

环
球
40
天



环球 40 天

金 涛 著



219
T/1

版

社

环 球 40 天

金 涛 著

地 震 出 版 社

1989

内 容 提 要

本书是作者访问南美洲的阿根廷、智利、秘鲁以及旅途路经的巴黎、东京等地的见闻录。

作者以新闻记者敏锐的观察，朴实清新的文字，从不同侧面展示了南美洲不同国家的悠久历史、传统文化、经济生活、社会风情的多姿多采的画面。这里有印第安人缔造的灿烂文明的遗迹，也有堪与发达国家比美的现代化工厂和核电站；有安底斯山古风遗存的村落，也有高楼林立、车水马龙的现代大都会。不仅如此，作者着力反映了这块遥远大陆正在发生的惊人巨变；它的独具特色的教育制度，在艰难中起步的科研机构，勃兴而起的旅游事业，打入世界市场的先进产品，所有这些，对于有着同样命运、正在前进中的中国读者是特别感到亲切，饶有兴趣的。

本书适合一切渴望了解世界的读者一读。

责任编辑：商宏宽

北京出版社出版

北京复兴路63号

华利国际合营印刷有限公司印刷

新华书店北京发行所发行

全国各地新华书店经售

787×960 1/32 6.5印张 110千字

1989年3月第一版 1989年3月第一次印刷

印数：0001—5000

ISBN 7-5028-0176-6/Z·10

(564) 定价：2.50 元

目 录

1. 夜走沙加	(3)
2. 巴黎的动脉	(12)
3. 香榭丽舍大街漫步	(17)
4. 塞纳河畔的钢铁巨人	(21)
5. 怪诞的文化工厂	(26)
6. 石头交响乐的沉思	(31)
7. 初访卢浮宫	(38)
8. 从隆冬跨入盛夏	(44)
9. 骑在牛背上的国家	(56)
10. 奶牛王国——圣科	(64)
11. 巴拉那河的希望之光	(71)
12. 大学之门向社会开放	(79)
13. 在利比先生的农场做客	(85)
14. 阿空加瓜山麓的酒海	(91)

15. 圣马丁广场遐思	(96)
16. 地下铜王国巡礼	(108)
17. 在艰难中前进的地震研究 ...	(114)
18. 旅游业的学问	(118)
19. 圣诞之夜	(126)
20. 徜徉在南美的历史长廊	(135)
21. 访马铃薯的故乡	(144)
22. 寻访“太阳的子孙”	(151)
23. 沙漠中的古城	(159)
24. 特鲁希略看斗牛	(167)
25. 秘鲁的炎黄子孙	(173)
26. 城市建设的启迪	(182)
27. 微笑的魅力	(191)
28. 遨游在友谊的海洋	(195)
后记	(203)

1. 夜走沙加

两眼直勾勾地望着，舷窗外头其实什么也看不见。令人依恋的北京城的万家灯火，消逝在机翼下面，远了。无论怎么睁大眼睛，视线所及之处，浓墨般的夜色好似黑糊糊的潮水直朝舷窗扑来，象是要破窗而入似的。

1985年12月3日北京时间22点，中国民航CA 933航班的波音747客机，晚点一个小时冲出灯光阑珊的跑道，跃入初冬晴朗的夜空。空中小姐待旅客坐定后，在广播里绘声绘色地向两百多名旅客描绘我们这次漫长的旅程。我靠在座椅上闭上了眼睛，我知道，尽管这只载着我们的大鸟正在飞过天苍苍野茫茫的内蒙古草原，即将飞过春风不度的河西走廊和白雪皑皑的天山雪峰，它还将越过冰河高挂的世界屋脊帕米尔高原，掠过巴基斯坦和伊朗高原，再经过寸草不生的阿拉伯沙漠，翻过阿尔卑斯

山的高山深谷，最后降落在这次航班的目的地——法国首都巴黎；不过尽管空中小姐讲的娓娓动人，可是我知道，这诱人的长途飞行绝对不会留给我些微印象——我们是夜航，而且一直朝西飞，与地球母亲自转的方向刚好相反，这么一来，黑夜如同拉长的弹簧大大延伸，伴随我们飞完全程，还能奢望看到什么异国风光呢，恐怕连太阳也见不着面了。

窗外，星光隐没，大地沉睡，我的情绪也如坠入宇宙的黑洞，有一种空落落的感觉。

收回目光，索性睡觉算了。机舱的灯火不知什么时候灭了。邻座的旅伴放倒靠背，有的已轻轻地打起呼噜，我真有点羡慕他们倒头就睡的本领。也有的旅客毫无倦容，一边呷着罐头饮料，一边睁大眼睛，津津有味地看电影——机舱中央和前部的屏幕上，正在放映原版的外国影片，把耳机插进座位扶手的孔眼里，就可以听见音响。我很想美美睡上一觉，最好一直睡到巴黎，无奈潜意识好似喝了一杯浓咖啡，你越想睡它却格外亢奋，我只好戴上耳机，把座椅扶手边沿的旋钮调到音乐节目这一挡，一曲激扬欢快的探戈的旋律飘入耳际……

我们这次远行，是应阿根廷、智利两国外交部新闻司和秘鲁全国记者协会邀请，访问南美洲这3个各有特色的国家。原定计划在九十月份动身，由

于手续繁琐，不得不几次变更日期，修改日程。单是申请签证，一个一个大使馆的跑，门坎都差不多踢破了，一拖就是几个月，弄到后来，我已经放弃了希望，连最初的一点热情也冷却下来了。从这年的春天便开始频繁的联系，鸿雁在大洋两岸往复飞翔，绿肥红瘦的夏日转瞬即逝，转眼已是红叶满山的秋光，但是一切努力换来的仍是悬而未决的答复。于是，我不再抱有希望，索性听之任之，坐上北上的火车，跑到外地采访去了。

当我风尘仆仆地回到北京，没有料到，所有的关节突然大开绿灯，盖满图章的护照发下来了。我翻开各国使馆批准的签证，不禁哑然失笑。智利使馆竟然允许我们停留3个月，唯恐我们没有充裕的采访时间。甚至连法国和日本，尽管这两个国家不在访问计划之列，仅仅在首都中途转机，也友好地提供了极大方便。

这时候，才发觉时间不够用了。出访的这3个国家，阿根廷和智利我是到过的，那是一年前前往南极洲乔治王岛采访路过时，在它们的首都住过几天，阿根廷南端的火地岛和智利南方的彭塔阿雷纳斯港也作过短暂停留，都不过是窥豹一斑，没有深入地了解过。在我的记忆里，南美洲给我的印象是很好，我说不清是什么缘故，那遥远的大陆似乎有一种神奇的魅力吸引着我，使我感到亲切，没有

异国的隔膜感。记得有一次，在火地岛的乌斯怀亚港，那是比格尔海峡的一个风光旖旎的港口，我从下榻的山毛榉旅馆走向僻静的码头，在一片姹紫嫣红的花坛，立着一座青铜铸造的雕象。铜象只有一尺来高，安放在石座上。这是一个年轻的印第安人猎手，身披兽皮，挎着弯弓，神态忧郁，正在低头沉思，象是在和自己的家园告别，但是一股难舍难分的悲哀涌上心头，使他踌躇万分，肝肠寸断……

一位阿根廷朋友告诉我，这座铜象是为纪念乌斯怀亚建城一百周年而立的。“这是火地岛上最后一个印第安人……”他歉意地对我说。

听了这话，我是十分惊讶的。我知道，南美洲以至整个美洲大陆，在欧洲人未曾涉足以前，原是印第安人的乐土。那隐藏在热带丛林中巍峨的太阳神庙，那雄踞高山之巅的城堡和巨石宫殿遗迹，以及那令人惊叹的依山而筑的梯田和灌溉渠道，还有众多的精美绝伦的金银器皿，无不向世人宣告：当欧洲还笼罩在中世纪的黑暗之中时，印第安人早就在与世隔绝的美洲点起了炎炎的文明之火。可是，自从西方殖民者的铁蹄踏上美洲大陆，印第安人便遭到空前浩劫。血腥的屠杀，疯狂的掠夺，象黑色的风暴席卷大地，吹熄了印第安人千百年的文明之火。单是在位置偏远的火地岛，据阿根廷朋友告诉我，19世纪中叶，这里还有10万至12万印第安人。

几十年间，到了1870年左右，印第安人只剩下不过十分之一。殖民当局明文规定，杀死一个印第安人，可以领到一英磅的“人头赏”，因此到了本世纪初，火地岛上的印第安人只有2000人，而现在，差不多已近乎绝迹了。我方才领悟，阿根廷朋友为何说这尊铜象是最后一个印第安人，我明白其中包含的无限悲哀了。

我想，也许正是印第安人身受的不幸深深地震撼我的心灵，我对印第安人的过去和现在，对他们世代代生息的土地，产生了异乎寻常的亲切感。印第安人是崇拜太阳神的，他们自称太阳的子孙，因此，当我踏上飞往南美的旅途，一种执着的念头萦绕在我的脑际：这一次到南美访问，我要寻找太阳的子孙的踪迹，亲眼见一见美洲的印第安人，了解他们今天的生活和处境……

不知是机舱里的暖气太热，还是穿的衣服太厚，半醒半睡中只觉得浑身躁热，口渴难耐。我睁开眼，电影不知什么时候早已收场，旅客大都进入梦乡。按了按呼唤空中小姐的按钮，不灵，只好自力更生，跑到贮物间找饮料。这时，飞行高度开始下降，我一边喝着冰镇的可口可乐，一边趴在过道的舷窗向外眺望。猛然间，清彻如水的夜空之下，依稀可见星星点点的灯火，一簇簇，一团团，象闪亮的宝石，发出熠熠的神秘之光。

是幻觉还是实景，我无法分辨，只是屏声敛息地凝视着。幽蓝幽蓝的夜光中，那灯火编织的几何图形愈加清晰，而且，分明看得见那蜿蜒的河，隆起的山，只不过不同于阳光下的景色，倒象照相底片上的影象。

我的身旁这时也有一个和我一样的好奇者，探头在那里注视着。

“这是什么地方？”我贸然开口问道。

“卡拉奇！”他答道，这时才看清他的服装，原来是机上的工作人员，对这条航线很熟悉。

“沙加什么时间到？”我停了一会又问。

他看了一眼腕上的表，“快了，六点半可以到沙加机场……”他还说明，这是指北京时间。

从北京到巴黎这条航线，飞机要在沙加短暂停留，大概是加油或者是机组人员换班吧。这个地处波斯湾南岸的航空港，东距北京 6500 公里，西距巴黎 5500 公里，大体上位于这条航线的中点。

我回到座位没过多久，明显地感觉飞机在减速低飞，机舱里的灯刷地一下亮了，沙加到了。

腕上的手表指着 6 点 30 分，这是北京时间，第二天的黎明时分。但是当地时间却是深夜 1 时 30 分。当飞机掠过沙加上空时，只见舷窗外面一个个冲天火柱，火光熊熊，火舌腾跃，仿佛是阿拉伯神话中的天灯，令人惊心动魄。不用说也知道，这就

是阿拉伯半岛富冠天下的石油资源的象征。黑夜驱散了，通红通红的火光中，可以瞥见土黄色的沙漠，矗立着一座座石油钻井，象是一排排树林扑入眼帘。再过去，便是灯光闪烁，一条条光的彩带包围着的沙加城了。

扼守波斯湾南岸，与伊朗隔海相望的阿拉伯联合酋长国，由七个成员国组成，沙加便是其中之一，它的首都也叫沙加，即是我们夜航中途降落的航空港。这个面积 2600 平方公里的小国，只有 16 万人口。气候干旱，寸草不生的沙漠逼进平坦而单调的海岸，只有很少的地方有面积不大的绿洲，如沙加城东 30 英里的札伊德绿洲。自然条件的恶劣是出了名的，幸好大自然恩赐了储量丰富的石油、天然气，再加上地理位置重要，距离通向阿曼湾的霍尔木兹海峡不远，于是这个弹丸之地的沙加迅速崛起，成为海湾一座现代化城市。这里有新建的房屋，造型别致的购物中心，城东不远有渔港和深水码头，公路可通哈伊马角城和阿联酋首都阿布扎比。沙加发行的邮票是有名的，供集邮爱好者收集的邮票，是沙加一笔可观的财政收入。它的另一宗特殊的出口物资是赭石，采自阿布穆萨岛，赭石又称“海湾红”，是用于制造油漆和化妆品（如口红）的颜料，年产量一万多吨。沙加的银行系统在阿联酋几个成员国之中也是最发达的，有十几家英国、巴基斯坦、伊

朗、美国、科威特和本国的银行。这里的机场离城仅有3公里，有现代化的雷达设备和过境休息室，与另一个成员国迪拜的国际机场相邻，中间有公路相通，交通十分便利。

飞机平稳地降落了，地面温度是15摄氏度，比北京暖和。沙加的夏季气温高，湿度大，相对来说冬季的气候还是宜人的。步出机舱，空荡荡的候机厅几乎没有什么人，几名身穿草绿色军服的士兵荷枪实弹站在过道入口，机场工作人员则头戴白色披巾，身着洁白的阿拉伯长袍，在那里走来走去。大概这是当晚过境的最后一班飞机，候机大厅已关上大门，连灯光也很黯淡，只有和过境休息室相通的过道里，灯光通明，人声喧哗。

我们走出休息室，但见宽敞明亮的过道，一字排开四五家免税商店还在开门营业。说是免税商店，充其量不过是几个独立的柜台，里里外外摆满进口的香烟，酒，日本家用电器，还有各色旅行必备的用品，如提包、旅行袋，折叠雨伞之类。旅客中有的对柯尼卡相机满有兴趣，有的看中了价廉物美的打火机，一时间，讨价还价，拍板成交，把个寂静的候机厅搅得热闹起来。

我们走出长长的过道，来到穹顶高耸的大厅，这才发现过境旅客休息室设在二楼，底下偌大的候机厅黑灯瞎火，关门闭户了。通向底层的楼梯口，

持枪的警卫人员在那里把守着，禁止旅客靠近，更甭想走出大厅去呼吸沙加的空气了。我走近落地玻璃窗向外窥望，听不见一点声音，也没有生命活动的迹象，只有那疏朗的灯火和纵横交织的光带，閃閃烁烁，宛如阿拉伯少女佩带的项练，在死寂的夜幕中发出异样的光采。

没过多久，急促的铃声响了。这是催促旅客登机的讯号。举起登机牌小纸片的旅客，纷纷拥向休息室的入口。且慢，这回荷枪实弹的阿拉伯士兵和那些谦谦有礼的白衣侍者把众人拦住，一律不客气地搜身检查。在一块布帘遮掩的另一个通道，女旅客在那里排队搜身。也许是我少见多怪，我虽然到过不少国家的航空港，从未受到这般的礼遇，也许是提防不法之徒携带武器劫机的一种措施吧。

有什么可说的呢，只好乖乖地让白衣侍者上上下下搜了一遍。只有这时，我方才意识到，夜幕笼罩的沙加并不安宁。在阿拉伯半岛，在两伊战争持续多年的海湾，到处弥漫着一触即发的火药味，武装劫机的事件发生了不止一次。想到这，我们倒是宁愿搜身，也不想遇上劫机的暴徒。

“再见，沙加！”望着火光冲天的黄土地，我心里想的是，快点离开这是非之地吧，离开得越快越好……

2. 巴黎的动脉

经过长达 16 个多小时的连续飞行，到达巴黎的上空，漫长的黑夜才无可奈何地退出天际，阴霾笼罩的天空好不容易露出苍白的曙色。这是多么叫人难耐的长夜啊！

当地时间是清晨 7 点 35 分，但是戴高乐机场以及塞纳河两岸的楼房、宫殿、教堂和开始苏醒的大街小巷，依然笼罩在纱幕般的灰蒙蒙的雾霭之中，挡住了人们的视线。开车来接我们的光明日报驻巴黎首席记者贾斌同志说：巴黎一到冬季，阴天特别多，很难遇上晴朗的天气。这话看来不假。

戴高乐机场在城北，据说这是欧洲最大的国际机场，有 5 条各长 3200 米的跑道，单是机场候机大楼就有 11 层。从登机桥进入中层的入境室，只见用玻璃钢封闭的自动升降梯象工厂的管道高悬在大厅中央。楼下 5 层最为壮观，俨然是个超级市场，设

有为旅客服务的酒吧、餐厅、银行和几十家免税商店和书店，但我们都来不及光顾。取出行李，排队办完入境手续，天色也渐渐亮了。

从戴高乐机场通往市区的高速公路象一条繁忙的传送带，奔驰着川流不息的车流。我们乘坐的汽车，加入这气势磅礴的车流中，前后都是一眼望不到头的各种型号的车子，仿佛是无数的钢铁怪物，按照同一指令，朝着一个方向默默地奔跑。巨大的车速汇成庄严的呼啸声，使人仿佛感受到巴黎跳动的脉膊。尽管巴黎郊外的公路是第一流的，但是由于上下班时间车辆太多，有的地方交通堵塞也很严重。

巴黎，按照朱自清先生的说法是“一座艺术城，塞纳河穿过巴黎城中，象一道圆弧。河南岸称为左岸，著名的拉丁区就在这里。河北称为右岸，地方有左岸两个大，巴黎的繁华全在这一带；说巴黎是“花都”，这一溜儿才真是的。”不过，和朱自清先生 30 年代看到的情况不同的是，这半个世纪巴黎大大扩展了她的范围，就象维克多·雨果所描写的：

“巨大的城市冲破了四周的城墙——好象小孩撕破襁褓而成长起来一样。”我们的汽车从高速公路驶上环城大道时，贾斌同志告诉我们，环城大道以内，是巴黎市区的范围，面积约 105 平方公里，居住着 225 万人。环城大道以外是大巴黎，习惯上并不属于

巴黎，但是包括巴黎周围7个省的大巴黎，和巴黎市区已经融为一体，每天有近百万人从郊区赶到市区上班。大巴黎的面积有12000余平方公里，人口约1000万，占法国人口的五分之一。

在外国旅行，出门的交通是件大事。巴黎作为法国的首都，每天从各地涌入市区的人数超过250万，因此解决城市的交通，遂成为巴黎市政建设头等重要的问题。

巴黎有50多条公共汽车线贯穿全城，出租汽车计有15000辆。此外，还有通往郊区的短程铁路，以及通往各地的十多条铁路干线，交通可谓发达。不过，在巴黎逗留期间，但凡在市内参观，我们都喜欢乘地铁。巴黎的地铁站，比起许多国家的地铁站（包括北京的地铁站）并不美观豪华，反倒显得有些陈旧、寒伦。但是你如果知道巴黎的地铁距今已有80多年的历史，第一条从万森门到马约门的地铁线，长10.95公里，是1900年7月19日正式投入使用的，你就没有理由抱怨了。

巴黎的地铁全长300公里，400多个车站分布在市内各个角落。13条地铁线纵横交错，构成50多个换车站，从而形成相互沟通的地下交通网。乘客不必出站，可以直接改乘别的线路。此外，巴黎3条郊区快速火车线路在地下穿过，火车站与地铁站相通。一些处于交通枢纽的地铁站，实际上是多层次