angliei, ca mare putere, versus alte mari puteri sau state importante ale vremii cum au fost: Franța, Imperiul Habsburgic, Prusia, Germania, Rusia, Polonia, Austria etc. În acest sens, în 1512, Henric al VIII-lea al Angliei s-a aliat cu Habsburgii împotriva Franței, pentru ca să încheie în 1515 o alianță cu Franța împotriva Habsburgilor, iar în 1522 și mai apoi 1542, s-a alăturat Habsburgilor împotriva Franței. În 1756, Marea Britanie s-a aliat cu Prusia împotriva Habsburgilor și Franței. În 1793, Marea Britanie, Casa de Habsburg și Prusia, s-au aliat împotriva lui Napoleon. În 1914, Marea Britanie s-a alăturat Franței și Rusiei pentru a înfrunța Germania și Austria, iar în 1939 s-a aliat cu Franța și Polonia împotriva Germaniei. Toată această istorie nu face decât să demonstreze că politica internațională a statelor va acționa pentru menținerea unui echilibru de putere, care să nu permită unui stat să devină hegemon la nivel regional sau mondial.

Dacă în timpul Celui de-al Doilea Război Mondial, Statele Unite au luptat alături de Uniunea Sovietică, China, Marea Britanie, Franța împotriva Germaniei, imediat după aceea, pe timpul războiului rece, SUA s-au aliat cu Germania, Franța, Marea Britanie, Japonia împotriva Uniunii Sovietice și Chinei.

Nivelul de teamă construiește și întărește alianțele. Dacă Franța, Marea Britanie și Germania au fost aliate timp de aproape jumătate de secol, până spre sfârșitul războiului rece, în momentul reunificării Germaniei, primele două au început să-și facă griji gândindu-se la pericolele potențiale care se pot naște din reapariția unei mari puteri europene cu o istorie războinică.

Istoria ultimelor secole a demonstrat totuși că, în pofida luptei statelor pentru a menține un echilibru de putere, au existat, aproape întotdeauna state cu statut de hegemon regional. Putem exemplifica prin: Franța pe timpul

lui Ludovic al XIV-lea, Spania secolului al XVI-lea, Anglia secolului al XIX-lea și Statele Unite în cea mai mare parte a secolului al XX-lea, state, care și-au impus voința asupra evenimentelor epocii. În același timp, puterea aflată pe locul secund a acționat prin toate mijloacele să schimbe balanța de putere în favoarea sa.

Statele cu veleități de putere regională sau mondială au căutat întotdeauna să-și maximizeze procentul din puterea mondială. Ele au căutat permanent, prin diferite mijloace, ca balanța de putere să încline în favoarea lor pe zona de interes pe care o aveau. Acestea au utilizat și utilizează o multitudine de mijloace de natură politică, diplomatică, economică, informațională sau militară, pentru a-și atinge scopurile, plecând de la mentalitatea de tip "joc cu sumă nulă".

Toată lupta pentru putere se finalizează prin poziționarea unui stat pe una din pozițiile ierarhiei mondiale, pe baza căreia, își impune punctul de vedere asupra celorlalți sau conform concepției lui Robert Dahl „A are putere asupra lui B, în măsura în care A îl poate determina pe B, să facă un lucru pe care altfel B nu l-ar face”⁶⁰. Lupta pentru putere nu se rezumă doar la poziționarea într-un anumit clasament, ci și la accesul direct sau indirect, la resursele celorlalte state cu care s-a aflat, sau nu, în "competiție".

Elementele puterii naționale și locul puterii maritime

Puterea este unul din conceptele pentru care s-au dus cele mai multe conflicte pe planetă. „Europa, singura parte a lumii moderne care a funcționat vreodată în cadrul unui sistem multistatal, a inventat conceptele stat-nați-

⁶⁰ Robert Dahl, *op. cit.*, p. 202.

une, suveranitate și echilibru al puterii. Aceste idei au dominat relațiile internaționale pentru cea mai mare parte a ultimelor trei secole”⁶¹.

Puterea unui stat sau puterea politică a statului, în balanța de putere a lumii, nu este suspendată și de sine stătătoare, ci este în permanentă dependență de o multitudine de elemente, care o generează. Dacă în trecut, puterea unui stat se confunda cu puterea militară, cu capacitatea unui stat de a organiza campanii, de a ocupa noi teritorii, de a-și impune administrația și de a exploata resursele țării ocupate, în ultima perioadă, puterea politică a unui stat a depins din ce în ce mai mult, de binomul putere economică - putere militară, care dacă s-ar fi dezvoltat independent, nu ar fi dus la apariția puterii statului.

Analiza elementelor care influențează în mod decisiv puterea unui stat a fost privită și studiată din foarte multe puncte de vedere până în acest moment, astfel încât în continuare nu va fi dezvoltat acest subiect, ci doar va fi punctată importanța factorilor de bază, în formarea unei puteri naționale, accentuându-i pe cei legați de puterea maritimă:

- geografia;
- resursele naturale;
- capacitatea tehnologică și industrială;
- puterea/capacitatea militară;
- populația;
- caracterul național și moralul națiunii;
- calitatea guvernării.

Puterea unui stat este generată de două tipuri de factori. Un gen de factori considerați "constanți", a căror valoare se modifică foarte puțin pe parcursul unui mileniu și un gen de factori considerați "variabili", a căror valoare se

⁶¹ Henry Kissinger, *op. cit.*, p. 21

modifică substanțial pe parcursul unui secol, perioadele de referință fiind destul de relative.

Factorii naturali

În categoria "constantelor" intra, factorii naturali sau geografia unei țări. Din punct de vedere al influenței acestora în conținutul puterii unui stat, aceștia se modifică foarte puțin în timp. În analiza factorilor naturali ce influențează nivelul puterii unui stat, putem enumera:

- suprafața;
- formele de relief: munții, zonele de câmpie, zonele deșertice;
- mările, oceanele, râurile și direcția de curgere a acestora;
- natura frontierelor;
- strâmțorile.

Statele insulare (America, Marea Britanie, Australia, Japonia) au fost și sunt protejate de întinderile de ape, care au constituit un obstacol major în calea invaziilor. În același timp râurile mari și lanțurile muntoase au constituit în permanență elemente definitorii luate în calcul, în susținerea deciziilor militare.

Din cele mai vechi timpuri, factorii militari și, mai târziu, cei politico-militari, au încercat să delimiteze statele, unele de altele, prin mari cursuri de apă sau creste ale munților. Italia este protejată de Mediterana și munții Alpi, iar Spania de Pirinei. Rusia este protejată prin însăși imensitatea suprafeței de care dispune. Dunărea delimitează România de Bulgaria pe o porțiune foarte mare a graniței comune și de Serbia pe toată lungimea. Granița României cu Moldova a fost trasată pe Prut, iar exemplele pot continua.

Lipsa unei frontiere naturale între state a generat

fluctuații continue ale poziției graniței, duse uneori până la dispariția unor state, cum a fost cazul Poloniei, când s-a interpus între interesele unor mari puteri. Lipsa unor obstacole naturale a facilitat ducerea multor războaie între două state pe teritoriul unui terț stat, cum a fost cazul Belorusului.

Lanțurile muntoase au izolat statele de invaziile vecinilor sau ale popoarelor migratoare, iar râurile mari au constituit granițe naturale între state. Teritoriile întinse au fost permanent o monedă de schimb pe care unii au folosit-o în tactica "teritorii sau spațiu contra timp". În același timp, teritoriile întinse prezintă un atu important pentru puterile nucleare, care își pot dispersa economia, populația și capacitățile nucleare pe spații întinse, imposibil de lovit în totalitate. În această situație se află Rusia, China, SUA, care pot juca rolul unor mari puteri nucleare. Franța, Marea Britanie, state-națiuni tradiționale, au un handicap vis-a-vis de suprafețele relativ reduse, raportate la raza de acțiune a bombei nucleare și efectul acesteia asupra economiei, populației și capacităților nucleare terestre.

Strâmtoarele maritime au fost generatoare de conflicte, statele angajând resurse uriașe pentru cucerirea unor poziții de control al traficului naval. Aici putem enumera războaiele duse pentru cucerirea: Bosforului, Dardanelelor, canalului Suez, strâmtoarii Ormuz, Aden, Gibraltar, Malacca-Singapore. Dacă marea este liberă circulației inofensive a navelor civile și militare, strâmtoarele sunt o modalitate de a controla sub diferite motive, tranzitarea acestora. Strâmtoarele au fost întotdeauna în atenția conducătorilor statelor, care au căutat în permanență să le dețină și să le controleze. Această logică s-a păstrat în conștiința clasei militare sau politice, indiferent de organizarea politică a statului. Este deosebit de relevantă fraza lui Denis Healey: „Dacă o navă trebuie să navigheze dinspre Marea Me-

diterană către Marea Neagră, ea trebuie să treacă prin Dardanele, indiferent dacă guvernul de la Moscova este țarist sau comunist”⁶².

Resursele naturale

Resursele naturale constituie un element de bază considerat cu valoare relativ constantă în timp. Aici vorbim de capacitatea unui stat de a-și asigura hrana din resurse proprii pe o durată suficient de mare de timp, care să acopere perioada conflictului în care se angajează sau poate fi angajată; materiile prime pentru industrie, în general, și producția industrială militară în special. Un stat care nu-și poate asigura resursele naturale pentru existența poporului și dezvoltarea sa, este dependent de alții, fiind într-o relație de inferioritate față de cei de care depinde. Unele state și-au rezolvat, în parte, pentru condiții normale, acest handicap, prin dezvoltarea altor capacități ale puterii, cum ar fi cea tehnologică; exemplul clasic fiind cel al Japoniei. Dependența de petrol sau alte materii vitale își poate spune cuvântul în orice moment, obligând o națiune ca în cazul unui embargo sau blocade, să accepte condițiile adversarilor din cauza blocajului economic, care se poate instala și afecta toate domeniile economico-sociale și militare.

Statele s-au îngrijit să controleze materiile prime sau zonele în care se prevedea existența acestora. Importanța factorului "materii prime" a crescut odată cu mecanizarea războiului, astfel încât anumite resurse au avut o importanță fundamentală asupra punerii în practică a noilor tehnologii.

Importanța resurselor naturale a fost variabilă în timp, în funcție de dezvoltarea tehnologică. În fiecare

⁶² Denis Hearley, *Neutrality*, Editura Ampersand, Londra, 1955, p. 36

etapă tehnologică un anumit element a avut o importanță mai mare pentru efortul de război. „În 1936 repartitia materiilor prime în consumul industriei militare era: 40% cărbune; 20% petrol; 15% oțel; cupru; sulf; mangan; plumb, câte 4% fiecare; zinc; aluminiu; nichel câte 2% fiecare”⁶³.

Pe măsura dezvoltării tehnologice a societății, implicit a mașinării de război, s-a schimbat și ponderea cererii de resurse minerale. În ziua de azi cărbunele are o valoare minoră însă cererea de materii rare a crescut foarte mult.

Dacă în Primul Război Mondial importanța petrolului abia începuse să-și arate valoarea, în al Doilea Război Mondial, cărbunele, petrolul și oțelul ocupau 75% din ponderea materiilor prime utilizate pentru susținerea războiului. Astăzi, tehnologia de vârf pentru susținerea capacităților militare utilizează cu totul alte materii prime, despre care nici nu se pomenea în urmă cu 70 de ani.

În 1936, deținerea de către un stat a uraniului nu avea nicio relevanță din punct de vedere militar. La nici un deceniu după aceea, zăcămintele de uraniu sau accesul necondiționat la acestea și existența capacităților de utilizare a uraniului schimbau balanța puterii relative în lume.

Capacitatea industrială și tehnologică

Unul din elementele de bază ale susținerii unei puteri este Capacitatea industrială și tehnologică. Calitatea și capacitatea productivă, nivelul de pregătire al angajaților, abilitatea inginerilor, inventivitatea oamenilor de știință și spiritul managerial sunt calități indispensabile dezvoltării industriale și tehnologice, fără de care nu putem vorbi de existența unei puteri.

⁶³ Ferdinand Friedensburg, *Die mineralischen Bodenschätze als weltpolitische und militärische*, Editura Enke, Stuttgart, 1936, p. 175.

Simpla deținere a unei resurse, considerată strategică la un moment dat, nu duce automat și la urcarea pe podiumul puterilor lumii a unui stat. Atâta timp cât statul respectiv nu deține și instalațiile necesare procesării resursei în cauză, și mai departe, atâta timp cât nu are capacitatea tehnologică sau industrială de a o pune în valoare, resursele naturale considerate "strategice" nu constituie decât resurse ce pot fi puse în valoare prin vânzare.

Statele cu capacități industriale și tehnologice dezvoltate au în permanență în atenție accesul direct la rezervele naturale considerate ca fiind strategice, în condițiile în care nu dispun de ele pe teritoriul lor.

SUA, Germania, Japonia, Marea Britanie, China, Franța, Olanda, Singapore dispun la ora actuală de cele mai mari capacități tehnologice și industriale, care le fac să aibă un cuvânt de spus, atât pe piața bunurilor de consum cât și pe cea militară. Niciun stat nu-și permite în ziua de azi să dezvolte numai capacități militare. Dezvoltarea unor tehnologii și capacități industriale militare, care nu au fost utilizate mai târziu în domeniul civil pentru amortizarea cheltuielilor făcute –cazul Rusiei pe timpul războiului rece - nu mai este de multe decenii utilizată în statele lumii. În aceste condiții, observăm o strânsă corelație între națiunile care se situează pe primele locuri în exportul mondial și cele care dispun de tehnologii militare de vârf.

Excepția de la regulă o constituie statele care exportă masiv materie primă sau materii puțin prelucrate, care nu au capacitatea tehnologică să obțină valoare adăugată mare din resursele pe care le dețin. În contrapartidă, vedem state mici precum Olanda sau Singapore, care exportă tehnologie de vârf și tehnică militară de ultimă oră, care produc nave, submarine, sau avioane performante, ce sunt exportate cu o valoare adăugată deosebit de mare.

O capacitate tehnologică și industrială dezvoltată, susținută și de rezerve naturale în abundență, pot conta

semnificativ în statutul de putere sau mare putere a unei națiuni.

De aceea, nu putem vorbi de India ca de o mare putere, chiar dacă are rezerve naturale apropiate cantitativ de cele ale Statelor Unite sau ale Rusiei, dacă posedă bomba atomică, sau dacă dispune de un nucleu ce lucrează în domeniul IT cu un randament deosebit de mare. India nu posedă capacități tehnologice și industriale la nivelul resurselor de care dispune. La fel se întâmplă și în cazul statelor dezvoltate tehnologic care nu au resursele necesare susținerii masive a industriei civile și militare. Acestea nu vor deveni niciodată puteri la nivel mondial.

1.2.4.4 Avuția națională

Avuția națională este un element ce se constituie într-o rezultată a unor elemente dezvoltate anterior: resurse naturale, capacități agricole, industriale și tehnologice, transformate într-o valoare națională de către o bună guvernare. Pe baza acestei avuții naționale se poate sau nu, trece la dezvoltarea unei puteri militare. Evoluția și involuția marilor puteri europene din ultimele sute de ani demonstrează cu prisosință acest fapt. Pe timpul lui Napoleon, Franța a fost cel mai puternic stat european între 1793 și 1815, fiind foarte aproape de îndeplinirea visului francez, de a cuceri întreaga Europă. În aceeași perioadă, Germania era cea mai slabă putere a vremii, fiind înfrântă de Napoleon și eliminată de la masa puterilor europene. O sută de ani mai târziu, Germania wilhelmiană revine în topul marilor puteri europene. Revenirea la masa marilor puteri s-a făcut pe fondul unei creșteri susținute a bogăției Prusiei, transformată în Germania de către Otto von Bismarck. În 1870, anul izbucnirii războiului franco-prusac, producția de oțel a Germaniei a depășit pentru prima dată

pe cea a Franței. Germania a avut o creștere susținută, astfel încât la începutul Primului Război Mondial găsim o Germanie de trei ori mai bogată decât Franța. Astăzi cele mai puternice state din punct de vedere economic, sunt și cele mai puternice din punct de vedere militar, cu câteva excepții extreme: Rusia – Japonia, dar pe motive diferite.

Capacitatea militară

Capacitatea militară un instrument a statului prin care acesta poate influența sau își poate impune politica externă asupra altor state, care nu au cu ce combate presiunea puterilor militare este puterea sau capacitatea militară.

Capacitatea militară a avut și are în continuare mai mulți piloni de bază: tehnologia, capacitatea industrială militară și civilă, avuția națională, capacitatea de conducere militară, calitatea și cantitatea forțelor militare. Pentru ca un stat să fie considerat putere militară, toți acești piloni trebuie să coexiste simultan și să fie dezvoltati în armonie.

Alvin Toffler în: „Război și antirăzboi” a făcut o profundă radiografie a fenomenului război de-a lungul evoluției sale, punându-l în corelație directă cu cele trei valuri ale dezvoltării umanității. Salturile tehnologice majore apărute în dezvoltarea civilizației umane, au generat cele trei revoluții: revoluția agrară, revoluția industrială și cea a înaltei tehnologii, care, la rândul lor, au generat mutații fundamentale în modul de ducere a războaielor. Inovațiile aduse în conducerea forțelor au creat salturi în cadrul fiecărei generații de război.

Statele europene din secolele XV-XIX se aflau cu o generație tehnologică în fața Americii, Africii, Australiei sau Indiei, astfel încât au cucerit aproape trei continente fără un efort deosebit.

Germania, în Al Doilea Război Mondial, avea o generație tehnologică în fața Poloniei utilizând tactica războiului fulger cu tancuri susținute de aviație și având un inamic polonez ce lupta călare.

Pentru "a pune în operă" o putere militară, un stat trebuie să dispună de capacități proprii de producție, de o industrie performantă, să fie în măsură ca o parte a industriei să poată produce mijloace de luptă pentru asigurarea efortului de război.

Alvin Toffler, în lucrarea „Puterea în mișcare”, definește centrul de putere și caracterizează competitorii în procesul de edificare al noului mediu de securitate, ținând cont de următoarele trei criterii, care corespund, parțial, cu cei enumerați la începutul subcapitolului:

- capacitățile economico-financiare;
- potențialul tehnico-științific de care dispun aceștia;
- potențialul militar.

La acestea trebuie adăugat "dinamismul", respectiv capacitatea de a lua decizii oportune și de a le transforma în fapte/ per acțiuni concrete, cu finalizare stabilă și cu viziunea evoluțiilor ulterioare, care corespund capacității de conducere a aparatului militar.

Conducerea militară

Unul din factorii care a avut cel mai mare nivel de versatilitate din elementele puterii naționale, este conducerea militară deoarece depindea în cea mai mare măsură de geniul militar al conducătorului campaniei militare.

Otto von Bismark creează instituția „Statului Major” ca mâna dreaptă a comandantului, condiție în care geniul comandantului militar este augmentat cu un aparat de planificare și conducere tehnocrat, care poate veni cu soluții novatoare în sprijinul liderului militar și poate conduce forțe de un nivel incomparabil mai mare decât ce putea

conduce un singur comandant. Însă, statul major, la un moment dat, poate deveni un sistem birocratic care uniformizează nivelul deciziilor, scade nivelul de risc al implicării forțelor și micșorează impactul genialității soluțiilor comandantului. Putem spune că în epoca de astăzi suprasaturată de utilizarea IT, de luarea unei decizii numai după îndelungate simulări ale cursurilor de acțiune, epocă suprasaturată de proceduri de stat major, care standardizează până și modul de gândire al beligeranților, în care rezultatele luptelor depind tot mai mult de nivelul tehnologiei introduse în luptă, mai există doar într-o mică măsură posibilitatea, ca la nivel tactic, rezultatul luptei să fie dat de geniul conducătorului militar. La nivel operativ sau strategic, finalitatea este impusă de nivelul Puterilor aflate în conflict, fiind influențată decisiv de nivelul tehnologiei și resurselor "aruncate" în luptă.

Geniul militar al lui Frederic cel Mare și-a spus cuvântul în obținerea statutului de mare putere, a Prusiei secolului al XVIII-lea. Douăzeci de ani mai târziu, armata prusacă, la fel de puternică, a fost înfrântă de Napoleon, un alt geniu militar al istoriei, care a depășit prin soluții strategice "mașina de război prusacă" instruită, disciplinată și bine pusă la punct, dar căreia îi lipseau comandanții de marcă. Prima mare conflagrație, sau "Războiul tranșeeelor" și-a pus adânc amprenta pe sistemul de gândire al comandanților militari francezi, care încă vedeau războiul la începutul Celui de al Doilea Război Mondial, ca pe un joc static, în care va câștiga cel care are tranșeele și sistemul de apărare mai bine puse la punct. Linia Maginot a fost reprezentativă pentru sistemul de gândire depășit al Statului Major francez. Francezii nu și-au putut imagina efectele introducerii descoperirilor tehnologice asupra strategiei militare într-o conflagrație majoră. O mare putere a vremii, cu o armată puternică, o flotă serioasă, care se număra printre cele mai puternice din lume, a fost pusă

rapid în poziția de perdant din cauza incapacității unui comandament de a se adapta la situația reală a vremii, la modul de acțiune al inamicului.

Poporul francez a fost înfrânt de lipsa de decizie a propriilor comandanți. Una din cele mai puternice flote din lume, a uneia din marile puteri ale vremii, Franța, nu a acționat pe timpul Celui de al Doilea Război Mondial, fiind blocată de proprii conducători în porturi. Acesta este unul din exemplele efectelor deciziei sau mai bine spus a non deciziei politicianilor și comandanților militari asupra desfășurării unei conflagrații.

Este posibil să fie și o caracteristică a gândirii franceze, aceea de a se afla în permanență în defensivă. În majoritatea războaielor duse de către flotele de veliere, amiralii francezi au adoptat tactici corespunzătoare luptei de apărare, navele limitându-se la respingerea atacurilor prin ocuparea unor formații sub vânt. Aceste manevre nu presupuneau o disciplină prea riguroasă și micșorau riscurile acțiunilor de luptă. În contrapartidă, filozofia tacticii amiralilor englezi era una activă, care consta în urmărirea, lovirea și distrugerea inamicului.

„Francezii, cu rare excepții, subordonau acțiunile marinei de război altor considerente militare, le părea rău după banii cheltuiți pe aceasta și, prin urmare, încercau să-și economisească flota, asumându-și o poziție defensivă și limitându-și eforturile, la respingerea atacurilor”⁶⁴. Istoria "economisirii flotei" se va repeta și în al Doilea Război Mondial, când francezii își pun la adăpost flota, pentru vremuri în care nu vor mai avea ce să facă cu ea.

Acțiunea unor flote mult mai mici decât cea fran-

⁶⁴ Alfred Thayer Mahan, *Influența puterii maritime asupra istoriei 1660-1783*, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1999, p. 16.

ceză, a avut efecte mult mai mari asupra rezultatelor războiului, prin acțiunile hotărâte ale unor comandanți, focalizate asupra unor puncte critice ale inamicului. Aici putem da exemple multiple, dar mă voi limita la acțiunile Marinei Române în cel de al Doilea Război Mondial, când Forțele Maritime Române în cooperare cu forțele germane „au blocat importante mijloace sovietice care nu au mai putut fi folosite în alte scopuri impuse de războiul pe mare”⁶⁵.

Un alt exemplu ar putea fi operațiunea de evacuare a Crimeii. În primăvara anului 1944 în Crimeea, erau blocate Armata 17 germană și 7 divizii române, care nu mai aveau capacitatea de a opri înaintarea armatei sovietice. În aceste condiții, Forțele Maritime române și germane, au planificat pentru perioada 15 aprilie - 14 mai 1944 "Operațiunea 60.000", concepută pentru evacuarea militarilor români și germani. Operația s-a finalizat cu salvarea a 103.755 de militari⁶⁶ în decurs de o lună, la care, dacă adăugăm evacuările din perioada 29 nov. 1943 - 06 apr. 1944, ajungem la 112.092 de militari salvați din fața "tăvălugului rusesc"⁶⁷.

A fost una din cele mai mari evacuări din istoria celei de a doua conflagrații, rămasă fără ecou, deoarece era opera unor state considerate învinse în război.

Majoritatea comună a oamenilor cunoaște câte ceva despre "marea evacuare de la Dunkirk (Dunkerque) " sau "Operațiunea Dinamo". Aceasta a fost una din cele mai mediatizate acțiuni navale din al Doilea Război Mondial, pe timpul căreia au fost evacuați 338.226 de militari britanici, olandezi și francezi încercuiți de trupele germane în zona plajelor; dar "Operațiunea 60.000" este aproape necunoscută în primul rând românilor, ca să nu mai vorbim

⁶⁵ Nicolae C Petrescu, *Contraamiralul Horia Măcellariu*, Editura Europroduct, Pitești, 2005, p. 64.

⁶⁶, *Ibidem.*, p. 104.

⁶⁷ *Ibidem.*, p. 105.

de alte popoare. Sunt exemple de acțiune a unor comandanți militari aflați la conducerea unor flote, care au acționat împotriva unui inamic superior și au avut succes, versus inacțiunea conducătorilor militari ai unor armate sau mari flote de-a lungul unui întreg război.

Populația

Un element de bază în stabilirea nivelului relativ al puterii unui stat, este populația, aceasta fiind în strânsă legătură cu existența și nivelul de dezvoltare al celorlalți factori ai puterii. Dacă China și India se află pe primele două locuri ca număr de populație, aceasta nu înseamnă că sunt și primele două puteri în lume.

Numărul populației poate fi la un moment dat chiar un factor defavorizant pentru o societate subdezvoltată, care trebuie să asigure condițiile minime de trai unei populații imense. Aici vorbim de India, Pakistan, Bangladesh, Etiopia, Nigeria, Congo, care în următorii 20 de ani este posibil să ajungă la populații pe care le vor duce în pragul colapsului statal, pentru că nu vor fi în stare să le hrănească.

Schimbarea raportului de putere între Franța și Germania în secolul al XIX-lea a fost realizat preponderent prin creșterea populației. Prusia avusese 19,3 milioane de locuitori în 1865. După unificare, Germania ajunsese la 34,6 milioane în 1870, respectiv la 45,1 milioane în 1880, cu cea mai mare natalitate din Europa, pe când Franța în aceeași perioadă avea 37,5 milioane de locuitori cu o natalitate în stagnare pe o perioadă de 100 de ani.

În aceeași idee, dacă Statele Unite nu ar fi avut o populație apreciabilă, cu un indice demografic ascendent, (analizele pentru 2030 prevăd o populație de peste 430 de milioane), America nu ar fi putut deveni singura super pu-

tere mondială. La această populație s-a ajuns printr-o imigrație masivă, care, la sfârșitul secolului al XIX-lea, începutul secolului al XX-lea ajunsese la 30-40% pe an și printr-o preocupare intensă pentru creșterea natalității.

Rusia, din contră, are un indice demografic în "cădere liberă", care coroborat și cu destrămarea Uniunii Sovietice, este foarte posibil să ajungă în următorii 20 de ani, la o populație sub 150 de milioane de locuitori.

Populația este unul din principalele elementele luate în calculul puterii relative a două state sau în ierarhizarea puterii naționale. Mărimea populației este importantă, în cuantificarea capacității unui stat deoarece:

- constituie o solidă bază de selecție a resursei umane utilizate în armată încă în timp de pace;
- susține efortul de război direct pe front;
- este resursa umană necesară înlocuirii pierderilor de pe front;
- constituie resursa umană necesară pentru susținerea industriei de război.

Indicele natalității este un element ținut în permanență sub atenție de către factorii politico-militari. Structura populației pe vârste este direct legată de vitalitatea poporului, de capacitatea acestuia de a susține proiecte de anvergură, de a avea rezultate în dezvoltarea tehnologică, industrie și capacitatea de a duce un război.

O politică demografică indiferentă duce, în timp, la îmbătrânirea populației, scăderea eficienței industriei și micșorarea capabilităților armatei, aceasta fiind un fenomen des întâlnit la statele europene din zilele noastre. Studiind evoluția populației europene într-o perioadă de mari confruntări între doi inamici redutabili, vedem că între 1870 și 1940, populația Franței a crescut doar cu 4 milioane, pe când cea a Germaniei cu 27 de milioane. La începutul celei de a doua mari conflagrații, Franța putea să introducă în război 5 milioane de oameni, pe când Germania

avea la dispoziție 15 milioane. Același raport însă se păstra între Germania și Rusia, în defavoarea statului nazist.

Cantitatea și calitatea forțelor armate

O întrebare crucială pe care și-o pun toți oamenii de stat responsabili, când discută despre proiectarea unei armate moderne, care să-și poată îndeplini misiunile impuse de către factorii politici se referă la cantitatea și calitatea forțelor armate pe care un stat le poate susține, plecând de la resursele pe care le are.

Puterea unui stat este dependentă de mai mulți factori și de corelațiile dintre ei. Important nu este numai numărul oamenilor angrenați în aparatul militar, ci și distribuția acestora pe categorii de Forțe Armate: Forțe Terestre, Aeriene sau Navale, de nivelul tehnologic de dotare al acestora, de nivelul general și special de instruire a personalului militar de pe toate treptele ierarhice.

Puterea statului este dependentă de nivelul comandanților, al comandamentelor; de capacitatea acestora de a crea o armată flexibilă, modernă, bine instruită, în condiții cât mai apropiate de condițiile de luptă în care vor fi trimise. Se pot da exemple de armate mari bine instruite, de armate instruite mici, cu un factor de multiplicare deosebit de mare (până la cinci ori în 72 de ore), în care nivelul de pregătire al rezervei este foarte apropiat de cel al armatei de profesie.

Cantitatea armatei a fost esențială în războaiele de masă, de pe timpul erei agricole și mai târziu, industriale. În ziua de astăzi, fără a desconsidera ideea necesității unei armate numeroase pentru un stat care se dorește a fi o mare putere, este din ce în ce mai vizibilă necesitatea unei armate de profesioniști la nivelul de bază, conduse de lideri capabili să utilizeze cele mai noi descoperiri tehnologice implementate în sistemele militare moderne.

Am văzut "eficiența" armatei lui Sadam cu un milion de oameni sub arme, pregătiți de sovietici, care aveau experiența a opt ani de război cu Iranul, cu un număr impresionant de tancuri și avioane moderne rusești, cu un sistem defensiv bine pus la punct, dar pregătiți să utilizeze tacticile celui de al doilea război mondial, al Războiului Erei Industriale.

Rezultatele războaielor din Irak au demonstrat că am intrat într-o altă eră a războiului, în care masivitatea unei armate devine nefolositoare în fața înaltei tehnologii și a profesionalismului de nișă.

Caracterul național

Unul din factorii importanți luați în calcul, în ecuația puterii este caracterul național sau spiritul național. „Diferențele dintre națiuni, măreția lor relativă și răutatea lor, ... tot ce sunt și ce fac (nu într-o anumită epocă, sub influența întâmplătoare a unei mari personalități, cum au fost cartaginezii sub marele Xantipus și apoi sub Hanibal al lor), în tot ceea ce fac fără încetare ca națiune, prin intermediul indivizilor care se schimbă unul după altul, sunt rezultatul acestui spirit...”⁶⁸.

Există caractere naționale, sau, cel puțin „anumite modele de comportament care decurg din condiționarea culturală”⁶⁹ a unei națiuni. Țări aflate în același areal geografic pot fi, foarte diferite. Numai dacă ne vom compara cu popoarele din jurul nostru vom putea observa cu ușurință că suntem foarte diferiți, chiar dacă națiunile dezvoltate în condiții asemănătoare. Pe parcursul istoriei am fost

⁶⁸ Serghei Gorșkov, *The Seapower of the State*, Pergamon Press, Oxford, 1979, p. 57

⁶⁹ Edward T. Hall, Milred Reed Hall, *Ghidul comportamentului în afacerile internaționale*, Paris, Seuil, 1990, p.11.

cucerii de aceleași imperii, (Roman, Turc, Habsburgic/Austro-ungar, Țarist). Am fost dominați de aceiași vecini, ni s-au impus conducători de către aceleași imperii. Am evoluat sau involuat în același sistem comunist, și cu toate acestea vorbim limbi complet diferite, ne comportăm în viața de zi de zi și în situații critice diferit. Avem concepții despre cum trebuie să ne apărăm țara, diferite. Același fenomen îl întâlnim și în vestul Europei, de exemplu dacă facem o comparație între francezi și germani. Francezii, au o concepție a timpului policronă („ei îndeplinesc mai multe sarcini directe”) pe când germanii, al căror timp ar fi monocron („ei se consacră în mod total și exclusiv unei singure sarcini la un moment dat”). Condiționările culturale, inerente naturii umane, se transmit culturi strategice a conducătorilor unei națiuni (memorie eroică, legendară, ritualuri inițiatice...) mai profund prin moștenirea istorică a neamului, decât prin învățământul. Regulile universale, principiile strategice și tactice, valabile în mod obiectiv, se lovesc în mod real de credințe subiective, de valorile fiecărei națiuni, care le interpretează în manieră specifică uneori chiar cu negarea tuturor principiilor luptei armate (concentrarea eforturilor, surpriză, de siguranță, etica militară).

Concepția despre război și principiile acestuia nu pot fi aceleași în Europa și în China, în condițiile în care „modelul strategului european este cel al marelui cuceritor, în timp ce, în China clasică, războiul este o dezordine căreia trebuie să îi pui capăt, strategul ideal fiind un om virtuos a cărui preocupare este aceea de a restabili ordinea și armonia”⁷⁰.

Studiile scot în evidență diferențieri fundamentale între

⁷⁰ http://cssas.unap.ro/ro/pdf_publicatii/is21. prof Dr. Hervé Coutau-Bégarie *Unitatea și diversitatea culturilor Strategice în Europa* accesat la 17 aug 2013

culturile strategice chineză și japoneză în raport cu cea europeană. Nu vom observa asemenea diferențieri între culturile strategice europene, chiar dacă există diferențe evidente între națiuni, dar le vom percepe foarte clar pe cele dintre cultura occidentală și cea arabă.

La cultura strategică franceză putem observa o modificare majoră în timp. Franța a avut o ideologie ofensivă excesivă înainte de Primul Război Mondial, căreia ia luat locul, (din nefericire, spun eu - referindu-mă la domeniul naval), o ideologie generală defensivă, statică și liniară după 1918. În aceste condiții ar fi deosebit de dificil să identificăm o unitate de gândire chiar și între comandanții din aceeași epocă, dar liniile generale se păstrează chiar dacă, „stilul lui Turenne și al lui Condé sunt total opuse, de asemenea cel al lui Pétain și Foch... . Totuși, Bruno Colson a putut desena, într-un mod sugestiv și convingător, liniile generale ale unei culturi strategice franceze, pe care o consideră constantă sau cel puțin regulată, începând din epoca modernă până în zilele noastre”.⁷¹

În aceste condiții, putem spune că există popoare războinice, care de-a lungul istoriei au trecut prin tăvălugul războiului continente întregi, și sunt popoare pașnice, care în întreaga lor existență nu au generat niciun război. Există elemente de specificitate ale fiecărui popor, care îl urmăresc secole la rând, cum ar fi:

□ forța elementară brută și persistența caracterului rus, completată de o puternică dorință de supraviețuire, care contează pentru ruși mai mult decât morala. În același timp conștiința rolului mesianic al popoarelor slave, întruchipat în acest moment de Rusia le dă o încrederea într-o poziție de superioritate în viitor asupra celorlalte națiuni europene, care poate fi obținută doar prin șantaj și forță brută;

⁷¹ *idem*

□ inteligența și creativitatea nativă deosebită, capacitatea de supraviețuire a poporului român, pe de o parte augmentată cu incapacitatea de a pune în practică politici coerente peste generații, completată de existența unui stat slab, ca o caracteristică istorică aproape permanentă;

□ capacitatea Turciei de a renaște din cenușă și încăpățănarea clasei ei conducătoare de a redobândi poziția și puterea defunctului imperiu Otoman, cel puțin în lumea musulmană. În același timp, putem scoate în evidență violența extremă a turcilor în războaiele pe care le-au purtat;

□ curiozitatea intelectuală a francezilor, perfecțiunea logicii acestora, dar fără o finalitate practică, completată de o nesiguranță inexplicabilă. Francezii sunt un popor cu o prudență excesivă, care a făcut ca o mare putere să piardă mult prea multe războaie în istoria sa;

□ tradiționala duritate și șiretenie, lipsită de grație, a diplomației germane, completată de o duritate a autocrației cu tendințele distructive politice și militare, moștenite de la triburile germanice;

□ pragmatismul american, consecvența și credința absolută în doctrina democratică;

□ militarismul distructiv japonez, sentimentul de unicitate culturală, tradiția de venerare a împăratului, de respect a statului, accentul pe disciplină onoare militară și curaj;

□ spiritul defensiv militar și ofensiv economic al chinezilor;

sunt doar câteva încercări de a defini caracterul național al unor popoare, cu efecte vizibile în poziționarea și modul de acțiune în cazul implicării într-un conflict.

În același timp, putem observa caracteristici comune la grupuri de popoare care au evoluat în condiții istorice și geografice asemănătoare. Astfel,:

□ europenii sunt mai sofisticati, mai favorabili soluțiilor pașnice, preferând negocierile și diplomația decât coerciția.

□ americanii, pe care îi putem considera o sumă de populații care a ajuns repede la o omogenitate națională ridicată, au o modalitate simplistă de a vedea totul în alb sau negru, prieten sau dușman, în care primează politica de coerciție în fața celei de convingere și scepticismul generalizat în fața legilor internaționale;

□ est europenii ca bloc relativ compact, au rămas cu o frică înrădăcinată față de puterea Rusiei și capacitatea ei de a le provoca un disconfort pronunțat, în momentul în care abordează teme comune.

În același timp concepțiile popoarelor sau ale națiunilor se schimbă de-a lungul secolelor, evoluând sau involuând, în funcție de punctul de vedere din care privim. Astfel „oamenii de stat ai Americii de la sfârșitul secolului al optprezecelea, asemenea oamenilor politici europeni contemporani, proslăveau virtuțile comerțului, pe care îl vedeau drept balsamul tămăduitor al rivalităților internaționale și făceau apel la legile internaționale și la opinia publică internațională în locul apelării la forța brută”⁷². Europeanii secolului al XVIII-lea aveau însă concepțiile belicoase ale americanilor de astăzi, rolurile inversându-se după trei secole.

Puterea maritimă

Una din componentele puterii naționale este puterea maritimă. „Totalitatea mijloacelor prin care o țară își exercită drepturile sale în exploatarea domeniului maritim,

⁷² Robert Kagan, *Despre paradis și putere*, Editura Antet, București, 2005, p. 9

pentru a obține toate foloasele economice, politice și militare, se cheamă: **putere maritimă**⁷³. Este una din cele mai profunde definiții date de un ofițer de marină, dintr-o perioadă în care școala navală europeană și, prin excelență, cea franceză, își pune amprenta asupra concepției ofițerilor români.

„Puterea unui stat depinde de mai mulți factori. Dintre aceștia cel privind puterea maritimă are rol distinct și se referă la totalitatea forțelor marinei comerciale, forțelor navale, porturilor și șantierelor care permit folosirea mării în orice împrejurare”⁷⁴

Nu orice stat se poate bucura de ieșire la mare sau ocean; nu orice stat este în măsură să fructifice ieșirea la mare și, în final, nu orice stat are o economie care să îi permită să-și dezvolte o putere maritimă.

România este o țară binecuvântată cu o ieșire la mare; iar datoria noastră este să fructificăm această bogăție. Puterea maritimă a unui stat dă greutate puterii naționale în ansamblu, nu doar capacității militare a statului respectiv. „Termenul de „Putere,, în general are mai multe înțelesuri, însă în contextul la care ne referim poate fi apreciat ca referitor la „capacitatea,, unui stat de a-și asigura exercitarea voinței sale într-un anumit domeniu și reprezintă tăria statului în exercitarea și folosirea drepturilor sale”⁷⁵.

Puterea Forțelor Terestre și cea a Forțelor Aeriene sunt elemente de putere strict militară, fiind elementele de bază ale capacității militare ale unei națiuni.

Când vorbim de puterea maritimă a unei națiuni, ne referim atât la componenta militară sau puterea navală,

⁷³ Cdor. Ioan Bălănescu - *Conferință intitulată „Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională”*, ținută la Liga Navală Română, 1928

⁷⁴ Contraamiral de flotilă Marius Hanganu, *op. cit.*, p. 13-14

⁷⁵ *Ibidem*, p. 13

cât și la flota comercială, flota de pescuit, capacitatea industrială și tehnologică navală, infrastructura navală, la învățământul de marină și la conștiința maritimă a unui popor, care numai împreună pot crea un tot unitar.

Este foarte greu ca o națiune să devină o mare putere, fără a dispune și de o putere maritimă. Este unul din elementele fără de care niciun stat nu și-a propus să ajungă la statutul de mare putere. „Distincția între noțiunile de putere maritimă și stat ce deține o mare putere maritimă este dat de tăria elementelor care sunt incluse în acești termeni”⁷⁶.

Cel mai reprezentativ exemplu îl constituie Rusia care, atâta timp cât și-a dezvoltat numai forțele terestre și aviația, nu a fost considerată decât o putere continentală. Gorșkov, la 70 de ani după Lacoste, nota: „Istoria a arătat că Rusia nu ar fi reușit să-și ocupe locul între marile puteri, fără o flotă puternică. Ori de câte ori conducătorii ruși au neglijat forțele navale, s-au produs înfrângeri militare și degradare politică”⁷⁷.

1.3. CONCEPTUL DE PUTERE MARITIMĂ

„Puterea maritima a statului poate fi definită, pe scurt, ca fiind capacitatea de utilizare, cât mai eficient posibil a oceanului mondial în interesele generale ale statului”⁷⁸.

Mackinder a localizat puterile maritime, în "semicer-cul exterior" care „cuprinde Marea Britanie, Africa de Sud, Australia, Statele Unite, Canada și Japonia”⁷⁹. În teoria lui Mackinder acestea formau "Promontoriul Mondial" versus

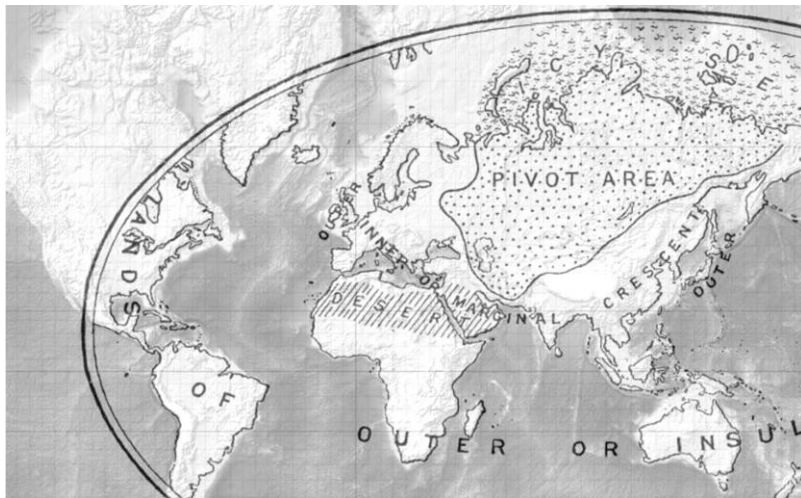
⁷⁶ *Ibidem*, p. 15

⁷⁷ Serghei Gorșkov, *op. cit.* p. 76

⁷⁸ Marius Hanganu, *op. cit.* p. 14

⁷⁹ Mackinder Halford: "The Geographical Pivot of History", în „Geographical Journal” 23, no. 4 (April 1904), p. 435.

"semicentrul interior" care cuprinde: Germania, Austria, Turcia, India și China, format din state continentale.



Teritoriul Pivot al lumii în viziunea lui Mackinder

În contrast, puterile continentale, - denumite de el „Heartlandul” - ar fi putut realiza cea mai mare concentrare de putere mondială, dacă se mobilizau și își uneau resursele. În acest context, statele maritime deveneau doar o putere de mâna a doua, fără o importanță pe măsura statelor continentele. El considera că puterile maritime își formaseră potențialul de putere doar prin comerț și controlul comunicațiilor maritime, iar „Șansa supraviețuirii acestora din urmă consta în conservarea acestor deprinderi psiho-sociale și fizice și în controlul centurii periferice a Eurasiei”⁸⁰. Era o concluzie deloc încurajatoare pentru statele maritime, pe care istoria nu i-a validat-o.

Studiile sale asupra consecințelor celui de-al Doilea Război Mondial indicau ascensiunea Uniunii Sovietice în

⁸⁰ Halford J. Mackinder, prelegere *The Round World and the Winning of the Peace*, în „Foreign Affairs”, (XXI), Iulie 1943.

postura celei mai puternice puteri terestre de pe glob. „Acea enormă acumulare de putere din Heartland putea fi contrabalansată doar prin crearea celei mai solide poziții defensive posibile, prin alianța puterilor nord-atlantice”⁸¹.

Acestea ar fi trebuit - în concepția lui Mackinder - să-și extindă controlul și asupra Germaniei, pentru a evita ca imensul potențial economic și militar al acesteia să fie acaparat de URSS.

Mackinder a atras atenția asupra faptului că: „puterile maritime își vor putea păstra vitalitatea numai dacă își vor reevalua raporturile cu lumea colonială și vor accepta o redistribuire a beneficiilor și creșterea standardului de viață din regiunile sărace”⁸². Este ceea ce a reușit foarte bine Marea Britanie și, în mare măsură, Olanda, dar nu au reușit Spania și Portugalia secolului al XV-lea.

În evoluția lumii a existat și continuă să existe două tendințe opuse, într-o continuă competiție pentru asimilarea de noi spații. Statele continentale au luptat pentru cucerirea de teritorii în zona de urgență și ținerea sub control a căilor de comunicație terestră (un exemplu poate fi și „drumul mătăsii”), pe când statele maritime au căutat să-și mențină supremația sau controlul pe mări și oceane și să cucerească teritorii dincolo de mări.

Până în epoca precolumbiană, suprafața eurasiatică continentală a constituit un "sistem politic închis", „oceanele constituind veritabile obstacole spre cele două Americi și Australia, în timp ce Africa de Sud și Centrală au fost efectiv izolate prin Deșertul Sahara”⁸³.

Geopolitica statelor maritime, de tip fenician, elen sau anglo-saxon, a generat un model de civilizație special,

⁸¹ *Idem.*

⁸² *Idem.*

⁸³ Barry Buzan, Richard Little, *Sistemele Internaționale în istoria lumii*, Editura Polirom, Iași, 2009, p. 75.

de tip „capitalism de piață”, în care primează principiile liberalismului economic. În ciuda variațiilor istorice, „civilizația maritimă” a făcut întotdeauna referire la superioritatea economiei în fața politicului.

Contrar modelului fenician, Roma a reprezentat cealaltă fațetă a monedei pe care era inscripționată civilizația maritimă: un model de structură militară, hegemonică, bazată pe control administrativ și civil, în care prima „politicul asupra economiei”. Roma este un exemplu de imperiu non-maritim, putere continentală, care a invadat continente și a asimilat popoarele supuse pentru aproape jumătate de mileniu. Acesta și-a menținut suveranitatea sau influența asupra unor popoare de la limitele imperiului și prin puterea maritimă de care dispunea, cu ajutorul căreia și-a putut deplasa forțe numeroase la bordul vaselor sale, în scurt timp, la mare distanță, pentru a interveni în zonele de conflict.

România, Marea noastră și Puterea Maritimă

În pofida bogăției pe care o are - ieșirea la Marea cea Mare, prin bunăvoința Domnului și strădania unor geniali înaintași, poporul român nu a conștientizat până în ziua de astăzi, valoarea "plămânului" care se numește Marea Neagră, cu imensele bogății și oportunități pe care le oferă. Fără plămâni un corp se sufocă; la fel și o țară. Dacă nu are căi de comunicații care să o lege de celelalte părți ale "întregului" care se numește pământ, poate duce doar o existență artificială.

Nici măcar pe perioada celor 460 de ani, de dominație otomană asupra Dobrogei, când românii nu au mai avut ieșire la mare decât pe brațele Dunării, efectele dezastruoase ale acestei pierderi nu au ajuns la nivelul conștiinței românești, a guvernanților țării, a românului simplu din Ardeal, Banat, Moldova sau Muntenia.

Bălcescu este printre primii oameni politici români care sesizează importanța ieșirii la mare. Acesta, referindu-se la efectele pierderii de către Moldova a cetăților Chilia și Cetatea Albă, trăgea concluzia conform căreia, : „prin această pierdere se îngropa viitorul maritim al Moldovei”⁸⁴.

Confruntându-se cu hegemonia Rusiei și Imperiului Otoman în Marea Neagră, conducătorii europeni din vremea respectivă au încercat să suplinească lipsa unui "plămân adevărat" pentru această zonă a Europei, cu unul artificial. Aceasta s-a făcut dezvoltând infrastructura porturilor Dunării de Jos, în așa fel încât puterile europene să-și poată proiecta interesele economice pe spațiul Mării Negre, cu extindere spre spațiile controlate de către Imperiul Otoman și Rusia, la timpul acela.

Dezvoltarea infrastructurii la gurile Dunării era o necesitate politică, economică și comercială europeană, care a făcut ca Sulina și Brăila să aibă o dezvoltare deosebită, devenind orașe de importanță europeană, prin stabilirea aici a unor influente instituții europene, importanță de care nu s-au mai bucurat după alipirea Dobrogei la patria mamă.

Principatele Române au avut puține inițiative de expansiune a intereselor spre zona Mării Negre sau a Dunării mijlocii, acestea axându-se pe o politică bazată pe valorile burgheziei agrare a vremii. Ochii, mintea și sufletul burgheziei românești nu erau îndreptate decât spre pământ și roadele acestuia, nicidecum spre mare și potențialul ei. Doar marile personalități ale Principatelor Române sau ale României secolului trecut au realizat valoarea ieșirii la mare pentru noi.

⁸⁴ Nicolae Bălcescu, *Puterea armată și arta militară la moldoveni în timpul mării lor*, Vol. *Scrieri militare alese*, Editura Militară, București, 1957, p. 580

Un moment de cumpănă pentru poporul român au fost războiul de la 1877 și rezultatele păcii ce i-au urmat. Gândirea vizionară a lui Kogălniceanu a scos în evidență faptul că nu vom avea nicio șansă să recuperăm Basarabia de la Rusia. În aceste condiții, oamenii politici români și-au focalizat negocierile cu reprezentanții europeni pentru a obține Dobrogea, ce aparținuse aproape jumătate de secol, defunctului Imperiu Otoman, acest lucru întâmplându-se într-un final.

Am reintrat în posesia părții de nord a Dobrogei cu tot ce înseamnă litoral și Delta Dunării, fără lupte armate duse special pentru obținerea „ținutului lui Dobrotici”, în urma încheierii Războiului Ruso-Româno-Turc din 1877-1878, prin semnarea Tratatului de la Berlin. „Congresul de la Berlin a împărțit Dobrogea între România și Bulgaria”.⁸⁵

Tratatul de la Berlin a avut o importanță crucială pentru viitorul României, în dezvoltarea noastră completă, ca națiune europeană, cu posibilitatea dezvoltării legăturilor maritime spre toate punctele globului, cu legături fluviiale spre centrul Europei, cu interese economice, politice sau militare, în diferite regiuni.

După recunoașterea independenței României și reunirea Dobrogei la România, Carol I a fost unul din marii noștri conducători care au sesizat însemnătatea ieșirii la mare pentru țară. Acesta a inițiat programe de integrare pașnică a Dobrogei, de dezvoltare a localităților dobrogene, cu accent pe Constanța. În acești ani Carol I a comandat studii pentru a putea pune în valoare Dobrogea. A trimis ingineri și ofițeri (pe maiorul de marină Ion Murgescu, cu canoniera „Fulgerul” pe mare iar pe colonelul Fălcoianu pe uscat) pentru a evalua regiunea dintre Dunăre și Mare. Aceștia analizând posibilitatea construirii unui port la

⁸⁵ Marco Drago (coordonator), *Enciclopedie de istorie universală*, Editura All Educational, București, 2003, p. 542.

Constanța (pe vremea aceea erau doar niște cheuri de lemn, aflate în bătaia furtunilor). Tot acum s-au făcut primele cercetări hidrografice pe Dunăre și Mare de către lt. col. de marină Drăghicescu și cpt. comandorul Cătuneanu, finalizate cu primele hărți ale Dunării și ale părții de vest a Mării Negre, studiindu-se astfel posibilitățile de construire a altor porturi la mare.

În anii 1893, 1894 și 1895 la bordul crucișătorului „Elisabeta”, al bricului „Mircea”, respectiv canonierei „Grivița”, Grigore Antipa a executat o expediție în jurul Mării Negre pentru efectuarea de cercetări oceanografice și de biologie marină în scopul determinării potențialul piscicol al Mării Negre.

Carol I a ordonat proiectarea și construirea infrastructurii portuare și de transport, pentru a lega Dobrogea de restul țării și România de restul lumii. Pe timpul acestuia, au fost executate lucrări care aveau să devină elemente de referință ale României: podul lui Saligny de la Cernavodă (1890-1895) și silozurile de cereale din portul Constanța, a început construcția portului Constanța, ca principală poartă a României la mare; s-a inițiat răscumpărarea căii ferate de la statul englez care lega Cernavodă de Constanța. În esență, acesta a creat infrastructura necesară dezvoltării puterii maritime a statului român.

Concomitent cu dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport terestru, a fost creat Serviciul Maritim Român (1895) și a fost promovată o politică navală orientată spre apărarea intereselor naționale, a independenței noului stat român.

În toată evoluția noastră istorică, marea a fost și este poarta de legătură cu celelalte civilizații ale lumii, lucru prea puțin conștientizat la nivelul poporului român.

Carol I nu a fost un om al mării; „nu-mi place marea,

îmi vine rău de la mare”⁸⁶, îi spunea el viitoarei regine Maria a României - nepoata reginei Victoria a Angliei, pe atunci o tânără de 17 ani -, când aceasta îl ruga să o ducă să privească marea și să iasă pe mare. Carol I vedea în deplasările la Constanța doar o obligație a unui om de stat responsabil, care trebuia să construiască acolo un port, docuri și silozuri. Nu vedea bogăția mării și oportunitățile ei, dincolo de simpla necesitate de ridicare a facilităților portuare și de legare a Dobrogei de țară, dar nu înțelegea nici dorința tinerei principese de a ieși pe mare.

Este o diferență fantastică între vibrația conștiinței continentale și cea a conștiinței maritime. Regina Maria a României scria mai târziu: „Mi-am crescut copiii să iubească marea. Am putut obține pentru ei ce nu putusem pentru mine, lungi și fericite săptămâni la mare așa că Constanța deveni pentru ei, ce a fost Osborne, Devenport și Malta pentru mine. Și ziua fericită pentru mine veni când am putut să-mi trimit al doilea fiu la marină, în Marina Britanică, unde numele Bunicului său este încă iubit și cinstit, și a făcut din el un marinar după inima mea.”⁸⁷

Din descrierea pe care o face Regina Maria a României în „Ce înseamnă marea pentru Mine.”,⁸⁸ putem realiza ce înseamnă conștiința maritimă a unei personalități originară dintr-un stat maritim, crescută și educată în respectul față de mare. Vedem ce înseamnă marea pentru o descendentă a familiei regale engleze - fiică de amiral - în comparație cu cea a unui descendent al unei familii germane, pentru care marea nu însemna decât o obligație luată în serios de dezvoltare a statului, pe care și-a asumat să îl conducă și nimic mai mult.

⁸⁶ Regina Maria a României, *Ce înseamnă marea pentru mine*, în „*Revista Marinei*”, Atelierele „Curierul judiciar” SA, București, 1926, p. 10.

⁸⁷ *Ibidem*, p. 11

⁸⁸ Regina Maria a României, *op. cit.*, p. 7

Cu toate că nu era un om al mării, dar înțelegând valoarea ieșirii la mare a României, Regele Carol I rostea „cu ocazia botezului cargobotului „Regele Carol I” că «viitorul este pe mare» și «orice neglijență în această privință poate avea efecte fatale pentru evoluția noastră».”⁸⁹

România este un stat maritim, chiar dacă la nivelul poporului conștientizăm sau nu, acest lucru. Din păcate acest fapt nu a fost și nu este conștientizat nici la nivelul politic al statului din ultimele decenii. Promovarea intereselor maritime ale României este posibilă dacă suntem în măsură să le creăm și să ni le apărăm, oriunde este nevoie pe mările și oceanele lumii, prin proiecția unei puteri maritime pe zonele de interes.

Toate acestea pot fi puse în practică cu o eficiență/forță deosebită prin intermediul puterii maritime.

Mari teoreticieni ai conceptului de putere maritimă

Până la sfârșitul secolului al XIX-lea, cultura maritimă și conceptul de putere maritimă s-au dezvoltat liniar, cu un salt exponențial în secolele marilor descoperiri geografice, după care a revenit la o evoluție liniară. Scrierile teoreticienilor navali au fost destul de răzlețe, evoluția puterii maritime fiind considerată o necesitate pentru a susține lupta pentru putere, fără a atrage nevoia unei teoretizări. Marii oameni de stat sau comandanții de flote din aceste secole s-au ocupat mai mult de construcția puterii maritime și mai puțin de fundamentarea teoretică a acestui concept. Însă istoria a atras permanent atenția popoarelor și conducătorilor lor că puterea maritimă trebuie

⁸⁹ Grigore Antipa, *Marea Neagră*, Vol I, Imprimeria Națională, București, 1941, p.16.

menținută la un nivel la care să nu pericliteze însăși existența statului.

Jean Baptiste Colbert (1619-1683) a rămas în istorie ca cel ce a creat puterea navală franceză în secolul al XVII-lea, înfăptuind o serie de reforme profunde în sistemul politic, economic și bancar al Franței.

Ca secretar de stat pentru marină, (1668) Colbert a continuat proiectele navale nefinalizate ale lui Richelieu și Mazarin, de a transforma Franța într-o mare putere navală. Acesta a realizat faptul că Franța va dispărea ca putere europeană dacă nu-și va dezvolta flota de război și nu va fi o forță maritimă comercială. A încurajat construcția de nave comerciale, a construit o flotă de război la Mediterana și una la Atlantic, a construit porturi și arsenale la: Toulon, Rochefort; școli navale la Rochefort, a fortificat porturile Dieppe, St.-Malo, Calais, Dunkerque, Brest și Le Hâvre, repunând Franța pe pedestalul marilor puteri maritime. Apetitul francezilor pentru puterea maritimă nu a durat multe decenii.

Două secole mai târziu, Mahan, prin efortul său de schimbare a percepției asupra rolului puterii maritime, a schimbat modul de gândire al oamenilor politici americani. Acest fapt a dus la modificarea fundamentală a politicii americane, transformând în scurt timp Statele Unite în cea mai mare putere maritimă a epocii și, un secol mai târziu, într-o superputere. Cei doi, chiar dacă au trăit la două secole diferență, au fost contemporani cu perioada de apogeu a Marinei Britanice; Colbert de pe poziția de om de stat, care trebuia să-și pună teoria în practică și să contrapună puterii maritime a Imperiului Britanic o putere navală a Franței, iar Mahan ca teoretician al puterii navale, care trebuia să convingă puterea politică a Americii la sfârșit de secol al XIX-lea, de necesitatea ridicării unei puteri navale americane. Două secole mai târziu, francezii își aduc readuc aminte de Colbert, când realizează că nu au

dat importanța cuvenită puterii maritime și utilizării ei pe timp de pace și război, pierzând statutul de mare putere navală.

Spiritul gândirii navale franceze a fost reprezentat cu cinste de amiralul Jurien de la Graviere (1812-1892), care, în lucrările sale, a scos în evidență rolul puterii navale în stăpânirea mărilor, urmat de doi mari teoreticieni și practicieni ai războiului maritim: amiralul Gabriel Darius (1859-1931) și Rene Davelny (1863-1938), ce susțineau strategia ofensivei decisive, a cărei finalitate era distrugerea flotei comerciale a inamicului.

Julian Corbett (1854-1922) a fost un proeminent istoric și geostrateg naval britanic, ale cărui lucrări au ajutat la modelarea Marinei Regale Britanice moderne. Acesta scrie una dintre lucrările de bază din domeniul strategiei politice și militare, prea puțin citită de contemporanii săi, dar a cărei lectură a influențat într-o proporție majoră gândirea maritimă a prim-ministrului britanic, Winston Churchill.

Julian Corbett și Alfred Thayer Mahan sunt considerați ca fiind părinții conceptului de putere maritimă. În scrierile lor, cei doi corifei ai teoriei puterii maritime s-au bazat pe studiul istoriei popoarelor ce au deținut mari flote comerciale și de război, cu ajutorul cărora au fost în măsură să se dezvolte, să-și sporească teritoriile peste mări.

Teoriile lui Corbett diferă de cele ale lui Mahan prin faptul că pune mai puțin accentul pe angajarea în luptă a flotei, concentrându-se mai mult pe controlul liniilor de comunicații maritime. Prin aceasta, a făcut o apropiere a principiilor războiului terestru de cel naval, a scos în evidență faptul că angajarea navală în sine și distrugerea flotei adversarului nu constituie finalitatea în războaiele navale, ci asigurarea libertății de navigație pe mare pentru navele proprii și blocarea liniilor de navigație pentru inamic. Pentru Julian Corbett conceptul de „comandă a

mării”, în primă fază, iar mai târziu „control al mării”, constituie obiectivul principal al flotelor. Este un concept des utilizat în doctrinele maritime actuale - la un secol de la emiterea lui - întrucât nu pleacă de la ideea blocării permanente a comunicațiilor inamicului ci de la controlul relativ în timp și spațiu al mării, în funcție de scopurile propuse. Corbett definește două metode pentru a obține controlul liniilor de comunicație: capturarea sau scufundarea navelor comerciale și blocada navală. A rămas în istorie ca un clasic al strategiei navale datorită operei sale: „Principii ale strategiei maritime”⁹⁰, lucrare clasică pentru toți studenții academiilor sau școlilor navale. Actuala doctrină maritimă britanică este influențată în mare parte de teoria navală a lui Corbett, întrucât acesta s-a concentrat în scrierile sale pe teoria războiului naval la nivel strategic, emițând concepte general valabile care acoperă mai multe decenii, nefiind supuse presiunii dezvoltării tehnologice în aceeași măsură ca la nivel tactic și operativ.

Mackinder a fost unul din primii geopoliticieni care au făcut în scrierile lor, o analiză fundamentală a relațiilor dintre lumea continentală și cea maritimă, influențând gândirea teoreticienilor puterii maritime.

Halford Mackinder și-a făcut cunoscută prima formă a teoriei sale geopolitice în „The Geographical Pivot of History”. Conform acestuia, „istoria umană s-a desfășurat sub determinarea unui conflict recurent între popoarele situate în ariile terestre și cele așezate în zonele costiere”. În mai multe cicluri istorice, statele continentale s-au simțit, datorită poziționării geografice, într-o situație de asfixiere, și au încercat să se extindă prin cucerirea, în prima fază popoarele din jur, după care a popoarele maritime.

⁹⁰ Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Editura Logmans, Green and CO., London, 1911.

În complexa sa analiză, Mackinder a explicat că „percepția de autosufocare resimțită de popoarele continentale avea mai multe surse și consecințe”⁹¹:

□ Spațiul imens al Eurasiei, anevoios de străbătut și greu de controlat, solicitase construcții politico-statale autoritare și primitiv-expansioniste.

□ „Condițiile climaterice, - pe de altă parte - continental-excesive, precum și accesul limitat la căile navigabile libere”⁹² (niciunul dintre marile fluvii eurasiatice nu se varsă într-o mare deschisă) au generat în permanență un sentiment de frustrare pentru popoarele Eurasiei.

În studiile sale, Mackinder compară mobilitatea popoarelor continentale, ce erau dependente de cai, cămile sau elefanți, cu mobilitatea popoarelor maritime ce foloseau ca mijloc de deplasare corăbiile cu pânze, care făceau expediții pe fluviile cu ieșire la mare sau ocean, de-a lungul litoralului, până în insule depărtate. În aceste condiții, navele maritime puteau face legătura între zone aflate la distanțe imense, intrând în contact cu cei ce locuiau pe marginile "insulei lume". Epoca columbiană a schimbat geopolitica lumii, navigația transoceanică transformând această insulă, dintr-un sistem închis, în unul deschis. În următoarele patru secole, europenii au început să se extindă, ocupând părți ale "semicercului exterior" „contra unei rezistențe aproape neglijabile”⁹³. „Această revoluție maritimă i-a înzestrat pe europeni cu cea mai mare mobilitate posibilă a puterii și a avut ca efect neutralizarea abilității nomazilor de a exercita presiuni dinspre hertland-ul continental. Revoluția a schimbat balanța de putere, în mod decisiv, în favoarea semicercului exterior de state maritime (inclusiv Marea Bri-

⁹¹ Halford Mackinder: *op. cit.*, p. 435.

⁹² *Idem*

⁹³ *Ibidem*, p. 422.

tanie și Japonia), care acum încercuiau heartland-ul continental, dar care erau inaccesibile acestuia”⁹⁴

Mackinder a făcut două remarci de mare importanță: „Odată cu epoca columbiană și post-columbiană (de după marile descoperiri geografice), puterile maritime se situaseră într-o poziție superioară față de cele continentale”⁹⁵. Elementul care le avantajase pe primele fusese circulația nestingherită în spațiile maritime. În acel context nou, Anglia pierdea beneficiile exteriorității sale față de Europa și chiar Eurasia, fiind racordată direct la evoluțiile continentale și parte integrantă a acestora. Rezolvarea "văzută" de Mackinder indica „păstrarea centurii periferice eurasiatice în posesia și sub controlul Puterilor Maritime”⁹⁶.

□ Alfred Thayer Mahan (27 sept.1840 - 12 ian. 1914) este unul din cei mai mari și mai cunoscuți teoreticieni navali ai lumii. Ofițer de marină, geostrateg și pedagog, titular din 1885, al cursului de Istoria flotei maritime la Colegiul Naval din New-Port, a fost numit de către americani: „cel mai important strateg american din secolul al XIX-lea”. A influențat marina din întreaga lume prin teoriile navale pe care și le-a promovat cu îndârjire. Mai multe nave au fost numite „USS Mahan”, inclusiv o clasă de distrugătoare. Cercetările sale în istorie navală au condus la cea mai importantă lucrare a sa: „Influenta puterii maritime asupra istoriei, 1660-1783”, editată în 1890, prin care a influențat în mod major schimbarea politicii americane și implicit a poziției americane în lume. A continuat să-și publice, la intervale scurt: „The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire (1793 – 1812)” în (1892) – Influența forței maritime asupra Revoluției franceze și Imperiului -, „The Interest of America in Sea Power” în (1897) – Interesul

⁹⁴ Barry Buzan, Richard Little, *op. cit.*, p. 76.

⁹⁵ Halford Mackinder: *op. cit.*, p. 435.

⁹⁶ *Idem*

Americii pentru forța maritimă - și alte lucrări, prin care a creat o nouă strategie maritimă a Statelor Unite.

Statele Unite de la sfârșitul secolului al XX-lea, se aflau într-o autoizolare cvasitotală, concentrându-se pe problemele interne, fără a da vreo importanță poziției pe care o au sau ar putea-o avea în lume. Până la punerea în practică a teoriei mahaniene (începutul secolului al XX-lea), construirea unei flote cu altă destinație decât cea de apărare a coastelor era considerată de americani un nonsens, concept specific statelor maritime de concepție continentală. Această gândire am văzut-o și în proiectarea Marinei Române până la sfârșitul secolului al XX-lea și la alte state cu ieșire la mare, dar fără vocație maritimă.

Mahan a influențat politicile statelor maritime care considerau marea ca pe un element de plecare în dezvoltarea statală, dar teoria sa a fost irelevantă pentru „statele care nu aveau nici nevoia, nici înclinația de a folosi marea în scopuri ambițioase”⁹⁷.

Mahan nu a fost primul mare teoretician al puterii maritime american sau singurul om care s-a luptat pentru a crea o putere maritimă a Americii, dar lucrările lui au apărut în momentul în care existau condițiile pentru a fi puse în practică. Sfârșitul secolului al XIX –lea oferea toate condițiile tehnologice, comerciale, militare și politice pentru ca America să-și schimbe doctrina de apărare apropiată a comerțului costier, cu o doctrină de apărare a intereselor Americii oriunde în lume. În acel moment, Statele Unite au ajuns la concluzia că trebuie să iasă din izolarea sa și să-și asume alt rol în lume. În 1799, kongresmanul Robert Goodloe Harper a demonstrat modul în care Marea Britanie a reușit să fie cea mai mare economie pe plan mondial, să de-

⁹⁷ Geoffrey Till, „*Strategia maritimă și epoca nucleară*” Editura Academiei Militare, București, 1984, p. 8.

țină cele mai multe colonii și cea mai mare parte din producția mondială. Toate acestea au folosit un raționament asemănător celui utilizat de Mahan o sută de ani mai târziu. Faptul că lucrările congresmanului pentru Carolina de Sud nu au avut niciun efect asupra lumii americane demonstrează că nu erau întrunite condițiile schimbărilor cerute de către acesta. Un secol mai târziu, Mahan a avut forța să influențeze opinia publică, pe conducătorii marinei și pe guvernanți, în condițiile în care existau deja premisele unei schimbări fundamentale în politica americană.

Contemporan cu Halford J. Mackinder, amiralul Alfred Thayer Mahan și-a construit modelul său de analiză geopolitică plecând de la câteva deziderate.

Esența noii strategii americane, denumită „politica Anaconda”, constă în încercuirea blocului continental eurasiatic, pentru a împiedica o posibilă coaliție între Germania și Rusia, (posibil și Japonia). În viziunea lui Mahan, principalul element al puterii maritime era comerțul maritim, iar forțele navale trebuiau să asigure navelor comerciale libertatea de navigație și desfășurarea liberă a comerțului. În plus Mahan, considera Forțele Navale ca fiind o civilizație predestinată, dezvoltată în scopul dominării lumii.

Mahan a scos în evidență, prin lucrările sale, necesitatea ca America să-și construiască o putere maritimă la nivelul pe care aceasta îl merita. „Controlul mărilor este un factor istoric care nu fusese niciodată estimat și interpretat la adevărata valoare”⁹⁸, această acțiune a transformat un fapt arhicunoscut de un mileniu într-o teorie care a stat la baza schimbării poziției SUA în lume.

Criticii au acuzat conceptul de putere maritimă în general și pe Mahan în mod special, ca fiind un strămoș al imperialismului. Opera a lui Mahan poate fi întărită de cuvintele lui Sir Walter Raleigh: „Oricine controlează marea,

⁹⁸ Alfred Thayer Mahan, *op. cit.*, p. 5.

controlează comerțul; cei ce controlează comerțul lumii, controlează națiunea lor și duc lumea spre prosperitate și în consecință conduc lumea.”

Cei care ar găsi cuvintele lui Raleigh exagerate pentru realitatea sistemului actual ar trebui să ia în considerare efectul cumulativ al celor patru realități:

- 70 % din suprafața pământului este acoperită de mare. Omul nu poate trăi în mare, dar poate trăi foarte bine exploatându-o;

- 90 % din volumul comerțului internațional se desfășoară pe apă;

- majoritatea orașelor lumii și populației urbane se află la o distanță de maxim 200 km de litoral și marile fluvii;

- dreptul internațional prevede: „libertatea de a accede la mare”; „libertatea de navigație”; „dreptul la trecere inofensivă prin apele teritoriale ale unui stat”, pe care orice națiune le poate folosi pentru scopuri comerciale sau de apărare, fără încălcarea suveranității altui stat.

Aceste realități au rămas constante pe tot parcursul secolului trecut și par să rămână la fel și în viitor. În acest context, este evident că mările și oceanele lumii au fost și sunt un factor major în dezvoltarea umană, culturală, economică și industrială. În acest sens, concluzia mea este că impactul istoric al mării în acumularea de bogăție și de dezvoltare a unei economii globale a fost un catalizator pentru popoare, să ia în serios dezvoltarea conceptului de putere maritimă și să-l pună în practică.

Un element deosebit de concludent în susținerea teoriei sale în fața națiunii americane a fost legătura ombilicală între economia americană, comerțul internațional pe mare și protecția acestuia de către o forță navală puternică.

Dacă Mahan nu și-ar fi bazat teoria pe legătura dintre posibilitatea unei prosperități viitoare a poporului american, dezvoltarea comerțului pe mare, exportul pro-

ducției excedentare a unei economii în creștere spectaculoasă și protecția acestora de către forțele navale americane, care să-și poată proiecta forța acolo unde interesele Americii o cer, teoria sa nu ar fi fost susținută de pragmatismul american al clasei politice a vremii.

Pentru Mahan instrumentul politicii este comerțul. El a descris în mod curent puterea maritimă în termeni și caracteristici care se încadrează cu preponderență, în afara domeniului militar.

Mahan a plecat într-o concepție tipică pragmatismului american, de la o necesitate economică spre una militară și nu invers, cum au făcut-o mai târziu sovieticii. Acțiunile navale trebuiau să sprijine dezvoltarea unei civilizații comerciale la scară mondială. Concepțiile sale au fost împrumutate, din teoria darwinismului social, teorie, vehiculată destul de activ în epocă, de genul: „Lumea este o luptă, lupta este esența vieții și a relațiilor dintre popoarele lumii; civilizația europeană și sora sa americană sunt superioare altora, ceea ce le dă dreptul la expansiune și au datoria de a converti popoarele inferioare etc.”⁹⁹.

Ca și în cazul lui Mackinder, ideile și scenariile geopolitice ale amiralului au produs efecte consistente în lumea politică. Relevantă în acest sens este afirmația - destul de exagerată totuși -, a secretarului de stat al SUA, H. L. Stimson: „Neptun este Dumnezeu, Mahan profetul său, iar marina SUA singura biserică adevărată...”, dar care reflectă efectul cu care au penetrat teoriile lui Mahan zona politică a vremii. Un alt exemplu al unei gândiri la nivel global este și cererea adresată de F.D. Roosevelt americanilor, de a privi harta lumii și a încerca să o înțeleagă, și nu numai pe cea care se rezumă la teritoriul american. Prin aceasta, de fapt, Roosevelt a creat o presiune imensă pentru schimba-

⁹⁹Apud Constantin Hlihor, *op. cit.*, p. 45.

rea conștiinței americane, dintr-una limitativ continentală, într-una global maritimă.

Teoriile lui Mahan referitoare la conceptul de putere maritimă și importanța acestuia, au fost în măsură să schimbe poziția statului american și societății americane în lume și prin aceasta întreaga structură de putere a lumii. Meritul modificării politicii navale americane nu este atribuit numai lui Mahan, deoarece studiile lui au fost făcute publice într-un moment în care erau îndeplinite toate condițiile istorice, politice, militare, economice și diplomatice pentru ca America să își schimbe politica navală și politica externă.

Oamenii politici erau pregătiți pentru o asemenea schimbare. Teoria lui Mahan „a fost impulsul necesar pentru transformarea obscurității în lumină”¹⁰⁰, a fost evenimentul pe care o mare parte a clasei politice îl aștepta pentru a schimba poziția Americii în lume. În acest sens, în 1898, senatorul Albert J. Beveridge afirma: „Comerțul mondial trebuie să fie și va fi al nostru, îl vom avea. Vom acoperi mările cu marina noastră comercială; vom construi o flotă pe măsura măreției noastre”¹⁰¹.

În oricare alt moment istoric ar fi apărut această teorie, foarte probabil că influența ei asupra civilizației americane și mondiale, ar fi fost minimă sau ar fi avut același efect ca și scrierile de înaltă ținută ale ofițerilor de marină români din perioada interbelică.

Theodore Roosevelt, după studierea cărții lui Alfred Thayer Mahan, „Influența Puterii Maritime asupra istoriei 1660-1783”, a considerat-o ca fiind o lucrare de referință pentru proiectarea politicii navale a Americii pentru următoarele decenii. Scrierile acestuia sunt de actualitate și astăzi, după mai

¹⁰⁰ Comandor prof. univ. dr. Marius Hanganu, Prefața la traducerea lucrării „*Influența Puterii Maritime asupra istoriei 1660-1783*”, de Alfred Thayer Mahan, editura AISM, București, 1995, p. 7.

¹⁰¹ Michel Bugnon-Mordant, *America totalitară: armele secrete pentru stăpânirea lumii*, Editura Lucman, București, 1999, p. 47.

mult de un secol. Teoria lui Mahan a scos în evidență o realitate de fapt și a adus-o în prim planul priorităților politicii americane, devenind politică de stat. Prin modificarea politicii sale navale, Statele Unite au devenit o putere maritimă de prim rang, impulsionând toate domeniile vieții politice, economice, sociale, militare. Prin aceasta SUA a ieșit din izolarea sa confortabilă, protejată de două oceane, ajungând, în mai puțin de un secol, singura superputere mondială.

Prin teoriile sale, Mahan a scos în evidență faptul că America nu este un continent izolat geografic aflat la mare distanță de Europa și Orientul Îndepărtat, iar izolarea geografică și autoizolarea politică nu sunt elemente care să favorizeze dezvoltarea. Ideile sale au fost susținute, mai târziu, de mulți geopoliticieni americani și europeni, care au demonstrat legătura dintre America și Europa și necesitatea implicării Statelor Unite în problemele globale.

În SUA, la treizeci de ani după apariția lucrărilor lui Mahan, politologul american de origine germană Hans Weingert și Vilhjalmul Stefansson au fost printre primii care au semnalat că: „folosind ca argument proiecția lui Mercator că America de Nord nu se află situată la o distanță chiar atât de mare de Eurasia”¹⁰². Cei doi au demonstrat „că prin pasajul nordic sau Mediana Nordului, un avion are nevoie doar de câteva ore să ajungă în America de Nord”¹⁰³. Și alți autori, precum Robert Stranz-Hupé¹⁰⁴ sau Derwent Whittlesey¹⁰⁵, au demonstrat același aspect.

Percepția dezizolării SUA de zonele de război a avut

¹⁰² Hans Weingert Vilhjalmul Stefansson, *The Twilight of Politics*, în „*Generals and Geographers Magazin*”, New York, 1942, p. 12.

¹⁰³ Hans Weingert Vilhjalmul Stefansson, *Compass of the World*, 1944, p. 4.

¹⁰⁴ Robert Stranz-Hupé, *The Struggle for Space and Power*, în „*Geopolitics*”, Editura Farrar & Rinehart, New York., 1942, p. 12

¹⁰⁵ Derwent Whittlesey, *German Strategy of World Conquest*, în „*Geopolitics*”, Editura Farrar & Rinehart, New York., 1942, p. 37

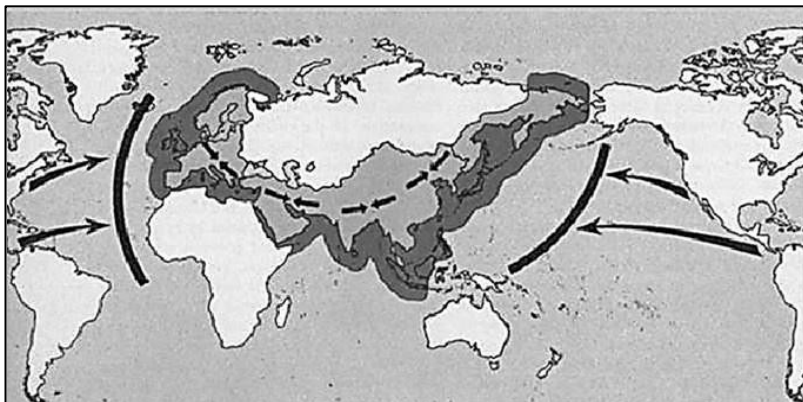
un impact direct asupra deciziilor politice luate de guvernul american. În acel context fertil adoptării viziunii geopolitice, Nicholas Spykman a publicat, în 1942, la New York, o lucrare de referință pentru geopolitică, cu titlul: *America's Strategy in World Politics*. Cartea lui Spykman a fost un adevărat manual de strategie pentru politicienii americani. Acesta a încercat să distrugă mituri tradiționale ale mentalității americane, oferind în schimb o perspectivă clară asupra rolului pe care trebuia să și-l asume SUA în perioada postbelică. Spykman a demonstrat că SUA nu poate încerca să rămână nemicând departe de evenimentele din Eurasia, deoarece se află mult mai aproape de cea imensă întindere terestră, cu mijloacele existente la momentul discuției (1942), decât fusese perceput secolul trecut. El a nuanțat și contradicțiile care există între puterile terestre și puterile maritime, subliniind natura duală a Germaniei, în care se dezvoltau la nivelul conducerii de vârf, atât concepția continentală de ducere a războiului, cât și cea maritimă de conducere a lumii.

În a doua sa lucrare majoră, *The Geography of Peace*, publicată postum în 1944, Spykman a elaborat un studiu pe un termen mediu al posibilelor configurări geopolitice postbelice. În acest sens, SUA trebuiau să își asume rolul primordial în spațiul periferic-exterior, iar colaborarea cu Marea Britanie trebuia să fie dezvoltată într-o strânsă alianță, în care să fie incluse toate statele maritime occidentale, cu accent pe Germania și Japonia.

Marina franceză a fost prima care a adoptat concepțiile lui Mahan, doctrina maritimă franceză din 1914 fiind dominată de teoria profesorului american, prin abordarea bătăliei decisive și câștigarea supremației pe mare.

Numele Mahan a devenit cunoscut în întreaga marină germană; Kaiserul Wilhelm al II-lea a ordonat tuturor ofițerilor de marină să studieze cartea lui Mahan, considerând-o ca fiind o piatră de temelie în pregătirea acestora,

iar amiralul Alfred von Tirpitz (1849-1930) a utilizat reputația Mahan pentru a finanța o puternică flotă de suprafață. Ideile lui Mahan au influențat în mod decisiv doctrina navală japoneză și, în special, acțiunile flotei în cel de al Doilea Război Mondial.



Harta geopolitica a lui Spykman¹⁰⁶

Alături de Spykman*, care introduce o nouă viziune în geopolitica lumii: „Oceanul de mijloc” (Midland Ocean) - , prin care acesta considera Oceanul Atlantic o mare interioară între America și Europa, care contribuie la realizarea uniunii între aceste două continente, pe baza comunității culturale de origine vest-europeană; Mahan poate fi

¹⁰⁶ <http://www2.johnabbott.qc.ca/~geoscience/ME/Lectures/Geopolitics/sld019.html>

* Nicholas John Spykman (1893–1943), născut la Amsterdam, este considerat continuatorul direct al ideilor amiralului Mahan. Profesor din 1925 la Universitatea Yale, deținând între anii 1935–1940 conducerea Institutului de Studii Internaționale, Spykman considera geopolitica drept cel mai important instrument al politicii internaționale. A publicat lucrări de referință în geopolitica internațională: „*America's strategy in World Politics*” (1943) - *Strategia americană în politica mondială* - și „*The Geography of the Peace*” (1944) - *Geografia păcii*.

considerat părintele „atlantismului”, care a dus la formarea NATO.

Sir Albert Richmond (1871-1946) a fost un remarcabil ofițer de marină britanic, care a trecut prin toate funcțiile marinei britanice, ajungând la gradul de amiral. Și-a început cercetările în domeniul strategiei navale elaborând „Războiul de succesiune austriacă” în 1914 și publicat în 1920. În partea a doua a carierei sale, s-a dedicat studiului istoriei navale britanice, fiind un adept al promovării conceptului de putere maritimă. A fost președinte al Colegiului Regal Naval în 1920, iar în 1926 devine comandant al Colegiului Imperial de Apărare. În perioada 1934- 1943 a predat istoria navală la Universitatea din Cambridge și Oxford.

Richmond a fost un apropiat al lui Julian Corbett, fiind influențat în primele sale lucrări de către ideile acestuia. În viziunea sa despre statele maritime, el afirma că „puterea maritimă îndrituiește pe posesorul ei să-și trimită trupele peste mările care despart națiunile și țelurile lor și să-i împiedice pe adversari să o facă. Posibilitatea de a face acest lucru este considerat un rezultat al deținerii puterii de a controla mișcările pe mare”¹⁰⁷.

A promovat permanent idei reformatoare în domeniul tacticii navale, combătând clișeele din gândirea navală, aflate la modă în aceea vreme. Opera care l-a consacrat ca reputat istoric naval, a fost lucrarea în trei volume „Marina în războiul din 1739-1748”. A scris nenumărate lucrări devenite clasice în domeniul naval: „Flota în India 1763-1783”, „Economie și securitate navală” (1931), „Apărarea imperiului și captura pe mare în timpul războiului” (1932), „Puterea navală și lumea modernă” (1934). În 1943 a ținut cursurile Ford la Oxford, care au fost publicate în

¹⁰⁷ Alfred Mahan, *op. cit.* p. 12

1946, sub titlul: „Oameni de stat și puterea modernă”. Ultima sa lucrare neterminată „Flota ca instrument de politică 1558-1727”, a fost publicată postum în 1953. Teoriile navale ale lui Richmond au dominat întreaga perioadă de după cel de Al Doilea Război Mondial, fiind continuate de către mulți dintre studenții săi.

Comandorul Stephen Roskill (1903-1982) a fost un strălucit ofițer de carieră, care a avut experiența flotei engleze, ocupând toate pozițiile necesare unei cariere navale de excepție. Acesta a îmbrățișat multe din ideile lui Richmond, continuându-i teoriile împreună cu profesorul Arthur J. Marcher. La retragerea din activitatea militară, a activat în Serviciul Istoric al Marinei Britanice, ocupându-se de redactarea istoriei oficiale a celui de-al Doilea Război Mondial. A publicat între anii 1954 și 1961 „Războiul pe mare”, „Marina britanică în război”, „Strategia în Puterea Maritimă”, „Marina comercială în război”, „Politica navală între războaie”, „Bătălia în Atlantic” și nenumărate articole referitoare la istoria navală, predând și la renumite universități din Marea Britanie și Statele Unite.

Geoffrey Till este unul din cei mai reputați teoreticieni ai puterii navale din zilele noastre. A predat Studii Navale la Comandamentul Intercategoriilor de Forțe și la Colegiul de Stat Major. A fost membru al Departamentului de Studii pentru Apărare din cadrul Colegiului Regal de Război din Londra. A scris multe lucrări și articole care au modificat percepția strategilor din domeniul naval. Printre cele mai cunoscute lucrări ale lui Geoffrey Till putem aminti: „Strategia maritimă și epoca nucleară” (1984), „Puterea Navală Modernă” (1987), „Puterea Maritimă în strategia sovietică” (1989), „Puterea Navală - Teorie și Practică”; „Puterea Navală a mileniului”; „Evoluția gândirii navale britanice” (2006); „Transformarea domeniului naval” (2008). Till are numeroase studii referitoare la efectele globalizării asupra domeniului naval.

Puterea unui stat reflectată de puterea maritimă

Puterea maritimă, ca parte integrantă a puterii unui stat, a fost mijlocul prin care a fost posibilă cucerirea teritoriilor de peste mări și transformarea acestora în colonii, fapt care a adus un plus de prosperitate națiunii cuceritoare, și a generat implicit creșterea puterii statului. A fost mijlocul de a domina teritoriile costiere și comerțul maritim, a fost și este mijlocul de a prospera.

În istoria antică și mai târziu, au existat în același timp imperii sau civilizații care nu știau unele de altele. Imperiul Roman nu auzise de Imperiul Chinez, Aztec sau Maiaș și invers, europenii nu auziseră de japonezi și exemplele pot continua, deoarece mobilitatea civilizațiilor continentale era foarte redusă.

Statele Europei Atlantice, începând cu secolul marilor descoperiri geografice, au rupt barierele ce separau continentele, transformând lumea într-o entitate cunoscută și exploatabilă. Puterea navală a statelor europene angajate în experiența cuceririlor de peste mări, a adus putere și prosperitate statelor care au investit în aceste expediții maritime.

Începând cu perioada marilor descoperiri, coloniile au însemnat o sursă de materii rare și materii prime, o piață de desfacere pentru produsele europene, iar mai târziu, o piață de desfacere pentru producția de masă a proaspetelor state industrializate. Pentru stăpânirea coloniilor și exploatarea acestora a fost necesară dezvoltarea flotelor, care trebuiau să facă „un pod”, între continente. Noile teritorii însemnau forță de muncă ieftină și resurse sau metale prețioase luate la un preț apropiat de zero. Statele maritime care au fost în măsură să-și dezvolte flote puternice, devenind puteri maritime, au fost în măsură să-și adjucece vaste teritorii peste mări, în detrimentul celor mai mari

puteri continentale. Puterile maritime europene în marșul lor pentru cucerirea continentului asiatic, au evitat ciocnirea cu puterile islamice, care dominau rutele comerciale terestre.

Europa a fost centrul gravitațional al întregii lumi atâta cât a deținut puterea navală. Europa Atlantică (Portugalia, Spania, Olanda, Belgia, Marea Britanie și Franța) au deținut puterea navală absolută timp de o jumătate de mileniu, de la descoperirea Americii de către Columb din 1492, până la prăbușirea Uniunii Sovietice în 1991.

America de după Primul Război Mondial a început să ia locul Europei Atlantice, devenind centrul gravitațional al întregii lumi.

Puterea maritimă este element al puterii unui stat, ce acționează în sensul creșterii nemijlocite a nivelului puterii statului, în condițiile existenței acesteia. O aritmetică simplă ne spune că un stat care posedă o putere maritimă este deasupra unuia căruia îi lipsește această componentă, pentru că nu este vorba doar de componenta militară a puterii maritime, ci și de o componentă economică, diplomatică, științifică și de conștiință maritimă a unui popor.

Orice stat căruia îi lipsește ieșirea la mare pleacă cu un handicap serios în competiția puterii, care se poate exprima în:

- lipsa unei deschideri internaționale directe, fără granițe fizice sau mentale;
- imposibilitatea de a construi nave în șantierul propriu;
- inexistența porturilor maritime, care constituie plămânul comerțului mondial;
- lipsa unui sistem de învățământ în domeniul naval;
- lipsa posibilității construirii unor baze navale și imposibilitatea dezvoltării unei forțe navale credibile;

□ lipsa unei mări teritoriale și a unei zone economice exclusive.

Este un handicap pe care numai statele care au avut ieșire la mare și nu îl mai au, o pot conștientiza la adevărată lui valoare. Guvernauții Austriei ar putea răspunde mult mai bine care ar fi valoarea unei ieșiri la mare.

Există state fără ieșire la mare care au realizat ce înseamnă să nu ai o flotă comercială sau alte elemente ale puterii maritime, fiind nevoite să-și dezvolte cu eforturi deosebite unele componente ale acesteia. Dar niciun stat nu a reușit să dezvolte o putere maritimă, neavând ieșire la mare.

Sunt state care reușesc să construiască nave maritime în șantiere fluviale, dar costurile sunt mult mai mari, iar tonajul realizat este mult mai mic. Sunt state continentale care au închiriat zone portuare de la alte țări, pentru a putea dezvolta o flotă comercială, dar costurile de întreținere sunt la fel, mult mai mari. Sunt state care și-au pus la punct flote de pescuit oceanic fără a avea porturi, dar nu există state, care să-și fi dezvoltat o putere navală fără a avea ieșire la mare.

Zona economică exclusivă a României este egală cu suprafața a două-trei județe. Aceasta înseamnă posibilitatea exploatării unor câmpuri petroliere și de gaze submarine existente în Marea Neagră, la costuri mai mari decât o exploatare terestră, dar mult mai mici în comparație cu alte zone maritime sau oceanice datorită unui platou continental foarte întins. În același timp înseamnă posibilitatea exploatării piscicole și a potențialului eolian din proximitatea litoralului la costuri rezonabile.

România, după un război cu mii de victime, a primit „în dar” ieșirea la mare, devenind un stat maritim, însă nu a reușit să fructifice această bogăție decât în mică măsură. Una din marile greșeli pe care le-au făcut teoreticienii navali români a fost raportarea dezvoltării puterii maritime

la lungimea litoralului, concepție tipică unui stat continental, care se raportează la suprafețe de teren care trebuie muncite sau cucerite, lungimi de coastă care trebuie apărate, înălțimi ale munților care trebuie trecuți, dimensiuni de fluvii care trebuie traversate.

În filozofia statelor maritime, puterea maritimă nu se raportează la mărimea litoralului sau lungimea coastei, ci la mărimea intereselor maritime pe care un stat le are, pe mare sau dincolo de mare. Interesele unui stat nu țin de dimensiunile geografice, ci de capacitatea oamenilor de stat de a ridica sau coborî o națiune.

Un alt atu al puterii maritime, ca parte componentă a puterii statului, este capacitatea de a deține ceea ce a fost dobândit. Jean Antoine de Lanessan¹⁰⁸ spunea la sfârșitul secolului al XIX-lea: „Dacă vrem să devenim o mare democrație comercială, ceea ce va necesita o dezvoltare a flotei comerciale, trebuie să avem o flotă atât de puternică, încât nicio altă putere să nu poată domina în detrimentul nostru, apele europene sau oceanele în care circulă navele noastre comerciale”¹⁰⁹. Cuvintele lui Lanessan s-ar transpune în zilele noastre prin necesitatea dezvoltării în paralel cu flota comercială și de pescuit oceanic, a unei puteri navale care prin prezența ei pe mările și oceanele lumii să constituie și un element de siguranță a traficului comercial. În secolul al XXI-lea nu se mai pune problema cuceririi unor căi navigabile de către unele state, în detrimentul altora, sau a protecției convoaielor comerciale, dar activitățile pirateresti din apropierea coastelor somaleze au rea-

¹⁰⁸ Jean Mabie Antoine de Lanessan: (n.1843 – d.1920) Ministrul francez al marinei de la sfârșitul secolului XIX, a scris numeroase studii despre dezvoltarea puterii maritime a unui stat, printre care și „Development of a modern French Naval Policy: 1871-1904., Paris.

¹⁰⁹ Apud Geoffrey Till, *op. cit.*, Jean Mabie Antoine de Lanessan „Development of a modern French Naval Policy: 1871-1904”, Paris, p. 9

duș în prim plan, misiuni de mult scoase din nomenclatoarele Forțelor Navale, cele de protecție a traficului comercial împotriva pirateriei maritime.

Amiralul Sir Herbert Richmond spunea că „au existat unele puteri maritime naturale ca de exemplu: atenienii, cartaginezii, venețienii, olandezii și englezii, care au fost puteri maritime datorită condițiilor lor naturale. Alții ca românii, turcii otomani, și spaniolii, au devenit puteri maritime datorită clarviziunii și actelor de decizie ale conducătorilor lor”¹¹⁰. Puterea maritimă a acestora a ridicat puterea statului la nivel de mare putere a vremii, în același timp asigurându-le la statutul de imperii unora dintre ele prin cuceririle pe care au fost în măsură să le facă. Influența puterii maritime asupra nivelului puterii statului, nu a fost constantă de-a lungul timpului, fiind influențată de capacitatea suveranilor sau guvernanților de a dezvolta și menține această componentă a puterii unui stat și a o utiliza în scopul obținerii unui loc „vizibil”, în ierarhia națiunilor.

O forță navală superioară este unul din mijloacele în măsură de a descuraja orice pretenții ale vreunui stat, iar utilizarea acesteia poate face un stat să accepte condiții care într-o situație de egalitate nu ar face-o.

Dacă ar fi să facem o comparație între cele două superputeri ale "războiului rece", – una continentală, iar cealaltă maritimă – URSS respectiv SUA, putem observa că „Statele Unite aveau un avantaj. Uniunea Sovietică era enormă, dar îngrădită de uscat. America era aproape la fel de vastă, însă avea acces ușor la oceanele lumii. În timp ce sovieticii nu-i puteau stăpâni pe americani, americanii îi puteau, cu siguranță controla pe sovietici.”¹¹¹

¹¹⁰ Geoffrey Till, *op. cit.*, p. 3.

¹¹¹ George Friedman, *op. cit.*, p. 29.

Puterea maritimă – definire, conținut și elemente

Comandorul Ioan Bălănescu¹¹² expune în 1928 o definiție a puterii maritime, care acoperă toate domeniile conceptului: „Totalitatea mijloacelor prin care o țară își exercită drepturile sale în exploatarea domeniului maritim, pentru a obține toate foloasele economice, politice și militare, se cheamă: putere maritimă.”¹¹³

Puterea maritimă, în cel mai larg sens al cuvântului, este puterea exercitată „în cele patru domenii decisive ale puterii mondiale: militar, politic, economic, și tehnologic”¹¹⁴, în scopul utilizării spațiului maritim și al accesului la resursele acestuia. Puterea maritimă este determinată de posibilitățile unui stat de a-și utiliza capacitățile științi-

¹¹² Comandor Ioan Bălănescu: a participat la campania din vara anului 1913, în calitate de secund pe monitorul *Catargiu*, iar la Primul Război Mondial, în prima parte ofițer de stat-major la M.St.M., apoi din anul 1917, comandant al crucișătorului *Elisabeta*. A condus, succesiv Divizia de Dunăre, Divizia de Mare, Inspectoratul General al Marinei și Marina Regală Română (1934-1937). A scris numeroase articole și studii, în care a militat pentru o marină dotată cu nave moderne, a ținut numeroase conferințe la Ateneul Român, la Cazinoul din Constanța, sub auspiciile Ligii Navale Române. A publicat, pe lângă poeziile semnate cu pseudonimul *Dabubian*, desigur, închinată mării, o seamă de lucrări, impresii și note de călătorie, „*Din largul mării*”(1906), „*Războiul naval pe înțelesul tuturor*”, Conferințe ținute în ciclul: „*Apele, Dunărea și Marea Noastră*”, „*Ideea de patrie*”, „*Puterea maritima ca factor de civilizație și de apărare națională*”, „*Nava cu pânze în trecutul marinăresc*”, „*Ațiunea Flotilei de operațiuni la Turtucaia 1916*”, numeroase articole în „*Buletinul Armatei*”, „*Marea Noastră*” ș.a.

¹¹³ Cdor. Ioan Bălănescu - Conferință intitulată „*Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională*”, ținută la Liga Navală Română, 1928.

¹¹⁴ Zbigniew Brzezinski, *Marea tablă de șah - Supremația Americană și imperativele sale geostrategice*, Editura Univers Enciclopedic, București, 2000, p. 35.

face, economice și militare ce acționează în mediul maritim, pentru a-și promova interesele pe oceanul planetar, utilizând potențialul acestuia pentru atingerea obiectivelor naționale în timp de pace sau război.

Puterea maritimă poate fi definită, de asemenea, ca fiind abilitatea unui stat de a folosi mările și oceanele lumii, în scopuri politice, economice și militare. În fapt, esența puterii maritime a unui stat este dată de capacitatea de utilizare cât mai eficientă a bogățiilor și facilităților maritime în interesul propriilor interese.

Pentru a putea crea și dezvolta puterea maritimă a unui stat, pe lângă dorința guvernanților mai este necesară o sumă de ingrediente fără de care aceasta nu va putea exista, sau va avea doar o valoare declarativă. Puterea maritimă va trebui să aibă de unde să-și extragă energia, întrucât este o mare consumatoare de resurse, nefiind la îndemâna oricărui stat să și-o creeze.

„Puterea maritimă variază în valoarea și capacitatea ei după situația geografică, resursele financiare și interesele maritime ale fiecărei țări.... Țările mai mici și brăzdate de fluvii, cu eșire la mare și litoral maritim limitat, dezvoltă această putere în raport cu capacitatea traficului și interesele lor maritime”¹¹⁵.

Geoffrey Till enumera sursele puterii maritime, ca fiind: „comunitatea maritimă; resursele naționale; forme potrivite de guvernare; elementele geografice”¹¹⁶.

Puterea maritimă a zilelor noastre, trebuie să fie ancorată în surse diverse generatoare de putere, din care cele mai importante pot fi:

- capacitatea economică a statului;
- dorința clasei politice conducătoare de a avea o putere maritimă;

¹¹⁵ Cdor. Ioan Bălănescu, *op. cit.*, p. 3

¹¹⁶ Geoffrey Till, *op. cit.*, p. 84

- conștiința maritimă a poporului;
- buna guvernare;
- resursele naturale ale solului și subsolului terestru și submarin;
- capacitatea industrială și tehnologică a țării;
- configurația permisivă a coastei, pentru dezvoltarea infrastructurii maritime.

SUA, Uniunea Sovietică și China au astăzi altă poziție internațională pe scara marilor puteri, în comparație cu cea avută în urmă cu 80 de ani. Poziția pe care o dețin este recunoscută în primul rând datorită puterii pe care au fost capabili să o construiască.

State care în urmă cu 2.000, 1.000 sau 500 de ani erau imperii ce se întindeau pe câte un continent, au dispărut sau au devenit insignifiante în corul națiunilor. Imperiul Roman, după implozie, a devenit un stat de nivel mediu, dar a rămas totuși o putere maritimă. Puterea republicii genoveze sau venețiene este astăzi nulă în comparație cea avută în urmă cu trei-patru secole. Republici ce aveau ambasadori la curțile marilor state europene în urmă cu câteva secole, au ajuns simple orașe.

Modificarea continuă a poziției națiunilor este o consecință naturală a luptei pentru putere. Această luptă nu a avut în permanență aspecte belicoase, dar a fost și este un fenomen continuu. Lupta pentru putere a fost o prezență neîntreruptă pe timpul "Războiului Rece", a "Păcii Reci" de mai târziu și continuă, sub diferite forme, până astăzi.

„În ultimii ani ai mileniului doi, datorită modificărilor apărute pe harta lumii, multe state și-au revizuit doctrinele politice, militare, economice, au elaborat strategii noi în diverse domenii. Unul din domeniile cuprinse în aceste „reșezări„ este și cel marin, unde datorită unor modificări geopolitice au fost necesare revederea și reanalizarea unor

focare de conflict între țări cu sau fără ieșire la mare, au revenit în actualitate noțiuni care păreau cel puțin dispărute, ca: embargo, blocadă, diplomatie navală”¹¹⁷.

În anul 1904, Halford Mackinder și-a făcut cunoscută teoria sa geopolitică „The Geographical Pivot of History, într-o conferință susținută la Societatea Regală de Științe și publicată mai târziu în „Geographical Journal”. Conform lui, istoria umană s-a desfășurat sub determinarea unui conflict permanent între popoarele continentale și cele maritime. „În mai multe cicluri istorice, popoarele continentale s-au simțit, datorită configurației geografice, într-o situație de asfixiere a puterii lor, și au încercat să cucerească popoarele maritime”¹¹⁸.

În antichitate, popoarele continentale au reușit în două rânduri cucerirea unor state maritime, respectiv a coloniilor grecești de către Macedonia și a Cartagenei de către Roma. Mackinder a localizat centrul puterii continentale în inima Eurasiei, arătând că acel „gigantic baros asiatic, care mai încercase prin mongoli să cucerească Europa, tinde să își subordoneze zonele maritime”¹¹⁹.

În analiza sa, Mackinder a explicat că percepția de autosufocare resimțită de popoarele continentale avea mai multe surse și consecințe. „Spațiul imens al Eurasiei, dificil de străbătut și de controlat suscitase construcții politico-statale autoritare și primitiv-expansioniste”¹²⁰. Pe de altă parte, „condițiile climaterice continental-excesive, precum și accesul limitat la căile navigabile libere, au generat în permanență un sentiment de frustrare”¹²¹.

Pentru a putea vorbi de o putere maritimă, în primul

¹¹⁷ Marius Hanganu, *op. cit.*, p. 10.

¹¹⁸ Halford Mackinder, articolul *The Geographical Pivot of History*, prezentat la Royal Geographical Society, ian 1904.

¹¹⁹ *Idem.*

¹²⁰ *Idem.*

¹²¹ *Idem.*

rând este necesar ca statul care-și dorește o asemenea putere, să o poată susține economic.

„Puterea maritimă nu este deci numai flota de război, - instrument de apărare și sancțiune diplomatică în timp de pace și victorie în timp de război, - ea este tot mă-nunchiul de forțe militare și civile, industrii maritime, porturi și bogății create de domeniul mării, este putința pentru o țară de a-și arăta pavilionul pe marile drumuri maritime, este participarea unui popor la neconținută mișcare între continente pentru a contribui la marea operă a progresului și civilizației omenirii”¹²².

Mahan, în lucrarea sa de referință „Sea Power”, identifica șase elemente ale puterii maritime¹²³, caracteristice pentru sfârșitul secolului al XIX-lea:

- poziția geografică;
 - configurația fizică a coastei, clima și resursele naturale;
 - extinderea teritorială;
 - mărimea populației;
 - mentalitatea oamenilor;
 - formele de guvernământ, incluzând aici și instituțiile cu caracter național.
- Amiralul german Wolfgang Wegener¹²⁴ rezumă elementele puterii maritime la doar trei:
- flotă;

¹²² Cdor. Ioan Bălănescu, *op. cit.* p. 3

¹²³ Alfred Thayer Mahan, *op. cit.*, p. 32.

¹²⁴ Wolfgang Wegener - (1875-1956) a fost ofițer în marina germană, ajungând în 1926 la gradul de viceamiral. A avut o contribuție deosebită asupra teoriei navale interbelice. A publicat mai multe lucrări între 1915 și 1929, cunoscute sub denumirea de „Tezele lui Wegener”. În aceste lucrări a criticat strategia adoptată de Germania în Primul Război Mondial, propunând ca alternativă, strategia atacului liniilor de comunicații maritime britanice. Întreaga sa teorie a influențat strategia utilizată de marina germană, în cel de Al Doilea Război Mondial.

- poziție;
- conștiință maritimă.

Concepția lui Mahan reflectă concepția unui amiral, care lupta pentru crearea unei puteri maritime, și lua în calcul toate elementele necesare pentru ca SUA să poată finaliza acest proiect, pe când Amiralul Wegener le vedea dintr-alt punct de vedere; acela al exponentului unui stat militarist, care și-a creat o putere maritimă prin ordin.

Vedem în diferențele concepției celor doi amirali, deosebirea dintre pragmatismul american, care în dezvoltarea unui concept pleacă de la o necesitate economică spre cea militară și militarismul german, care pleacă de la fenomenul militar spre cel economic; de la necesitatea creării unei forțe care să cucerească spații/teritorii, care, mai apoi, să atragă câștiguri economice necesare susținerii statului și puterii sale. Concepțiile militariste au avut viață scurtă datorită nenorocirilor pe care le-au adus, pe când dezvoltarea unui concept, plecând de la interese economice a fost un adevărat succes. În primul rând, pentru că a "prins" la clasa politică americană, ce era susținută de marii oameni de afaceri, iar mai târziu, s-a putut crea o conștiință maritimă unui popor, care în acel moment, avea o conștiință continentală. A fost o teorie care a fost îmbrățișată de la oamenii politici, oamenii de afaceri, până la muncitorii de rând, pentru că demonstra că poate aduce prosperitate pentru poporul american în ansamblu.

Sam J. Tangredi, vorbește despre puterea maritimă în termeni mult mai largi, care presupun cel puțin patru elemente:

- capacitate de a face un masiv comerț internațional pe calea mării;
- capacitatea de utilizare și control a resurselor mării;
- capacitatea forțelor navale de a executa operații navale;

□ capacitatea de utilizare a forțelor navale și a puterii economice maritime, ca instrumente de diplomatie, descurajarea și influență politică în timp de pace.

Într-un sens mai extins, putem considera că puterea maritimă are următoarele elemente de bază:

a) elemente care țin de structura geografică a țării: configurația fizică a litoralului și fluviilor, întinderea teritorială din imediata vecinătate a mării și fluviilor, lungimea litoralului, existența golfurilor și pozițiilor favorabile pentru amenajarea porturilor și șantierei navale, existența apelor și canalelor interioare navigabile, pe care se pot dezvolta infrastructuri navale: porturi și șantiere navale;

b) capacitatea de guvernare sau într-un limbaj actual - buna guvernare -; aici putem vorbi de politica maritimă a statului, de relațiile politice și economice externe, de o diplomatie maritimă, de o concentrare a eforturilor economiei pentru dezvoltarea elementelor care pot să favorizeze crearea unei puteri maritime;

c) resursele naturale; aici mă refer la existența unor resurse marine exploatare în prezent sau utilizabile într-un viitor previzibil, care să încurajeze crearea unei industrii de exploatare marină, cu toată infrastructura necesară pe mare și la țărm;

d) puterea navală este componenta militară a puterii maritime, elementul cu rolul de a apăra interesele maritime ale unui stat, oriunde în lume, sau în aria de interes a statului respectiv. Puterea navală cuprinde forțele și mijloacele navale militare, aviația maritimă și infanteria marină, infrastructura logistică pentru susținerea efortului instruirii și acțiunii pe timp de pace și efortul de luptă pe timp de război, forțele și mijloacele navale ale Gărzii de Coastă;

e) capacitatea economică și tehnologică a unei națiuni de a susține o flotă comercială și o putere navală este o

componentă de bază a dezvoltării oricărei puteri. Fără o economie puternică, niciun stat nu-și poate propune crearea unui element de putere;

f) infrastructura portuară, șantierele navale la mare și fluviu;

g) conștiința maritimă a poporului este elementul care trebuie să susțină efortul de creare a puterii maritime;

h) flota comercială, de pescuit, de cercetări oceanografice și exploatarea submarine. Vorbim de o flotă care să aibă un număr apreciabil de nave comerciale și de pescuit, cu o capacitate importantă de transport pe mare și fluviu, de capacități de exploatare a bogățiilor submarine din zona maritimă exclusivă a statului sau a altor state și institute de cercetări marine și nave de cercetări marine și oceanografice, ale căror rezultate să fie cunoscute pe plan mondial;

i) instituții de învățământ de marină, universități legate de domeniile navale: construcții navale, construcții portuare, management portuar, economia transporturilor navale etc. Asociațiile profesionale din domeniu naval, al căror efort concertat, poate avea un deosebit impact în dezvoltarea unei conștiințe maritime, a unei mari părți a populației;

j) diplomația maritimă: este elementul care poate multiplica efectele puterii maritime.

Spre deosebire de conceptele de putere terestră sau de putere aeriană, care în general pot fi definite numai din punct de vedere militar, puterea maritimă nu poate fi separată de elementele economice, comerciale sau diplomatice.

Forțele navale sunt elementul de agregare al puterii maritime, iar navigația maritimă și fluvială, infrastructura portuară și cea de acces spre porturi, resursele submarine (cum ar fi țiteiul și gazele naturale), pescuitul, comerțul pe calea mării și comunicațiile submarine, toate trebuie privite unitar, ca parte integrantă a puterii maritime.

Lupta pentru putere – politica de prestigiu

Lupta pentru putere se duce cu toate mijloacele: politice, diplomatice, economice sau militare. Nu întotdeauna politica economică a unui stat în relație cu altul se poate justifica exclusiv în termeni pur economici, dar poate fi profitabilă în termenii strategiei politice urmărite. Politica economică a Uniunii Sovietice vizavi de statele socialiste - sau de influență sovietică - a fost, cel mai adesea, păguboasă. Dar efectele în plan politic au fost benefice, ducând la o recunoaștere a tutelei sovietice și acceptul tacit al intruziunii sovietice în politica internă. A fost o politică ce a demonstrat că este în măsură să susțină alte state aflate în dificultate, element aflat doar în apanajul statelor superdezvoltate economic. Faptul că realitatea internă spunea altceva, a contat mai puțin pe piața internațională, pentru miza politică pusă în joc.

Același lucru l-am putut vedea de cealaltă parte a baricadei, în ultimele decenii ale războiului rece, în împrumuturile nerambursabile, provenite din băncile americane vărsate în Polonia. SUA urmărea, de fapt, scoaterea Poloniei de sub influența sovietică, prin asigurarea unui grad de independență față de aceasta. A fost o afacere cu pierderi financiare asumate pe termen imediat, dar benefică din punct de vedere, politic pe termen mediu, și economic, pe termen lung.

Puterea și lupta popoarelor pentru a o deține nu au fost niciodată un scop în sine, ci deținerea puterii sau deținerea unei puteri a fost considerată echivalentă cu a deține un instrument cu care se poate acționa pentru realizarea indirectă a unui obiectiv/scop al unui stat asupra altuia.

Politica de prestigiu este și ea o formă de manifestare a luptei pentru putere pe scena internațională. Este un instrument de a pune în evidență puterea unui stat. În lupta

pentru putere, ceea ce gândesc alții despre noi este la fel de important ca și ceea ce suntem în realitate.

Politica de prestigiu este foarte vizibilă în domeniul puterii maritime, ca parte a puterii statului, fiind cel mai inofensiv mod de a o afișa. Cel mai adesea marile puteri își etalează grupările navale, în vizite oficiale, în porturile statelor pe care vor să le impresioneze cu forța lor; sau execută marșuri și exerciții în apele internaționale din imediata apropiere a apelor teritoriale ale statelor țintă. Efectele sunt imediate și de mare rezonanță, fără ca statul vizat să aibă motive susținute de uzanțele internaționale pentru a reacționa la o trecere inofensivă prin apele internaționale.

Scopul politicii de prestigiu este „de a impresiona alte națiuni cu puterea pe care o deținem sau pe care dorim să se creadă că o deținem”¹²⁵.

Forțele navale au fost și sunt printre cele mai utile instrumente diplomatice. Flotele sau grupările navale au o mobilitate și o libertate de manevră deosebită, comparativ cu alte instrumente ale diplomației politicii de forță. Prin dreptul de navigație liberă - nestingherită în apele internaționale - ape situate la o distanță periculos de apropiată de coasta oricărui stat, flotele pot face și fac demonstrații de forță în imediata apropiere a litoralului oricărui stat maritim, fără ca acesta să poată considera ca fiind un act ostil. Acestea au capacitatea de a-și proiecta forța asupra litoralului statului respectiv până la o adâncime de 200-300 de km, fără un efort deosebit.

În timp ce prezența forțelor navale nu este vizibilă în larg de către omul de rând, ele sunt un puternic factor de descurajare și presiune pentru posibili adversari, deoarece pot ajunge rapid și pot rămâne o perioadă nedeterminată în zona de acțiune.

Desfășurarea de rutină a grupărilor navale, în marea

¹²⁵ Hans J Morghentau, *op. cit.*, p. 117.

liberă, transmite un puternic mesaj, aproape oriunde în lume, furnizează capacitatea de a proiecta puterea militară și a face presiuni reale, fără a provoca un război

Această prezență amintește, potențialilor adversari, de capacitatea militară a statului respectiv de a-și rezolva diferendele. Factorii de decizie politică pot trimite în orice moment nave, grupări navale sau flote, oriunde în lume, pe o suprafață care reprezintă mai mult de două treimi din suprafața pământului, fără obligația de a obține în avans anumite drepturi de acces din partea vreunui stat, bazându-se pe dreptul la liberă circulație în marea liberă.

În istorie există numeroase exemple ale efectelor politicii de prestigiu duse cu mijloace navale, sau numeroase semnale date lumii internaționale prin mijloace navale:

Aceste „unelte diplomatice” au fost utilizate din cele mai vechi timpuri. Putem scoate în evidență utilizarea „diplomației navale” în războiului peloponesian, care pare să fie cel mai complex exemplu pentru istoriografia navală.

După începerea campaniei împotriva Siracuzei, Nicias a subliniat că vor avea șanse mai mari de câștig în condițiile în care vor reuși să limiteze dorința de intervenție a celorlalte orașe-state grecești în favoarea Siracuzei. Pentru aceasta, a propus ca flota ateniană să treacă prin apropierea coastei pentru a putea fi observată în toată măreția sa de către locuitorii orașelor și a limita apetitul guvernanților pentru o intervenție navală împotriva Atenei.

În 1891, flota franceză face o escală în portul Kronstadt, iar doi ani mai târziu flota rusă face o vizită la Toulon. Două vizite inofensive, dar de o importanță deosebită, care scoteau în evidență o modificare majoră în politica celor două state. Finalitatea acestor vizite, s-a concretizat într-o alianță politică și militară, care avea să schimbe balanța de putere a vremii.

În 1926, Franța începe o campanie puternică de promovare a puterii sale maritime în întreaga lume. „Voiajul

făcut în Baltica de escadrila distrugătoarelor „Jaguar”, „Chacol”, „Simoun” și submarinele „Margouin” și „Souffleur” a fost încununată de succes din punct de vedere al instrucției și al diplomației”¹²⁶. Un marș similar l-au făcut în Marea Adriatică distrugătoarele „Tiger”, „Phanthere”, „Linx” și submarinele „Narval” și „Requin”. „Două cruciștoare de 8000 tone vor plimba tricolorul (Franței) în America unde a fost absent de mai mulți ani. ... Aceasta înseamnă o nouă eră ce onorează pe ministrul Leygues, care a înțeles că secretul reușitei se găsește în largul mării”¹²⁷.

Vizitele inofensive ale unor grupări navale în porturile Extremului Orient doreau să scoată în evidență superioritatea statelor occidentale și puterea pe care o puteau proiecta în zona respectivă.

Statele Unite își făceau simțită prezența periodic în porturile Americii Latine, pentru a demonstra capacitatea de a ține sub control emisfera vestică.

Împăratul Wilhelm al II-lea a întreprins o vizită în portul marocan Tanger, la bordul unei impresionante nave de luptă, în momentul în care autoritatea colonială a Germaniei era contestată. A fost o măsură de contracarare a încercării Franței de a se impune în zonă, folosind o flotă ca mijloc pașnic, dar mesajul era cu totul altul.

Marșurile Flotei a 6-a în Mediterana din timpul războiului rece, urmate de o cvasi prezență americană în porturile grecești, turcești, italiene au fost semnale serioase pentru a contracara pretențiile sovietice în regiune.

Politica de prestigiu din aceste cazuri a avut și scopul descurajării unui inamic prezumtiv, nenominalizat. Cel mai adesea se mizează pe faptul că prestigiul unei țări este suficient de mare pentru a intimida agresorul să pornească

¹²⁶ N. Gautreanu, *Propaganda Navală*, articol publicat în Revista Marinei, Editura Geniului, București, 1926, p. 134.

¹²⁷ *Idem*.

războiul. Vorbim aici de o demonstrație de forță și voință a unui stat, elemente care însumate pot înclina mult balanța deciziei politice, în ciuda rezultatelor calculelor de stat major, care pot arata altceva.

România, în ultimii 20 de ani, a utilizat această inofensivă formă de manifestare a puterii, în general, și a puterii maritime, în special, sub forma conceptului „show the flag”, acțiuni de mai mică presiune, dar care pune în evidență existența unei flote și faptul că România are capacitatea economică de a susține o flotă. Este un prim pas pentru a demonstra pe plan regional dorința de dezvoltare a unei politici coerente de creare a unei puteri maritime a României, la nivelul unui stat european de nivel mediu.

Un rezultat imediat al acestei politici îl putem exemplifica prin reacția autorităților portuare egiptene, care, în anii '90, arestaseră o navă românească pentru neplata unei amenzi derizorii de 5.000 \$. O asemenea amendă în cazul istoric acelor ani ducea la sechestrarea navei pentru multe luni de zile, iar, în final, la pierderea definitivă a acesteia, din cauza incapacității firmelor românești de a plăti amenda și penalitățile aferente. Intrarea în apele teritoriale egiptene a unei corvete românești, aflată într-un inofensiv marș de instrucție în Marea Mediterană, anunțat cu multe luni înainte, a atras după sine eliberarea navei românești, fără niciun demers făcut de statul român. Este un exemplu minor al presiunii nevăzute pe care o poate exercita simpla prezență a pavilionului unei nave de luptă în apele teritoriale ale unui stat. Navele militare ale oricărui stat sunt portavoce ale politicii externe ale statului respectiv, din momentul ieșirii acestora din apele teritoriale proprii, fiind vectori ai diplomației statului. Forțele Navale sunt puternice elemente de diplomație, prin faptul că trecerea inofensivă prin apele teritoriale ale altui stat este permisă de legislația internațională, și nu este considerată act de agresiune, atâta timp cât statul respectiv este de acord. Vizita unei nave

militare într-un port străin poate fi considerată ca o acțiune în favoarea sporirii încrederii între state, pe când vizita unui batalion de tancuri într-un oraș străin ar fi considerată fără îndoială o agresiune. Este intrată în limbajul comun sintagma „diplomație navală” dar nu am întâlnit o diplomație a tunurilor, a tancurilor sau a flotilelor aeriene, care pot avea doar conotația de agresiuni sau război.

Adevăratele diplomații ale statelor care dispun de o forță navală utilizează, pe lângă instrumentele convenționale ale politicii externe, și diplomația navală sau efectul așteptat al prezenței navelor militare, pentru a-și puncta, la momentele potrivite, prezența și forța. Trecerea unei nave sau grupări navale prin apropierea coastelor unui stat sau participarea acestora la un exercițiu comun cu flota statului respectiv este o notă importantă într-o diplomație coerentă, în care, orice acțiune are un scop bine definit și o finalitate bine determinată în timp și spațiu. Prezența navelor militare pe mările și oceanele lumii face parte din politica de prestigiu a statului, ca element al diplomației, având două scopuri finale: prestigiul națiunii și, cel mai des, susținerea politicii de statu-quo, într-o anumită problemă internațională.

balizarea puterii maritime

Globalizarea poate fi definită și ca o intensificare a relațiilor politice, economice și sociale la nivel mondial, care acționează asupra fenomenelor ce se derulează între state îndepărtate, micșorând efectul distanțelor între acestea. Globalizarea presupune un ritm accelerat și/sau de nivel superior al interacțiunii politico-economice între statele-națiune și economiile naționale, ducând la integrarea piețelor, statelor-națiune și tehnologiilor, la un nivel nemaicunoscut înainte. Acest fenomen a fost accelerat de viteza mare de comunicare pe toate nivelurile, între oameni,

organizații și state, pe toate domeniile de acțiune umană, desfășurându-se la un nivel neegalat de tendințele similare din trecut. „Principalii agenți ai globalizării au fost la început militarii, predicatorii și aventurierii, ale căror încercări sunt cunoscute încă din antichitate ...”¹²⁸, în ultima perioadă, principalii agenți ai globalizării fiind: organizațiile internaționale, organizațiile economice suprastatale, economia mondială, finanțele, comunicațiile, tehnologia informațională și, nu în ultimul rând, pactele militare.

În ultimul deceniu, ne confruntăm cu o puternică globalizare la nivelul tuturor domeniilor de activitate. Tehnologia se află printre cele mai afectate domenii de sindromul globalizării.

Există generatori de tehnologie și producători de tehnologie, între care se stabilesc strânse interdependențe. SUA și Japonia sunt cele mai importante generatoare de tehnologie. China poate fi considerată cel mai mare producător de tehnologie. Economiiile au ajuns la o denaționalizare nemaîntâlnită, care, practic, determină disoluția statelor, în cadrul unor noi construcții regionale, puternic integrate economic.

În aceste condiții, conflictele devin crize ale sistemului care afectează negativ întregul mecanism al economiilor și corporațiilor transnaționale, cu repercusiuni pozitive sau negative pe plan global, în funcție de poziția statelor: de exportatori de armament sau tehnologie militară și de beneficiari ai unor contracte de pe urma conflictelor sau de pierdere a întâietății în desfacerea de armament sau de pierdere a unor piețe de desfacere.

Globalizarea, printre altele, a dus la desfășurarea cu mai mare ușurință a traficului transfrontalier, iar revoluția în domeniul informațiilor evidențiază că oceanele și mările

¹²⁸ Teodor Frunzeti, *Globalizarea securității*, Editura Militară, București, 2006, p. 12.

lumii au devenit un mediu din ce în ce mai accesibil pentru activitățile infracționale și acțiuni potențial ostile. Acestea cuprind o paletă largă de acțiuni, de la imigrația ilegală, traficul cu ființe umane, arme și droguri, piraterie, la terorism și proliferarea armelor de distrugere în masă și a mijloacelor de transport la țintă a acestora.

Comerțul la nivel planetar este legat de mare, într-o proporție de peste 90%. În acest sens, securitatea maritimă reprezintă un aspect cheie, deoarece o parte semnificativă a comerțului implică folosirea unor tancuri de petrol și gaze de mari dimensiuni și elemente de infrastructură terestre, elemente deosebit de vulnerabile.

Volumul comerțului desfășurat cu mijloace navale a crescut de patru ori la nivel mondial, începând din 1965. Numai în Marea Mediterană, - zonă puternică de influență asupra României - navigă zilnic peste 5.000 de nave comerciale. Câteva instrumente legale internaționale și aranjamente multilaterale pentru combaterea activităților ilegale pe mare sunt deja în vigoare. Dar numai o cooperare internațională consolidată și un răspuns pe mai multe niveluri, care implică: informații, impunerea legii și capacități militare, pot asigura un succes de lungă durată.

Dacă în 1902, comandorul american Alfred Thayer Mahan apărea în unele jurnale americane – influențate de concepțiile epocii - ca fiind un exponent al naționalismului, șovinismului, imperialismului sau toate la un loc, datorită scrierilor sale referitoare la puterea maritimă, astăzi, într-o eră a globalismului, Mahan apare ca un părinte al conceptului de putere maritimă la nivel global sau al globalizării acesteia.

Globalizarea este o continuare a procesului de dezvoltare a societății umane care a început cu dezvoltarea națiunii-stat, iar factorul ce a facilitat procesul de globalizare a fost în mare măsură marea.

Perioada colonialismului ce a precedat Primul Război Mondial poate fi definită ca o epocă a începuturilor globalizării, făcută prin forță. Momentul în care s-a trecut la utilizarea globală a mării, a fost punctul de cotitură istorică ce a permis creșterea exponențială a comerțului maritim internațional, fapt ce a dus, implicit, la prosperitatea statelor participante în acest fenomen. Creșterea exponențială a comunicațiilor maritime de la începutul de secol al XX-lea, pot fi comparate cu explozia comunicațiilor derulate prin internet de la sfârșitul secolului al XX-lea sau a e-comerțului global, de la începutul secolului al XXI-lea, toate împreună fiind căi de impulsioneare a economiei mondiale și extindere a globalismului.

Puterea navală a statelor contribuie la securizarea mediului maritim pe care se desfășoară comerțul internațional, ducând la creșterea vitezei de circulație a mărfurilor spre orice punct de pe glob, crescând ritmul globalizării. Extinderea comunicațiilor maritime într-un ritm fără precedent după secolul al XIX-lea, a dus la dezvoltarea unei economii globale, aceasta fiind un vector al globalizării.

Puterea maritimă este legată, în mare măsură, de comerțul internațional, iar extinderea globalizării se bazează pe creșterea vitezei de circulație a mărfurilor pe suprafețe din ce în ce mai mari, fapt ce a dus, în timp, la necesitatea uniformizării sistemelor economice, financiare și politice.

În aceste condiții, globalizarea puterii maritime, datorită suprafețelor imense pe care este prezentă și acționează și interacțiunii cu o multitudine de domenii socio-economice, are aceeași viteză de dezvoltare și extindere ca și globalizarea economică sau financiară.

MOTO:

„Studiul acțiunii puterii maritime de-a lungul secolelor a demonstrat că mările și oceanele lumii au fost și sunt căi de civilizare și stăpânire a lumii.,,

Stevens William Oliver

CAPITOLUL 2

INFLUENȚA ACTORILOR STATALI CONSIDERAȚI CA FIIND PUTERI MARITIME ASUPRA EVOLUȚIEI STATELOR

În urmă cu opt decenii, Ion Conea, precursorul geopoliticii românești spunea, referindu-se la un nou concept pe care l-a impus în școala românească: „Geopolitica nu va studia statele în parte, ci va studia jocul politic dintre state (...). Geopolitica va fi știința relațiilor sau a presiunilor dintre state”¹²⁹.

Dacă în urmă cu un deceniu, teoria geopolitică era apanajul unei elite intelectuale restrânse, în ziua de astăzi, datorită interconexiunilor ce se stabilesc între domeniile politic, militar, economic, social, geografic sau financiar, geopolitica este tot mai prezentă în viața de zi cu zi, influențând toate domeniile existenței noastre. George Friedman¹³⁰, analizând la utilitatea geopoliticii se referea, în

¹²⁹ Ion Conea, *Geopolitica – o știință nouă*, în *Sociologia Românească*, (an. II), nr. 9-10, 1937, republicat în *Geopolitica*, vol. I, 1994, p. 54

¹³⁰ George Friedman a fost 20 de ani profesor de științe politice și consultant pentru agenții guvernamentale și ale înalților ofițeri din armata americană pe probleme de securitate și apărare. Este fondator și CEO al corporației private de cercetări politice Stratfor. Înainte de a

primul rând, la mijloacele predictive ale acesteia: „Geopolitica nu este doar un termen pompos pentru Relații Internaționale, ci reprezintă un mod de a gândi despre lume și de a anticipa ce se va întâmpla în etapa viitoare”¹³¹.

În condițiile în care “geopolitica prin metodele sale de analiză poate să dea răspuns la întrebarea de ce un actor intră în raporturi de rivalitate într-un spațiu geografic/virtual și de ce își manifestă dezinteresul pentru un altul”¹³², acest instrument științific este din ce în ce mai prezent în analizele efectuate de către oamenii politici care conduc destinele popoarelor. Pe de altă parte, „geostrategia va răspunde întotdeauna la întrebarea prin ce mijloace (strategii) actorul își poate realiza interesul în acel spațiu”¹³³, astfel încât guvernanții să poată lua măsuri coerente în cunoștință de cauză.

În acest capitol am urmărit să scot în evidență faptul că marea, bogățiile acesteia și posibilitățile de mișcare pe care le pune la dispoziție, au dus la dezvoltarea și răspândirea accelerată a culturilor maritime în istorie, a favorizat dezvoltarea economiilor statelor maritime și a influențat în mod major geopolitica lumii.

De-a lungul istoriei, confruntarea între civilizațiile maritime și cele continentale a fost o permanență a mișcărilor geostrategice ce au schimbat cursul istoriei.

În același timp, am evidențiat faptul că statele maritime, care au acordat importanță puterii maritime au avut

fonda Stratfor, Friedman a fost directorul Centrului de Studii Geopolitice, pe care l-a fondat în 1994, împreună cu Universitatea din Louisiana.

¹³¹ George Friedman, *Următorii 100 de ani: previziuni pentru secolul 21*, Editura Litera, București, 2009, p. 18.

¹³² Constantin Hlihor, *Geopolitica și geostrategia în analiza relațiilor internaționale*, Editura Universității Naționale de Apărare “Carol I”, București, 2005, p. 16.

¹³³ *Ibidem*

de câștigat, în detrimentul celor care nu au făcut acest lucru. George Friedman spunea, referindu-se la influența mării asupra statelor: „Puterile maritime sunt întotdeauna mai bogate decât vecinii lor fără ieșire la mare, chiar dacă în toate celelalte domenii sunt pe picior de egalitate. Odată cu globalizarea din secolul al XV-lea, acest adevăr s-a apropiat tot mai mult de absolut”¹³⁴.

Dacă puterea maritimă a avut o influență decisivă în anumite momente ale istoriei, asta nu înseamnă că este cel mai important factor care influențează situația geostrategică și geopolitică. În studiul fenomenelor geostrategice și geopolitice, desfășurarea evenimentelor și efectul acestora asupra statelor trebuie făcută cu mult echilibru.

2.1. PUTEREA MARITIMĂ, FACTOR DE INFLUENȚĂ ÎN DEZVOLTAREA STATELOR

Fiecare segment al societății a perceput istoria în funcție de pregătirea, bagajul de cunoștințe acumulat, experiențele prin care a trecut și tipul civilizației sau culturii în care trăiește, sau la care se raportează.

Aceleași evenimente, fapte sau acțiuni sunt interpretate într-un fel de către un om cu o cultură sau conștiință continentală și în alt mod de un om de cultură maritimă. Concluziile extrase din aceleași evenimente vor fi diferite, dacă sunt analizate de un istoric care s-a ocupat de interpretarea evenimentelor petrecute pe continent, față de unul care a studiat și a dezvoltat istoria navală. În analiza istorico-militară a evenimentelor navale sau în studiul impactului acestora asupra societății umane, foarte multe evenimente au fost trecute cu vederea sau interpretate ero-

¹³⁴ George Friedman, *Următorii 100 de ani: previziuni pentru secolul 21*, Editura Litera, București, 2009, p. 31.

nat, din cauza neînțelegerii fenomenelor petrecute în spațiul maritim. În aceste condiții, de foarte multe ori a fost subestimată importanța evenimentelor navale și a efectelor acestora asupra evoluției umanității, deoarece s-a desfășurat în alt mediu decât al celui care a interpretat fenomenul, în funcție de mediul maritim sau continental în care s-a desfășurat. Chiar și în condițiile în care evenimentele petrecute pe mare nu au fost interpretate corect în momentul în care s-au desfășurat și nu au fost trase concluziile corespunzătoare, istoria e repetabilă, iar fenomenele, au reapărut, pe altă scară a spiralei evolutive, cu alți protagoniști, în altă eră și loc de desfășurare, dar în condiții generale asemănătoare. Unul dintre exemplele cele mai elocvente este războiul peloponesiac.

Mahan își pune întrebarea „Poate puterea navală să aducă măreție și bogăție unui stat? Categorie nu. Binomul – întrebuintarea și controlul comunicației maritime – este legătura în lanțul schimburilor prin care se acumulează bogăție. Este legătura esențială care obligă alte state la contribuții acordate celui care deține puterea și care va aduna bogățiile”¹³⁵, dar singură nu poate aduce măreție pentru poporul care a creat-o.

Evoluția statelor maritime a fost direct legată de evoluția puterii maritime. De patru milenii, aceasta, reprezentată de flotele de război, flotele comerciale și infrastructura aferentă acestor organisme, a evoluat continuu, fiind considerată motorul dezvoltării societății în ansamblu. În evoluția statelor putem observa că bogăția a fost și este necesară pentru susținerea puterii maritime, iar puterea maritimă a fost și este necesară pentru a dobândi bogăția și a o proteja.

¹³⁵ Alfred Thayer Mahan, *op. cit.*, p. 132.

Evoluția puterilor maritime și influența acestora asupra civilizației antice și a evului mediu

Civilizațiile s-au dezvoltat pe lângă ape, apa fiind elementul primordial al dezvoltării civilizației umane. În istorie, popoarele care nu dispuneau de suficiente rezerve de apă au dus războaie pentru a ajunge în posesia lor. Fenomenul acesta se repetă și astăzi sub alte forme, fie că este vorba de apă potabilă, fie că este vorba de ieșirea la mare sau fluviu. S-au dus războaie pentru a cuceri zone costiere, astfel încât statele în cauză să dispună de ieșire la mare. Au fost conflicte pentru a cuceri puncte obligatorii de trecere, insule aflate pe căile de comunicații maritime, în care să se poată face bazarea și reprovizionarea navelor, astfel încât aceste drumuri maritime să poată fi utilizate și controlate.

Toate acestea au putut fi făcute de state sau civilizații care aveau mijloace navale cu care să acționeze pe mare. „Civilizația europeană și puterea maritimă s-a născut în Mediterana, civilizația s-a dezvoltat pe coastele mării, dezvoltându-se odată cu puterea maritimă. În anul 2.000 î.Hr., Egiptul își baza puterea și dezvoltarea pe 400 de nave de război”¹³⁶.

Fără a face o retrospectivă a istoriei universale, am scos în evidență o parte din momentele în care dezvoltarea puterii maritime a dus la ridicarea sau prăbușirea unor societăți sau civilizații.

„În mileniul III î.Hr. supremația pe mare în Mediterana orientală și de apus o dețineau fără îndoială egeo-cretanii și talasocrația lor care va dura și într-o mare parte a

¹³⁶ William Oliver Stevens și Allan Wescott, *Sea Power Histoire de la puissance maritime de l'antiquité à nos jours*, Editura Payot, Paris, 1937, p. 11.

mileniului al II –lea”¹³⁷. Civilizația cretană, la dimensiunea timpului său, a creat un mare imperiu insular, răspândind propria civilizație pe calea mării, în bazinul mediteranean, având supremația comerțului maritim în Marea Egee (cca. 2.000 î.Hr.). Existența unei puternice civilizații cretane în Mediterana Orientală a fost în măsură să stopeze, prin prezența sa, extinderea civilizației continentale egiptene și a celei din Asia Mică. Pe timpul primelor dinastii egiptene, Creta ajunsese o putere maritimă în zonă, desfășurând un puternic comerț pe calea mării în Mediterana, cu toate popoarele din zonă, inclusiv cu egiptenii din orașele porturi la mare și cu cei din așezările de pe valea Nilului. Egiptenii au învățat de la civilizația cretană tehnologia construcției navelor de război și a celor pentru comerț. Puterea maritimă a Cretei până în secolul al XII-lea î.Hr., raportată la acea epocă, ajunsese echivalentă cu cea a Marii Britanii la începutul secolului al XX-lea. Creta și-a extins influența din Sicilia până în Palestina, dominând sute de ani partea estică a Mediteranei.

Creta, putere maritimă a vremii, a fondat o civilizație extrem de avansată, comparativ cu civilizațiile contemporane acesteia. Această evoluție a putut fi înfăptuită datorită interconexiunii cu civilizații diferite, de pe o suprafață foarte mare, care puteau comunica rapid pentru acea vreme, prin intermediul "vehiculelor comerțului maritim". Liniile de comunicație maritimă au fost căi de comunicație umană prin care s-a ridicat civilizația cretană.

Civilizația gegeo-cretană s-a prăbușit în jurul anilor 1200 î.Hr., probabil din cauza invaziei aheenilor-miceni-eni și a „popoarelor mării”. Lumea gegeo-cretană a fost treptat acoperită de Fenicienii, care au creat în bazinul Mă-

¹³⁷ Daniel Constantin, *Civilizația Feniciană*, Editura Sport-Turism, București, 1979, p. 29.

rii Mediterana o civilizație maritimă cu o rapidă expansiune, ce a influențat popoarele cu care au intrat în contact. Acestea au impus în Mediterana talasocrația feniciană, ca o continuare a civilizației egeo-cretană.

Fenicienii și-au început dominația în Mediterana Occidentală începând cu mileniul al III-lea î.Hr., având, în faza inițială, trei înfloritoare orașe stat: Byblos, Ugarit și Tyr, ce s-au dezvoltat în paralel cu civilizația egipteană, cu care derulau un comerț activ. „Cartagina a fost fondată de către comercianții fenicieni. În jurul ei s-a format un adevărat imperiu, cea mai mare forță maritimă din Mediterana Occidentală până la Războaiele Punice cu Republica Romană”¹³⁸. Fenicienii, după întemeierea orașelor stat sau a coloniilor de pe coasta Mediteranei, trec Gibraltarul, depășesc insulele Canare și Azore, înconjoară Africa și stabilesc relații comerciale strânse cu civilizațiile din Marea Roșie.

După dispariția celor mai înfloritoare civilizații mediteraneene: minoianii, hitiții și canaanii, răpuse de raidurile “popoarelor maritime”, fenicienii devin cel mai puternic imperiu maritim din Mediterana. Aceștia, din motive neelucidate, nu au avut confruntări cu popoarele invadatoare. În aceeași perioadă, Egiptul rămăsese singura putere necucerită de către “popoarele maritime”. Confrunțarea dintre Egipt și “triburile de peste insule” sau “popoarele maritime” - cum erau denumite generic pentru că nu se știe de unde veneau - a avut loc în 1177 î.Hr., în Delta Nilului. În urma luptelor, ce au fost de o ferocitate rar întâlnită, armata faraonului Ramses al III-lea reușește să învingă cele două valuri ale invaziei triburilor necunoscute, venite atât pe mare, cât și pe uscat, dar va fi coplesit de efortul financiar întreprins pentru mobilizarea și echiparea unei armate numeroase, care să poată face față unei

¹³⁸ <http://ro.wikipedia.org/wiki/Cartagina> accesat pe 15. 07.2011.

forțe estimate la peste 100.000 de oameni. Nici până astăzi nu se cunoaște mobilul războaielor duse de către "popoarele maritime" întrucât acestea nu au ocupat niciunul din teritoriile cucerite, ei au distrus din temelii toate marile civilizații ale vremii, astfel încât niciuna dintre acestea nu a mai fost în măsură să se refacă. La finalul războaielor, orașele, împreună cu limba și cultura vechilor civilizații, au dispărut pentru totdeauna. Cel mai mare imperiu continental al epocii: Egiptul antic, și-a început declinul după războaiele duse cu "triburile de peste insule".

În Mediterana Orientală, Atena, grație flotei sale de trireme¹³⁹, reușește să salveze civilizația greacă, în fața presiunii puterii maritime feniciene, care controla Mediterana Occidentală.

În 480 î.Hr., atenienii îi înfrâng pe perși în celebra bătălie navală de la Salamina, contribuind decisiv la înlăturarea amenințării persane. Pentru stoparea expansiunii Imperiului Persan pe continentul european, în 478 î.Hr. Atena dezvoltă prima federație maritimă a orașelor de pe coastele și insulele Mării Egee, cunoscută sub numele de „Liga de la Delos”, pentru a uni forțele orașelor maritime grecești și cele continentale spartane împotriva perșilor.

După războaiele duse împotriva perșilor, Atena își continuă expansiunea navală și comercială în Mediterana, astfel încât după 50 de ani reușește să dețină un adevărat imperiu maritim. Războiul dintre Sparta și Atena (431-404 î.Hr.), este primul război purtat între un stat de concepție continentală - Sparta -, și un stat comercial maritim - Atena. „În Antichitate, diferența dintre Sparta și Atena era cea dintre un oraș în interiorul uscatului și un imperiu maritim. Atena era bogată și cosmopolită, în timp ce Sparta era săracă, provincială și foarte dură”¹⁴⁰.

¹³⁹ Triteme: galere cu trei rânduri de rame.

¹⁴⁰ George Friedman, *op. cit.*, p. 20.

Analiza Războiului peloponesiac, sub toate aspectele sale, scoate în evidență una din cele mai complexe confruntări din istorie, datorită implicațiilor din domeniul politicii internaționale, teoriei militare, diplomației, geopoliticii și sociologiei. Cauzele, condițiile, efectele și rezultatele acestui război s-au repetat pe spirala evoluționistă, în diferite conflagrații desfășurate în ultimele milenii, în condiții generale foarte apropiate.

Tucydides, părintele relațiilor internaționale, în *Istoria Războiului Peloponesiac* scoate în evidență caracteristicile fundamentale ale războiului dintre un stat/imperiul de factură maritimă și unul de factură continentală. Aceste caracteristici vor fi întâlnite la toate confruntările din istorie, duse între culturile maritime și cele continentale. Ca un arc peste timp, după mai mult de două milenii, aceeași teorie a ciocnirii dintre civilizațiile maritime/atlantide și cele continentale, va fi reiterată într-un alt limbaj de către Mackinder, în conceptele sale geopolitice.

Atena s-a impus ca lider în zonele costiere și pe insulele Mării Egee, blocând extinderea feniciană spre est, iar mai târziu, pe cea asiatică, spre vest. Civilizația greacă s-a răspândit cu preponderență pe întreaga coastă Orientală a Mediteranei și pe coastele Mării Negre, ridicând orașe-cetăți prospere prin intermediul cărora se făcea un activ comerț pe calea mării. Atena a creat o rețea costieră de comunicații maritime, apărate de o flota puternică ce avea atât rol comercial cât și militar. „Grecia antică a fost prima putere maritimă ce poate fi semnalată că a acționat în bazinul Pontic”¹⁴¹, dezvoltând componentele de bază ale puterii maritime:

- flota de război sau puterea navală;

¹⁴¹ Marius Hanganu , *Interesele României la Dunăre și Marea Neagră*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2007, p. 107.

- flota comercială și comerțul maritim;
- șantierele navale ce produceau vase de război și comerciale;
- infrastructura maritimă formată din:
 - porturi în Grecia;
 - liniile de comunicații maritime între metropolă, coloniile grecești și alte civilizații din nordul Africii, coastele Asiei și cele din vestul Mediteranei;
 - colonii grecești dezvoltate în jurul orașelor-porturi;

Toate aceste cetăți-porturi sau cetăți-stat au răspândit în câteva secole civilizația elenă, pe o imensă suprafață de-a lungul coastelor mediteraneene și a Mării Negre, datorită unei legături facile între porturi. În același timp, comerțul pe mare și stăpânirea unui număr impresionat de colonii sau orașe-state au adus prosperitate Greciei Antice.

Marea a însemnat prosperitate pentru poporul și civilizația greacă, precum și modalitatea prin care se putea face legătura între insule și continent, între continent și colonii. În fapt, marea a constituit soluția de evoluție și extindere a civilizației elene. Grecii au trăit într-un spațiu peninsular sau insular cu resurse limitate, iar mediul în care au trăit i-a obligat la gândire maritimă.

Influența Atenei asupra lumii grecești s-a limitat la zona costieră a Mării Egee, Mării Negre și a orașelor costiere din vestul Asiei Mici. Chiar dacă Imperiul Atenian a avut o suprafață mult mai mică decât a celorlalte imperii antice, iar dominația lui a fost de scurtă durată, importanța ateniană asupra culturii universale este deosebită. Forța lui s-a întemeiat pe democrație – concepție specifică culturilor maritime – și pe excepționalele realizări culturale ale Atenei.

În Mediterana Occidentală, două secole mai târziu

(264 î.Hr.), începe o altă confruntare majoră pentru istoria universală, care va repeta lungul șir de confruntări între o putere continentală și una maritimă: conflictul dintre Imperiul Roman și cel Cartaginez.

Analizând războaiele punice din punctul de vedere al tematicii abordate, avem în față Imperiul Roman, - un popor cu concepție continentală - care nu acorda în prima fază importanță luptei maritime - și Cartagina: putere maritimă feniciană recunoscută, ce controla zona occidentală a Mediteranei. „Domenia Cartaginei în spațiul mediteranean a fost înlăturată numai după ce Roma și-a construit o flotă și a devenit și ea o putere maritimă”¹⁴² În urma primului război punic, în 260 î.Hr. „flota romană condusă de consulul C. Duilius îi înfrânge pe cartaginezi la Mylae”¹⁴³, Cartagina pierde supremația pe mare, în favoarea Romei, care astfel reușește să blocheze liniile de comunicații ale adversarului pe toată perioada războaielor. În acest context, Hanibal este nevoit, în al doilea război punic (218-202 î.Hr.), să desfășoare o expediție terestră împotriva Imperiului Roman, trecând o armată de 50.000 de oameni peste Alpi. Cu toate pierderile pe care le-au avut (26.000 de oameni) pe timpul trecerii munților, cartaginezii au reușit să invadeze peninsula Italică și să ajungă până în sud, fără însă a fi în măsură să îngenuncheze Imperiul Roman. Dacă armatele lui Hanibal ar fi invadat Italia pe mare, sau și pe mare, și ar fi menținut deschise liniile de comunicații maritime pentru susținerea efortului de război, între peninsula Italică și peninsula Iberică, Africa de Nord și Macedonia, Imperiul Roman, ar fi fost desființat probabil, cu multe secole înainte de dispariția sa naturală.

Este un exemplu în care supraviețuirea unui imperiu

¹⁴² Apud Constantin Hlihor, *op. cit.*, p. 23; în Horia C. Matei, *O istorie a Romei antice*, Editura Albatros, București, 1979, p. 76

¹⁴³ Marco Drago, *op. cit.*, p. 28.

a fost hotărâtă, la un moment dat, de capacitatea acestuia de a-și menține puterea maritimă și a o utiliza în mod activ. Este o greșeală care va fi repetată de multe ori în istorie de state puternice, care nu au dat importanța cuvenită puterii maritime.

Confruntarea dintre romani și cartaginezi a fost fundamentală pentru existența ulterioară a celor două imperii.

Mediterrana a însemnat pentru civilizațiile care s-au succedat de-a lungul mai multor milenii, centrul de gravitate al puterii, lucru conștientizat permanent de conducătorii militari ai vremii. Titus-Livius, sesizând importanța luptei de la Zama (201 î.Hr.) - unde cartaginezii au fost învinși definitiv -, scria: „Pentru cartaginezi este vorba de o luptă pentru propria lor viață și suveranitate în Libia; pentru romani ceea ce era în joc era supremația universală”¹⁴⁴.

În Antichitate și Evul Mediu se cunoștea faptul că cine stăpânește Mediterana, stăpânește lumea acelor timpuri. Imperiul Roman, ce a fost întemeiat de Octavianus și a atins apogeul sub Traian, se întindea de la Atlantic la Eufrat și de la Marea Nordului la deșertul Sahara. Era un imperiu delimitat de apă în cea mai mare parte și deșert. Controlul limitelor imperiului se putea face doar prin intermediul puterii maritime de care dispunea Imperiul Roman. Transportul rapid al trupelor dintr-o regiune costieră în alta, se făcea pe mare cu ajutorul flotei romane.

După implozia Imperiului Roman, locul acestuia ca putere maritimă în Mediterana este preluat pentru scurt timp de către Imperiul Arab. Arabii și-au fixat ca prioritate obiective maritime de forță: controlul căilor de comunicații maritime, astfel încât până în secolul al IX-lea duc o per-

¹⁴⁴ Apud, Constantin Hlihor, op. cit., p. 23, J.F.C. Fuller *Les batailles decisives du monde Occidental 1, De la Grece antique à la chute de Constantinople*. Traduit de l'anglais par Michelle Herpe-Voslinsky, Biblioteque Berger-Levrault, 1980, Paris, p. 111.

manentă luptă pentru cucerirea punctelor cheie pentru comerțul maritim din Mediterană.

În Evul Mediu European „a crescut interdependența dintre state, iar conflictele pentru controlul spațiilor strategice și al rutelor comerciale s-a amplificat. Statele italiene Genova și Veneția devin în secolele XIII-XV nu numai mari puteri comerciale, ci și maritime”¹⁴⁵. În acest sens, Republica Venețiană este un exemplu reprezentativ al transformării statutului unui stat-oraș, ca efect direct al dezvoltării și utilizării puterii maritime. Veneția a apărut la începutul secolului al V-lea și s-a dezvoltat ca urmare a populării datorate unui val masiv de refugiați din câmpia Panonă, ce se retrăgeau din fața invaziei longobarde din anul 568. În primele secole de existență, Constantinopolul i-a acordat Veneției importante privilegii, deoarece era un punct strategic important în comerțul dintre Orient și Occident.

Poziția geografică și legăturile cu Imperiul Bizantin au contribuit la expansiunea maritimă și economică a Veneției. Dezvoltarea puterii navale, i-a creat posibilitatea, ca alături de Genova, să înceapă ofensiva maritimă împotriva islamului pentru câștigarea supremației în Mediterana și Marea Neagră.

La apogeul puterii sale, Veneția controla o mare parte din coasta Mării Adriatice, multe insule din Marea Ionică și Marea Egee: Negroponte – azi Eubeea –, Naxos, Chios, Creta, precum și orașe din Peloponez, fiind principala putere navală și forță comercială din Mediterana Orientală. Punctul culminant al Imperiului colonial venețian a fost atins în vremea dogelui Enrico Dandolo, după cucerirea în 1204 a Constantinopolului de către cruciați - pe

¹⁴⁵ Fernand Braudel, *Timpul lumii*, I, trad. și postfață de Adrian Rizea, Editura Meridiane, București, 1989, p. 31-32.

timpul celei de a patra cruciade -, când a fost întemeiat Imperiul Latin de Răsărit, stat dominat comercial de Republica Venețiană.

Republicile maritime Veneția și Genova, puteri maritime ale vremii, au impulsionat dezvoltarea civilizației și economiei mediteraneene și pontice începând cu secolul al VII-lea, până în secolul al XV-lea. Ele și-au pus amprenta asupra comerțului maritim și a dezvoltării unei înfloritoare rețele de orașe-porturi pe întreaga coastă a celor două mări.

Folosind cu îndemânare resursele diplomației și pe cele ale armelor, Veneția a reușit, după decăderea puterii republicii genoveze, să își asigure controlul pe care-l pierduse asupra insulelor și coastelor dalmate, să cucerească noi avanposturi în Grecia și Eubeea și să respingă contraofensiva turcă, învingând flota otomană, în 1416, la Gallipoli.

Începând cu primii ani ai secolului al XV-lea, teritoriul republicii s-a extins și asupra Italiei de nord, prin supunerea orașelor Padova, Vicenza, Verona și a regiunii friulane. Astfel, în a doua jumătate a secolului al XV-lea, dominația venețiană se întindea până la fluviul Adda, incluzând noi orașe, precum Bergamo și Brescia.

După căderea Constantinopolului (1453), Imperiul Otoman își extinde controlul în Marea Neagră și Mediterana, iar Veneția a intrat pe o pantă descendentă. Descoperirea Americii de către Cristofor Columb în 1492 a micșorat importanța rutelor comerciale maritime venețiene. Noile căi de comunicație maritimă se aflau sub controlul portughezilor, spaniolilor, olandezilor și englezilor. În 1522 putem constata sfârșitul puterii venețiene.

Republica Genoveză sau Comuna Ligură se dezvoltă ca una din puterile maritime ale epocii, în același timp cu Republica Venețiană, fiind într-un permanent conflict cu

aceasta, pentru supremația comercială din Marea Mediterana și Marea Neagră. În secolul al XIV-lea puterea navală genoveză ajunge la apogeu. Coloniile Comunei Ligure se dezvoltă pe coastele Mării Egee și pe cele ale Mării Negre, susținute de un comerț activ pe mare.

Genova devine în Evul Mediu o republică independentă și puternică, una dintre „Repubbliche Marinare” alături de Veneția, Pisa și Amalfi, care și asigură veniturile prin comerțul și războaiele maritime. Republica Genova s-a extins în Corsica, pe întreaga Ligurie modernă și în Piemont. Avea colonii în Orientul Mijlociu, în Marea Neagră, în Sicilia, Sardinia și Africa de nord.

După victoriile împotriva Bizanțului din 1349 și 1351, aliată cu Veneția și Aragonul, Genova a impus Imperiului Bizantin o pace umilitoare, încheiată la 6 mai 1352, ce cuprindea în clauzele sale și prevederea interzicerii efectuării comerțului în Marea Neagră¹⁴⁶. Această prevedere echivala cu eliminarea Imperiului Bizantin din comerțul pontic. În aceste condiții Republica Genoveză a reușit să dețină controlul asupra Pontului Euxin și Mării Egee, împotriva a două imperii, cel Otoman și cel Bizantin.

¹⁴⁶ Apud Vasile Mărculeț, *Conflictul Dobrogeano-Genovez (1360-1387)*, Editura Exponto, Constanța, 2001, p. 374. Nicephori GREGORAE, *Byzantina historia*, cura L. Schopeni, vol. II, 1830, p. 877: „Căci genovezii aceștia, îmbătați și de nevrednica victorie asupra bizantinilor în lupta aceea navală fără glorie [...], ajunseseră să viseze la hegemonia asupra întregii mări. Și, însușindu-și mai întâi Pontul Euxin, pentru câștigurile ce veneau de acolo, nu numai că le porunceau bizantinilor ca niște stăpâni și cu cea mai mare îndrăzneală să se îndepărteze de Meotida și de Tanais și încă și de Cherson și să nu facă negoț pe mare cu ținuturile de pe coastă, de dincolo de Istru, ale sciților, fără îngăduința lor, dar chiar și pe venețieni i-au izgonit [împiedicându-i] să facă negoț în acele locuri și au avut grijă, ca niciodată până atunci, să închidă strâmtoarea Pontului cu multe tirime așezate una lângă alta și să așeze la templul lui Serapis, în chip tiranic și prin violență, vamă pentru cei ce ar dori să intre și să iasă din Pontul Euxin” (text și traducere în FHDR, III, p. 514-519).

În aceste condiții, între 1348 și 1352, Genova și-a instaurat stăpânirea absolută asupra așezărilor bizantine de la gurile Dunării, Lykostomo, Vicina și Chilia și continuând astfel extinderea coloniilor genoveze pe coastele de vest ale Pontului Euxin. Izvoarele cartografice din această epocă permit recunoașterea principalelor așezări în care au fost înființate orașe comerciale genoveze, care se înșirau pe toată coasta vestică a Pontului Euxin, dar și pe malul drept al Dunării de Jos. Localităților Vicina, Chilia și Lykostomo li se adăugau: „Sollinae (Sulina), Sancti Georgy (Sfântul Gheorghe), Aspera (probabil Cernet), Fidonissi (probabil insula Peuke sau Insula Șerpilor), Straviqui (posibil Istria), Geolsida (posibil Cap Dolojman), Lo Donavici (Dunavăț), Bambola (Yeni Sale – Enisala), Prosalviza (posibil Prislava-Nufărul), Grossea (posibil Hârșova), Zana varda (posibil Portița), Costanza (Constanța), Pangalia (Mangalia), Laxilluzo (Capul Sabla), Seluda, Calliacra, Cavar na, Carbona, Cranea (Ecrene), Castrici (Balcik) și Varna. „După cum se poate constata, majoritatea acestor stabilimente genoveze, fie se aflau în hotarele statului lui Dobrotici, fie vor intra în componența despotatului său în a doua jumătate a secolului al XIV-lea, în urma acțiunilor de unificare politico-teritorială din spațiul danubiano-pontic întreprinse de despotul dobrogean”.¹⁴⁷

Faimoase familii genoveze de armatori, cum ar fi familia Doria, au avut practic un control complet asupra Mării Egee, Mării Negre și Mării Tirenene. Comerțul naval a "împins" economia ligure în fruntea clasamentului epocii și a forțat introducerea unor instrumente de plată moderne. Genova a dezvoltat, în imperiul său comercial, unul din primele sisteme bancare în lume, emițând primele cecuri.

Expansiunea Imperiului Otoman în Mediterana a obligat statele europene să caute noi spații de exploatat pe

¹⁴⁷ *Ibidem*, p.374

calea mării și noi rute comerciale. Înaintarea puterii otomane pe mare și uscat a dus la dispariția a două imperii: bizantin și arab, iar ocuparea Mediteranei nu mai constituia o mare problemă pentru noul imperiu, dar putea duce la asfixierea „imperiului latin”¹⁴⁸, după cum numește Iosif Constantin Drăgan, Europa secolelor X-XV.

În condițiile blocării "drumului mătășii" de către otomani, comercianții europeni au căutat cu disperare o altă cale de a ajunge în Indii. Ibericii cunoșteau doar o singură rută ca să-i evite pe turci: căile de navigație de-a lungul coastelor africane și apoi prin Oceanul Indian. În afară de comunicațiile ce înconjurau Africa, științele geografice spuneau că mai există o cale spre Indii: drumul spre vest ce traversa Oceanul Atlantic.

În aceste condiții, portughezii sunt primii care își încep expansiunea în Atlantic, urmați la scurt timp de spanioli, luând-o înaintea altor popoare de navigatori ca venețienii, mallorchinii, maltezii, francezii, olandezii, și englezii. La capătul acestui drum au descoperit America, căutând Indiile.

Secolele marilor descoperiri și cele ce au urmat după această epocă, au fost secole de lupte navale aproape continue, pentru stăpânirea mărilor și teritoriilor de peste mări. În aceste lupte navale s-au confruntat puterile vremii: Anglia, Franța, Spania, Țările de Jos, Portugalia, în diferite configurații de alianțe, în funcție de interesele timpului. În anii marilor descoperiri și cuceriri teritoriale, statul papal își creează propria flotă: „flota pontificală” a cărei comandă îi este dată marelui amiral Andrea Doria, un ilustru comandant de flote al timpului, curtat și cumpărat în diferite perioade de Spania sau Franța.

¹⁴⁸ Iosif Constantin Drăgan, *Idealuri și destine. Eseu asupra evoluției conștiinței europene*, Editura Cartea Românească, București, 1977, p. 133.

În secolul al XV-lea, Spania și Portugalia, devin "actori statali" de primă mână, datorită descoperirilor și cuceririlor geografice pe care le fac.

După descoperirea Americii de către genovezul Cristoforo Colombo, centrul de greutate al comerțului european s-a deplasat inițial spre Marea Nordului pentru o scurtă perioadă de timp, după care s-a mutat în Atlantic pentru câteva secole.

Spania a intrat în cursa cuceririlor teritoriale imediat după Portugalia, depășind-o rapid. La sfârșitul secolului al XV-lea spaniolii au devenit stăpânii Mediteranei Occidentale. Rivalitatea s-a instalat imediat între cele două puteri maritime și s-a apelat la papă - Alexandru al VI-lea – pentru delimitarea teritoriilor între cele două state - . "După negocieri repetate și dificile se semnează Tratatul de la Tordesillas (1494), prin care harta politică a lumii a fost împărțită în sfere de influență între cele două puteri maritime ale timpului, trasându-se o linie de despărțire prin mijlocul Oceanului Atlantic, la 370 mile vest de Capul Verde. S-a stabilit, cu acest prilej, ca toate țările descoperite la vest de linia de demarcație să aparțină Spaniei, iar cele de la est, Portugaliei. Prin Tratatul de la Zaragoza, Spania și Portugalia își delimitează sferile de interese din Oceanul Pacific."¹⁴⁹ Este prima împărțire politico-economică a lumii între două state, pacea de la Tordesillas fiind un exemplu ilar, dar în același timp cutremurător, al modului în care se judecau interesele în acele vremuri, repetat mai târziu într-o formă mai palidă, la Yalta.

Prin tratatul de la Zaragoza, Spania și Portugalia și-au delimitat și sferile de interese din Oceanul Pacific.

Cele două puteri maritime au atins apogeul dezvoltării statale, pe timpul cât au fost în măsură să-și mențină statutul de mare putere maritimă, prin intermediul căreia

¹⁴⁹ Constantin Hlihor, op. cit., p. 30.

au cucerit primii teritoriile cele mai bogate în Lumea Nouă, transformându-le în colonii ale coroanei. Au exploatat cu sabia timp de o sută de ani teritoriile ocupate, aducând cantități uriașe de aur, argint, mirodenii și multe alte produse care nu se găseau în Europa. Portugalia a extras și adus în țară în 50 de ani aur, în valoare de 500 de milioane de dolari, la valoarea dolarului de la sfârșitul secolului al XIX-lea. Sfârșitul puterii Portugaliei a fost marcat de sfârșitul ei ca putere maritimă. La sfârșitul perioadei sale de glorie, Portugalia mai dispunea în tezaur doar de monede de aur în valoare de 25 milioane de dolari. Cele două state iberice nu au fost în măsură să investească în componentele puterii maritime o parte din valorile câștigate cu ajutorul flotei, astfel încât după un secol de supremație maritimă, locul lor a fost ocupat prin forță de către Anglia și Olanda.

În istoria omenirii au fost state cu vocație maritimă, care au devenit actori la nivel mondial pentru o perioadă mai mare sau mai mică de timp, datorită dezvoltării unei puteri maritime, precum: Olanda, Portugalia, Anglia, Republica Genoveză, Serenissima Republică a Veneției, Spania, care au ajuns să stăpânească și exploateze o mare parte din teritoriile lumii, de unde au adus bogății imense și care și-au păstrat statutul de mari puteri doar atâta timp cât au fost în stare să-și mențină flote de război și comerciale de prim rang. În momentul în care și-au neglijat flotele, și-au pierdut și statutul de mari puteri. Un caz elocvent este cel al Portugaliei și Spaniei, care au deținut în epoca lor de glorie navală, teritorii imense, prin dezvoltarea puterii maritime, după care au ajuns state la limita inferioară a ierarhiei datorită ieșirii din clubul puterilor maritime. Republicile Genova și Veneția dispar ca stat, în zilele noastre vorbind doar de orașe istorice cu valoare deosebită.

În prima jumătate a mileniului al II-lea, Europa "împrumutase" elementele de cultură, matematică, inginerie și tehnologia navigației, de la statele musulmane care la rândul lor importaseră, pe parcursul mai multor secole, aceste bogății culturale de la chinezi, atât în urma unui intens comerț, cât și a cuceririlor și mișcării masive de populații.

China la începutul secolului al XI-lea desfășura un comerț activ peste mări. Busola a fost descoperită de chinezi ca o necesitate a navigației la mare distanță față de coaste, dându-le posibilitatea să-și extindă căile de comunicație maritimă până în Indii și în insulele din Pacific. Comerțul maritim al secolului al XI-lea era la fel de profitabil ca și cel al caravelor terestre. În 1260 are loc un mare război naval, pe fluviul Yangtze, împotriva dinastiei Sung dus de Kublai Han, care și-a construit o flotă ce dispunea de catapulte pentru aruncat proiectile. În aceeași perioadă, în China se dezvoltă un activ comerț cu grâu, care era transportat de-a lungul coastei cu numeroase nave. „În 1420, flota dinastiei Ming număra conform documentelor, 1530 de vase de luptă, incluzând 400 de mari fortărețe plutitoare și 250 de vase concepute pentru călătorii la distanțe mari. O asemenea forță eclipsa, dar nu includea numeroasele vase administrate privat, care erau angajate în comerțul cu Coreea, Japonia, Asia de Sud-est și chiar estul Africii”¹⁵⁰. Amiralul Cheng Ho dezvoltă o flotă compusă din câteva sute de nave, cu zeci de mii de marinari. Între anii 1403 și 1433, acesta întreprinde șapte lungi expediții, în care ajunge până în Malaca, Ceylon, Marea Roșie și Zanzibar, pentru a impune controlul puterii navale a Pekinului într-o regiune deosebit de extinsă.

¹⁵⁰ Paul Kennedy, *Ascensiunea și decăderea marilor puteri: transformări economice și conflicte militare din 1500 până în 2000*, Editura Polirom, Iași, 2011, p. 29.

Spre deosebire de europeni, chinezii, în expedițiile lor pentru cucerirea unor teritorii costiere și insulare din Oceanul Indian și Pacific, nu au jefuit localitățile pe care le-au ocupat și nu au omorât populațiile autohtone.

Din datele istorice cunoscute, cele mai mari nave chineze ale flotei lui Cheng Ho aveau 122 de metri lungime și peste 1500 de tone, fiind capabile să navighe în jurul Africii.

Dezvoltarea civilizației maritime chineze este stopată brusc în 1436, în urma unui edict imperial care interzicea construirea de vase maritime. Ulterior, a fost interzisă construirea navelor cu mai mult de două catarge. A fost una din cele mai nefaste decizii din istorie pentru Imperiul Chinez, decizie prin care China întorcea spatele mării și, în același timp, lumii.

Această hotărâre a fost regretată un secol mai târziu, când coastele Chineze și unele orașe de interior, de pe râul Yangtze, au început să fie jefuite de pirații japonezi. Nici după umilitoarele acțiuni japoneze, China nu a întreprins măsuri serioase pentru reconstrucția flotei imperiale. Deciziile luate de autoritățile imperiale pe timpul dinastiei Ming, se bazau pe percepțiile conservatorist-confucianiste. Acestea aveau o profundă orientare continentală de închidere spre sine, fiind îndreptate împotriva acțiunilor expediționare peste mări, a activităților comercial-liberale, acțiuni care erau, în fapt, motoarele de dezvoltare a statelor în general și a celor maritime, în special.

În secolul al XVI-lea navigatorii care au ajuns pe coastele chineze au descoperit un stat imens, deosebit de bogat, cu o populație mult mai mare decât a Europei, care era concentrat spre o dezvoltare continentală, ignorând facilitățile oferite de schimburile comerciale pe mare și de legătura cu alte civilizații. Lumea chineză rupsese comunicațiile cu lumea exterioară, concentrându-se spre dezvoltarea interioară a imperiului.

Evoluția Puterilor Maritime și influența acestora asupra civilizației în epoca modernă

Anul 1500 este considerat de numeroși cercetători anul care delimitează epoca modernă de cea premodernă, șocul căderii Constantinopol-ului la 1453 putând marca trecerea istorică de la o epocă la alta.

În Mediterana se ridică o nouă putere, cea a turcilor otomani, care se extinde cu repeziciune pe mare și uscat după căderea capitalei bizantine.

Un studiu al evoluției flotelor nord-vest europene, islamice și din Extremul Orient al sfârșitului de Ev Mediu și începutul epocii moderne, scoate în evidență scăderea puterii flotelor vest europene și creșterea puterii celor două noi mari puteri maritime existente pe glob: cea a turcilor otomani, care cuceriseră Marea Neagră și Mediterana Orientală și cea a Imperiului Chinez, prin flota lui Cheng Ho, care făcea expediții în Oceanul Pacific, ajungând în vestul Africii.

Imperiul Otoman preia, prin luptă, puterea genovezilor în Marea Neagră, blochează strâmtoarele Bosfor și Dardanele, astfel încât în scurt timp reușește să controleze tot comerțul maritim din Marea Neagră. Turcii cuceresc Otrano și pornesc război împotriva Spaniei, având la conducerea flotei un amiral strălucit, în persoana lui Khadir-en-Din - mai cunoscut sub numele de Barbarosa sau Barbă Roșie. Acesta supune coastele africane, punând stăpânire pe Alger, Marea Roșie și Yemen. Turcii domină Mediterana până în 1570. Prin acțiunile puterii sale navale, Imperiului Otoman frânează dezvoltarea economică a statelor maritime ce desfășurau comerț pe mare și în zonele costiere, controlând întreg spațiul maritim mediteranean.

Începutul epocii moderne este marcat de o expansiune internațională rapidă a statelor musulmane. Pe uscat și pe mare, turcii otomani înaintau cu viteză spre vest, iar

în zona continentală dinastia Sefevidă din Persia controla drumul mătășii, via Kaşgar și Turfan din China, până în Africa de vest. La fel ca și Kublai Han (1215-1294) în China - în urmă cu 300 de ani -, otomanii și-au dezvoltat o flotă imensă pentru a cuceri o fortăreață înconjurată de ape, în acest caz Constantinopolul. Sultanul Mehmet a utilizat o flotă imensă formată din galere mari și sute de nave mai mici, pentru a institui blocada asupra capitalei bizantine, la 1453. După cucerirea Constantinopolului, flota turcească a fost folosită în acțiunile de luptă din Marea Neagră și în campaniile navale din Siria și Egipt, după care s-au angajat în lupte navale cu puterea maritimă venețiană pentru cucerirea orașelor port din Marea Egee.

La începutul secolului al XVI-lea, flota Imperiului Otoman cucerise centrele comerciale maritime genoveze și venețiene de la Marea Neagră și Marea Egee. Flota otomană și-a continuat expansiunea pe Nil, a trecut în Marea Roșie, ajungând în Oceanul Indian, unde a intrat în conflict deschis cu flota portugheză, aflată în plină extindere a imperiului colonial. În Mediterana flota turcă devenise o prezență activă în nordul Africii, atacând porturi din Italia, Spania, și Insulele Baleare. După luptele navale de la Lepanto, flota otomană a intrat pe o pantă descendentă. Nu a mai continuat construirea unor nave mari cu care să poată naviga pe oceane, nu a utilizat noua tehnologie europeană în domeniul naval și nu a trecut la construirea unor noi tipuri de nave după modelul fregatelor, iar navele mici erau ținute în apropierea coastelor liniștite din Golful Persic sau Marea Roșie. Turcii ratează șansa de a domina lumea, având o involuție asemănătoare celei chineze de pe timpul dinastiei Ming, de schimbare a conceptelor după care se ghida imperiul, de la o concepție maritimă de expansiune, la una profund continentală.

Imperiul Otoman, la fel ca cel Chinez, se confrunta cu nenumărate probleme:

- proasta guvernare - datorată incompetenței succesive a 13 sultani -;
- centralismul excesiv;
- imposibilitatea de susținere financiară a flotei, - nu i-au creat mecanismele de a o face profitabilă;
- supraextinderea teritorială pe care nu o mai puteau controla administrativ;
- corupția excesivă la nivel administrativ;
- incapacitatea de a strânge taxele necesare pentru susținerea aparatului administrativ și militar;
- atitudinea refractară față de inițiativă, completată de un conservatorism cultural și tehnic exagerat.

Imperiul Otoman în 1886 era a treia putere maritimă a lumii, dar corupția și ineficiența administrației Imperiului Otoman avea să-și pună amprenta și pe domeniul naval, flota turcă urmând un rapid curs descendent, la fel ca întregul imperiu.

Turcia, descendentă a Imperiului Otoman, nu a uitat niciodată faptul că la mijlocul secolului trecut a fost o mare putere maritimă, reușind să transforme Mediterana în lac turcesc, iar puterile maritime ale vremii au fost nevoite să se unească pentru a o înfrânge.

Astăzi, Turcia este o serioasă putere maritimă regională în expansiune, care își punctează succesele cu orice ocazie, situându-se pe locul 2-3, după Statele Unite.

În Europa modernă, majoritatea statelor mediteraneene s-au dezvoltat, în prima fază, ca și civilizații costiere, marea fiind elementul din care aceștia își trăgeau prosperitatea. Popoarele care au avut ca sursă a existenței marea, au devenit, în timp, puteri maritime, pentru că și-au construit instrumentele pentru a o exploata și a o stăpâni. Acestea au fost continuatoarele „civilizațiilor maritime” feniciano-cartagineze și mai târziu anglo-saxone, în a căror

filozofie de bază prima economia liberală, ca factor de dezvoltare a societății. Celelalte state din inima Eurasiei, fără ieșire la mare sau la mările calde, s-au dezvoltat ca și „civilizații continentale”.

În epoca modernă, la concurență cu Spania și Portugalia, s-au ridicat din urmă alte două state maritime: Anglia și Olanda.

Noile puteri maritime au reușit să controleze rutele comerciale ale adversarilor, ducând un război pe mare pentru sechestrarea convoaielor spaniole și portugheze care se întorceau din colonii pline de bogății. În scurt timp, datorită presiunii navale a Angliei, cele două state iberice au ieșit de pe scena puterilor maritime pentru totdeauna. „În ultimii cinci sute de ani, sistemul global s-a bazat pe puterea Europei Atlantice, țările europene cu ieșire la Oceanul Atlantic: Portugalia, Spania, Franța și Anglia, și ceva mai puțin pe cea a Olandei. Aceste țări au schimbat lumea, creând primul sistem global politic și economic din istoria lumii”¹⁵¹.

Anglia a impus un sistem colonial care a încurajat dezvoltarea teritoriilor coroanei de peste mări, după un model liberal, creându-le sentimentul de libertate în dezvoltarea proprie, fiind doar tutelate de către metropolă. A fost o metodă reușită de a-și menține apropiate coloniile câteva secole, acestea constituindu-se în imense piețe de desfacere pentru industria engleză, în același timp, coloniile constituindu-se în surse de materii prime pentru necesitățile metropolei. Tot acest mecanism complex era asigurat de către un comerț maritim intens, liniile comerciale fiind controlate de o flotă puternică, cu un sistem de baze navale bine puse la punct în întreaga zonă de interes.

Imperiului Britanic și-a fost atins apogeul la începutul secolului al XX-lea, acesta acoperind a cincea parte din

¹⁵¹ George Friedman, *op. cit.*, p. 24-25.

suprafața uscatului și mai mult de 400 milioane de locuitori. Elisabeta I (1558-1603) a pus bazele Imperiului Britanic, sub domnia sa, sprijinul statului pentru explorarea navală a „Noilor Lumi” a crescut foarte mult, având loc cele mai mari extinderi teritoriale.

Olanda, o țară mică, cu populație mică și resurse terestre limitate, a fost obligată de condițiile oferite de natură, să-și orienteze dezvoltarea spre mare, să trăiască din posibilitățile pe care aceasta i le punea la dispoziție. În aceste condiții, și-a creat în șantierele proprii o imensă flotă comercială și o flotă de război pentru protecția căilor comerciale maritime până în Extremul Orient, astfel Olanda devenind cărașul lumii.

Prin expansiunea puterii comerciale maritime a Olandei, Marea Britanie realizează pericolul care se prefigurează: cel de a-și pierde supremația comercială maritimă. Pentru a-și impune interesele maritime, va fi nevoită să ducă trei războaie navale extrem de violente împotriva Olandei, în urma cărora, la sfârșitul secolului al XVII-lea, Anglia reușește să devină o putere maritimă mondială de necontestat. Marea Britanie controla marile rute comerciale, având forța navală dislocată în siguranță în toate zonele importante ale lumii. Beneficiile rezultate din comerțul maritim i-au susținut efortul de a construi o flotă de război fără egal în lume.

Conflictul continuu pentru supremație, dus secole de-a rândul între Franța și Anglia, nu a fost purtat doar pe mare. Amiralul Jervis¹⁵² atrăgea atenția guvernului englez

¹⁵² Amiral al Flotei, John Jervis, (n. Ian. 1735 – March 1823) a fost Prim Lord al Amiralității și membru al Parlamentului Marii Britanii. A condus grupări navale în Războiul de Șapte ani, Războiul de Independență, în războaiele din timpul Revoluției Franceze (1798–1801) și războaielor duse împotriva lui Napoleon. A rămas faimos în urma victoriei sale în bătălia de la Capul Sfântului Vincent, din 1797. A fost de asemenea recunoscut de către contemporani ca un mare militar, om

într-o discuție referitoare la iminența unui atac francez: „Eu nu spun, domnilor, că francezii nu vor veni. Eu spun numai că ei nu vor veni pe mare”¹⁵³. Această frază intrată în istorie, scotea în evidență faptul că puterea anglo-saxonă era conștientă că francezii nu vor putea invada Marea Britanie decât în momentul în care vor avea controlul mărilor. Britanicii aveau o armată terestră ce nu reprezenta o amenințare pentru Franța, dar marina regală britanică constituia o primejdie permanentă pentru transporturile maritime franceze și a coloniilor din Caraibe. În același timp, britanicii aveau suficientă forță și experiență diplomatică pentru a convinge marile puteri continentale, să-și unească eforturile împotriva Franței.

Napoleon nu putea invada direct Marea Britanie. „Amiralul Horatio Nelson a învins flota franceză în Bătălia de pe Nil (1 august 1798), iar trupele terestre britanice au înfrânt rapid expediția franceză trimisă în Irlanda în sprijinul insurecției irlandeze (înainte de debarcare, corpul expediționar a traversat o furtună care a dispersat flota franceză, obligând-o să se întoarcă în Franța)”¹⁵⁴. În decursul istoriei, marile bătălii navale dintre Franța și Anglia, au fost pierdute de către cei dintâi, deoarece francezii au fost și sunt un popor de concepție continentală, care s-au concentrat pe dezvoltarea armatei de uscat și au lăsat dezvoltarea flotei pe planul doi. Iar în momentul în care au avut

politic și inițiator al reformei navale engleze. În calitate de comandant al Flotei din Mediterana (1795-1799) a introdus o serie de ordine foarte dure împotriva ofițerilor și marinarilor pentru a stopa răzmerițele din flotă, devenind o figură foarte controversată a vremii. Ca Lord al Amiralității a inițiat o serie de reforme și inovații în marină.

¹⁵³ „I do not say they [the French] cannot come; I only say they cannot come by sea”

¹⁵⁴ David G. Chandler, *The Campaigns of Napoleon*. Editura Simon & Schuster, New York, 1995, p. 304.

o flotă la nivelul Angliei, au utilizat tactici statice, asemănătoare celor utilizate de armatele terestre ale vremii, fiind învinși în cele din urmă.

Napoleon nu a înțeles niciodată în mod real conceptul de putere maritimă și modul de a obține controlul mării. Acesta vedea în marină doar o modalitate de a deplasa trupele dincolo de Canalul Mânecii. În pofida acestei concepții, Franța a demarat, între 1803-1805, un proiect gigant pentru construirea unei flote naționale cu care să poată stabili controlul mării. Programul lui Napoleon trebuia finalizat prin construirea unei flote cunoscute sub denumirea „mașina de invazie” care să fie în măsură să transporte dincolo de Canalul Mâneci, 100.000 de oameni. Proiectul a fost abandonat înainte de bătălia de la Trafalgar, Napoleon fiind obligat să-și redirecționeze eforturile de război spre Austria. În ciuda numeroaselor înfrângeri, armata austriacă a rămas un pericol permanent pentru Franța napoleoniană, aceasta fiind nevoită să aloce resurse pentru a-i ține la distanță pe austrieci.

Ca urmare a imposibilității obținerii controlului mării, Franța a fost nevoită să plătească Angliei 20-25% din valoarea mărfurilor transportate pe calea mării.

O sută de ani mai târziu, conducerea politică și militară franceză realiza din nou, în 1914, că Franța nu mai este o putere maritimă, iar odată cu începerea războiului nu mai are posibilitatea să importe cărbune din Turcia, cupru din Serbia, grâu și petrol din România și Ucraina. Toate acestea erau produse de bază, care acopereau 75% din cerințele economiei franceze. În același timp nu mai aveau grâu îndeajuns pentru hrana propriului popor pe timp de război. Au realizat că pe uscat nu se mai putea pune problema să-și asigure necesitățile de hrană sau materii prime, dar nici nu aveau o alternativă maritimă.

Francezii nu acordaseră atenție dezvoltării flotei de

război, astfel încât la declanșarea Primului Război Mondial, nu mai erau în măsură să asigure linii de comunicații maritime sigure, pentru comerțul pe apă în Mediterana sau în Marea Baltică. În aceste condiții și-au dat seama cu întârziere că nu mai sunt o putere maritimă, că sunt izolați comercial, lucru care le-a afectat existența statală.

Stevens William, analizând modul de acțiune al Franței în prima conflagrație, trăgea concluzia: „Marele Război din 1914-1918 a demonstrat tuturor membrilor națiunilor europene: militarilor, civililor, tineri și vârstnici, beligeranți sau neutri, necesitatea transporturilor maritime. Restricțiile de materii prime și bunuri de larg consum au fost o lecție pentru politicieni, militari, pentru întreg poporul francez”¹⁵⁵, ale căror generații de conducători au tratat cu indiferență dezvoltarea componentelor puterii maritime, astfel încât Franța a ajuns să nu fie în măsură să-și păstreze statutul de mare putere și să ducă acțiuni de luptă eficiente pentru protejarea propriilor rute comerciale.

Italia a fost, după unirea statelor din peninsula italică, o putere maritimă cu perioade de creștere și descreștere. A făcut eforturi pentru a-și păstra și dezvolta flota, urmând o politică de dezvoltare și protecție a domeniului naval. La sfârșitul secolului al XIX-lea „era cea mai neînsemnată dintre marile puteri”¹⁵⁶, dar intra totuși în clubul select al marilor puteri, chiar dacă avea o proastă reputație din cauza dezastruoaselor înfrângeri de care a avut parte în aproape toate bătăliile pe care le-a dus. A fost singura armată europeană înfrântă de un stat african cu o armată lipsită de mijloace militare (Abisinia- 1896).

Totuși, între cele două războaie mondiale, Italia a fă-

¹⁵⁵ William Oliver Stevens și Allan Wescott, *op. cit.*, p. 7.

¹⁵⁶ Bosworth, *Italy the Least of the Great Powers*, University Press, Cambridge, 1979, p. 127.

cut eforturi consistente pentru crearea unei marine moderne instruite. O comparație făcută în 1926 de către ofițerii de marină români, între flota italiană și cea franceză, scotea în evidență următoarele: „Flota (Italiei) are calitate și număr, cele 47 de unități cari au luat parte la revista navală de la Ostia, ... formează un tot superior forțelor, în parte învechite, cari manevrează în fața Toulonului, sub comanda amiralilor francezi. ... În timp ce escadra de luptă de la Toulon e o forță de coastă și programul său zilnic și exercițiile periodice denotă defensivă, amiralitatea de la Roma este mai ambițioasă. Ea duce o strategie mediteraneană pe scară mare: dominarea trecerilor centrale cu ajutorul punctelor de sprijin nou create sau reorganizate de Sicilia sau Sardinia și cu acela al stațiunilor de aviație inteligent distribuite”¹⁵⁷.

Italia din perioada interbelică avea în derulare un program naval prin care dorea să ajungă la 85 de distrugătoare și torpiloare de 700 - 2400 tone, ce trebuiau să dezvolte viteze cuprinse între 30 și 38 de noduri, în timp ce programul naval francez prognoza construirea doar a 60 de unități similare. În 1927, bugetul marinei italiene se ridica la suma de 1.219 milioane lire. În aceeași perioadă, Italia avea cea mai mare flotă de hidroavioane din Mediterana. Aceasta putea bloca comunicațiile maritime mediteraneene, prin utilizarea unei forțe impresionante care consta în 1500 de hidroavioane, 150 de torpiloare și 30 de submarine, micșorând libertatea de mișcare a Franței spre posesiunile ei africane.

Au existat „puteri maritime naturale”: atenienii, cartaginezii, venețienii, olandezii și anglo-saxonii, al căror statut a fost favorizat de poziția geografică; dar au existat în istorie și state care au ajuns la statutul de putere maritimă datorită clarviziunii și deciziei conducătorilor lor. În

¹⁵⁷ Nicolae Gautreanu, *op. cit.*, p. 134.

acest sens putem enumera Imperiul Roman, Imperiul Otoman, Imperiul Spaniol, Portugalia, care au devenit imperii și datorită puterii maritime pe care și-au creat-o.

La începutul secolului al XX-lea, Japonia, SUA, Rusia, și Germania au devenit puteri regionale cu tendințe de puteri mondiale.

Un stat nu se putea considera mare putere dacă nu era și putere maritimă, dar există și actori statali cu vocație continentală sau cu conștiință continentală: Franța, Germania, Rusia, China, care pentru a ajunge la statutul de mare putere, au fost nevoiți să-și construiască o putere maritimă.

În Rusia sovietică, Serghei Gorshkov, ajuns în fruntea marinei în 1956, reușește să pună în practică o politică navală, care transformă într-o perioadă relativ scurtă, flota rusă, dintr-o flotă defensivă cu misiuni costiere limitate, de sprijin al forțelor terestre, într-o flotă ce putea acționa de sine stătătoare oriunde pe glob, având atât o componentă nucleară, cât și o componentă convențională ce se putea măsura de la egal la egal cu forțele navale ale Alianței Nord Atlantice.

Rusia devine astfel o putere maritimă de nivel mondial, care acum poate să acționeze nestingherită pe oceanul planetar. Schimbarea raportului de forțe în domeniul naval a produs o mutație geopolitică în echilibrul existent pe glob, punând capăt perioadei în care SUA și aliații săi se mișcau nestingheriți pe mări și oceane, fără teama unei concurențe din partea sovieticilor. URSS devine un „actor” cu greutate pe mările și oceanele lumii, în condițiile în care dispunea deja de cea mai mare forță militară terestră.

Este posibil ca Gorshkov să fi însemnat pentru construirea puterii maritime sovietice ce a însemnat Mahan în schimbarea concepției americane și plasarea Statelor Unite pe orbita construirii unei puteri navale. Amândoi au

luptat pentru a convinge clasa politică din Uniunea Sovietică, respectiv Statele Unite, de necesitatea dezvoltării unei puteri maritime, care să protejeze interesele statului. Dacă Mahan a fost un teoretician strălucit, Gorshkov pe lângă studiile sale privind necesitatea dezvoltării puterii maritime a Uniunii Sovietice, a fost și în măsură să pună aceste concepte în practică.

Gorshkov pleca în demonstrațiile sale de la faptul că influența Rusiei de-a lungul istoriei a crescut sau scăzut proporțional cu nivelul puterii maritime. Afirmările amiralului sovietic erau puțin forțate deoarece Rusia, de-a lungul existenței sale, a fost și a rămas un stat cu vocație continentală, care și-a impus influențele, în special, pe uscat. Însă în timpul războiului rece a fost în măsură să rivalizeze cu flotele americane și ale aliaților săi.

Japonia, stat insular protejat de invaziile terestre care se abăteau asupra Chinei, își dezvoltă comerțul maritim în zona Pacificului, întreprinde expediții maritime pentru jefuirea coastelor Chinei în secolul al XV-lea și dezvoltă un intens comerț cu portughezii și olandezii în mările din sudul Japoniei. Aceasta are o evoluție exponențială, bazată pe deschiderea comercială, tehnologică și culturală, prin care Japonia se cuplează la civilizația europeană. Totuși în secolul al XVII-lea are loc și în Japonia o întoarcere spre interior, pe timpul șogunatelor din perioada Tokugawa, în care a fost interzisă cucerirea teritoriilor de peste mări. În 1636 a fost interzisă construirea navelor capabile să navighe pe ocean; supușilor japonezi interzicându-li-se să navighe pe mare. Comerțul european a fost restricționat, singurele schimburi fiind permise olandezilor ce ancorau în largul portului Nagasaki.

Japonia a ales să se izoleze de restul lumii, iar, în timp, sistemul administrativ și militar s-a osificat, devenind ineficient în fața unor amenințări externe. Două se-

cole mai târziu, în 1853, la apariția în dreptul coastelor nipone a flotei comandurului Perry, guvernul japonez s-a văzut în imposibilitatea de a refuza cererile americane de a-și reface plinurile navelor militare în porturile nipone.

Având o limbă unică, neînrudită cu nicio altă vorbire, cu o puternică conștiință a unicității culturale, poporul japonez a rămas izolat de restul civilizațiilor, opunând o puternică rezistență influențelor străine până spre mijlocul secolului al XIX-lea. Acest lucru s-a repercutat asupra nivelului statului printr-o înapoiere politică, economică și militară. Dacă Italia, în 1890, se afla la limita de jos a marilor puteri, Japonia nici nu conta în ierarhia mondială.

Un moment de referință în reconstrucția flotei imperiale japoneze și a Japoniei în general, - după mai mult de două secole de rupere a legăturilor cu exteriorul - , îl constituie perioada restaurației Meji ce începe în 1868.

Miracolul transformării Japoniei dintr-un stat oligarhic, de seniori feudali și o castă militaristă, într-un stat modern, s-a realizat în două generații. Mobilul schimbării concepției oligarhiei japoneze asupra dezvoltării statului a fost hotărârea unor membri marcanti ai elitei japoneze, de a crea o flotă puternică care să blocheze expansiunea statelor europene, ce își întinseseră zona de influență și dominație în Extremul Orient.

Flota Japoniei moderne a avut o dezvoltare exponențială de la sfârșitul secolului al XIX-lea până la începutul celui de-al Doilea Război Mondial, fiind una din cele mai spectaculoase dezvoltări a unei forțe navale.

Chiar dacă nu dispunea de o infrastructură navală la nivelul statelor europene sau SUA, Japonia a reușit să construiască în scurt timp și să pună la punct o flotă, prin intermediul căreia a devenit o putere regională, care a înfrânt puteri consacrate din zonă, precum Rusia și China și a dus un război naval agresiv împotriva Americii.

Urmând o concepție de dezvoltare maritimă, Japonia, în lupta sa pentru materii prime și piețe de desfacere, a considerat că singura șansă de a-și înlăptui acest deziderat era să devină cea mai mare putere din Estul Îndepărtat. Flota Imperială, sub comanda amiralului Heihachiro Togo, a înfrânt flota rusă din Marea Baltică și flota Chinei, obligând-o să-i cedeze Korea, Formosa, insulele Kurile și parte din Mancuriia. În aceste condiții, puterea navală a Japoniei și-a spus cuvântul în obținerea unor teritorii cheie pentru dezvoltarea sa ulterioară. În Războiul Japonezo-Rus din 1905, Japonia a adoptat tactica războiului asimetric pentru a înfrânge puterea rusă. În prima fază a utilizat cinci submarine cumpărate de la SUA, după care a început să folosească submarinele construite în șantierul propriu.

În 1920, Japonia ajunge a treia putere maritimă din lume, în condițiile în care deținea o economie care se situa pe locul nouă și era dependentă în proporție de 90% de importul materiilor prime.

În 1927, programul naval japonez prevedea construirea a patru crucișătoare de 10.000 tone, 15 distrugătoare, 4 submarine și 3 canoniere. În 1931, dispunea de 12 crucișătoare mari, 17 crucișătoare ușoare, 61 distrugătoare de peste 1.000 de tone, 29 distrugătoare sub 1.000 tone, 46 submarine, 4 portavioane și 10 nave mari de linie. Până în 1941 construiește o flotă de submarine formată din 65 de unități.

Japonia devenise suficient de puternică pentru a provoca războiul din Pacific împotriva Statelor Unite, în 1941. A dezvoltat conceptul de „Kantai Kessen” (bătălia decisivă), urmărind distrugerea puterii navale americane din Pacific printr-un război naval total și ocuparea unor regiuni costiere sau insule bogate în materii prime din zona Pacificului.

Japonia militaristă a trecut de la feudalism, la statul

modern al începutului de secol al XX-lea, cu dorința creării șogunatului național - „fukoku kyohei” -, care se poate traduce prin expresia: „țară puternică, cu armată puternică”. Japonia și-a schimbat într-un timp extrem de scurt constituția, sistemul de învățământ, politica economică, sistemul bancar, politica navală - adoptând sistemul englez -, și-a modernizat armata terestră după modelul german, și-a trimis ofițerii la cele mai bune academii din Europa, făcând un salt de mai mult de o sută de ani într-o perioadă relativ scurtă.

Pentru guvernarea japoneză a existat întotdeauna încrederea că puterea economică este într-o corespondență directă cu puterea navală și în general cu puterea militară.

Dezvoltarea Japoniei începută cu restaurația Meji, a pus capăt concepției continentale de guvernare și a direcționat civilizația niponă către o concepție maritimă orientată spre exterior. S-a trecut de la o concepție de dezvoltare pe baza resurselor din interiorul insulelor și negare a civilizației occidentale, spre o dezvoltare spre exterior pe baza resurselor externe, susținută de necesitatea creării unei flote puternice.

Influența conștiinței maritime asupra evoluției statelor

„Rolul puterii maritime în civilizație este în însăși definiția civilizației”¹⁵⁸.

Conștiința maritimă este elementul de bază al creării unei puteri maritime, care să dăinuie peste secole; este elementul de la care trebuie plecat în această construcție.

Un stat puternic poate să-și construiască, la un anu-

¹⁵⁸ Cdor. Ioan Bălănescu, *op. cit.*, p.3.

mit moment istoric, o marină comercială, o flotă, împreună cu toată infrastructura aferentă. Dar, dacă toate acestea nu sunt susținute de o conștiință maritimă a poporului respectiv, puterea maritimă se va degrada, în momentul în care un conducător de stat sau o pleiadă de conducători nu vor mai acorda atenție mării. Sunt destule exemple în istorie în care, pe timpul domniei unui rege, statul și-a pierdut statutul de mare putere maritimă, devenind un stat la cheremul țărilor din jur, care i-au confiscat coloniile de peste mări, i-au blocat ieșirea la mare și prin aceasta comerțul liber pe mare, l-au transformat în stat de mâna a doua.

Unele state și-au schimbat "poziția" în ierarhia mondială, prin trecerea de la o concepție continentală la o concepție maritimă, în politica lor internă și internațională. Exemplul cel mai concludent este dat de Statele Unite, care, la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, au trecut de la o concepție continentală, la una maritimă, în abordarea problemelor de politică internațională, a elementelor puterii statului și a reprioritizării obiectivelor statale pe termen mediu și lung, luând în serios oportunitățile mării și ale elementelor legate de aceasta. Au trecut de la politica dezvoltării în interiorul granițelor, la politica dezvoltării la nivel planetar prin intermediul expansiunii maritime. Au trecut de la dezvoltarea limitată a gândirii în interiorul "gardurilor"; la o gândire expansionistă politic, economic și militar, care să satisfacă cerințele de bunăstare a poporului american.

Majoritatea statelor au fost favorizate de poziția geografică, în dezvoltarea unei conștiințe maritime. Aceasta a venit de la sine pentru populațiile statelor insulare sau peninsulare. În condițiile în care majoritatea granițelor sunt pe uscat, sau deschiderea la mare se face prin oceane sau mări înghețate, iar marea majoritate a populației are îndeletniciri strict legate de uscat este aproape imposibil ca acel popor să-și dezvolte o conștiință maritimă.

Este și modelul poporului român și al înaintașilor acestuia, care de-a lungul mileniilor de existență nu a fructificat valorile mării, nu a trăit din pescuit, nu a avut curiozitatea descoperirii pământurilor de peste mări și nu a fost tentat să se extindă dincolo de „Marea cea mare”.

Este puțin probabil ca un popor să aibă altă conștiință decât cea continentală, în condițiile în care acesta nu valorizează sau nu are posibilitatea să valorizeze bogățiile și oportunitățile mării: comerț pe mare, economie maritimă, exploatare marine, pescuit industrial, construcții navale, teritorii de peste mări și colonii din care să aducă bogății. În general, popoarele insulare și peninsulare au conștientizat că fără o deschidere peste mări, către celelalte civilizații, sunt sortite stagnării, dacă nu pieirii. Cele care nu au căutat noi teritorii, pentru schimburi comerciale, terenuri mai fertile sau obținerea de profituri cu eforturi minime, dincolo de apele care le înconjurau, au rămas în urmă.

Pentru statele continentale, schimbarea concepției nu s-a făcut de la sine, ci a fost impusă de conducători/clasa politică, dacă aceștia au înțeles că pot valorifica mai ușor bogățiile mării sau ale teritoriilor de peste mări. A fost primul pas în evoluția unui popor spre o conștiință maritimă.

Conștiința maritimă este elementul de coagulare a unei puteri maritime peste secole neținând de conjuncturi economice sau politice. În condițiile în care o guvernare sau o pleiadă/sucesiune de guvernări are o atitudine indiferentă față de componentele puterii maritime, aceasta va găsi resurse la nivelul națiunii să o susțină, pe când în cazul lipsei unei conștiințe maritime, acest fapt nu se va mai întâmpla.

Influența puterii maritime asupra evoluției statelor

Navigația costieră și, mai târziu, maritimă sau oceanică a fost un factor de răspândire rapidă a civilizației, de creștere a schimburilor comerciale și a economiei statelor, fapt ce a dus implicit, la creșterea puterii statului. În marea majoritate a cazurilor, statele maritime și-au creat o putere maritimă în funcție de capacități și de viziunea conducătorilor lor, prin intermediul căreia și-au creat o situație favorabilă în raport cu alte state care nu au făcut-o, lucru care a dus la o evoluție accelerată a acestora.

Istoria ne-a demonstrat că civilizațiile mediteraneene: cretană, feniciană, cartagineză, orașele maritime grecești, republicile maritime, popoarele mediteraneene în general, civilizația anglo-saxonă și mai târziu statele maritime: Franța, Olanda, Japonia, Spania, Portugalia, Italia, Grecia, Turcia, au avut perioade de înflorire deosebită în epoca în care au cucerit, explorat, exploatat și fructificat, posibilitățile mării și teritoriilor adiacente mării.

Toate civilizațiile maritime au avut o dezvoltare mai rapidă, datorită vitezei schimburilor comerciale, militare și tehnologice, precum și faptului că au avut un acces rapid pe mare la diverse culturi îndepărtate, din care unele mai evaluate. Au avut acces la informații și bogății, care au favorizat o evoluție mai rapidă, comparativ cu civilizațiile continentale izolate într-un anumit areal, pentru care distanțele constituiau un mare impediment.

Puterea maritimă a fost întotdeauna o forță vitală, care a ridicat națiunile, a marcat evoluția generală a civilizațiilor sau a dus la prăbușirea lor.

Este interesant de notat că în întreaga istorie, pozițiile insulare ale unor state nu au dus la izolarea acestora, ci, din contră, le-au ajutat în răspândirea propriei culturi pe coastele mărilor, cu mai mare viteză decât civilizațiile

continentale. Se pot da multiple exemplele: civilizația cretană, feniciană, greacă antică, spaniolă, portugheză, engleză care au fost puteri maritime ale epocii lor și au adus un plus de civilizație pentru ele de la state mai dezvoltate și au răspândit-o cu mare viteză asupra popoarelor cu care au venit în contact sau le-au cucerit.

Faptul că limba engleză este la ora actuală cea mai utilizată limbă de pe glob, demonstrează superioritatea vitezei de propagare a unei culturi insulare, asupra uneia continentale, cum ar fi cea franceză, rusă, chineză sau germană, cu care a fost în permanentă competiție. Faptul că spaniola se utilizează într-un areal imens este un motiv care întărește concluzia anterioară.

În istorie, am întâlnit state mici și medii: Spania și Portugalia, care, datorită puterii maritime pe care o dețineau la un moment dat, au ajuns să stăpânească fiecare, câte jumătate din coloniile globului. Această stăpânire de secole a adus cu sine schimbări comportamentale în structura popoarelor cucerite, schimbări de religii, schimbarea limbii vorbite pe suprafețe imense, schimbări de concepții, impunerea de modele economice, politice și militare, fapt ce a dus la schimbări majore ale civilizației umane. Toate acestea au fost făcute de către state care au fost puteri maritime în secolele respective. În absența unor puteri maritime care să fie în măsură să schimbe „modelele de civilizație”, toate acestea nu ar fi fost posibile.

În marea majoritate a cazurilor, - cu excepția continentului american, unde puterile navale europene au distrus o civilizație superioară - , prin cuceririle făcute s-a făcut un salt cultural, în condițiile în care am considera civilizația europeană ca fiind superioară.

Comerțul maritim dezvoltat în Marea Mediterană și Marea Neagră a secolelor al XII-lea și al XIV-lea a încurajat extinderea unor importante orașe-porturi de-a lungul coastei. Dezvoltarea civilizație mediteraneene și pontice,

sprijinită de extinderea comerțului maritim și nevoia de noi teritorii și materii prime, a impulsionat perfecționarea tehnicii navale și a științelor geografice, creând cadrul general european al aventurii descoperirilor din secolul XIV-lea, care impulsionează dezvoltarea Europei și trecerea acesteia în epoca modernă.

Portugalia cu o populație de 1,5 milioane de locuitori, în perioada marilor descoperiri, era prezentă în același timp, în America de Sud, Japonia, Thailanda, Filipine, arhipelagul Sulawesi, în insulele Papua, capul Bunei Speranțe, în Madagascar, în nenumărate locuri ale țărmului african și în arhipelagul indonezian. Portughezii sunt atât de bogați încât un pretendent la coroana Portugaliei nu va ezita să ofere Catherinei de Medici, în schimbul ajutorului Franței, o infimă parte a imensului imperiu portughez: Brazilia. Este doar un exemplu din lunga serie a istoriei care ne demonstrează ce bogăție le-a adus statelor, dezvoltarea unei puteri maritime bine puse în slujba țării.

Portughezii trimiteau argint acasă din Potosi, - zonă care, mai bine de un secol, a fost cel mai mare zăcământ de acest fel din lume. Volumul traficului comercial între America și Europa a crescut de opt ori în perioada 1510 – 1550, după care s-a triplat în perioada 1550 – 1610.

Portugalia și Spania, în epoca marilor descoperiri, au adus valori incomensurabile din ținuturile descoperite. Acumularea acestor averi le-au dat posibilitatea de a desfășura un comerț activ, la o scară nemaîntâlnită cu civilizațiile din estul extrem al Asiei, devansând statele sau popoarele continentale, care au rămas între granițele lor terestre.

Galioanele spaniole aveau curse regulate între America și China, schimbând argintul peruan cu măturile chinezești. Câștigurile Spaniei și ale Portugaliei, în urma desfășurării comerțului maritim la nivel global, erau imense.

Analiza istoriei Spaniei scoate în evidență un fapt esențial pentru evoluția unei națiuni: dacă un stat maritim acordă atenție puterii sale maritime, poate câștiga resurse imense, dar poate pierde totul în momentul în care nu-i acordă atenția cuvenită. Carol Quintul¹⁵⁹ știa că flota este legată indispensabil de existența imperiului, acesta face tot posibilul să o dezvolte și să aducă în fruntea ei pe cel mai bun amiral al lumii: pe marele Doria; astfel reușind să să-și dezvolte imperiul. Despre Spania sfârșitului de secol XV, se spunea că „niciodată o națiune nu a dominat un imperiu atât de vast, nici de o asemenea bogăție”¹⁶⁰. Exemplul negativ îl constituie succesorul său, Filip al II-lea, care nu acordă nicio încredere amiralilor săi și flotei Spaniei și le desconsideră serviciile. Timp de 43 de ani este inert la cererile amiralilor de a menține flotele la nivelul statelor concurente, astfel încât reușește să îngroape „Invincibila Armadă”. Un imperiu imens s-a prăbușit și din cauza faptului că nu a fost în măsură să-și mențină și dezvolte puterea maritimă prin intermediul căreia a cucerit teritoriile de peste mări. Un istoric spaniol vede aici un simbol: „superioritatea maritimă a Spaniei, înmormântată de un rege insensibil la obligațiile maritime ale Spaniei”¹⁶¹. Câteva lucruri însă nu vor muri niciodată în epoca marilor descoperiri, ca de exemplu grandoarea serviciilor aduse de puterea maritimă, statelor și civilizației mondiale.

După pierderea puterii maritime, Spania va fi umi-

¹⁵⁹ Carol Quintul (n. 1500 – d. 1558): rege al Spaniei, cu titulatura „Carol I”, (1516 - 1556). A moștenit patru dintre casele regale importante din Europa, a realizat o uniune personală a unor întinse teritorii, incluzând Sfântul Imperiu Roman, Aragon, Castilia, Napoli, Sicilia, Tărilor de Jos și coloniile spaniole din cele două Americi.

¹⁶⁰ Amiral Bajot, Jean Savant, *Histoire de la marine mondiale*, Editura Hachette, Paris, 1983, p. 121.

¹⁶¹ *Ibidem*, p. 65.

lită fără mare efort de flota engleză, care înfrânge flota spaniolă și jefuiește majoritatea porturilor spaniole. Războiul dus de forțele engleze pe timpul reginei Elisabeta I împotriva lui Filip al II-lea al Spaniei s-a desfășurat pe mare, fiind mult mai economic și, în unele ocazii, chiar profitabil.

Exploatarea „Lumii noi” de către spanioli și portughezi nu s-a rezumat la o exploatare constructivă, ci a fost considerată „o vacă de muls, de unde se putea lua cu japca aur și argint”¹⁶². Toată această exploatare s-a făcut prin distrugerea fizică a unei populații și civilizației acesteia.

Începând cu mijlocul secolului al XV-lea, până în secolul al XVII-lea, Provinciile Unite - cum erau denumite Țările de Jos în anii 1581-1794 -, au devenit o mare putere maritimă și economică, depășită doar de Anglia.

Țările de Jos sunt un exemplu de state sărace, care s-au dezvoltat în mod deosebit din exploatarea resurselor mării. Oamenii mării au adus independența Țărilor de Jos față de Spania, - mare putere maritimă a epocii -, pe care au reușit să o învingă chiar pe mare, unde aceasta era în elementul ei.

Țările de Jos, formate din provincii fără păduri, fără lemn, au construit cea mai mare flotă a vremii, pe care au încadrat-o, inițial, cu oameni ai mării: pescarii, transformându-i în luptători pentru independență. Aceștia au reușit să obțină victoria asupra Spaniei.

Ca o răzbunare a sortii, în 1597, când spaniolii vor să-și refacă flota, vor trebui să cumpere douăzeci de gali-oane din Țările de Jos.

La începutul secolului al XVII-lea, Provinciile Unite pot fi date ca un exemplu de dezvoltare a unor societăți moderne, prospere și echilibrate din punct de vedere economic, financiar, politic și militar cu o economie înfloritoare, o armată terestră bine pregătită, o flotă puternică și

¹⁶² Alfred Thayer Mahan, *op. cit.*, p. 50.

un sistem de canale și fortărețe bine dezvoltat. Sistemul de canale avea rol multiplu: constituia o bogată rețea de comunicații interne, un sistem de apărare dezvoltat împotriva incursiunilor terestre spaniole și un sistem de transport pe apă al mărfurilor dezvoltat pe direcția est-vest, ce facilita legătura între centrele manufacturiere din centrul continentului și porturile maritime. Deschiderea spre Marea Nordului le-a oferit posibilitatea unui pescuit de masă spre zonele bogate în hering. În această perioadă, Amsterdamul devenise capitala economică a continentului european, având o puternică bază comercială și productivă. La începutul secolului, Provinciile Unite au deschis calea unui mecanism financiar stabil de contractare a împrumuturilor, ce a menținut pentru mult timp o serioasă credibilitate financiară a guvernelor pe piețele financiare.

Olanda, „o națiune creată în circumstanțele confuze ale unei revoluții, un mănunchi de șapte provincii eterogene separate de granițe instabile de restul teritoriilor Țărilor de Jos ... a devenit subit o mare putere în interiorul și în afara Europei pentru aproape un secol”¹⁶³. Aceasta reușește să fie prima putere maritimă a Europei până la sfârșitul secolului al XVII-lea când a fost eclipsată de Anglia.

Olandezii, buni navigatori, pescari și comercianți au știut să-și creeze o putere maritimă pe care să o folosească pentru prosperitatea societății. 20% din populație se ocupa cu pescuitul de hering, aducând un venit de 8 milioane de franci anual din vânzarea a 300.000 tone de pește sărat. „Flota comercială a Olandei număra 10.000 de nave, 168.000 de marinari, întreținând 260.000 de locuitori. Ea luase în stăpânire cea mai mare parte a transporturilor de mărfuri dintre America și Spania, a adus aceleași servicii pentru porturile franceze și a întreținut un trafic important

¹⁶³ Paul Kennedy, *op. cit.*, p. 81.

de 36 milioane de franci”¹⁶⁴. Marea a fost folosită de către olandezi pentru a-și extinde comerțul maritim la cote nemaiîntâlnite.

Olanda aducea pe calea mării materii prime în cantități impresionante, pe care le transforma în marfă finită prin intermediul nenumăratelor bresle din Amsterdam, Leiden, Delft și alte orașele în plină dezvoltare. În această perioadă, în orașe se dezvoltau rafinării de zahăr, topitorii, fabrici de bere, distilerii, fabrici de tutun, fabrici de armament, hârtie, tapițerie, tiparnițe, a căror produse luau calea mării, într-un comerț maritim ce se dezvolta exponențial, datorită dezvoltării micii industrii olandeze. În 1622, aproximativ 56% din populația Olandei locuia la oraș, desfășurând activități lucrative, impulsionate de comerțul maritim. În Olanda apăreau primele aglomerări urbane de pe continentul european.

Acțiunea concertată a politicilor economice ale Angliei, pe timpul lui Cromwell, și ale Franței, pe timpul lui Colbert, au erodat serios poziția Olandei în comerțul și transporturile maritime mondiale. Flota olandeză desfășoară acțiuni navale împotriva flotei engleze, dar „cu toată strălucirea tactică a unor comandanți ca Tromp și Ruyter, în războiul comercial împotriva Angliei, navele comerciale olandeze trebuiau să sufere ordaliile Canalului Mânecii, fie să adopte ruta mai lungă și mai expusă la furtuni ce înconjură Scoția”¹⁶⁵, astfel încât influența mondială maritimă olandeză începe să scadă, în favoarea celei engleze.

Este un exemplu tipic pentru o țară mică, fără resurse, care reușește să-și creeze o putere maritimă cu ajutorul căreia să se dezvolte ca stat, reușind să ocupe unul din primele locuri în ierarhia mondială a epocii analizate.

Anglia a acordat o atenție sporită puterii maritime în

¹⁶⁴ Alfred Thayer Mahan, *op. cit.*, p. 71.

¹⁶⁵ Paul Kennedy, *op. cit.*, p. 98.

întreaga sa existență, reușind să-și protejeze interesele pe uscat și pe mare prin intermediul flotei.

În conflictul cu Spania, de după 1585, în evaluarea strategică făcută de către regina Elisabeta I, comandanții militari ai flotei: Hawkins, Drake, Raleigh și alții, i-au recomandat o politică de interceptare și jefuire a transporturilor navale spaniole, de ocupare a coastelor și coloniilor aflate sub ocupație spaniolă. Astfel, flota engleză a reușit să falimenteze imperiul spaniol, la costuri acceptabile pentru Anglia.

La sfârșitul războaielor napoleoniene, Anglia era cel mai dezvoltat stat, din punct de vedere al producției industriale și al comerțului.

Amiralul Lacoste scria „Anglia a devenit cel mai comercial stat din lume, navele ei înconjoară cu miile globul, iar flota ei de război ne-a silit să ne menținem navele blocate în porturi pentru a nu le supune unei înfrângeri rușinoase. Și toate acestea pentru că Franța a întors spatele destinului ei maritim pentru a ne angaja în aventuri continentale dezastruoase”¹⁶⁶.

La sfârșitul secolului al XIX-lea, Imperiul Britanic controla un sfert din comerțul mondial, ținând la distanță, prin intermediul Flotei Regale, orice pretenție din partea rivalilor. Întreg comerțul său se desfășura pe calea mării datorită unei puternice flote comerciale, care transporta tot ce putea produce un stat la începutul erei industriale. Factorul de multiplicare al câștigurilor era deosebit de mare, întrucât se exportau produsele unei societăți industriale care funcționa din plin, unor societăți agrare fără capacități de producție. Comerțul maritim micșora efectiv distanțele și timpul circuitului comercial și productiv, între producător și colonii, și invers. Micșorarea distanțelor,

¹⁶⁶ Pierre Lacoste, *Strategia navală în epoca modernă*, Paris, 1978, p.78.

uniformizarea sistemelor de guvernare, economice și industriale, în final, impunerea unei civilizații superioare, prin impunerea puterilor maritime coloniale, au fost elementele precursore ale globalizării actuale.

Noile zone de pescuit din Newfoundland au însemnat o sursă inepuizabilă de hrană pentru vremea aceea. Oceanele au oferit uleiul din grăsimea de balenă și focă, în cantități îndestulătoare pentru iluminatul orașelor, lubrifierea mașinilor mecanice și uzului terapeutic. Noile plante descoperite în "lumea nouă", porumbul, cartoful, tutunul, orezul, bumbacul, au generat prosperitate „vechiului continent”.

Descoperirile spaniolilor și portughezilor au impulsat dezvoltarea economiei vestului continentului european. Comerțul cu pește în cantități foarte mari, antrena multe părți ale statelor maritime în desfășurarea unor activități de colectare, prelucrare, distribuție, fapt ce stimula economia de piață europeană. Cererea tot mai mare de nave a încurajat industria navală europeană și dezvoltarea tehnologică a acestui sector, atrăgând un număr important de întreprinzători în zona marilor porturi ale vremii: Londra, Bristol, Amsterdam. Astfel s-au creat primele aglomerări urbane în care trăia un număr foarte mare de oameni, care avea un câștig constant din activități legate de mare și de comerțul de peste mări.

Aglomerările urbane au generat, la rândul lor, industrii și servicii pentru susținerea unui număr din ce în ce mai mare de oameni. În acest fel, regiunea vest europeană a avut o dezvoltare foarte rapidă, în comparație cu regiunea estică a Europei sau cu alte zone continentale din Asia. Acest fenomen a fost generat de comerțul maritim și de industria navală care trebuia să îl susțină.

Dacă inițial expansiunea spre "lumea nouă" a început plecând de la o combinație foarte diversă de motive: de la câștig personal, glorie individuală sau națională, simț al

aventurii, fuga de autorități, prozelitism religios; în scurt timp, rezultatul acestor expediții s-a transformat într-o creștere a generală a economiei mondiale. A fost momentul de început al globalizării mondiale. Metalele prețioase de pe coasta Guineei și din Peri erau folosite de către spanioli și portughezi pentru a plăti mirodeniile și măturile din Orient, grânele din Balcani și zona Balticii, cheresteaua și blănurile din Rusia. Toate aceste activități au dus la dezvoltarea fără precedent a economiei vest europene, care atrăgea după sine dezvoltarea celorlalte economii.

Multe din realizările perioadei marilor descoperiri erau generate de cursa înarmărilor, a cuceririi de noi teritorii transoceanice și a exploatării cât mai rapide a teritoriilor descoperite.

După încheierea Războiului de Secesiune (1861-1865) și a războiului franco-german din 1870, industria din Marea Britanie, Franța și Germania a avut o creștere exponențială. Statele dezvoltate au intrat într-o formidabilă competiție pentru accesul direct la sursele de cărbune și oțel. Aceste resurse puteau fi importate și exportate în cantitățile necesare susținerii industriilor, doar pe calea mării. Germania, având un domeniu colonial restrâns, începe să își securizeze rutele comerciale maritime pe care se aproviziona cu materii prime și încearcă o extindere a influenței în zonele de interes.

Puterea maritimă a Marii Britanii a avut o influență covârșitoare asupra dezvoltării sale economice, industriale și culturale. Aceasta și-a menținut, secole de-a rândul, statutul de hegemon maritim, până în secolul al XX-lea, când o nouă putere maritimă s-a ridicat în forță: Statele Unite.

„Între 1820 și 1890, Marea Britanie a fost de departe cel mai bogat stat din Europa. În aceste șapte decenii nu a controlat niciodată mai puțin de 45% din bogăția marilor puteri, iar în cele două decenii de mijloc (1840-1860) a de-

ținut aproape 70%. Niciodată un stat european nu s-a bucurat vreodată de un asemenea avantaj asupra competitorilor săi. În pofida avuției sale Marea Britanie nu a dezvoltat o forță militară care să constituie o amenințare la adresa celorlalte puteri”¹⁶⁷. În condițiile acestea, Marea Britanie nu a intenționat niciodată să cucerească Europa, pentru că ar fi avut o imensă problemă cu proiectarea forței peste Canalul Mânecii și menținerea cuceririlor sale în timp.

De partea cealaltă a Canalului Mânecii, în secolul al XVI-lea, Franța încearcă să dezvolte o flotă după modelul englez, dar nu poate duce la bun sfârșit acest deziderat, din cauza insularilor, care nu voiau să împartă puterea maritimă cu nimeni, așa că aceștia vor declara război Franței și vor distruge până și germenii dezvoltării unei viitoare flote galice, pentru a nu avea un concurent la împărțirea bogățiilor Lumii Noi. În același timp, războiul civil va ruina toate porturile franceze, ridicate în vederea construirii unei flote.

Cardinalul Richelieu realizează că Franța poate deveni o putere doar dacă reușește să construiască o putere maritimă. În 1626, acesta îi scrie comandantului escadrei din Launay-Razilly: „oricine este stăpânul mării are o mare putere pe pământ. Priviți regele Spaniei. După ce a cucerit marea, el are atâtea regate cucerite, că soarele nu apune niciodată pe pământurile sale”¹⁶⁸. Richelieu concepe un plan pentru dezvoltarea puterii maritime a Franței, acordând atenție tuturor componentelor acesteia: dezvoltă porturi, construiește diguri, dezvoltă comerțul maritim prin înființarea unor companii – compania Rouen - cu care vrea să colonizeze Canada, compania „Flota Montmorency” cu ajutorul căreia dorește să facă comerț cu regiuni

¹⁶⁷ John J. Mearsheimer, *op. cit.*, p. 60.

¹⁶⁸ Amiral Bajot, *op. cit.*, p. 121.

situate dincolo de Capul Bunei Speranțe și multe alte companii cu care urmărește colonizarea și dezvoltarea comerțului maritim cu noile colonii.

Flotele franceze reușesc să scufunde grupări navale spaniole și să le confişte convoaiele și părți din colonii.

După moartea cardinalului, Franța își întoarce ochii de la flotă și își reia deprinderile sale continentale. Războaiele pe uscat și războiul civil acaparează resursele visteriei, iar flotei nu i se mai dă atenție, astfel încât, în scurt timp, Franța pierde ce a câștigat pe timpul lui Richelieu, din colonii nu se mai întorc bogății pentru umplerea visteriei și reluare a procesului de creștere a puterii maritime, care să ducă la creșterea puterii Franței.

Acestea sunt doar etape din istoria imperiilor sau statelor, care scot în evidență faptul că suveranii sau guvernele care au fost în stare să ridice o putere maritimă au crescut puterea politică și economică a imperiului/statului respectiv, au adus prosperitate pentru poporul lor, pentru secole din momentul acela înainte, demonstrând și reversul medaliei: în momentul în care au neglijat puterea maritimă, au pus uneori în pericol chiar existența statului, nu numai evoluția acestuia.

Franța, Spania și Portugalia au avut perioade de înflorire în timpurile în care aveau flote puternice cu care își permiteau să exploreze, anexeze și exploateze teritorii noi. Ele au decăzut sau nu au mai avut capacitatea de a fi considerate puteri de prim rang europene, în momentul în care nu au mai acordat atenție susținerii flotelor sau și-au concentrat eforturile spre dezvoltarea capacităților terestre, pierzându-și locul în clasamentul puterilor navale.

Națiunile fanion ale lumii au realizat că singura posibilitate de a se dezvolta și a-și asigura prosperitatea depinde de mărirea capacităților comerciale maritime. În același timp cu mărirea capacităților de producție, se pune o atenție deosebită pe controlul unor zone de peste

mări, bogate în resurse, pe obținerea unor privilegii de exploatare, în paralel cu dezvoltarea unor flote comerciale, care să navighe sub protecția flotei de război.

Secolul al XIX-lea a adus odată cu revoluția industrială și cea din domeniul armamentului, o creștere a puterilor maritime prin multiplicarea elementelor acestora: flotele comerciale și de război, care îi asigurau protecția. În anul 1800, totalul mărfurilor transportate pe calea mării era în valoare de 1.500.000.000 USD; în 1850 ajunsese la 4.000.000.000 USD; ca în 1950, volumul comerțului maritim să ajungă la 24.000.000.000 USD. Cu alte cuvinte, în perioada în care populația mondială nu a crescut mai mult de trei ori, cantitatea de mărfuri vehiculată pe mări și oceane, a crescut de 16 ori. Această creștere spectaculoasă a comerțului maritim a încurajat exportul producției manufacturiere, a oțelului și cărbunelui, toate acestea făcându-se prin intermediul comerțului maritim.

Gorșkov, la 70 de ani după Lacoste, nota, referindu-se de data aceasta la Rusia și Uniunea Sovietică: „Istoria a arătat că Rusia nu ar fi reușit să-și ocupe locul între marile puteri, fără o flotă puternică. Ori de câte ori conducătorii ruși au neglijat forțele navele, s-au produs înfrângeri militare și degradare politică”¹⁶⁹.

În Europa, geografia a constituit un element primordial în evoluția specifică a civilizației europene, în comparație cu alte continente sau regiuni. Faptul că Europa are un relief variat a constituit întotdeauna un factor care a dus la o mare diversitate în dezvoltarea a mai multor provincii, orașe-stat, țări sau uniuni statale. Diversitatea geografică, culturală, descentralizarea statală, economică a dus la crearea unei concurențe statale benefice pentru statele continentului european.

Faptul că Europa este înconjurată de mări, are fluvii

¹⁶⁹ Serghei Gorșkov, *op. cit.*, p. 95.

ce o străbat de la est la vest și de la nord la sud, a încurajat comerțul maritim și fluvial. Faptul că transportul mărfurilor pe apă era mult mai ieftin și mai sigur, la adăpost de zonele aflate în conflict, de regiunile afectate de epidemii, și de drumurile proaste pe care convoaiele erau jefuite la tot pasul, a încurajat dezvoltarea industriei navale. Schimbul de mărfuri la distanțe mari a încurajat folosirea din ce în ce mai frecventă a instrumentelor bancare: polițe, sistemul de credite comerciale, iar mai târziu a sistemului de asigurare a mărfurilor.

Industria navală a fost nevoită să se dezvolte continuu și să găsească soluții pentru construirea de nave tot mai mari și mai sigure, care să reziste la navigația pe oceane și pe mări neprietenoase. Toate aceste condiții au impulsivat crearea unei infrastructuri maritime deosebit de extinse la nivelul întregii Europe. Dezvoltarea domeniului maritim a mers mână în mână cu dezvoltarea tuturor componentelor economiei și a civilizației mondiale.

Dintr-o perspectivă istorică, economică, militară sau politică, legătura dintre puterea maritimă și puterea economică este evidentă.

Statele cu o concepție maritimă asupra dezvoltării au avut un apetit continuu în descoperirea de noi teritorii pentru a aduce de acolo bogății. Au avut în permanență setea de a cunoaște și supune noi teritorii. Pe perioada marilor descoperiri, Spania și Portugalia, Anglia și Franța au avut o dezvoltare fără precedent. Dacă primele două au renunțat, sau au fost obligate să renunțe la statutul de mare putere maritimă, Anglia și Franța și-au menținut acest statut, iar poziția acestora în ierarhia mondială este alta.

În zilele noastre, nu se mai pune problema cuceririi căilor de comunicații maritime, dar controlul acesta există. „Costul controlului rutelor maritime este enorm. Mare parte din țările comerciale nu pot susține aceste costuri, depinzând, prin urmare, de țări care dispun de asemenea

resurse. Astfel, puterile navale dobândesc fantastice pârghii politice, iar restul națiunilor nu își doresc să le provoace. Costurile controlului asupra apelor teritoriale adiacente sunt ridicate. Costurile unor ape teritoriale aflate la o mie de mile depărtare sunt copleșitoare. De-a lungul istoriei, au fost doar o mână de națiuni care au fost capabile să suporte aceste costuri – în prezent nu este nici mai ușor, nici mai ieftin”¹⁷⁰. În condițiile în care un stat își propune să controleze o zonă maritimă sau anumite căi de comunicații maritime, investițiile pe care trebuie să le facă în forțele navale sunt foarte mari și se pot face pe durata mai multor generații, dar și câștigurile pe care le are după aceea sunt pe măsura investițiilor făcute.

Prin puterea maritimă de care dispun, Statele Unite s-au implicat și au trasat liniile comerțului maritim internațional, sunt în măsură să impună reguli sau să blocheze regulile oricărui alt jucător internațional și au capacitatea de a bloca accesul unor state la rutele comerciale maritime internaționale. În aceste condiții, America, singura putere maritimă cu acces la două oceane, este în măsură să supravegheze și controleze 90% din comerțul maritim internațional.

Din cele prezentate, reiese că statele, prin intermediul puterii maritime pe care și-au creat-o, au avut o influență covârșitoare asupra civilizațiilor cu care au intrat în contact.

Această scurtă trecere în revistă scoate în evidență faptul că statele maritime care au pus accent pe dezvoltarea puterii maritime au avut o evoluție mai rapidă, comparativ cu statele continentale. O ierarhizare a primelor puteri economice mondiale relevă faptul că aproape toate sunt state maritime și, în același timp, puteri maritime. Faptul că filozofia de bază a statelor maritime încurajează liberalismul economic, schimburile culturale, o mare li-

¹⁷⁰ George Friedman, *op. cit.*, p. 32.

bertate de gândire, inițiativă și mișcare, a impulsionat dezvoltarea statelor maritime.

În contrapartidă, avem statele continentale care au fost în măsură să înăbușe libera inițiativă, importul de tehnologie, cunoștințe economice, militare sau elemente de cultură. Aici putem da exemplul Chinei pe timpul dinastiei Ming, al Japoniei pe timpul șogunatului Tokugawa, al Imperiului Mogul și chiar al Europei pe timpul sentințelor papale și al inchiziției, în care putem descoperi elemente ale conceptelor confucianiste care promovau o limitarea a libertății de gândire, a schimburilor culturale, a libertății de mișcare și dezaprobau câștigurile provenite din activități comerciale.

2.2. CLASIFICAREA PUTERILOR MARITIME

Clasificarea puterilor maritime se poate face pe baza ierarhizării nivelurilor elementelor componente ale acesteia. Puterea navală este unul din elementele de bază ale unei puteri maritime, fără de care nu se poate pune problema existenței acesteia. Referindu-se la puterea navală, Primul Lord al Amiralității Britanice evidențiază faptul că acestea, prin libertatea de mișcare de care se bucură, „fac să fie unicele forțe în măsură să intervină la timpul și locul cerut de rațiuni politice, deoarece pot proiecta puterea atât împotriva mării, cât și a uscatului, fără a avea nevoie de sprijinul națiunii gazdă, bazare și permis de survol”¹⁷¹.

Puterea navală, sau forțe navale, sunt elementul de coagulare a puterii maritime. În continuare, vom face o clasificare a nivelului forțelor navale, în funcție de capacitățile pe care le posedă, raportate la aspirații, interese sau credibilitate.

¹⁷¹ Peter Felstead, *Charting the course-World navy chief look to the future*, Jane's Defence Weekly, volume 44, issue 18, 2 mai, 2007, p. 49.

Capabilitățile puterii navale/forțelor navale sunt un criteriu care vizează:

- capacitatea unui stat de a-și proiecta forțe pe glob, în una sau două zone de interes simultan, sau doar într-o regiune/zonă, în funcție de nivelul/putere/gradul de dezvoltare și performanța forțelor navale;

- capacitatea de apărare a intereselor statului în apele teritoriale, pe căile de comunicații interne și externe, pe care le întrebunțează masiv pentru scopuri economice;

- capacitatea gărzii de coastă de protejare a apelor teritoriale/căilor de navigație proprii.

Puterea maritimă a statelor este dificil de cuantificat, având în vedere numărul mare de factori determinanți și complexitatea surselor și elementelor componente ale acestora.

O enumerare a câtorva actori statali, considerați ca fiind puteri maritime, este însă mult mai simplă, datorită diferenței mari între marile puteri maritime și cele de nivel mediu sau mic.

Statele Unite: putere maritimă de prim rang, ale căror forțe navale pot acționa oriunde pe glob, putând susține două operații simultan, ce dispune de o flotă comercială și o infrastructură maritimă serioasă care să-i susțină toate necesitățile maritime. Statele Unite și-au concentrat eforturile pentru dezvoltarea domeniului maritim destul de târziu, la începutul secolului trecut, fiind impulsionate și de concepțiile lui Mahan. SUA este statul care a invadat simultan Europa și Japonia în 1944-1945, instituind controlul militar asupra celor două oceane, control pe care îl deține și în prezent.

Luând în calcul elementele puterii maritime, putem ajunge ușor la rezultatul că SUA este singura super putere mondială, clasându-se între primele zece state ale lumii pe toți vectorii de putere:

- teritoriu – dispune de o suprafață extinsă, dar nu cea mai mare: 9.364.000 km²;

- populația – locul al treilea: 298.213.739 de locuitori, în creștere ;
- nivelul de inventivitate – locul întâi: cu 270 de laureați ai premiului Nobel;
- resurse:
 - locul al doilea la producția de cărbuni și gaze (producția de gaze este mai mare decât a următorilor cinci clasificați după SUA la un loc);
 - locul al unsprezecelea la rezervele de petrol (produc 8,3 milioane de barili de petrol pe zi) (10,7 Arabia Saudită; 9,7 Rusia)
- putere militară – locul întâi cumulativ la puterea militară și la capacitatea de proiecție a forței;
- produsul intern brut: – locul întâi în lume,
- dispune de 4% din populația lumii, dar produc 26% din bunuri și servicii;
- în 2010 a avut un PIB de 14,7 trilioane de dolari, mai mult decât următoarele patru economii la un loc (China, Japonia, Germania și Franța);

Marea Britanie: putere maritimă relativ constantă de aproape un mileniu, care a încercat prin acțiunile sale maritime și terestre să mențină un echilibru în favoarea sa în Europa. Dispune de o marină comercială dezvoltată, și o infrastructură navală deosebit de bine pusă la punct. Acționează sincron cu SUA și poate susține o operație oriunde pe mările și oceanele lumii;

Rusia: stat continental prin excelență, care și-a creat prin eforturi deosebite, într-un timp relativ scurt o putere navală redutabilă, și-a impus de multe ori punctele de vedere în probleme esențiale. Dispune, la rândul ei, de o flotă comercială și de pescuit oceanic de valori respectabile. Întreaga infrastructură maritimă de la uscat: porturi, șantiere navale, cercetarea în domeniul oceanografiei, școala rusă navală o situează pe primele locuri din lume.

Franța: putere maritimă de-a lungul istoriei, dispune de o flotă comercială foarte bine pusă la punct împreună cu o foarte bună infrastructură maritimă la Marea Mediterana și Oceanul Atlantic.

China este o putere continentală prin excelență. Are cea mai spectaculoasă creștere economică dintre statele lumii. Dispune de 10 din primele 15 cele mai mari porturi din lume. În ultimii 30 de ani are o creștere constantă de 10% a economiei, bazându-se foarte mult în dezvoltarea economiei, pe importul materiilor prime și exportul materialelor finite.

Profunzimea birocratică și tradiția de 8000 de ani a Chinei, împreună cu abilitatea de a mobiliza resursele și de a controla populația în felul în care partidul chinez o face, a dus la schimbarea din temelii a regiunilor de pe coastele Pacificului. Chiar dacă în interiorul continentului, societatea chineză a rămas la același nivel de înapoiere de acum un secol, mega-orașele costiere rivalizează cu orașele occidentale moderne.

La 10 ani după începutul mileniului trei, China a luat locul Japoniei devenind a doua mare economie din lume. A ieșit prima din marea criză a secolului al XXI-lea, având o creștere economică de trei ori mai mare decât a Germaniei. Investițiile Chinei în Africa în 2010 au fost de 10 miliarde de dolari, în Africa trăind mai mult de 500.000 de chinezi. Autoritățile chineze acordă o atenție deosebită evenimentelor din Orientul Mijlociu datorită dependenței crescânde față de petrolul din zonă.

Vectorii de putere ai Chinei¹⁷² sunt următorii:

□ teritoriu – dispune de un teritoriu extins de 9.596.960 km²;

¹⁷² [http://ro.wikipedia.org/wiki/Republica Populară Chineză](http://ro.wikipedia.org/wiki/Republica_Populară_Chineză) accesat la 12.05.2011

- populație – 1,3 miliarde de locuitori cu previziune de a fi întrecut doar de India în 2050;
- financiar – cea mai mare rezervă valutară din lume;
- economic:
 - locul al doilea în lume dpdv al PIB;
 - locul al doilea la puterea de cumpărare;
- rezerve:
 - al patrulea producător de petrol din lume;
 - cele mai mari rezerve de stibiu și wolfram din lume;
 - locul întâi în lume la producția de cărbuni;
 - locul al treilea la rezerve de cărbune.
 - putere militară:
 - cea mai mare armată din punctul de vedere al efectivelor umane;
 - locul al treilea la număr de tancuri;
 - locul al doilea la nave de luptă.

Nivelurile puterii maritime

Ierarhizarea are întotdeauna un factor de relativitate, datorită faptului că este foarte dificilă într-un sistem așa de complex. Locul superputerilor este bine stabilit, iar locul marilor puteri maritime, de asemenea, este bine stabilit. Complexitatea constă în ierarhizarea statelor a căror putere maritimă se situează pe palierele de mijloc ale ierarhiei.

Poziția puterilor maritime poate să varieze în ierarhie datorită complexității ecuației puterii, în ea intrând elemente cu un mare grad de variabilitate în apreciere.

Puterea maritimă este un produs al mai multor elemente:

- puterea navală;
- acțiunea flotei comerciale;

- acțiunea flotei de pescuit oceanic;
- capacitatea anuală a șantierelor navale;
- nivelul de pregătire al personalului marinei;
- rezultatele instituțiilor de cercetare care lucrează în domeniile susținerii activității marine;
- infrastructura care susține flota comercială, de pescuit, de cercetare marină și militară;
- diplomația navală;
- rezultatele acțiunii liderilor politici și militari în domeniul maritim.

Ca să putem discuta de ierarhizarea statelor după nivelurile puterii maritime este necesar să pornim de la factorii în funcție de care dorim să facem departajarea. Fiecare element constitutiv al puterii maritime are o anumită pondere în această ecuație, însă inexistența unui element face ca puterea maritimă să tindă spre zero.

O eroare frecventă este confundarea puterii maritime potențiale a unui stat cu puterea maritimă efectivă. Dacă facem o analiză pe baza anuarelor *Jane's Fighting Ship* și *Jane's Merchant Ship*, în care sunt listate flotele tuturor statelor pe tipuri de nave militare sau comerciale, capacități și efective, la care adăugăm analiza celorlalte elemente ale puterii maritime, se poate face o ierarhizare cantitativă însă în niciun caz nu se poate spune că valorile obținute sunt absolute.

Termenul de putere maritimă înglobează atât înțelesul de capacitate potențială (de a putea face ceva), cât și cea cinetică (de exercitare efectivă a puterii). Un alt element de care se ține seamă în analize este faptul că puterea este relativă, nu absolută. Un stat este necesar să fie comparat cu un alt stat, pentru a se ajunge la un rezultat efectiv.

Evaluarea puterii statale este destul de complexă, pentru că toți vectorii de putere identificați sunt interconectați.

Una dintre ecuațiile devenită clasică pentru determinarea puterii este cea a lui Ray S. Cline:

$$\text{Puterea} = [\text{Masa Critică (Populația și Teritoriu)} + \text{Putere economică} + \text{Putere militară}] \times [\text{Planificare coerentă a strategiei naționale} + \text{Voință}]$$

Este o ecuație care definește puterea, pornind de la teoria și experiența politică, acumulate la sfârșitul secolului trecut. Din această ecuație poate deriva ecuația puterii maritime:

$$\text{Puterea maritimă} = [\text{Masa Critică (Populația, Teritoriu și Infrastructura maritimă)} + \text{Putere economiei de a susține domeniul maritim} + \text{Capacitatea cercetării în domeniul maritim} + \text{Capacitatea flotei comerciale și de pescuit} + \text{Puterea navală}] \times [\text{Planificare coerentă a operațiilor maritime} + \text{Voință} + \text{Nivelul de instruire al forțelor}] \times [\text{Coeficientul puterii maritime intangibile}]$$

Ultimele conflicte au demonstrat că au apărut elementele noi, definite de literatura de specialitate ca fiind un coeficient al puterii necuantificabile (intangibile power), care intră din ce în ce mai pregnant în ecuațiile puterii maritime.

Din punctul de vedere al statelor, care au o concepție maritimă adânc înrădăcinată în conștiința națională, există tentația de excludere din corul puterilor maritime a statelor care nu au jucat un rol pregnant în istoria navală a umanității, care nu au dus acțiuni navale în momentele esențiale ale istoriei sau sunt slab dezvoltate, cu un rol defensiv limitat sau mai puțin, doar structuri cu rol strict de poliție de frontieră/gardă de coastă.

Conceptul de putere maritimă pornește tocmai de la faptul că aceasta trebuie să aibă un nivel de credibilitate și să fie recunoscută de către alte state maritime. Această clasificare este în dezavantajul României de astăzi, care a pierdut teren în ultimii 20 de ani, pe toate planurile componentelor puterii maritime.

Putem discuta de o ierarhizare văzută din punctul de vedere al marilor puteri, în:

- superputeri maritime;
- mari puteri maritime;
- puteri maritime regionale;
- state care dispun de componentele puterii maritime, la un nivel la care nu pot accede la statutul generic de putere maritimă.

În general, marile puteri maritime dispun și de o flotă comercială pe măsură. Chiar dacă numărul navelor ce navigă sub pavilion național nu concordă întotdeauna cu realitatea - deoarece este foarte utilizată procedura arborării pavilionului de complezență (34,7% din tonajul mondial) -, totuși putem constata un raport de proporționalitate între nivelurile flotelor comerciale și cele militare.

În același timp, puterile maritime au avut o atenție deosebită în a-și crea infrastructură portuară foarte dezvoltată pentru a putea derula cu ușurință activitățile economice portuare și a-și baza și proteja flota militară.

O ierarhizare a statelor după capacitatea flotelor comerciale este prezentată în anexa nr. 2-1 în care putem sesiza faptul că toate statele dezvoltate pun un accent deosebit pe dezvoltarea capacităților de transport maritim

O altă ierarhizare este susținută de statele maritime ce s-au dezvoltat pe baza unei concepții continentale. Acestea au tentația unei ierarhizări excesive, astfel încât, indiferent de nivelul puterii, să obțină totuși un loc în ierarhia statelor maritime. În acest caz găsim șase niveluri ale puterii. În general, în clasificarea pe șase paliere a puterilor

maritime, primează nivelul puterii navale, celelalte elemente ale puterii maritime aliniindu-se la nivelul forțelor navale.

Clark D. în lucrarea „Supremația pe mare” (1974) are o altă abordare a clasificării puterilor maritime în: puteri maritime, puteri continentale și mici puteri maritime. În modul de abordare a lui Reynolds, am putea considera palierele patru și cinci ca aparținând micilor puteri navale, întrucât dispun de forțe ale căror acțiuni navale nu pot fi neglijate într-un conflict local sau regional și am exclude nivelul șase a ierarhizării precedente.

Departajarea individuală a statelor, în funcție de nivelul puterii navale

Dacă studiem harta lumii, observăm că există extrem de puține state care nu au ieșire la mare, ceea ce face dificilă o ierarhizare din punct de vedere al puterii maritime.

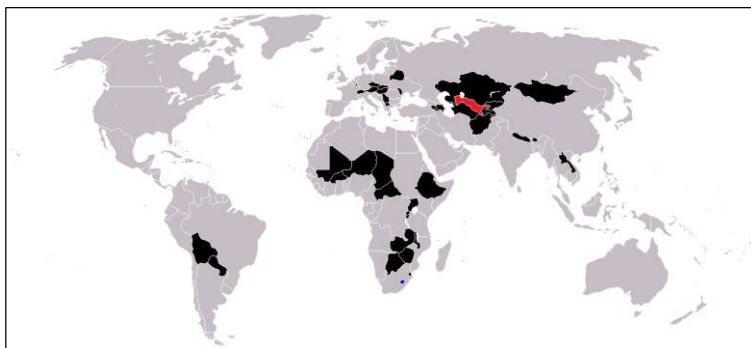


Fig. 2.1 Statele ce nu dispun de ieșire la mare (cu negru)

Valoarea ieșirii la mare a fost dintotdeauna conștientizată de popoarele lumii. Din cele aproximativ 185 de state, 142 au ieșire la mare. Aceasta nu este echivalent cu

existența a 142 de state maritime sau a 142 de națiuni cu o conștiință maritimă. Mai puțin de jumătate (65 state), au fost în măsură să-și dezvolte o putere navală sub forma Forțelor Navale sau Marinei Militare. Mergând mai departe cu raționamentul, statistic, chiar dacă avem 65 de state care și-au dezvoltat o forță navală, aceasta nu înseamnă că și dispun de componentele necesare dezvoltării unei puteri maritime.

Figura 2.1, - fără a nominaliza statele care au ieșire la mare (cu gri) sau cele care sunt înconjurate doar de uscat (cu negru) - este destul de expresivă în acest sens. Schema ne arată că numărul statelor fără ieșire la mare este extrem de mic și aceasta pentru că de-a lungul secolelor orice stat ce nu avea ieșire la mare a luptat sau a făcut tot felul de schimburi, inclusiv în teritorii, pentru a avea ieșire liberă la mare.

Puterea navală sau Forțele Navale constituie coloana vertebrală a structurii ce susține osatura puterii maritime. Însă, fără celelalte componente ale puterii maritime: flotă comercială, infrastructură maritimă (porturi, șantiere navale, institute de cercetări în domeniul maritim, instituții de învățământ naval), va rămâne doar o componentă militară și nu o entitate a puterii statului, care să se poată angaja la ridicarea unei națiuni.

Din analiza celor 65 de state ce dispun de o putere navală, putem trage unele concluzii asupra modului în care poate fi dezvoltată puterea navală a României, pe baza elementelor de specificitate economică, tehnologică, geografică, de conștiință națională și spirit european. Toate acestea pentru a putea crea într-un timp acceptabil, o putere navală, în măsură să execute o proiecție a forței la nivel regional, o flotă comercială dezvoltată, o infrastructură maritimă dezvoltată și un popor cu o conștiință maritimă, care să susțină dezvoltarea marinei sau o clasă politică hotărâtă, capabilă să suplinească lipsa conștiinței maritime a națiunii.

În acest studiu, am analizat statele maritime din zona europeană, a Orientului Apropiat, Asiei cauzaziene și nordului Africii, state ale căror acțiuni influențează în mod direct Uniunea Europeană și România, - ca parte a acesteia -, iar rezultatul analizei poate scoate în evidență care sunt direcțiile de urmat pentru crearea unei puteri navale și unei puteri maritime.

În regiunea analizată, există următoarele state maritime:

Zona Europeană și a Asiei Caucaziene:

□ Marea Britanie, Franța, Germania, Suedia, Olanda, Belgia, Norvegia, Finlanda, Estonia, Polonia, Portugalia, Italia, Grecia, Croația, Bosnia și Herțegovina, Turcia, Bulgaria, România, Ucraina, Rusia, Georgia ;

Zona Orientului Apropiat și Nord Africană:

□ Israel, Siria, Iran, Egipt, Algeria, Libia, Maroc, Tunisia.

Fiecare stat și-a dezvoltat puterea navală în funcție de doctrina proprie, în corelație directă cu capacitatea statului de a o susține.

Dacă facem o ierarhizare a puterilor navale din zona de interes, după mărimea forțelor navale (clasa și numărul navelor, capacitatea infanteriei marine, mărimea aviației maritime) vom obține o ierarhizare relativă a puterii navale a statelor (anexa nr. 2-2).

Analiza făcută nu este exhaustivă, deoarece nu ia în considerare destul de multe componente greu cuantificabile ale unei forțe navale, cum ar: fi infrastructura navală, sistemul de observare, sistemul de comunicații, apărarea de la litoral, sistemul de conducere și eficiența acestuia, capacitatea statului de a susține puterea navală pe timpul unui conflict. Însă, consider că rezultatul obținut este foarte aproape de realitate.

În condițiile în care restrângem aria de analiză la sta-

tele maritime care ar putea avea o influență asupra Europei și, implicit, a României, din zona extinsă a Mării Negre, zona Orientului Apropiat și a Nordului Africii, (prezentate în figura 2.2), am redus numărul statelor maritime analizate la 30, obținând o ierarhizare în conformitate cu datele prezentate în anexa nr. 2-3.

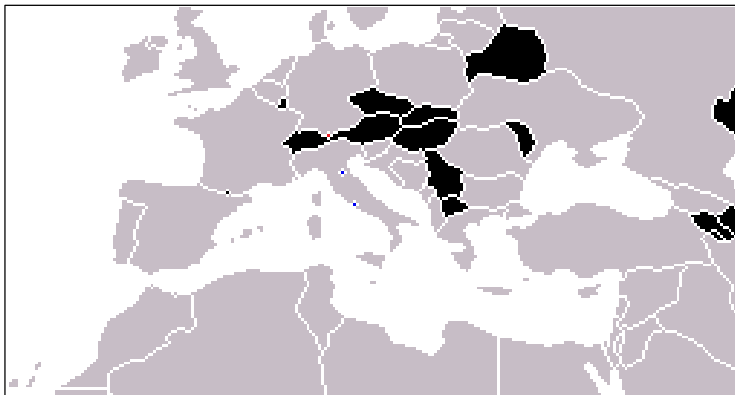


Fig. 2.2 Statele maritime cu influență directă asupra Europei și României

Din analiza datelor, reiese că Statele Unite rămân singura superputere capabilă să acționeze oriunde pe glob și să ducă două operații de anvergură, având jumătate de milion de oameni în „Navy” și în Infanteria Marină, nave de suprafață, submarine atomice, aviație ambarcată, infanterie marină, un sistem de conducere, supraveghere cu acoperire globală și capacitatea economică de a susține efortul de război timp îndelungat. Am inclus-o în această ierarhie, chiar dacă este din afara ariei discutate, deoarece SUA exercită o influență deosebit de puternică oriunde pe glob, afectând relațiile dintre state și balanța de putere în lume.

Valoarea unei forțe navale depinde foarte mult, pe lângă dotare, și de alte elemente, precum ar fi: sistemul de

instruire și nivelul acesteia, moralul personalului, dorința de a câștiga, capacitatea comandamentelor de a conduce forțele, infrastructura și nivelul de asigurare al forțelor cât și nivelul de asigurare logistică, iar ierarhizarea generală poate fi făcută cu oarecare rigurozitate. În continuare, în urma analizei efectuate, am făcut o departajare a puterii navale a statelor, pe niveluri, cu accent pe nivelurile trei la șase.

Puteri navale de nivel 1, specifice puterilor maritime care au capacități și interese globale; au o forță navală ce poate fi proiectată oriunde pe glob, putând gestiona două operații navale simultan cu susținerea efortului de război pe toată durata de desfășurare. În același timp componenta marinei comerciale, infrastructura maritimă și sistemul de pregătire maritim sunt recunoscute ca etalon la nivel mondial, corespunzând nivelului de super putere maritimă. Statele Unite ocupă detașat această poziție, urmate la o mare distanță de Rusia care și-a uzat în mod continuu, în ultimele două decenii, puterea maritimă și nu numai, dar rămâne totuși o putere de prim rang, care nu poate fi ignorată.

Puterile navale de nivel 1 posedă întreaga gamă de forțe:

- grupări navale de lovire navală, aeriană și terestră, care cuprind și portavioane;
- forțe amfibii, capabile de a executa desant de nivel operativ, oriunde în lume;
- forțe de control al mării ce cuprind nave de luptă și submarine nucleare;
- forțele necesare pentru executarea operațiilor majore în mod independent.

Puteri navale de nivel 2, state cu aspirații de puteri navale, care acționează la nivel global, în măsură să execute o proiecție a forței la un nivel parțial global, susținute

de o superputere sau mare putere. Corespunde în ierarhizarea precedentă: marilor puteri maritime. Au o marină comercială ce acționează la nivel global, o infrastructură maritimă și un sistem de instruire și cercetare în domeniul naval recunoscut la nivel global, care susține complet forțele navale și marina comercială. Sunt capabile să îndeplinească parțial rolurile pe care le pot avea forțele navale la scară globală, într-o singură zonă de operații, au demonstrat-o cu diferite ocazii, în scopul menținerii statutului și influenței peste mări.

Au o istorie navală care se întinde pe multe secole, în care și-au probat conceptele doctrinare, pe baza cărora au fost în măsură să-și construiască o putere maritimă.

Sunt state care în momentul de față au teritorii peste mări sau au deținut secole de-a rândul colonii, au câștigat enorm pe seama acestora, iar națiunile lor au conștientizat ce înseamnă să fii stat maritim și să-ți tragi o mare parte a sevei, din bogățiile mării sau din teritoriile de peste mări.

În rândul puterilor navale de nivel doi se încadrează: Marea Britanie, Franța și Federația Rusă. Acestea pot duce, în parte, operații de mai mică anvergură pe glob, cu sprijin din partea altei puteri navale. Cele trei state și-au menținut statutul în ierarhia puterilor maritime, departajându-se în continuare de statele aflate pe următorul palier. Dispun de efective cuprinse între 30.000 și 160.000 de oameni, având toate clasele de nave, submarine și aviație navală. Au populații mari, cuprinse între 60 și 160 de milioane, și economii masive care pot susține efortul unui război de anvergură.

Puteri navale de nivel 3, puteri maritime în măsură să acționeze cu succes la nivel regional, având aspirații puternice și interese declarate de a atinge nivelul de mari puteri maritime, sau puteri maritime de nivel doi. Dispun de capacitățile și abilitățile necesare pentru a-și proiecta forțele în bazinul oceanic/mările alăturate. Au capacitatea

de a exercita influențe asupra zonelor mai depărtate, se bucură de recunoaștere internațională ca fiind state cu tradiție și conștiință maritimă. Au infrastructura necesară susținerii forțelor navale și a flotei comerciale.

Turcia, Germania, Italia, Grecia, Spania sunt state ce au fost în măsură să-și dezvolte o putere navală de nivel trei. Acestea au populații cuprinse între 10 și 70 de milioane, cu posibilitatea de a încadra în forțele navale efective cuprinse între 18.000 și 55.000 de oameni. Au dezvoltat puterea navală punând accent pe clasa fregatelor și a submarinelor clasice, care pot acționa la mari distanțe, timp îndelungat cu o putere mare de foc, având o repartiție echilibrată a forțelor pentru misiuni ofensive și defensive.

Turcia, un stat în care puterea militară este considerată garantul democrației, dispune de una din cele mai mari și moderne flote din lume. Investește în sectorul militar 5,3% din PIB, adică 32.612,44 milioane de dolari pentru susținerea armatei, în general, și a uneia din cele mai mari flote din NATO. Dispune de sisteme de bazare și acțiuni continuă la mările Neagră, Egee, Marmara și Mediterana, cu posibilitatea de a se autosuține pe timpul misiunilor de luptă desfășurate în oceane. Se situează pe locul al șaisprezecelea în lume, iar din ierarhia statelor lumii, pe locul al doilea, după Israel, ca nivel procentual al cheltuielilor militare.

Grecia, un stat cu o populație de șapte ori mai mică decât Turcia, alocă 14.223,5 milioane de dolari, pentru susținerea efortului militar, în vederea contrabalansării presiunii turce. Aceasta și-a dezvoltat și instruit o forță navală în măsură să stopeze expansiunea zonei de influență musulmane asupra polului estic al creștinătății. Dispune de submarine clasice, fregate și nave purtătoare de rachete, cu personal bine antrenat, o aviație care execută o cercetare continuă a arhipelagului grecesc și o aviație navală care îndeplinește întreaga gamă de misiuni specifice.

Italia și Spania sunt state cu o puternică conștiință maritimă, capabile să-și mențină o forță navală puternică pe palierul trei de putere, cu eforturi bugetare reduse.

Puteri navale de nivel 4, state maritime în măsură să execute o proiecție a forței la nivel regional, cu o flotă comercială dezvoltată. Sunt popoare cu o conștiință maritimă dezvoltată ce susțin dezvoltarea marinei, sau au o clasă politică capabilă să suplinească lipsa conștiinței maritime a națiunii. Din această categorie fac parte puterile maritime care au aspirații și interese declarate la nivel regional, având capacitatea de a duce independent acțiuni navale în zone de larg, dar nu sunt capabile de a susține operații navale de anvergură la distanțe mari în ocean. Sunt state cu interese maritime dincolo de zonele continentale și maritime din proximitatea imediată.

Olanda, Portugalia, Egipt, Iran, Israel, Suedia și Norvegia sunt state aflate pe nivelul 4 al puterii navale, care își susțin poziția, plecând de la politici naționale diferite. Am putea cataloga Olanda și Portugalia ca fiind state cu o conștiință maritimă adânc înrădăcinată în modul de gândire al națiunii, continuatoare fostelor imperii coloniale, ce și-au obținut bogăția datorită puterii maritime, pe care continuă să o susțină în mod serios, dar fără eforturi bugetare deosebite. Olanda își bazează ascendența asupra altor state printr-o flotă aflată la un înalt nivel tehnologic, cu personal bine pregătit, o producție navală bazată pe o tehnologie de vârf.

Suedia și Norvegia sunt state ce alocă procente reduse pentru susținerea domeniului militar, datorită faptului că dispun de un produs intern brut deosebit de mare, așa că suma revenită susținerii armatei este considerată ca fiind acceptabilă, având în vedere politica militară a statelor respective. Accentul cel mai mare este pus de către cele două state pe submarinele clasice cu un înalt nivel tehnologic și de pregătire al echipajelor.

Egiptul, Iranul și Israelul sunt state cu națiuni de conștiință continentală, aflate de multe decenii sub presiunea conflagrațiilor arabo-israeliene, care alocă un procent foarte mare din PIB pentru susținerea efortului militar, respectiv: 3,40%; 2,50%; 7,30%. Investițiile, nivelul tehnologic și al pregătirii personalului sunt pe măsura procentelor alocate domeniului militar, fiind pentru unele state o investiție pentru supraviețuire.

România anilor '80, ai secolului trecut, tindea spre statutul de putere maritimă de nivel 4, având o forță navală proiectată pentru operații defensive, cu o puternică flotă comercială, o industrie maritimă (construcții navale, portuare) dezvoltată, o infrastructură de nivel mediu, cu instituții de învățământ maritime de nivel mondial, dar fără o conștiință maritimă la nivelul poporului.

Puteri navale de nivel 5, în general state de nivel mediu, cu o accentuată concepție continentală, care de-a lungul istoriei nu au acordat o importanță constantă dezvoltării sectorului maritim. Acestea nu dispun de capacitatea economică de a susține o marină modernă și infrastructură navală adaptată la nevoile acesteia, dar fac eforturi medii de a susține o flotă comercială și o forță navală. Forțele navale ale acestor state sunt capabile de a executa lupta în operații cu preponderență defensive, au capacități limitate de susținere a unui efort de război de mare intensitate. Aceasta implică o forță defensivă limitată, cu nave antisubmarin, nave rapide lansatoare de torpile și rachete, aviație cu rază scurtă de acțiune și o forță submarină limitată sau lipsa acțiunii submarinelor.

Pe nivelul cinci al puterii navale se clasează Polonia, România, Ucraina, Bulgaria, Libia, Siria și Algeria. Cele șapte state formează două grupuri distincte, ce au fost analizate separat, datorită unor elemente constitutive diferite.

Din cele patru state foste socialiste Polonia, România, Bulgaria Ucraina, primele trei au intrat în NATO, fiind

în tranziție de la o doctrină pur defensivă pentru apărarea coastelor, bazată pe nave purtătoare de rachete, torpiloare, artilerie de coastă, nave antisubmarin, dragoare și pui-toare de mine, către o doctrină de apărare a intereselor statului.

Polonia, România și Bulgaria au demarat programe navale timide, cu accent pe nave multirol, care să poată fi utilizate la distanțe mari de litoral, în vederea apărării intereselor naționale și desfășurării unor acțiuni în cadrul Alianței.

Ucraina face o poziție aparte ca stat ce nu se află în NATO, neavând o poziție coerentă și fermă cu privire la intrarea în Alianța Nord Atlantică, ci doar tatonări ale diferitelor partide de dreapta, rămânând totuși atașați de fostul aliat.

Toate cele patru state europene foste socialiste se confruntă cu aceleași probleme de subbugetare a sectorului de apărare (cuprins între 1,2% și 2%), procente care nu le asigură un nivel minim de pregătire și menținere în viață a flotelor. Dintre cele patru noi state ale Alianței, doar Polonia a reușit la un program naval coerent, la începutul anilor 2000, care a constat în modernizarea unor nave și a unui submarin. Polonia s-a focalizat atât pe schimbarea senzorilor, a sistemelor de comunicații, de război electronic cât și a complexelor de rachete navale și antiaerene, păstrând sistemele artileristice sovietice.

În al doilea grup, se încadrează state din regiunea magrebiană și a Orientului Apropiat, ce se află sub o permanentă amenințare, fiind implicate într-o formă sau alta în conflictul arabo-israelian. Acestea fac alocări bugetare mari, cuprinse între 3,30% și 5,90%, pentru susținerea sistemului militar.

Puteri navale de nivel 6, state maritime ce au capacitatea de a susține doar forțe cu misiuni de poliție maritimă și/sau fluvială și o apărare costieră limitată în apele

teritoriale. Sunt state aflate la limita de a fi considerate puteri maritime. Prin prisma acestei clasificări, este chiar un eufemism a le numi puteri.

Danemarca, Belgia, Finlanda, Georgia, Croația, Albania, Tunisia sunt state aflate pe ultimul palier al puterii navale, palier ce poate fi considerat dincolo de limita la care se poate afirma că un stat dispune de o putere. Din punct de vedere naval, aceste state dispun de o marină ce poate îndeplini misiuni stricte de poliție de frontieră sau gardă de coastă.

EVOLUȚIA PUTERII MARITIME ÎN ROMÂNIA

Primele informații despre existența germenilor unei puteri maritime pe teritoriile danubiano-pontice ocupate de geto-daci le descoperim în secolul al IV-lea î.Hr.

Dacii dispuneau de un număr remarcabil de vase, fapt remarcat (335 î.Hr.) de regele macedonean Alexandru cel Mare, care și-a trecut peste Dunăre, într-o singură noapte, câteva mii de soldați și călăreți, folosind ambarcațiunile dacilor.

La începutul secolului I î.Hr., din cauza atacurilor tot mai insistente ale geto-dacilor efectuate asupra așezărilor de la sud de Dunăre, împărații romani și-au organizat o flotă puternică pentru supravegherea fluviului. Pentru stoparea incursiunilor dacilor pe teritoriile controlate de romani în anul 69 d.Hr. flota de pe Dunărea inferioară a fost reorganizată primind denumirea de Classis Flavia Moesica. Ea va acționa pe Dunăre timp de cinci secole și va avea un rol important în războaiele daco-romane. În același timp, la mare, romanii au organizat protecția litoralului prin intermediul flotei Clasis Pontica.

Puterea maritimă a României sau a formațiunilor statale care au precedat-o se poate spune că își are originile

în secolul al XIV-lea, pe timpul domniilor despoților: Balica, Dobrotici și Ivanco. Pe timpul acestor domnitori dobrogeni, puterea maritimă a ținutului Dobrogei ajunge la nivelul de a fi cunoscută în Marea Neagră și Marea Mediterana. Flota lui Balica și Dobrotici se implică în luptele pentru putere, duse la vârful ierarhiei bizantine.

Pe timpul lui Dobrotici, flota acestuia se opune cu succes puterii maritime genoveze, una din marile puteri europene ale secolului.

După experiența navală a despoților dobrogeni, avem o pauză de aproape cinci sute de ani, perioadă în care Principatele Române nu mai dispun de ieșire la mare, toată activitatea navală, concentrându-se pe Dunăre și pe Prut, unde domnitorii vremii își dezvoltă mijloace navale de control fluvial, sub forma Flotilei Moldovei și a Țării Românești.

După Mica Unire începe o timidă activitate de comasare a celor două Flotile a Principatelor, însă abia după reunirea Dobrogei la România, începe o acțiune intensă de construire a unei puteri maritime românești.

Dezvoltarea puterii navale a formațiilor statale românești și a României

Cele mai vechi scrieri referitoare la puterea navală a formațiilor statale românești le întâlnim pe timpul lui Balica¹⁷³ (1320-1347) despot al Țării Cărvunei, ce se va constitui în nucleul ținutului dobrogean¹⁷⁴. Acest ținut cuprindea orașele-port: Varna, Calliacra, Cărvuna, Pangalia.

Având în vedere că în întreaga literatură românească

¹⁷³ În memoriile lui, scrise de călugărul athonit Ioasaf, Împăratul Ioan al V-lea Cantacuzino (1347-1354), arăta că în anii 40 ai secolului al XIV-lea domnea în Țara Cărvunei „*un oarecare Balica, arhonte al Cărvunei*”.

¹⁷⁴ Amintită pe la 1230, într-o diplomă emisă de Țarul Ioan Asan al II-lea (1218-1241).

puterea maritimă a fost foarte puțin legată de numele întemeietorilor Dobrogei, am considerat că este necesar să scot în evidență această perioadă, deoarece în secolul al XIV-lea apare prima putere maritimă ce se dezvoltă în perimetrul carpato-danubiano-pontic, recunoscută de puterile epocii.

Balica, Dobrotici și Ivanco reprezintă conducătorii români care au fost în măsură să ridice cea mai mare putere navală în vestul Pontului Euxin în secolul al XIV-lea; fapt singular în istoria românilor.

Despotul Balica, datorită puterii militare de care dispunea, sprijină luptele pentru succesiunea la tronul Imperiului Bizantin. „La cererea împărătesei Ana de Savoia, a trimis 1.000 de ostași sub conducerea fraților săi, Dobrotici și Teodor să sprijine împărăteasa bizantină, mama lui Ioan al V-lea Paleologul, împotriva lui Ioan al VI-lea Cantacuzino”¹⁷⁵.

Din desfășurarea evenimentelor, putem trage concluzia că acest conducător dobrogean deținea suficiente forțe pe uscat și pe mare, care să-i permită să intervină într-un conflict declanșat la vârful societății bizantine. În urma acestei intervenții, Dobrotici - fratele lui Balica - ocupă câteva porturi bizantine, pe care, după încetarea conflictului între părți, nu le mai cedează înapoi Bizanțului. Ioan Cantacuzino declanșează o expediție de pedepsire împotriva lui Dobrotici, care se retrăsese în puternica cetate-port Midia, de unde conducea ostilitățile.

Cantacuzino nu a reușit să-l înfrângă pe Dobrotici, însă acesta din urmă, din rațiuni diplomatico-militare, a cedat, în final, împăratului bizantin cetatea-port Midia. În schimbul Midiei, Dobrotici a primit ținutul Caproniei și a fost înscris în rândul celor mai străluciți strategii ai Romei.

¹⁷⁵ Gelu Rusu, *Reședințele despoților dobrogeni. Secolul al XIV-lea*, Editura Universității Ovidius, Constanța, 1997, p. 98

Dobrotici (1348-1385/1386), rămas supus al Bizanțului, își extinde teritoriile prin luptă, spre sud și sud-vest, ocupând întreaga ieșire la mare a țaratului bulgar de la Târnovo.

În continuare, va cuceri de la Ivan Alexandru fostele cetăți grecești din sudul Dobrogei, Anahialos și Mesembria, astfel încât teritoriile lui Dobrotici acoperă toată coasta vestică a Pontului Euxin până la gurile Dunării.

În jurul anului 1370, Dobrotici ia în stăpânire orașele-port de pe malul drept al Dunării, iar la mare cucerește Pangalia (Mangalia)¹⁷⁶ anexa nr. 2-4 .

În 1379, navele lui Dobrotici participă alături de flota venețiană la blocada și asediul Constantinopolului. În urma acțiunii navale desfășurate, împăratul Andronikos al IV-lea este detronat, iar pe tronul Imperiului Bizantin este repus Ioan al V-lea Paleologul (1 iunie 1379).

În perioada 1360-1386 Dobrotici și fiul său Ivanco, sprijiniți de Țara Românească, se angajează într-un lung conflict naval cu Republica Genoveză, pentru cucerirea cetăților de la gurile Dunării: Vicina, Chilia și Lykostomo, centre comerciale incluse organic în cadrul imperiului colonial ligur din Pontul Euxin.

Ca urmare a acțiunilor navale ale despotului Dobrotici, Comuna ligură își vedea contestată stăpânirea asupra zonelor de la gurile Dunării, controlul asupra comercializării grâului Țării Românești și a traficului comercial din vestul Mării Negre. În anul 1360 se declanșează războiul dobrogeano-genovez, ce se va prelungi până în 1387 și va înregistra maximul conflictului între anii 1373-1375.

Din cauza presiunii forțelor lui Dobrotici, autoritățile coloniale genoveze au luat decizia ca vasele lor comerciale ce se deplasau pe fluviu și în apele costiere din vestul

¹⁷⁶ *** *Din istoria Dobrogei*, vol III, Editura Academiei României, București, 1965-1971, p. 352.

Mării Negre, - în care acționau galerele dobrogene -, să fie organizate în convoaie protejate de galere armate de război. Expresia „galerele piraților domnului Dobrotic”¹⁷⁷ nu este una doar de conjunctură, ci ea are menirea de a exprima o realitate clară, aceea că atacurile împotriva vaselor genoveze nu erau opera unor pirați care acționau pe cont propriu, ci era acțiunea concertată a flotei despotului de la Calliacra.

În aceeași perioadă, apare pericolul tătar în nordul Dobrogei. În fața acestei amenințări, conducătorul Țării Românești în alianță cu Dobrotici îi înfrânge pe tătari în 1370 și intră în posesia cetății-port Chilia.

Arhiva comercială genoveză redactată la Lykostomo între 18 și 20 septembrie 1373, confirmă capturarea de către galerele despotului Dobrotici a mai multor nave genoveze ce navigau spre Pera. Printre navele capturate se afla și o galeră de luptă ce primise misiunea de a asigura protecția vaselor comerciale și de „apărare a insulei Licostomo” (insula Șerpilor). Acțiunile navale ale lui Dobrotici au pus în dificultate comunicațiile navale genoveze între Crimeea și Bosfor și la gurile de vărsare a Dunării. „Iminenta închidere a rutei maritime ce lega Caffa, din Crimeea, de Pera, din Bosphor, de-a lungul litoralului vest-pontic, de către navele despotului Dobrotici, a determinat angajarea masivă în conflict a Caffei și Perei. Actele Masariei din Caffa confirmă înarmarea, la 15 februarie, și respectiv la 12 octombrie 1374 a galerelor comandate de Martino di Mari și Paolo di Reza, din «causa guerre Dobro-

¹⁷⁷ Apud Vasile Mărculeț, *Conflictul Dobrogeano-Genovez (1360-1387)* p. 372, în revista „Ex Ponto”: într-un contract de vânzare-cumpărare al unui vas comercial, redactat la Chilia de notarul Antonio di Ponzò la 20 octombrie 1360, se menționează că armatorii semnatari, s-au grăbit să recurgă la acest lucru „de teama galerelor piraților domnului Dobrotici”.

dize». Din nou, la 13 martie 1375, cu «occasiune guerre Dobrodize», autoritățile din Caffa mai înarmau o galeră, se pare a aceluiași Paolo di Reza, pentru a participa la luptele cu vasele lui Dobrotici”¹⁷⁸.

În imposibilitatea de a ajunge la o înțelegere sau de a-l învinge pe Dobrotici, obligă Comuna ligure în 1383 să instituie o puternică blocadă maritimă împotriva statului dobrogean. Prin această acțiune navală genovezii au reușit pe parcursul a trei ani să limiteze navigația navelor spre și dinspre porturile dobrogene. Blocada genoveză a fost ridicată în urma presiunii Republicii Venețiene, care se afla în strânsă alianță cu arhontele Dobrotici.

La terminarea conflictului dobrogeano-genovez, Ivanco - fiul lui Dobrotici - încheie cu Comuna Ligure, pe 27 mai 1387, Tratatul de pace la Pera. Din analiza tratatului dobrogeano-genovez, putem trage concluzia că a fost un tratat de compromis, încheiat în urma unor acțiuni militare cu final indecis.

Tratatul, dincolo de prevederile dezavantajoase de natură comercială pentru Principatul Cărvunei, scoate în evidență faptul că cele două părți erau două entități politice situate pe poziții de deplină egalitate. Acesta a fost încheiat după 30 de ani de conflicte navale și terestre, în care Genova, cu toată puterea sa navală, nu a reușit să se impună în fața despotului dobrogean.

Prin tratatul de la Pera, Genova recunoștea indirect ținutul lui Dobrotici, ca principală putere din vestul Mării Negre.

„Acțiunea lui Dobrotici a declanșat, începând cu mijlocul secolului al XIV-lea, o acțiune de integrare în hotarele statului său a teritoriilor din sud-vestul și din nordul

¹⁷⁸ Vasile Mărculeț, *Considerații asupra implicării Dobrogei și Țării Românești în relațiile internaționale din spațiul mediteranean-ponctic în deceniul opt al secolului XIV*, Revista PEUCE, S.N. VII, 2009, p. 394.

istmului danubiano-pontic. Concomitent, Dobrotici și-a angajat statul într-o politică de mare anvergură, angrenându-se în dispute pentru hegemonie în zonă, la concurență cu thalassokrațiile italiene, genoveze, venețiene și cu Imperiul Bizantin”¹⁷⁹, acțiune pe care foarte puțini conducători au mai făcut-o de la Dobrotici încoace.

Dobrotici trebuie menționat ca fiind primul conducător statal român, care a dezvoltat și deținut o putere navală redutabilă, cu care a reușit să cucerească cetățile port de pe coasta vestică a Mării Negre, blocând ieșirea la mare a Țaratului Bulgar, prin ocuparea coastei de vest a Pontului Euxin, până la granița cu Imperiul Otoman. Baza flotei lui Dobrotici era constituită din galerele cu mai multe rânduri de rame, capabile să navighe pe fluviu și pe mare.

Dobrotici, prin puterea navală de care dispunea, a reușit să pună în dificultate timp de treizeci de ani Imperiul Genovez, care deținea controlul Mării Negre și al coloniilor comerciale de pe coastele acesteia, fiind una din marile puteri navale ale secolului al XIV-lea alături de venețieni.

Un alt fapt care întărește ideea că Dobrotici crease o putere navală în vestul Pontului Euxin, este și faptul că a participat cu navele sale la blocada Constantinopolului și s-a implicat în luptele ce se duceau la vârful Imperiului Bizantin.

Prin întreaga sa acțiune, timp de 40 de ani, a demonstrat că principatul Dobrogei este o putere navală redutabilă, care prin acțiunile navale pe care le-a desfășurat a pus în dificultate marile puteri navale ale epocii.

În zona continentală a Principatelor Române, descoperim în secolele XI-XIII o semnificativă viață comercială, susținută de mijloacele de navigație pe apele interioare. În văile Mureșului, Tisei, Dunării și Oltului, folosirea corăbiilor pentru transportul sării și a mărfurilor este continuată

¹⁷⁹ Vasile Mărculeț, *op. cit.*, p. 394.

și dezvoltată în secolele XIV-XVI, prin schimburi comerciale intense între spațiul românesc, coastele Mării Negre și ale Mediteranei.

Contactul cu civilizațiile maritime: greacă, romană, genoveză și venețiană au făcut ca românii să fie în măsură să-și construiască propriile nave cu vele în șantierul de la Chilia și Cetatea Albă. „Navele de luptă de tipul dromonilor și pamfilelor, utilizate în special în Marea Mediterană, sunt consemnate a fi folosite alături de cele românești de tipul șăicelor, caiacelor și pânzarelor și în spațiul românesc”¹⁸⁰.

Basarab I (1310-1352) a deținut o flotilă de nave la Dunăre, cu care a întreținut relații comerciale la sud de Dunăre cu țarul Mihail Șişman și peste mare cu așezările costiere tătarăști. De-a lungul domniei sale, l-a susținut pe Dobrotici în acțiunile acestuia împotriva genovezilor.

Mircea a cucerit și întărit cetățile dunărene și a dezvoltat comerțul pe mare și Dunăre, având o intensă activitate militară și comercială care a încurajat creșterea economică a Țării Românești, ce se întindea până la "marea cea mare".

Mircea cel Bătrân menține stăpânirea asupra Dobrogei până în 1389. Din 1389 până în 1417 Dobrogea sau părți din aceasta trec alternativ sub stăpânirea otomanilor sau a domnitorilor Principatelor Române, iar după 1417 Dobrogea trece sub stăpânire otomană continuă, pentru mai mult de patru sute de ani.

Pe timpul lui Mircea cel Bătrân și după acesta, cele două Principate românești, Țara Românească și Moldova, își dezvoltă câte o flotilă pentru apărarea granițelor pe apă și limitarea acțiunilor piraterești împotriva orașelor-por-

¹⁸⁰ Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *Forțele Navale Române – 150 de ani de istorie modernă*, Editura CTEA, București, 2010, p. 35.

turi de la Dunăre. Dimensiunile flotilelor sunt reduse, îndeplinind doar misiuni de poliție fluvială. Abia unirea celor două flotile creează embrionul unei forțe navale românești.

Prin Înaltul Ordin de zi nr. 174 din 22 oct. 1860 Alexandru Ioan Cuza confirmă ordinul Ministrului de Război, Generalul Ioan Emanoil Florescu din 6 oct. 1860, de unire a Flotilelor Principatelor Române.

Comandantul Flotilei Moldovei, Colonelul de marină Steriade¹⁸¹ este numit comandant al nou formatei Flotile a Principatelor Române.

Războiul ruso-turc găsește Flotila Română foarte slab dotată, având în componere „patru nave (canonierele „Fulgerul” și „România”, șalupa torpiloare „Rândunica” și nava „Ștefan cel Mare”), la care se adaugă patru șleपुरi și câteva ambarcațiuni”¹⁸², astfel încât la începutul războiului echipajele sunt debarcate, iar navele sunt puse la dispoziția rușilor. Misiunea principală a Flotilei în Războiul de Independență a fost de a organiza cu majoritatea personalului, armarea a 8 baterii de coastă la Calafat, executarea sprijinului de foc al armatei terestre și instalarea barajelor de mine fluviale, a podurilor de vase de la Siliștioara-Măgura și Turnul Măgurele- Nicopole, alături de forțele fluviale rusești.

În urma Tratatului de pace de la Berlin din 1878, România intră în posesia Dobrogei și prin aceasta, obține ieșirea la Marea Neagră, ca o recunoaștere a efortului uman și material depus în Războiul ruso-turc.

¹⁸¹ Colonel de marină Steriade: a fost comandantul bricului goeletă Emma ca locotenent, comandant al vasului de brandbathă cu grad de căpitan, apoi Batalionul de Marină ca ofițer superior. Apud Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *op. cit.*, p. 57.

¹⁸² Apud, Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *op. cit.*, p. 71, comandor Vasile Toescu, *Istoricul Marinei românești, 1843-1900*, mss. Fondul de documentare al Muzeului Marinei Române, p. 28.

În condițiile în care nu se punea problema ca Imperiul Țarist să renunțe la Basarabia, cererea lui Kogălniceanu ca României să i se returneze Dobrogea a fost cea mai bună acțiune politică ce se putea face în condițiile date. Ieșirea la mare însemna un plămân pentru România și posibilitatea transformării acesteia dintr-un stat continental, într-un stat maritim.

În urma obținerii ieșirii la Marea Neagră, statutul României se transformă radical pe plan internațional, intrând în rândul statelor maritime. Din acest moment, țara noastră putea reînnoa, după mai mult de patru sute de ani, tradiția navală fondată de Balica, arhonte al Țării Cărvunei¹⁸³, Dobrotici despot al Dobrogei și a fiul său „Ivanco care era regișorul Varnei și a regiunii vecine numite Dobrogea”¹⁸⁴.

Următorii ani după intrarea în posesia Dobrogei și prin aceasta, a ieșirii la mare, începe procesul de construcție a unei marine militare și comerciale ca piloni ai puterii maritime a noii României. Sunt trasate liniile directoare ale dezvoltării flotei și trimiși ofițeri români să vadă șantiere navale și să negocieze construirea de nave militare maritime și fluviale necesare construirii unei flote cu misiunea de a apăra granițele maritime și fluviale ale tânărului stat.

În 1879, locotenent colonel de marină, Nicolae Dumitrescu-Maică revine pentru a treia oară la comanda Flotilei, pentru 9 ani. Având în vedere perioada mare cât a avut comanda Flotilei și experiența acumulată în perioadele anterioare, Maică reușește să convingă Ministerul de Război de necesitatea derulării unor programe navale prin care Flotila să fie adusă la standardele navale europene.

¹⁸³ „*un oarecare Balica, arhonte al Cărvunei*”, formulă asemănătoare, dar separată în timp cu aceea din *Gesta Hungarorum* referitoare la ducele transilvan Gelu, „*un oarecare român Gelu*”, pe care o găsim în memoriile, călugărul athonit Ioasaf, din timpul împăratului bizantin Ioan al VI-lea Cantacuzino (1347 -1354).

¹⁸⁴ P.P. Panaitescu, *Mircea cel Bătrân, București*, 1944, p. 208.

Acesta trasează liniile directoare ale proiectării unei flote moderne. Se zbate și reușește să pună în practică un program naval deosebit de ambițios, care se derulează la sfârșitul secolului al XIX-lea. Se poate spune că în această perioadă se pun bazele puterii maritime românești moderne.

Chiar dacă se fac investiții mari, statul nu este în măsură să asigure o finanțare pe măsura necesităților dezvoltării Flotei române și a amenințării ce se prefigura la orizont.

Primul Război Mondial a găsit însă România, cu o marină slab dezvoltată și dotată, „incapabilă de a executa misiuni de apărare a litoralului maritim, această misiune urmând să revină în timpul războiului, flotei ruse”¹⁸⁵, lucru rușinos pentru o națiune care își cucerise independența în urmă cu patruzeci de ani și care nu era în stare să-și apere propriile granițe, fiind nevoită să apeleze la tutela unei puteri străine. „Planul de Campanie român nu prevedea măsuri de utilizare a marinei militare decât pentru perioada de început și Marele Stat Major nu avea un plan încheiat de folosire a acesteia în luptă”¹⁸⁶.

A doua conflagrație mondială găsește din nou marina română insuficient dotată și echipată, pentru începearea unui război, dar cu un corp de ofițeri bine pregătiți, care, alături de flota germană, dislocată în Marea Neagră, își îndeplinesc în mod admirabil misiunea.

Marina Română execută misiuni de protecție a convoaielor maritime pentru asigurarea efortului de război, execută misiuni de minare pentru apărarea litoralului de la Odessa până la Șabla, planifică și execută "Operațiunea

¹⁸⁵ George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, Editura Militară, 1991, p. 188.

¹⁸⁶ George Petre, Ion Bitoleanu, *op. cit.*, p. 189.

60.000"; îndeplinește misiuni de supraveghere a mișcărilor inamicului, cu submarinele românești.

Prima parte a perioadei comuniste se caracterizează printr-o înghețare a nivelului construcțiilor navale românești de orice fel până în anii "70, datorată inexistenței unei industrii navale în măsură să construiască nave militare sau nave comerciale maritime.

La începutul anilor "60 s-au achiziționat de la Uniunea Sovietică trei nave antisubmarin și cinci vedete purtătoare de rachete tip OSA I, în scopul exercitării unei apărări costiere a litoralului românesc.

După anii '70, a început un ambițios program naval românesc prin care în decurs de două decenii a fost construită o flotă ce acoperea, în mare parte, necesitățile apărării apropiate a litoralului românesc.

În aceste condiții, puterea navală românească a trecut pe parcursul a șapte secole, prin toate etapele constituirii dezvoltării, anihilării, stopării și iar a dezvoltării unei puteri navale.

Evoluția conceptului de putere maritimă în România

Pe plan internațional, la sfârșitul secolului al XIX-lea, majoritatea războaielor navale istorice ale omenirii se consumaseră deja, iar marile cuceriri coloniale se finalizaseră de multe secole. Unele imperii care au apărut pe baza "cuceririlor de peste mări" își pierduseră coloniile, revenind la statutul de simplu stat sau chiar oraș, însă conștiința popoarelor respective a rămas profund marcată de legătura indisolubilă cu marea, ca sursă a prosperității statului. Toate aceste popoare au fost marcate de necesitatea existenței puterii maritime, ca un garant al puterii națiunii. În aceeași perioadă însă, poporul român era departe de a conștientiza valoarea ieșirii la "Marea cea mare".

Unul dintre primii militanți ai înființării puterii maritimă în România a fost Drăghicescu¹⁸⁷.

Locotenent colonelul de marină, Mihail Drăghicescu, pe vremea când încă nu se trecuse la gradele de marină, se înscrie în galeria marilor patrioți și oameni de cultură națională ai secolului al XIX-lea, prin neobosita sa luptă, pentru înființarea unei Marine naționale militare și civile. Acesta a rămas în istoria culturii navale românești prin opera sa monumentală cu titlul „Istoricul principalelor puncte pe Dunăre, de la Gura Tisei până la Mare, pe coastele Mării, de la Varna la Odessa” scrisă în 1885 și ajunsă sub tipar abia în 1943.

Viceamiralul Mihail Gavrilescu, prefațează lucrarea lui Drăghicescu în 1942, caracterizând-o ca fiind „o analiză a influenței puterii Dunării asupra istoriei neamului românesc”, scrisă în aceeași perioadă cu lucrarea amiralul Mahan: „Influența puterii maritime asupra istoriei”.

Drăghicescu a fost unul dintre cei mai luminați oameni pe care i-a dat Marina Română. Acesta a militat întreaga sa viață pentru formarea unei flote, care să apere granițele pe apă ale Principatelor Române și dezvoltarea unei

¹⁸⁷ Lt. Col de marină Mihail Drăghicescu: (n. 1848 – d. 1896) a fost ofițer de bord pe nava *Ștefan cel Mare*, ofițer secund pe nava *România* și comandant al canonierei *Fulgerul*. Pe timpul Războiului de Independență a fost comandant al unor baterii de coastă de la Calafat; a condus instalarea barajului de mine de la Nedea, a fost comandant al Companiei Pontoanelor de marină și Comandant militar al porturilor Bechet și Rahova. După război, a fost comandantul navei *Ștefan cel Mare*, participând la operațiunea de schimbare a trupelor din Dobrogea. În anul 1883 a devenit director și profesor al *Școlii copiilor de marină* (Școala navală) din Galați, în cadrul căreia a predat cursuri de geografie maritimă, cosmografie, calcule nautice și desen maritim. În 1890, avansat la gradul de locotenent colonel, a fost numit șef al statului major al Flotei României, iar în 1894 – comisar maritim la Sulina, unde s-a stins din viață, la 13 martie 1896.

flote comerciale naționale, cu care România să-și desfășoare comerțul de-a lungul fluviului și pe mările lumii, cu care să-și ducă sarea în Indii și să aducă mirodenii de acolo.

Drăghicescu este printre primii români care, la 1875, scoteau în evidență, necesitatea efortului ce trebuia depus de către întregul popor pentru crearea celor două elemente de bază ale unei puteri maritime românești: flota de război și flota comercială.

Viceamiralul Gavrilescu scria în 1942: „În vremurile când Colonelul Drăghicescu întocmea opera sa, noi nu aveam marină națională nici la Mare nici la Dunăre, iar pavilionul românesc nu exista nici măcar la Dunăre. Pe la 1870, tânărul ofițer cetise memoriile lui Talleyrand, care afirma: «Le centre de gravite du monde n'est ni sur l'Elbe, ni sur l'Adige, il est là-bas sur le Danube». Acest adevăr și dragostea lui mare pentru marină, l-au determinat să facă toată viața studii și cercetări asupra Dunării. ... Adânc cunoscător al celui mai important fluviu din lume și totodată înflăcărat marinar, a stăruit din toate puterile și pe toate căile, ca să creeze o marină, atât la Dunăre cât și la Mare, să se instituie o strajă puternică la gurile Dunării, care a fost așa de necesară în toate vremurile și mai cu seamă în timpurile de azi”¹⁸⁸.

După reunirea Dobrogei cu Țara, de la nivelul poziției pe care o ocupa, ca Șef de stat major al Flotei Principatelor, el afirma în 1880: „Dunărea de jos cu coastele Mării ce-i învecinează gurile trebuie să fie stindardul unității și măririi românilor; pentru a exista, pentru a avea curajul și puterea a-l desfășura cu mândrie, ne mai trebuie o flotă...”¹⁸⁹.

În dorința lui ca noua Românie să-și construiască o

¹⁸⁸ Mihail Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre, de la gura Tisei până la Mare și pe coastele mării, de la Varna la Odesa*, București, 1943, p. 5.

¹⁸⁹ *Ibidem*, p. 9.

flotă, scria: „Ascultă Doamne, arzătoarea rugă a unuia din voluntarii preoți ai sfintei cauze. Convinge-ne Doamne, cu puterea divinei Tale măririi, pe noi, poporul tău, că Unirea, Armata și Flota, vor fi semnul noii Treimi în care vom învinge. ... fie ca el, tricolorul român, purtat cu fală pe undele tuturor mărilor, să arate lumii că, în gloria drepturilor omului și a virtuții, un nou popor a început, întrupat să trăiască ...”¹⁹⁰. În buna tradiție românească, locotenent colonelul de marină Drăghicescu, de pe funcția de Șef de Stat Major al Flotilei nu a reușit să ajungă comandant al acesteia, fiind numit șef al Portului Sulina, unde a murit probabil de inimă rea la 48 de ani, dând întâietate, conform tradiției, unor oameni care au ocupat acele funcții doar pentru a-și privi galoanele în oglindă, nu pentru a ridica Marina Română.

După înființarea Flotilei unice a Principatelor de către Domnitorul Alexandru Ioan Cuza, la 22 octombrie 1860, începe procesul de unificare și punere a bazelor viitoare a Forței Navale a României.

Anul 1896 a constituit momentul înființării Diviziei de Mare, ca un prim pas spre racordarea marinei române la valorile culturii maritime internaționale.

Din momentul înființării Flotilei Principatelor până la sfârșitul Primului Război Mondial eforturile ofițerilor din marină se concentrează mai mult pe dezvoltarea unei marine naționale, decât pe studii teoretice asupra conceptului de putere maritimă. Majoritatea ofițerilor erau proveniți din școlile militare ale forțelor terestre, fiind încă legați de conceptele continentale.

Sfârșitul Primului Război Mondial constituie un punct de cotitură în gândirea navală românească.

În perioada interbelică situația se schimbă fundamental. România trimite la studii în străinătate numeroși

¹⁹⁰ *Idem.*

ofițeri de marină, care reușesc să schimbe modul de gândire în Flotă. În Marină a intrat un valoros corp de ofițeri, care au absolvit Școala Navală franceză, germană sau engleză, care au fost educați în spiritul puterilor maritime apusene, cu o puternică cultură a mării, care au înțeles rolul pe care marina îl poate avea asupra dezvoltării societății românești.

Efectele trimiterii la studii a numeroși ofițeri de valoare în state cu puternice tradiții maritime, nu s-au lăsat mult așteptate. Scrierile acestora acoperă întregul spectru al problematici maritime, de la elemente de administrație a marinei, tactica folosirii în luptă a armamentului, tactică navală, doctrină maritimă, până la problemele conceptuale ale puterii maritime.

Au fost ani de profundă emulație intelectuală a ofițerilor de marină, care au promovat, prin scrierile lor, necesitatea creării unei puteri maritime a României.

Putem spune că în perioada interbelică, se pun bazele conceptului de putere maritimă în România. Această perioadă a fost cea mai prolifică etapă în studii legate de necesitatea creării unei culturi maritime, a conceptului de putere maritimă și a punerii bazelor unei puteri maritime pentru România.

Comandorul Bălănescu spunea în discursul ținut în fața membrilor Ligii Navale, în 1927 „Rolul Marinei în economia și apărarea națională și pozițiunea superioară pe care țara noastră o ocupă la gurile Dunării și în Marea Neagră, impun necesitatea ca puterea noastră maritimă să fie ridicată la înălțimea misiunilor ei importante și dezvoltată potrivit situațiunii geografice cu care natura ne-a înzestrat”¹⁹¹. Tot Bălănescu atrăgea atenția că „o țară care are litoral fluvial și maritim întins și condiții atât de prielnice

¹⁹¹ Cdor. Bălănescu, *Liga Navală Română*, articol publicat în *Revista Marinei* Nr. 2, Atelierele „Curierul Judiciar, București, 1927, p. 143.

ca să dezvolte comerțul fluvial și maritim cum este țara noastră, este răspunzătoare față de generațiile viitoare, dacă va abandona de bună voie situația ei maritimă în mâinile navigatorilor streini. O flotă comercială nu poate exista fără o flotă puternică de război”¹⁹².

În aceeași perioadă, s-au efectuat numeroase studii referitoare la posibilitățile de apărare a coastelor și dezvoltarea porturilor maritime, precum și programe navale pentru construirea unei marine care să corespundă cerințelor apărării României dinspre mare și pe fluviu. S-a început un ambițios program naval multianual, pentru acoperirea deficitului de nave maritime și infrastructură maritimă, care cuprindea achiziții de nave maritime, fluviale și modernizarea portului Constanța.

În „Conferințele de marină” și „Aplicațiuni de tactică navală” din 1928 ale Comandorului Eugeniu Roșca, acesta dezvoltă teme precum:

- Doctrina Navală;
- Programul Naval al României;
- Apărarea coastelor;
- Alegerea și organizarea Bazei Navale la Mare;
- Transporturile militare pe mare;
- Marea. Războiul Naval și diferitele lui aspecte.

În aceste lucrări putem sesiza puternice influențe ale teoriilor Amiralului Laureni¹⁹³ și ale Comandorului Castex¹⁹⁴, ale Școlii Navale Franceze pe care o absolvise.

Studii de o deosebită ținută științifică apar publicate în „Revista Marinei”:

¹⁹² *Idem*.

¹⁹³ Amiralul Laureni: profesor în perioada interbelică, la Școala Navală din Brest-Franța

¹⁹⁴ Viceamiral Castex Rauoul (1878-1968) comandant al Forțelor Navale Franceze de Nord și strălucit profesor de istorie navală și strategie, la Școala Navală din Brest-Franța și Colegiul de Război francez.

- „Considerații strategice și tactice asupra submarinului” Lt. Cdor. Gh. Niculescu - ian. 1925;
- „Evoluția ideilor asupra valorii submarinului, Tactica submarinului” Comandor C. Bulholtzer - mart. 1925;
- „Hidroaviația și misiunea ei în războiul naval” - Lt. Prossinagg - apr. 1925;
- „Rolul și tactica torpiloarelor” - Lt. Cdor. Al. Dumitrescu - mai 1925;
- „Jocul de războiul naval” - Cpt. Cdor. Victor Schmidt - iulie 1925;
- „Cauzele pentru care războiul submarin dus de Puterile Centrale, nu și-a atins scopul” - Lt. Cdor. A. Bădescu - nov. 1925;
- „Principii de tactica Artileriei” - Cpt. Cdor. Const. Alexandru - 1928;
- „Strategia Navală” - Lt. Cdor. Horia Macellariu - dec. 1930 (studiu după „Teorii Strategice, Contraamiralul Castex);
- „Fundamentele întrebuițării Unităților în luptă” - Cdor. Fioravanzo- profesor de Artă Militară Maritimă de la Academia Navală Livorno – Recenzie dezvoltată de Cdor. Isbășescu - dec. 1930;
- „Criteriile directive ale strategiei navale ale puterilor maritime secundar” - I. Isbășescu, R.M. an III nr. 31928,

În „Ofensiva și defensivă pe mare” a Comandorului Bălănescu putem "vedea" încrederea acestuia într-o marină bine instruită, care să fie în măsură să susțină acțiuni ofensive pentru obținerea victoriei chiar și în fața unei flote superioare: „Este just că noi nu putem urmări ca obiectiv principal anihilarea sau distrugerea unei flote mult superioare nouă, dar nu putem renunța de a încerca întrebuițarea intensivă a armelor ofensive pentru a produce cele mai

mari pierderi adversarului și de a-i contesta uzul mării. Cu cât este o marină mai mică, cu atât trebuie să se pregătească și să se antreneze astfel, ca fiecare din unități să fie cât mai ofensivă. Ceea ce trebuie să fie ofensive, nu sunt armele prin natura lor, ci întrebuințarea ce li se dă în luptă”¹⁹⁵.

Comandorul Bălănescu, în „Flota de Mare, datoria neamului nostru”, face o analiză a atitudinii neamului românesc vis-a-vis de puterea maritimă: „în scurt, atitudinea neamului nostru față de îndatoririle ce le are de a se interesa de mare și să vedem dacă am făcut tot ceia ce trebuie pentru a folosi Marea, în toate domeniile, față cu darurile pe care natura ne-a hărăzit, de a dispune de un litoral atât de întins fluvial și maritim și față de situațiunea superioară ce avem pe Dunăre, pe Marea Neagră și la Strâmători”¹⁹⁶.

În aceeași perioadă, Lt. Cdor Horia Macellariu, în lucrarea sa : „Organizarea Marinei Militare Franceze”,¹⁹⁷ analizează lungul proces de reorganizare și modernizare a marinei franceze (început în 1882 și finalizat în 1928), în urma căruia face propuneri asupra direcției de dezvoltare a Marinei Române și scoate în evidență necesitatea împărțirii sarcinilor unui Comandament, în cele de Conducere Operațională și cele de Conducere Administrativă. El scoate în evidență faptul că pentru buna funcționare a unei Marine, este necesară segmentarea sarcinilor de Conducere Operațională, de cele de Conducere Administrativă. „Comandamentul Forței Navale, destinat acțiunii de larg,

¹⁹⁵ Cdor Ioan Bălănescu, *Ofensiva și defensiva pe mare*, în „*Revista Marinei*”, (Anul IV), Nr. 4, 1929, Tipografia geniului, București, Dec. 1929, p. 7.

¹⁹⁶ Idem

¹⁹⁷ Lt. Cdor Horia Macellariu, *Organizarea Marinei Militare Franceze*, în „*Revista Marinei*”, (Anul IV), Nr. 1 feb. Tipografia geniului, București, 1930, p.33.

trebuie constituit din unități diverse de: suprafață, submarine și aeriene, posedând fiecare posibilități mai mici sau mai mari de viață autonomă. Misiunea esențială a acestora este prepararea și conducerea operațiunilor, punerea în stare de funcțiune a forțelor. Întreținerea este făcută de servicii, care nu țin de Comandamentul Forței Navale ci de Conducerea Administrativă”¹⁹⁸. „Concepția de Comandă Control în Armata României-2007” apărută la 77 de ani de la studiul lui Macellariu reiterează valoarea teoriei marelui Macellariu verificată în cel de -al Doilea Război Mondial, ca element de necesitate al scindării celor două sarcini ale marinei, cea operațională de cea administrativă.

În paralel cu studiile privind necesitatea creării unei puteri maritime, în lucrările anilor 1923-1932, apar ample studii despre necesitatea dezvoltării flotei comerciale prin achiziții de nave noi, propulsate de motoare diesel¹⁹⁹, ca parte a politicii României de punere a bazelor puterii maritime.

Toate aceste studii demonstrează începutul unei ere în care se pun bazele teoretice ale dezvoltării puterii maritime românești.

Se ajunsese la masa critică de studii în domeniul naval, scrise de un număr impresionant de ofițeri de marină, care putea duce la schimbări în planul politicii navale române. În condițiile în care se ajunsese la un nivel al conștiinței maritime fără precedent a populației din zonele costiere și fluviale; exista o efervescentă intelectuală deosebită a noului corp de ofițeri de marină pregătiți la școlile puterilor maritime apusene - care generase un aparat teoretic bine pus la punct al puterii maritime -, exista un pro-

¹⁹⁸ Ibidem, p. 39.

¹⁹⁹ Of. mecanic-I- Velciu E., *Avantajele realizate de o navă de comerț*, în *Revista Marinei* Nr. 3 iunie, Tipografia geniului, București, 1928, p.74.

gram naval coerent, mult promis de clasa politică, România s-ar fi putut poziționa ca putere maritimă regională, într-un orizont mediu de timp.

Putem asimila această perioadă a României interbelice, - păstrând proporțiile - cu perioada în care în America studiile și prelegerile lui Alfred Mahan, puneau bazele unei schimbări fundamentale asupra rolului politicii navale americane în lume și din acel moment asupra rolului Americii în lume.

În 1936, după înființarea Ministerului Aerului și Marinei la inițiativa și sub presiunile regelui Carol al II-lea, Marina este în măsură să-și dezvolte o politică navală proprie.

Al Doilea Război Mondial a scos în evidență capacitatea de planificare, organizare și conducere a ofițerilor de marină români pe timpul acțiunilor de luptă antisovietice, alături de forțele navale germane. După întoarcerea armelor, nu s-a mai putut vorbi de acțiunile de luptă duse de către marina română.

Experiența ofițerilor români în urma celui de Al Doilea Război Mondial, nu a mai fost fructificată pentru generațiile următoare, deoarece marina este decapitată prin ordine românești și sovietice, cei mai valoroși ofițeri și amirali ajungând în pușcării, sau, în cel mai fericit caz, sunt trecuți în rezervă, fără vreun drept de a preda în instituții militare de învățământ. Marinei Române îi vor fi necesari zeci de ani pentru a-și reface corpul de ofițeri.

În perioada comunistă, conceptul puterii maritime intră într-o tăcere absolută. Toate studiile făcute în perioada interbelică de către marii oameni ai marinei române, sunt îngropate în uitare. Astfel s-a reușit, în mare măsură, să fie rupte punțile cu scrierile strălucitei generații a ofițerilor din perioada interbelică și de dinaintea Primului Război Mondial, care au scris despre necesitatea creării unei puteri maritime a României.

După 1989, sunt reluate, cu timiditate, studiile asupra conceptului de putere maritimă, comparativ cu perioada interbelică, interesul general fiind disipat spre probleme de nivel mult mai scăzut.

România – aspirație spre nivelul de putere maritimă credibilă, element major de interes național

De la terminarea celui de al Doilea Război Mondial până în anul 1990, chiar dacă nu s-a mai vorbit în România în mod explicit despre conceptul de putere maritimă; în perioada 1970-1990, toate componentele puterii maritime s-au dezvoltat în mod exponențial.

În 20 de ani s-au construit sau modernizat șantierele navale de la: Constanța, Mangalia, Brăila, Tulcea, Galați, Giurgiu, Oltenița, Drobeta Turnu-Severin, care au construit o flotă militară la un nivel tehnologic mediu și o modernă flotă comercială și de pescuit oceanic. S-a dezvoltat într-un timp scurt întreaga infrastructură navală românească, s-au creat institute naționale de cercetări în tot spectrul de interes maritim și fluvial.

În același timp, învățământul de marină s-a dezvoltat în toate orașele dunărene și de la Marea Neagră. Toate aceste eforturi au ridicat puterea maritimă a României la un nivel patru în ierarhia statelor maritime.

Chiar dacă puterea navală se situa la un nivelul patru spre cinci, datorită tehnologiei navale, a dotării navelor de luptă și a doctrinei defensive, celelalte componente ale puterii maritime foarte puternic dezvoltate compensau problemele din domeniul naval militar.

În ultimii 20 de ani, toate componentele puterii maritime au intrat într-un declin major, astfel încât România se situează astăzi cu multă indulgență, pe nivelul cinci.

Niciun stat nu și-a pus problema să construiască doar

o flotă comercială fără a ridica și o putere navală, iar cei care au făcut această greșală au plătit până la urmă cu flota comercială. Cel mai concludent exemplu îl constituie Olanda, care la un moment dat ajunsese cărașul mondial, fără a-și dezvolta și o flotă militară. Anglia, în momentul în care și-a văzut interesele comerciale amenințate, a făcut apel la flota de război pentru a aduce la tăcere comerțul maritim olandez.

A construi o flotă comercială, fără a construi și una militară este un nonsens. „oricare popor care posedă o flotă comercială are nevoie și de o marină de război, care să o protejeze. Intenția de a construi numai o flotă comercială, poate fi doar viziunea unui popor primitiv. Pe măsură ce poporul se rafinează acest fapt devine evident”²⁰⁰.

În această idee, în anii '70, s-au pus bazele unui ambițios program naval. Șantierul Militar Mangalia a fost dotat pentru a construi nave militare din toate clasele.

S-au dezvoltat puternice instituții de învățământ în domeniul naval:

- Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân;
- Universitatea de la Galați care acoperea toate specialitățile de ingineri necesare șantierelor navale;
- licee cu specific naval în toate orașele dunărene și de la mare;
- școli militare și civile de maiștri pentru domeniul naval.

S-a dezvoltat o puternică industrie navală în toate porturile maritime: Constanța, Mangalia, Midia, Sulina și dunărene: Tulcea, Galați, Brăila, Giurgiu, Orșova și Drobeta Turnu-Severin;

Analizând capacitatea navală a României anilor '80, prin însumarea componentelor puterii maritime existente, putem enumera:

²⁰⁰ Nicolae Monasterev Capitaine de fregate de la Marine Russe, *Histoire de la Marine Russe*, Editura Payot, Paris, 1932, p. 7.

□ o flotă comercială numeroasă și relativ modernă cu 360 nave maritime și 1.802 nave fluviale, construite în șantierele maritime și fluviale;

□ o flotă comercială care avea comenzi pentru transport;

□ o flotă de pescuit oceanic (68 nave de pescuit și 2 nave fabrică de conserve), care avea un flux de exploatare continuu;

□ o puternică infrastructură navală, ce dispunea de șantiere navale moderne, care aveau în spate o întregă industrie națională ce furniza de la tablă și echipamente navale, până la motoare navale;

□ o Marină Militară relativ numeroasă, cu peste 120 de nave de luptă, și peste 60 de nave auxiliare, dotate la un nivel mediu cu tehnica anilor "70;

□ un învățământ superior de marină care avea 1000 de absolvenți anual pentru marina comercială și militară,

În anul 1989 navele românești au transportat o cantitate de 2.726.000 tone de produse pe mare și 13.976.000 tone marfă pe apele interioare²⁰¹. Întreaga dezvoltare a sectorului naval era susținută de o industrie orizontală națională. Șantierele navale lucrau la capacitate maximă atât pentru dezvoltarea și repararea parcului de nave, cât și pentru export.

Flota de pescuit oceanic aducea în țară peste 200.000 tone pește. Dezvoltarea comerțului maritim și a pescuitului oceanic a făcut posibilă și necesitatea dezvoltării unei forțe navale serioase, ca parte componentă a puterii maritime a României.

România ajunsese prin capacitatea sa de transport comercial maritim, prin flota de pescuit oceanic și prin capacitatea portului Constanța, pe primele locuri în lume.

²⁰¹ Am Gheorghe Marin, Cam Fl. Romulus HÂLDAN, *op. cit.*, p. 275.

Șantierele navale civile produceau nave cu un tonaj de până la 150.000 tdw, valori la care puține șantiere din lume puteau să ajungă.

În aceste condiții, în anii '80, putem spune că România ajunsese o putere maritimă de nivel regional, performanță care cu greu va putea fi egalată în viitor și asta doar cu o politică navală coerentă desfășurată pe parcursul a mai multe decenii.

A aduce România la nivelul atins la sfârșitul anilor '80 ar însemna cel puțin 40 de ani de eforturi continue concertate, la nivel de stat.

„Toate elementele care determină funcțiunile unei flote în apărarea națională trebuie să isvorască din politica navală a țării... . Politica navală fixează atitudinea și dezvoltarea puterii maritime față de problemele apărării naționale. Politica navală examinează chestiunea alianțelor maritime.

Din politica navală ia naștere programul naval al creării flotei de război, potrivit misiunilor diferite pe care această flotă este chemată să le îndeplinească în timp de război”²⁰².

Toate eforturile care se vor face în această direcție, se vor regăsi, ulterior, în nivelul general al dezvoltării societății, puterea maritimă dobândită putând deveni un motor al dezvoltării României.

România ar trebui să reia după 90 de ani aceleași probleme pe care le scotea în evidență Bălănescu în 1928, care sunt mai actuale astăzi ca oricând: „Să lucrăm din răsuputeri pentru a vedea înfăptuită Flota noastră de Mare, să modernizăm și să mărim flota comercială, să ameliorăm porturile noastre, să asigurăm eșirea la Mare, ... să formăm

²⁰² Cdor Ioan Bălănescu, Conferință intitulată „Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională” ținută în fața membrilor Ligii Navale Române, București, 1928,

populația maritimă națională și personalul național al Marinei Comerciale, să sprijinim întreprinderile de navigație, să creăm instituții de credit maritim, să dezvoltăm șantierele navale, să luptăm pentru răspândirea și înălțarea pavilionului național al Marinei pe toate mările globului.

Iată datoria fiecărui român față de puterea maritimă a țării.”²⁰³

Sunt cuvintele unuia din mulții ofițeri de marină români, care, după ce au absolvit Școli de Război în Franța, Germania sau Școala de Război românească, au realizat importanța creării puterii maritime pentru România și au luptat pentru dezvoltarea acesteia.

Promovarea intereselor României în regiunea extinsă a Mării Negre și la nivelul oceanului planetar este o prioritate. Aceasta se poate face de pe poziția unui stat mediu, care dispune de o putere maritimă la nivelul patru, nivel ce corespunde aspirațiilor pe care această țară este în măsură să le pună în practică, având în vedere experiența în domeniu, prin care România a mai trecut.

În momentul în care România va deveni o putere maritimă de nivel regional și poziția acesteia pe „marea tablă de șah” a statelor, va fi alta.

O putere maritimă nu se poate construi de pe o zi pe alta, dar cu o politică coerentă, care să aibă ca obiectiv dezvoltarea elementelor componente puterii maritime, într-o perioadă de 30 - 40 de ani, se poate îndeplini acest deziderat, cu eforturi din partea întregului popor și a guvernanților.

România are experiența gestionării unei flote comerciale de mărime apreciabilă, recunoscută în lume. Avem experiența dezvoltării unor șantiere navale de capacitate mare la fluviu și la mare, cu toată infrastructura ne-

²⁰³ *Idem*

cesară, de la proiectare până la execuție. Avem o infrastructură portuară serioasă în extindere și modernizare.

În același timp România are un învățământ mediu și superior de marină, ajuns la maturitate. Avem o putere navală în modernizare atât la nivelul navelor cât și al pregătirii personalului, ce constituie nucleul pentru o forță navală credibilă. Avem o conștiință maritimă redusă doar la nivelul populației care este în contact cu meseriile legate de mare și fluviu, dar care, pe măsura dezvoltării unei puteri maritime, se va extinde la o zonă mai extinsă din economia românească.

Toate acestea sunt premisele necesare, dar nu și suficiente. Clasa politică trebuie să înțeleagă faptul că viitorul României are nevoie de o putere maritimă care să-i susțină interesele pe mările lumii.

Modul și măsura în care România își promovează interesele în regiunea Mării Negre sunt determinate de:

- volumul aprovizionării cu materii prime pe căile de comunicații maritime și fluviale;

- volumul explorărilor și exploatarei subsolului marin și valorificarea bogățiilor submarine din zona economică exclusivă;

- dezvoltarea activităților economice ce se desfășoară pe mare și pe fluviu;

- calitatea diplomației maritime promovată în zona extinsă a mării Negre;

Lucrarea „Avem nevoie de Marina Militară?” publicată în anul 1923 de căpitan comandor E. Roșca și locotenent comandor G. Koslinsky sublinia stringenta necesitate a creării unei forțe navale semnificative: „Puterea navală nu se datorează întâmplării și nici nu se improvizează, ci rezultă din preparația minuțioasă a tuturor elementelor care o compun. Să ne creem dar, marina militară de care avem nevoie. Să ne stabilim programul naval, să ne for-

măm personalul și să ne pregătim o bază navală. Să ne pregătim puterea navală cu toată prevederea și toată perseverența”.

Problematica Mării Negre prezintă un interes național major pentru țară, iar afirmarea regională a României ca putere maritimă constituie o condiție importantă pentru dezvoltarea durabilă și afirmarea acesteia în lume. Pe fondul acestor considerații, atât pe termen mediu, cât și pe termen lung, România trebuie să fie în măsură, singură sau alături de aliații săi, să își promoveze și să își apere interesele maritime atât în Marea Neagră, cât și în oceanul planetar, deziderat care nu poate fi împlinit fără ca România să devină, din perspectivă geopolitică, dar și geostrategică, o putere maritimă regională.

CONCLUZII

Pe parcursul capitolului 1 am făcut o trecere în revistă a elementelor puterii, în general, și a puterii maritime, în special, a rolului pe care îl poate avea aceasta în dezvoltarea unui stat. În același timp am scos în evidență pericolele ce pot apărea în condițiile neglijării dezvoltării puterii maritime la nivelul statelor.

Pe baza instrumentelor geopoliticii, am scos în evidență faptul că dinamica sistemului internațional și comportamentul statelor se bazează pe structura și distribuția puterii mondiale, aceasta reprezentând o realitate bidimensională, întrucât se manifestă atât ca obiectiv cât și ca instrument al statelor.

Am scos în evidență faptul că puterea reprezintă încununarea altor două mari aspirații ale ființei umane: bogăția și prestigiul, stabilind că puterea militară este una din componentele puterii, dar nu singura și nici cea mai importantă în ziua de astăzi.

În ultimele decenii, am asistat la o îmbinare a modalităților de acțiune a actorilor statali internaționali în relațiile cu ceilalți, de la "Hard Power" spre "Soft Power", și am constatat eficiența noii modalități de presiune politico-economică și culturală a noului concept de "Soft Power" asupra statelor est europene și asupra unor state magrebiene și din Orientul Apropiat.

Din studiul comportamentelor umane și statale, din păcate nu am putut trage decât concluzia unei poște nemărginite de putere, atât la nivel uman, cât și la nivel statal, de multe ori doar cu scopul de a deține această putere.

Am evidențiat în prima parte a lucrării influența pe

care au avut-o statele maritime asupra situației geopolitice universale, datorate puterii maritime de care dispuneau sau dispun. România este un stat maritim; dar, în pofida acestui statut, poporul român este unul din multele popoare cu o covârșitoare conștiință continentală și o redusă conștiință maritimă, limitată la structurile socio-profesionale care au contact direct cu meseriile legate de mare și fluviu, iar acest fapt se repercutează negativ în întreaga noastră evoluție.

Din întreaga analiză a elementului putere în geopolitica lumii, nu putem trage decât concluzia conform căreia, fiecare stat este responsabil pentru propria securitate și nu poate aștepta ca altcineva din afara țării să-i apere interesele, chiar dacă este parte a unei alianțe.

În această idee, România ar trebui să-și aducă și ea contribuția la dezvoltarea capacității Alianței din care face parte și să fie în măsură să asigure securitatea în zona de est a Europei, ca parte integrantă a NATO și UE.

În acest moment, România, datorită locului pe care îl ocupă la limita estică a Uniunii Europene și NATO, la intersecția celor trei falii a intereselor geopolitice, are o poziție geopolitică mult mai importantă pentru alții, decât acum două decenii, pe care ar trebui să o fructifice. Dar, acest lucru nu-l va putea face decât în momentul în care se va ridica la nivelul cerințelor unei puteri europene de nivel mediu, aflate la intersecția a trei continente.

Studiul influenței puterii maritime asupra dezvoltării societății demonstrează faptul că marea a constituit dintotdeauna cea mai rapidă cale de răspândire a civilizației și în același timp o formă de dominare a lumii continentale și maritime. În unele etape, dominarea lumii s-a făcut pașnic, printr-o dominare civilizațională, datorită diferenței foarte mari de cultură, iar în alte perioade, dominarea s-a făcut prin intermediul forței săbiei și tunului.

Popoarele maritime s-au dezvoltat într-un ritm mult

mai rapid decât cele continentale, în Antichitate și Evul Mediu, deoarece suprafața acoperită de către ele a fost mult mai mare, acestea intrând în contact cu un număr mult mai mare de civilizații de la care au împrumutat cele mai înaintate elemente ale culturii, artei, meșteșugurilor, medicinei, științei și practicii militare. În același timp, însumarea celor mai înaintate elemente ale civilizațiilor cu care au venit în contact, a dus la o dezvoltare exponențială a propriei civilizații, în comparație cu dezvoltarea liniară a societăților de tip continental, care aveau contacte doar cu popoarele din imediata lor vecinătate. Impactul unei civilizații superioare asupra uneia inferioare a dus în cele mai multe cazuri la absorbirea celei din urmă, istoria acțiunilor legate de mare, confundându-se de foarte multe ori, cu istoria civilizațiilor.

Civilizațiile antice s-au răspândit cel mai ușor și la mari distanțe pe calea mării, leagănul civilizațiilor fiind legat de mare. Am adus în atenție o mulțime de exemple: orașe-state sau state mici care au ajuns să posede colonii, din care să aducă bogății impresionante, devenind după aceea imperii, datorită puterii maritime pe care au reușit să o construiască. Dacă enumerăm marile imperii care au stăpânit lumea, vedem că aproape toate au ajuns la acel nivel și datorită puterii maritime.

Nu putem vorbi de nicio mare putere a istoriei moderne fără a constata că între pilonii puterii se afla și puterea maritimă.

Au fost state care au folosit puterea maritimă pentru a se îmbogăți doar prin jaf, fără a încerca să-și dezvolte coloniile. Imperiile respective au sucombat în momentul în care au considerat că menținerea și dezvoltarea flotei de război nu mai constituie o prioritate pentru stat, pentru menținerea controlului mării.

Elementul principal al puterii maritime a fost, în Antichitate și Evul Mediu, flota de război. În epoca modernă

nu mai putem vorbi doar de elementul militar al acesteia pentru ca un stat să poată fi considerat o putere maritimă

Au supraviețuit peste secole imperiile maritime coloniale care au avut o politică echilibrată de menținere a coloniilor prin forță, dar și prin injectarea de know-how și a unei extinse infrastructuri administrative. Statele care au considerat că a fost îndeajuns să utilizeze puterea maritimă, doar pentru cucerirea coloniilor și nu au fost în măsură să-și sporească această putere pe măsura dezvoltării intereselor în zona colonială, au fost îndepărtate de către alte puteri maritime în lupta lor pentru teritorii, surse de materii prime și piețe de desfacere.

Mările și oceanele au fost importante surse de bogăție pentru cei care dețineau puterea de a le controla. Prin controlul rutelor de transport maritim, puterile maritime dispuneau de controlul comerțului mondial, deoarece 90% din comerț se desfășoară pe mare. Prin controlul rutelor de transport se putea monitoriza comerțul mondial, evoluția economică a diferitelor state, ponderea anumitor tipuri de materii prime utilizate de națiuni, putându-se determina indicii pregătirilor de război pe care le fac unele state pentru a preîntâmpina agresiunile.

Rolul flotei militare și al celei comerciale este vital pentru conservarea puterii, puterea unui stat maritim nu constă în numărul și puterea navelor de război, ci mai ales în capacitatea de a preveni superioritatea maritimă a altor state.

Interesul esențial al unui stat maritim este de a evita situația în care un stat continental, cu acces la mările libere, să dobândească o putere navală semnificativă, pe care să o poată utiliza la un moment dat împotriva sa.

În perioada columbiană și post-columbiană, puterile maritime se situaseră într-o poziție superioară față de cele continentale. Elementul care le avantajase pe primele fusese circulația nestânjenită pe mările și oceanele lumii. În

istoria modernă datorită progreselor tehnologice, puterile continentale, au dobândit o semnificativă capacitate de deplasare, care crea puterilor interioare (Rusia, Germania, China) posibilitatea de a se desfășura asupra spațiilor maritime și de a deveni superioare puterilor maritime.

În anii 1920-1930, a avut loc o nouă răsturnare de situații, datorită sporirii capacității de acțiune a puterilor maritime la mari distanțe, de proiectare a forței oriunde pe glob cu o intensitate copleșitoare și precizie chirurgicală. Această modificare a abordării strategice a ultimelor decenii a creat perspectiva creșterii importanței vectorului "putere navală".

Puterea maritimă a adus plus valoare statelor care au avut această putere și au utilizat-o.

Însă nu trebuie să cădem în extrema în care să gândim că o putere maritimă va asigura întotdeauna superioritatea națiunii sale în orice confruntare. Cu uriașa sa influență, avem destule exemple în istorie în care o putere maritimă a fost distrusă de către o putere continentală. Puterea Atenei a sucombat sub catapultele Siracuzei. O putere navală de talia Cartaginei a fost înfrântă de Roma, o forță continentală, folosind o parte din tacticile navale de blocare a comunicațiilor navale spre peninsulă.

Puterea maritimă și-a spus cuvântul în zilele noastre pentru a influența politica unor state aflate în conflict și viitorul aspect al hărților politice. Putem da exemple de operații de interdicție maritimă exercitate asupra unor state pentru a-și schimba atitudinea în relațiile locale, regionale și internaționale: Haiti, Serbia-Muntenegru și Irak. Toate acestea sunt parte a procesului de politică externă duse cu "uneltele diplomației navale", care au pus în aplicare democrația în Haiti, motivarea Serbiei de a accepta Acordul de la Dayton, și a redus capacitatea Irakului pentru agresiuni militare, atât înainte, cât și după războiul din Golf.

Toate acestea demonstrează că puterea maritimă este unul din motoarele dezvoltării societății și statului, iar statele maritime care sunt în măsură să pună în practică acest concept, pot ridica nivelul general de dezvoltare al națiunii respective.

BIBLIOGRAFIE

- Arquilla, John, *Dubious Battles: Agression, Defeat and the International Systems*, Washington DC, Editura Crane Russak, 1992.
- Axenciuc, Victor, *Introducere în istoria economică a României. Epoca modernă*, Editura Fundației „România de Mâine”, București, 1997.
- Barbu N.I., *Studiu introductiv , Tucidides, Războiul Peloponesiac*, Editura Științifică, București, 1966.
- Bajot, amiral, Jean Savant, *Histoire de la marine mondiale*, Editura Hachette, Paris, 1983.
- Bălănescu, Ioan cdor., *Conferință intitulată „Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională”, ținută la Liga Navală Română, 1928.*
- Bălănescu, Ioan lt. cdor., *Războiul Naval pe înțelesul tuturor*, Editura Institutul de Arte Grafice CAROL GOBL, București, 1915.
- Bălănescu, Ioan, cdor., *Flota de Mare. Datoria Neamului Nostru*, în „Revista Marinei”, (Anul IV), nr. 3, Tipografia Geniului, București, (Cotroceni) 1929.
- Bălănescu, Ioan Cdor., *Liga Navală Română*, în „Revista Marinei” Nr. 2, Atelierele Curierul Judiciar, București, 1927.
- Bălănescu, Ioan, cdor., *Ofensiva și defensiva pe mare*, în „Revista Marinei”, Anul IV, Nr. 4, Dec., Tipografia geniului, București, 1929.
- Bălcescu Nicolae, *Puterea armată și arta militară la moldoveni în timpul măririi lor*, Vol. Scrieri militare alese, Editura Militară, București, 1957.
- Bosworth, *Italy the Least of the Great Powers*, University Press, Cambridge, 1979.

- Braudel, Fernand, *Timpul lumii, I*, trad. și postfață de Adrian Rizea, Editura Meridiane, București, 1989.
- Brezezinski, Zbigniew, *Marea tablă de șah – Supremația americană și imperati­vele sale geostrategice*, Editura Univers Enciclopedic, București, 2000.
- Brezezinski, Zbigniew, *A doua șansă – Trei președinți și criza superputerii americane*, Editura Antet, București, 2007.
- Buzan, Barry, Richard Little, *Sistemele Internaționale în istoria lumii*, Editura Polirom, Iași, 2009.
- Bugnon-Mordant, Michel, *America totalitară: armele secrete pentru stăpânirea lumii*, Editura Lucman, București, 1999.
- Chandler, David G. , *The Campaigns of Napoleon*. New York, Editura Simon & Schuster, 1995.
- Constantin, Daniel, *Civilizația Feniciană*, Editura Sport-Turism, București, 1979.
- Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, Editura Logmans, Green and CO., London, 1911.
- Coșcodaru, Ion, Vasile Paul, *Centrele de putere ale lumii*, Editura Științelor Social Politice, București, 2003.
- Djuvara Neagu, *Războiul de șaptezeci și șapte de ani (1914-1991) și premisele hegemoniei americane*, București, Editura Humanitas, 2010.
- Drago, Marco (coordonator), *Enciclopedie de istorie universală*, Editura All Educational, București, 2003.
- Drăgan, Iosif Constantin, *Idealuri și destine. Eseu asupra evoluției conștiinței europene*, Editura Cartea Românească, București, 1977.
- Drăghicescu, Mihail, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre, de la gura Tisei până la Mare și pe coastele mării, de la Varna la Odesa*, București, 1943.
- Freud, Sigmund, *Actuelles sur la guerre et la mort*, OC-P, t. XIII, Editura PUF, Paris, 1993.

- Friedman, George, Următorii 100 de ani: previziuni pentru secolul 21, Editura Litera, București, 2009.
- Friedensburg, Ferdinand, Die mineralischen Bodenscharze als weltpolitische und militarische, Editura Enke, Stuttgart, 1936.
- Frunzeti, Teodor, Globalizarea securității, Editura Militară, București, 2006.
- Gibbs-Smith, Charles, Invențiile lui Leonardo da Vinci, Editura Meridiane, București, 1982.
- Good David, Ma Tongshu, The Economic Growth of Central and Eastern Europe in comparative perspective, 1870-1989, în „European Review of Economic History”, 2, 1999.
- Gorșkov, Serghei, The Seapower of the State, Pergamon Press, Oxford, 1979.
- Hanganu, Marius Prof. univ. dr., Prefața la traducerea lucrării „Influența Puterii Maritime asupra istoriei 1660-1783, de Alfred Thayer Mahan, 1999.
- Hanganu, Marius, Puterea Maritimă și Strategia Navală, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 2001.
- Hanganu, Marius, Interesele României la Dunăre și marea Neagră, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2007.
- Hearley, Denis, Neutrality, Editura Ampersand, Londra, 1955.
- Hirst, Paul, Război și Putere în secolul 21-Statul, conflictul militar și sistemul internațional, Editura Antet, București, 2001.
- Hlihor, Constantin, Geopolitica și geostrategia în analiza relațiilor internaționale, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2005.
- Ionescu, Ion, Politica navală a României între anii 1919 și 1941, Editura CN Administrația Porturilor Maritime SA, Constanța, 2002.

- Kaldor, Mary, *Securitatea umană: reflexii asupra globalizării și intervenției*, Editura CA Publishing, Cluj Napoca, 2010.
- Kagan, Robert, *Despre paradis și putere*, Editura Antet, București, 2005.
- Kennedy, Paul, *Ascensiunea și decăderea marilor puteri: transformări economice și conflicte militare din 1500 până în 2000*, Editura Polirom, Iași, 2011.
- Kissinger, Henry, *Diploma*, Editura All, Iași, 2008,.
- Lacoste, Pierre, *Strategia navală în epoca modernă*, Paris, 1978.
- Lupu, N.Z., *Planul de la Geneva. Implicațiile lui politice în România, 1932-1933*, Editura Politică, București, 1973.
- Maior, George Cristian, *Noul aliat. Regândirea politicii de apărare a României la început de secol XXI*, Editura RAO Internațional Publishing Company, București, 2009.
- Maior, George Cristian, *Cunoașterea strategică în Zona Extinsă a Mării Negre*, Editura RAO, București, 2011.
- Marin, Gheorghe, Hâldan, Romulus, *Forțele Navale ale lumii în secolul XXI*, Editura CTEA, București, 2009.
- Mazoyer, Laurence, *Historie des agriculture du monde. Du neolitique a la crise contemporane*, Editure du Seuil, Paris, 1997.
- Mărculeț, Vasile, *Conflictul Dobrogeano-Genovez (1360-1387)*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2001.
- Morgenthau, Hans Joachim, *Scientific Man versus Power Politics*, Univesity of Chicago Press, 1974.
- Morghentau, Hans J, *Politica între națiuni – Lupta pentru putere și lupta pentru pace*, Editura Polirom, Iași, 2007.
- Monasterev, Nicolae, *Capitaine de fregate de la Marine Russe, Histoire de la Marine Russe*, Editura Payot, Paris, 1932.

- Moșneagu, Marian, *Politica Navală postbelică a României (1944-1958)*, Editura Mica Valahie, București, 2006.
- Murgescu, Bogdan, *România și Europa: acumularea decalajelor economice (1500-2010)*, Editura Poliron, Iași, 2010.
- Negrescu, Nicolae, *Comment on fit la guerre sur le Danube 1916-1918*, Imprimeriile naționale, București, 1938.
- Nivaldo Jr. José, Machiavelli, *Puterea. Istorie si Marketing*, Editura Economica, București, 2001.
- Nye, Jr. Joseph S., *Descifrarea conflictelor internaționale*, Editura Antet, București, 2005.
- Nye, Jr. Joseph S., *Puterea Blândă – Calea către succes în politica mondială*, Editura Institutul European, Iași, 2009.
- Trăsnea, Ovidiu (coord). și Nicolae, Kallos, *Mica enciclopedie de politologie*, Editura Științifică și enciclopedică, București,
- Panaitescu P.P., *Mircea cel Bătrân*, București, 1944.
- Pvăloiu Mariana, Marian Sârbu, *Forțele Navale Române – 150 de ani de istorie modernă*, Editura CTEA, București, 2010.
- Perret, Geoffrey, *A Country Made by War: From the Revolutions to Vietnam – the Story of America's Rise to Power*, Vitange Books, New York, 1990.
- Petrescu, Nicolae C., *Contraamiralul Horia Măcellariu*, Editura Europroduct, Pitești, 2005.
- Petrescu, Nicolae C., *Marina Română în războiul antisovietic*, Editura Europroduct, Pitești, 2008.
- Petre, George, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, Editura Militară, București, 1991.
- Postolache, Tudorel (coordonator), *Economia României - secolul XX – Noua tranziție la economia de piață: premise istorice și perspective*, Editura Economică, București, 1991.
- Rusu, Gelu, *Reședințele despoților dobrogeni. Secolul al XIV-lea*, Editura Universității Ovidius, Constanța, 1997.
- Sitaru, Laura, *Gândirea politică arabă. Concepte-cheie între tradiție și inovație*, Editura Polirom, Iași, 2009.

- Soros, George, *Supremația americană: un balon de săpun*, Editura Antet, București, 2004.
- Spineanu, Ulm, *Încotro ... România 2000?*, Editura Monodigraf, Constanța, 1995.
- Stevens, William Oliver și Wescott, Allan, *Sea Power Histoire de la puissance maritime de l'antiquite a nos jours*, Editura Payot, Paris, 1937.
- Stranz-Hupé Robert, *The Struggle for Space and Power, Geopolitics*, 1942.
- Teodorescu, Paul General-adjutant, *Rolul marinei în viața națiunii*, București, 1924.
- Tilly, Charles, *Coercion, Capital and European States AD 990-1900*, Editura Blackwell, Oxford, 1990.
- Toffler, Alvin, *Război și anti-război*, Editura Antet, București, 1995.
- Trachtenberg, Marc, *A Constructed Peace: The Macking of the European Settlement, 1945-1963*, Editura Princeton, 1999.
- Trebici, Vladimir, Ghinoiu, Ion, *Demografie și etnografie*, Editura Academiei, București, 1986.
- Tucydides, *Războiul Peloponesiac*, Editura Științifică, București, 1966.
- Velciu, E. Of. mecanic-I-, *Avantajele realizate de o navă de comerț, în „Revista Marinei” Nr. 3 iunie*, Tipografia geniului, București, 1928.
- Vries, Jean, *European Urbanization 1500-1800*, Editura Harvard University Press, Cambridge, 1984.
- Weingert, Hans, Vilhjalmul Stefansson, *The Twilight of Politics*, în „Generals and Geographers Magazin”, New York, 1942.
- Weingert, Hans, Vilhjalmul Stefansson, *Compass of the World*, 1944.
- Williams, William A, *The Shaping of American Diplomacy*, Editura Rand McNally, Chicago, 1956.

Anexa nr. 1-1

**Ierarhia statelor în domeniul
cheltuielilor militare raportate procentual
la PIB ²⁰⁴**

(state maritime din zona Eurasiatică, Orientului
Apropiat și Nord Africană)

Ni- vel	Țara	Cheltuieli (\$)	% of GD	Anul
3	Russia	90,749,000,000	4.40%	2012
4	United Kin- gdom	61,007,000,000	2.50%	2012
6	France	58,943,000,000	2.30%	2012
9	Germany	43,478,000,000	1.40%	2012
10	Italy	34,004,000,000	1.70%	2012
15	Turkey	18,184,000,000	2.30%	2012
17	Israel	14,638,000,000	6.20%	2012
19	Spain	11,535,000,000	0.85%	2012
21	Netherlands	9,839,000,000	1.30%	2012
23	Poland	9,355,000,000	1.90%	2012
24	Algeria	9,325,000,000	4.50%	2012
25	Iran	9,041,000,000	1.80%	2012
28	Norway	6,973,000,000	1.40%	2012
31	Greece	6,539,000,000	2.50%	2012
32	Sweden	6,209,000,000	1.20%	2012
33	Iraq	6,054,000,000	2.70%	2012
36	Belgium	5,086,000,000	1.10%	2012
37	Switzerland	4,829,000,000	0.70%	2012

²⁰⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_military_expenditures accesat la 07.09.2013

38	Denmark	4,442,000,000	1.40%	2012
39	Egypt	4,420,000,000	1.70%	2012
40	Portugal	3,779,000,000	1.80%	2012
43	Finland	3,718,000,000	1.50%	2011
44	Austria	3,446,000,000	0.90%	2011
45	Ukraine	3,442,000,000	2.90%	2011
47	Morocco	3,256,000,000	3.40%	2011
52	Syria	2,236,000,000	4.00%	2011
53	Romania	2,164,000,000	1.40%	2011
57	Lebanon	1,564,000,000	4.10%	2011
62	Ireland	1,354,000,000	0.60%	2011
68	Libya	1,100,000,000b	1.2%b	2011
69	Croatia	1,060,000,000	1.80%	2011
72	Georgia	824,023,170	5.10%	2011
73	Slovenia	788,000,000	1.60%	2011
76	Bulgaria	698,000,000	2.00%	2011
77	Kenya	594,000,000	2.00%	2011
78	Tunisia	548,000,000	1.30%	2011
79	Cyprus	510,000,000	1.80%	2011
82	Lithuania	427,000,000	1.40%	2011
101	Bosnia and Herzegovina	232,000,000	1.30%	2011
105	Albania	201,000,000	0.80%	2011
119	Swaziland	102,000,000	3.10%	2011
128	Malta	58,800,000	0.70%	2011
142	Monaco	20,300,000[7]	0.40%	2011
143	Moldova	19,000,000	0.50%	2011

Anexa nr. 2-1**Capacitatea de transport a flotelor
comerciale în anul 2010²⁰⁵**

Ierarhie mondiala	Țara	Capacitate transport (mil. tone)
11	Federația Rusă	1,097
12	Grecia	886
15	Olanda:	706
17	Italia	667
18	Turcia	645
19	Norvegia	632
22	Marea Britanie	527
25	Germania	421
28	Denemarca	347
34	Georgia:	193
38	Franța	167
39	Suedia	163
40	Ukraina	160
45	Spania	138
48	Portugalia	111
54	Finlanda	93
56	Belgia	81

²⁰⁵ http://www.nationmaster.com/graph/tra_mer_mar_tot-transportation-merchant-marine-total accesat la 20.10.2011

Ierarhie mondiala	Țara	Capacitate transport (mil. tone)
58	Croatia:	75
59	Iran:	74
64	Egypt:	66
77	Syria:	41
80	Bulgaria:	37
81	Algeria:	35
86	Liban	29
90	Libia:	27
93	Albania:	25
96	Slovenia:	23
102	România	15
110	Tunisia:	11
111	Polonia	10
111	Israel:	10

Ierarhizarea puterilor maritime a statelor maritime din zona Eurasiatică și mediteraneană 2011-2012²⁰⁶
(SUA sunt inserate ca referință)

Nivel PW	Țara	Pers în Forțe Navale	Populație ²⁰⁷	PIB mil. \$ ²⁰⁸	PIB/cap loc ²⁰⁹ \$/loc	Chelt mil ²¹⁰ % din PIB	Sm	PEI	Dsg	Frg	Cvt	FPB Rc	MCM	Nv Des	Av	El	Inf. Mar
1	SUA	456.119	295.734.134	14.256,275	46,381	4.06	71		55	23			14	39	718	968	1 Reg 4 B
2	Marea Britanie	28.120	60.441.457	2,183,607	34,619	2.40	12	1	7	17			15	42	58	256	
2	Federatia Rusa	161.000	143.420.309	1,229,227	14,920	3.90	68		17	31	47	4	46	29	214	82	5 Bg 1 D
2	Franța	37.297	60.656.178	2,675,951	33,679	2.60	9	1	13	20			11	27	111	168	
3	Turcia	55.000	69.660.559	615,329	12,476	5.30	14			17	6	26	23	24	16	21	3 B
3	Germania	21.300	82.431.390	3,352,742	34,212	1.50	8			15	5	10	37	2	60	73	
3	Italia	34.000	58.103.033	2,118,264	29,109	1.80	6		3	12	8		12	3	55	83	1Bg
3	Spania	21.837	40.341.462	1,464,040	29,689	1.20	4			10			7	4	34	50	
3	Grecia	20.000	10.668.354	330,780	29,882	4.30	8			14		18	10	26	6	19	
4	Iran	18.000	68.017.860	330,461	11,172	2.50	8			3	2	22		22	14	19	
4	Egipt	18.500	77.505.756	187,954	6,123	3.40	4			10		31	12	12	20	10	
4	Olanda	10.500	16.407.491	794,777	52,561	1.60	4			6			10	23		33	3 B.
4	Portugalia	10.000	10.566.212	227,855	21,859	2.30	2			5	7			2	10	11	2 B
4	Suedia	6.070	9.001.774	405,440	35,965	1.50	5				7		11	9		38	
4	Israel	9.500	6.276.883	194,825	28,393	7.30	5				3	10			3	7	
4	Danemarca	3.770	5.432.335	309,252	35,757	1.30				4+4			10		11	12	
4	Norvegia	3.200	4.681.100	382,983	52,561	1.90	6			4			6		4	32	
5	Polonia	10.000	38.635.144	430,197	18,072	1.71	5			2	6		20	8	8	20	
5	Algeria	7.500	32.531.853	140,848	6,869	3.30	4			3	6	9		3	5	40	
5	România	8.215	22.329.977	161,521	11,917	1.90				3	4	3	5			3	1 B
5	Ucraina	15.500	47.425.336	116,191	6,339	1.40	4					2	5	3	11	32	
5	Libia	8.000	5.765.563	60,351	14,328	3.90	2		2	1		11	4	4	2	5	

²⁰⁶ Sursa: Jane's 2011/2012

²⁰⁷ http://ro.wikipedia.org/wiki/Lista_dupa_densitatea_populație

²⁰⁸ [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(nominal\)](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(nominal))

²⁰⁹ [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(PPP\)_per_capita](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(PPP)_per_capita)

²¹⁰ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2034rank.html> an 2006

5	Siria	3.200	18.448.752	52,524		5.90				2		16	7	3		13	
5	Bulgaria	4.140	7.450.349	47,102	11,900	2.00				4	3	6	18	8		9	
6	Finlanda	2.200	5.223.442	238,128	33,556	2.00						8	16			7	da
6	Belgia	2.566	10.364.388	470,400	35,422	1.30				2			6			17	
6	Croația	1.840	4.495.904	63,188	17,700	2.40	2					3	1	6	7		1 B
6	Tunisia	4.800	10.074.951	40,168	8,254	1.40						3					
6	Georgia	2.000	4.677.401	10,737	4,757	0.59											
6	Albania	1.156	3.563.112	12,185	7,164	1.49							3				

**Ierarhia statelor în domeniul PIB, PIB/cap de locuitor,
cheltuielilor militare raportate procentual la PIB și a populației**
(state maritime din zona eurasiatică, orientului apropiat și nord africană, ce pot influența prin acțiunile lor, România)

Nr.	Țara	Ierarhie PIB /cap loc.	Produs Intern Brut / cap loc ²¹¹ \$	Ierarhie PIB	Produs Intern Brut ²¹² Mil USD	Ierarhia chelt. Militare ²¹³ 2006	(% din PIB)	Ierarhie Populație	Populația
1.	Norvegia	1	52,561	23	382,983	78	1.90		4.681.100
2.	Olanda	2	39,938	16	794,777	94	1.60	59	16.437.581
3.	Suedia	3	35,965	22	405,440	98	1.50		9.001.774
4.	Belgia	5	35,422	20	470,400	119	1.30		10.364.388
5.	Marea Britanie	6	34,619	6	2,183,607	63	2.40	21	60.531.269
6.	Germania	7	34,212	4	3,352,742	101	1.50	13	82.398.326
7.	Finlanda	8	33,556	34	238,128	75	2.00		5.223.442
8.	Franța	9	33,679	5	2,675,951	57	2.60	20	62.662,842
9.	Italia	12	29,109	7	2,118,264	85	1.80	22	57.998.353
10.	Grecia	15	29,882	28	330,780	24	4.30		10.668.354
11.	Spania	13	29,689	9	1,464,040	121	1.20	29	40.217.413
12.	Israel	14	28,393	40	194,825	6	7.30		6.276.883
13.	Portugalia	16	21,859	37	227,855	65	2.30		10.566.212
14.	Polonia	22	18,072	21	430,197	87	1.71	31	38.622.660
15.	Croația	19	17,703	63	63,188	64	2.39		4.495.904
16.	Estonia	18	17,299	98	19,123	74	2.00		1.332.893
17.	Rusia	22	14,920	12	1,229,227	27	3.90	7	143.420.309
18.	Libia	23	14,328	64	60,351	26	3.90		5.765.563
19.	Turcia	24	12,476	17	615,329	16	5.30	17	68.109.469
20.	România	25	11,917	47	161,521	79	1.90	49	22.271.839

²¹¹ Sursa: [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(PPP\)_per_capita](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(PPP)_per_capita))

²¹² Sursa: [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(nominal\)](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(nominal)))

²¹³ Sursa: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>

21.	Bulgaria	26	11,900	68	47,102	58	2.60		7.450.349
22.	Iran	27	11,172	29	330,461	60	2.50	21	68.278.826
23.	Tunisia	28	8,254	77	40,168	108	1.40		10.074.951
24.	Bosnia Herzegovina	29	7,361	100	17,133	21	4.50		4.025.476
25.	Algeria	30	6,869	49	140,848	38	3.30	34	32.818.500
26.	Ukraina	31	6,339	53	116,191	109	1.40	25	48.005.439
27.	Maroc			58	90,815	17	5.00		31.939.826
28.	Egipt		6,123	42	187,954	37	3.40		74.718.797
29.	Georgia		4,757	117	10,737	161	0,59		4.677.401
30.	Siria		4,887	68	52,524	12	5.9	54	17.585.540

Harta teritoriilor aflate sub stăpânirea lui Dobrotici



Tipărit în România

■ SITECH ■

Craiova, Aleea Teatrului, nr.2, bl. T1, parter

Tel./Fax: 0251 414 003;

Mobil: 0722 216 508, 0722 216 509, 0741 205 715

e-mail: sitech@rdslink.ro; editura_sitech@yahoo.com