

□万新

## 童年记忆

地处美洲中部的巴拿马曾经是印第安人的居住地之一,1501年沦为西班牙殖民地。1821年,巴拿马独立并加入大哥伦比亚共和国。1830年大哥伦比亚共和国解体后,巴拿马成为新格拉纳达(后称哥伦比亚)共和国的一个省。1898年美西战争后,西班牙的势力退出美洲。

1903年,美国策动巴拿马脱离新格拉纳达,巴拿马共和国随即成立。同年11月18日,美国通过与巴拿马共和国政府签订的《美巴条约》,以有限的经济补偿取得了修建、占领和经营巴拿马运河的权利。位于巴拿马共和国中部的运河区,就此成为美国在巴拿马地区的“国中之国”,将整个国家一分为二。从此,巴拿马的人民东西往来不得不经过这片美国飞地。

玛丽萨·拉索关于巴拿马运河区最早的记忆,来自儿时从爸爸的轿车中向外张望时看到的情景。运河区是一片10英里长、占据运河两侧各5英里的狭长地带,在20世纪70年代还属于美国管辖。

对于孩子来说,运河区是一个充满异国风情的地方:在运河区内,公路两边是茂密的丛林,完全不同于泛美公路巴拿马境内其他路段旁的干旱牧场。玛丽萨·拉索童年时期的运河区,丛林构成了军事基地和少数美国郊区风格的小镇面貌。拥有整齐的草坪、游泳池和空调别墅的城镇与丛林之间的强烈反差,让人感觉有些不可思议。

然而,对于生活在巴拿马的普通人来说,运河区是高不可攀的地方。除非有运河区居民的邀请,否则那里众多的游泳池、网球场、电影院、餐馆都不对巴拿马人开放。在整个巴拿马,只有运河区的海边有铁丝网隔离,为的是保护游泳者免受鲨鱼的攻击。能被邀请前往运河区的公园、游泳池和海滩,对巴拿马人来说是一件很荣幸的事情。与此同时,铁丝网栅栏和上面“禁止擅自进入”的牌子、十二个军事基地门口的诸多检查站,无时无刻不在提醒着人们有关运河区的诸多限制。

玛丽萨·拉索印象最深刻的,还是运河区那片郁郁葱葱的热带丛林,但令人难以置信的是,运河区那片独特的丛林景观,压根不是运河区的原始地貌,而是20世纪的产物。

## 年轻的丛林

运河区曾是巴拿马人口最稠密的地区之一,1913—1916年间,运河区的巴拿马城镇一个接一个被拆除,大约有4万人被迫离开。

迁移运河区人口并非出于运河修建的技术需求,而是政治需要。从1904年开始修建巴拿马运河的美国,全球影响力正不断上升。美国在做一件法国于19世纪80年代没有做成的事情,如果成功的话,美国将向全世界证明,它可以在一个欧洲强国失败的地方取得成功。运河区城镇的变化,就显得意义非凡。有的运河区官员认为,如果运河是验证美国科技实力的范例,那么将运河区的巴拿马城镇改造成完美的现代城市,则应该是证明美国政治和公共卫生实力超群的典范。

自16世纪起,全球贸易和国际劳工就一直一直是巴拿马经济的核心。



1913年10月10日,巴拿马运河开通。

## 被“技术文明”抹杀的历史

## 巴拿马运河的另一面

巴拿马运河一直被视为美国在20世纪的辉煌成就:凭借在政治、经济和技术上的现代性,美国征服并改造了恶劣的自然环境,成为西方“先进文明”治理“落后地区”的标杆项目。在《被抹去的历史:巴拿马运河无人诉说的故事》一书中,历史学家玛丽萨·拉索根据大量未经披露的原始档案资料和私人回忆,还原了一个被美国商业和政治野心抹去的世界,描述了巴拿马运河区真实的日常生活图景,并记录了美国在管理上的诸多失败之后,如何强制迁移城镇和居民,改换运河区景观,将破碎、失败与背井离乡的绝望留给了巴拿马。这段发生在巴拿马运河无人诉说的故事,应当被世人看到。

当美国在1904年开始修建运河时,运河周围地区的人口已经非常稠密,并深入实施了共和政体。铁路线、铁路城镇、河流城镇、耕地、法国人用于挖掘运河的机器也随处可见。开始施工之际,运河区根本不是19世纪旅游手册上所说的“丛林”。那些手册将运河区原住民描绘成没见过世面的“土著”,动辄对西方文明和技术带来的奇迹惊诧不已。

对于运河区的改造,美国的初衷是要在“中美洲丛林”的中间地带建立完美的村镇和城市。美国想要告诉全世界,它征服了全世界最“棘手”的自然环境——热带的自然环境。这个征服者要带来的是健康、柏油路、污水处理系统,要用洁净的人行道、自来水,表现新城的辉煌成就。

然而,管理来自多个国家、有着众多信仰的超过6万名居民,解决他们的住房问题,同时还要维持秩序并保证劳动力价格的低廉,并不是一件容易的事情。让问题更加复杂的是,有人认为,让每个劳动者都能享受到干净的住房、公立学校、柏油路、公园,这种住

房条件的改善将体现美国的“进步”理念,展示现代城市的理想愿景。官员们很快觉得,“土人”城镇已经不适合运河区了。

1912年的人口迁移令,从运河区的版图上抹掉了这里丰富的政治和城市历史。巴拿马城镇消失的同时,它们的市政传统、共和制政治选举、参与19世纪全球经济的历史也一并消失。在19世纪,运河区本应因政治、经济和技术变革的影响而成为一方异彩纷呈的天地,在美国接手后却变成了一个整齐划一的、只重视建筑工程和卫生的地方。在这个过程中,美国的政策和叙事方式,重塑了巴拿马公民和当地的商业景观:公民们被塑造为“土人”,运河区丰富多彩的商业环境,则被说成了是需要外来干预的荒凉地带。

## 热带地区的原罪

18世纪和19世纪,全球很多地区笼统地转化,归入热带地区。就像相距遥远的印度与拉美地区,虽然其历史、语言、文化迥然不同,但

都被划为热带地区。

这种转化至关重要。对于19世纪的人们来说,热带是与欧洲和美国截然相反的地方。如果欧美是技术进步、文明开化的地方,那么热带地区就是技术落后、不文明不开化的地方。19世纪到热带地区旅游过的人们,往往将那里说成是野蛮之地,是现代文明的对立面。他们对热带地区的描述,只强调茂盛的植被和众多的野兽。这些描述往往将那里的居民视为热带的一部分,认为他们是原始人,是聚居在荒凉丛林里的“土人”。当地人不去改变和“开化”他们的生活环境,这个任务落到了欧洲和美国的殖民者肩上。

“热带地区根本没有现代性”,这一看法影响深远。其实在19世纪末,铁路、蒸汽发电、蒸汽船在很多热带地区都非常普遍,并不比欧美晚多少,这些技术的到来深远地改变了巴拿马和拉美民众的生活方式。然而在历史叙事中,现代技术来到热带地区,与当地景观的改变毫无关系,也没有与当地居民生活的改变、人们工作方式的

改变产生联系。好像即使这些技术到了热带地区,它们也不属于那里,热带地区的居民和景观,仿佛仍然静止在一个“原始”“蒙昧”的时代里。就因为身在热带地区,他们就无法先进起来。

例如,曼彻斯特纺织厂和中美洲香蕉种植园的工人们,都面临着艰苦的工作条件,这些是工业化的产物。两个地方的劳工都要忍受大规模生产所带来的全新的劳动节奏,都要承受纺织机、农药等新技术的影响。然而,在很多人看来,只有曼彻斯特的工人才是崭新工业时代的参与者。这就是为什么即使是今天,看到欠发达地区首都的高速公路和摩天大楼,欧美人依然会感到惊讶的原因。

## “西方文明论”

“西方文明论”的出现进一步加剧了这种撕裂。在运河区的劳工们忙着修建巴拿马运河之时,美国和欧洲的历史学家则忙着炮制一种新的文化概念,即什么是“西方”,并撰写和传播有关“西方”的历史。这是奥斯瓦尔德·斯宾格勒、阿诺德·汤因比等20世纪初的历史学家发明和传播的新观点。

西方指的是哪里?哪些人属于西方人?在他们眼里,西方不是欧洲,因为西班牙或东欧被排除在西方体系外。西方也不是美洲,因为美洲里只有美国的那一部分算是西方。西方指的是当时的政治和经济强国——美国和西欧,而西方文明则是人类文明进步的高潮。这种进步开始于古代近东地区的农业发展,然后向西迁移,依托后来古希腊文明、意大利文艺复兴、法国启蒙运动而持续发展。

根据这个版本的历史,人类的创造力的火炬从一个地方向另一个地方传递,此刻传递到了“西方”的手里。其他文明可能促进了人类的早期发展,但是现在,这些文明只是西方进步的被动接受者。英格兰和美国是伯里克利、亚里士多德那些非凡创造的“正当”继承者,而不是现代的希腊。

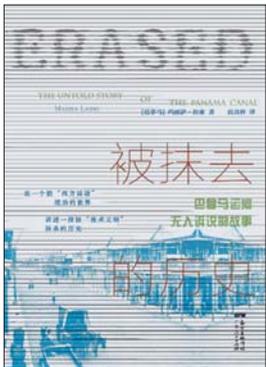
因此,对于巴拿马运河的早期历史,西方文明论主导的历史存在选择性沉默。在他们书写的运河史里,没有16世纪到20世纪初巴拿马对地峡走廊的管理,而那些生活和忙碌于地峡走廊长达400年之久的巴拿马的骡夫、船夫、律师、工程师、农民更是直接被这些历史所忽视。要知道,在运河修建过程中,他们可是与美国地位平等的合作伙伴,而且在运河修建之前,他们才是这里的主人。

很早以前历史学家就发现,我们对历史的认知会塑造我们看待自己、看待和对待他人的方式,同时也会塑造我们自己生活的空间,因为每种世界观都会催生某种城市面貌。20世纪初前二十年里巴拿马运河区的“改换”,就是美国用热带落后论、西方文明论、社会改良的“进步时代”等理论来看待世界的那个特定历史阶段的生动范例。

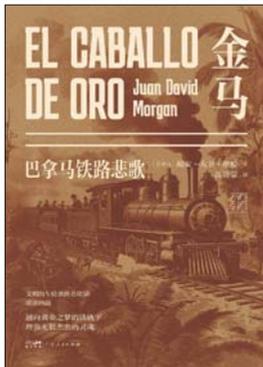
在殖民主义观念中,最主要的问题就是价值的二元化。巴拿马的遭遇并非个例,这种认知世界的思维方式甚至到现在仍然存在。只有辨识出这样的思维套路、叙事结构,警惕各种文化上的双重标准,才有更多可能解决问题。重读这条遥远运河的故事,或许更有利于我们在错综复杂的国际关系中理解什么是文明,以及如何应对对文明的冲突。

(作者为书评人)

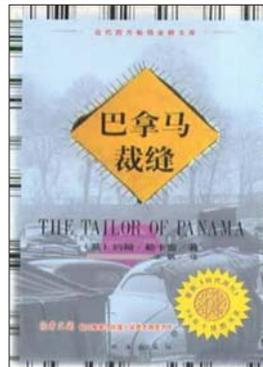
## 【相关阅读】



《被抹去的历史:巴拿马运河无人诉说的故事》  
[巴拿马]玛丽萨·拉索 著  
扈喜林 译  
万有引力 | 广东人民出版社



《金马:巴拿马铁路悲歌》  
[巴拿马]胡安·大卫·摩根 著  
高冀蒙 译  
万有引力 | 广东人民出版社



《巴拿马裁缝》  
[英]约翰·勒卡雷 著  
王帆 译  
珠海出版社