

美国侵占巴拿马运河史

謝·阿·岡尼昂斯基著 薛鍊柔譯



美国侵占巴拿马运河史

謝·阿·岡尼昂斯基著 薛鍊柔譯

生活·讀書·新知三聯書店

一九六四年·北京

С. А. Гонионский
ИСТОРИЯ ПАНАМСКОЙ “РЕВОЛЮЦИИ”

Издательство
Института международных отношений
Москва, 1958

根据苏联国际关系学院出版社 1958 年版译出
(原书附录未译)

美国侵占巴拿马运河史

(苏) 谢·阿·冈尼昂斯基著

薛 鍊 柔 译

*

生活·读书·新知三联书店出版

(北京朝阳门大街 320 号)

北京市书刊出版业营业登记证出字第 56 号

北京新华印刷厂印刷 新华书店发行

*

开本 787×1092 毫米 $\frac{1}{32}$ · 印张 $5 \frac{5}{8}$ · 插页 2 · 字数 116,000

1964 年 8 月第 1 版

1964 年 8 月北京第 1 次印刷

统一书号 11002·399 定价(六) 0.52 元

印数 0,001—5,300

目 录

前 言	1
19世紀哥倫比亞—美国关系史	4
侵占巴拿馬地峽的外交准备	36
海—艾兰条約	83
巴拿馬共和国宣告“独立”。合众国侵占运河区	117
結束語	175

前 言

1903年11月3日，美帝国主义者打着“革命”的幌子，在哥伦比亚的巴拿馬省組織了叛乱，并宣告成立了巴拿馬共和国。拉丁美洲的第二十个国家就这样出现了。在过去五十五年里，曾經出版了几百种闡述巴拿馬問題的书籍。这些著作中絕大多数的資產階級作者，首先是美国作者，都在捏造历史。他們歪曲历史事实，踐踏无可爭辯的材料，捏造从不存在的情况，来企图为美国在拉丁美洲的侵略政策辯护。

为了使讀者很好地了解1903年的事件，本书概述了19世紀哥伦比亚和美国的关系，这种关系表明美国曾經不止一次地干涉哥伦比亚的内政。許多資產階級的历史学家企图把它們描繪成睦邻相处，但事实证明它們的关系极其緊張，美国外交人員曾不止一次地被从哥伦比亚驅逐出去。

有数十本著作敘述了开凿通过巴拿馬和尼加拉瓜的运河方案的优缺点。这些书中表明，選擇路綫的斗争曾达数十年之久。实际上，所謂“路綫的斗争”，乃是美帝国主义者为了掩盖自己真实的計劃——侵占巴拿馬的計劃所必需的。

所有的美国历史著作都把哥伦比亚国会拒絕批准美国1903年强迫塞給的掠夺性的海—艾兰条約，說成是哥伦比亚政府想以租让巴拿馬运河的建筑权而从美国那里多弄到些錢。这是历史上最无稽的和彻头彻尾的謊話之一。哥伦比亚

国会拒絕批准 1903 年条約的真正原因在于，哥倫比亞人民对美国厚顏无耻的要求的极大憤怒，迫使本国的立法者体现了全国的意志。拒絕批准海—艾兰条約，是因为哥倫比亞人民的憤怒和先进人士的高度爱国主义，而不是企图发一笔意外之財。

大多数的資產階級历史学家把巴拿馬“革命”，說成是巴拿馬地峽的居民为了爭取自己解放而反对哥倫比亞的人民起义。实际上，巴拿馬“革命”乃是美国一手組織和實現的，并且是对哥倫比亞主权的粗暴的破坏。

研究一下关于 1903 年 11 月 18 日美国和巴拿馬所締結的条約的內容和解釋的問題，无疑是有意思的事，該条約的主要条款現時仍还有效。

根据这一殖民条約，巴拿馬允許美国在所謂运河区——橫貫巴拿馬整个領土寬十六公里的地帶內，修筑和事后經營两大洋間的运河。从那时起，美国国务活动家和法学家就企图证明，美国是巴拿馬运河区的主权所有者。但是实际上，巴拿馬运河区的領土並沒有让与美国。該条約中並沒有任何一句涉及让与領土的話；条約也沒有提到把运河区的主权让与美国。条約中說，美国将实现它“像是作为領土的主权所有者那样”所享有的权利和职能，也就是說，巴拿馬仅給予合众国为了一定的目的所享有的一定的权利。

巴拿馬运河——最大的建筑工程之一——不是为了加强和发展拉丁美洲的国民經济，而是为了更进一步的奴役拉丁美洲筑成的。巴拿馬著名的新聞記者和社会活动家霍尔海·杜尔納尔，在 1964 年出版的《巴拿馬，幻想和现实》一书中写

道：“巴拿馬运河，好多輩人的梦想，在外国的統治下，具体地說在合众国的統治下，变成了对全世界人民、首先是对巴拿馬人民进行压迫、掠夺和战争的工具。本应成为光明的通途，却成为巴拿馬心臟上一个流血的創口。合众国用这种形式来管理运河的财产和使用运河，其目的是为了将巴拿馬国徽上的崇高口号：‘为世界造福’更确切地用另一个口号‘为美国人造福’取而代之。”①

美国和巴拿馬的关系史，是美国对巴拿馬內政进行政治、軍事和經濟干涉的一种吓人听聞的实例。巴拿馬的“革命”和合众国侵占巴拿馬运河区，是在帝国主义渗透拉丁美洲的历史上的最黑暗的一頁。

作者以侵占巴拿馬运河区的許多具体的历史事实作为根据，其目的在于证明合众国对拉丁美洲各国的政策的殖民实质。

① 轉引自 G. C. Checa, *El aguila rampente*, Méjico, 1956, pp. 277—278. (G. C. 契卡：《美国强盜》，1956 年墨西哥版，第 277—278 頁。)

19 世紀哥倫比亞—美國關係史

拉丁美洲各國人民反對西班牙殖民壓迫的民族解放鬥爭的結果，形成了一系列獨立的民族國家。1816 年，阿根廷從西班牙軍隊手中完全解放了自己的領土，宣告獨立。1818 年，智利獲得了獨立；一年後，新格拉那達、委內瑞拉和厄瓜多爾組成了獨立的大哥倫比亞。1821 年 6 月，西班牙在南美洲最後的一個政治影響中心——利馬處於解放軍的打擊之下。波利瓦爾^①的軍隊在卡拉波波（1821 年 6 月）的戰鬥中保證了大哥倫比亞的獨立。

1821 年，在美洲的西班牙軍隊面臨災難。由於西班牙 1820 年的資產階級革命阻撓了卡迪斯遠征隊前往拉丁美洲進行活動，西班牙被迫同一些年輕的拉丁美洲國家簽訂了停戰協定（科爾多巴條約、摩利爾奧—波利瓦爾條約、與阿根廷的停戰協定），承認它們事實上的獨立。

其後，波利瓦爾的全權代表在 1821 年 6 月被西班牙政府正式承認，並同西班牙政府進行了和平談判。前西班牙駐拉丁美洲軍隊總司令摩利爾奧將軍，在西班牙內閣會議上坦白供認，拉丁美洲已經是不可征服的了。

① 西蒙·波利瓦爾是拉丁美洲最著名的政治活動家之一，商業資產階級和貴族的代表人物。西班牙殖民地民族解放鬥爭的組織者。

在欧洲最终确立了这样一种信念，即拉丁美洲各国将能保持住自己的独立。1821年底，在巴黎的哥伦比亚代表塞阿报告波利瓦尔说：“整个欧洲都站在我们这一边。”^①事实上，还在1821年4月16日，葡萄牙就已承认阿根廷独立并在进行关于承认哥伦比亚政府的谈判。1821年，法国的一些贸易机构正式要求法国国会承认拉丁美洲各共和国的独立。英国亦步其后尘。在德国和奥地利，曾设立了两家同美洲各共和国进行贸易的公司。同年，在伦敦交易所里，哥伦比亚有价证券的行市提高了百分之十五。^②

美国在这种情况下力求掌握极大一部分拉丁美洲贸易的份额，并获得一些新领土的割让，遂于1822年正式宣布说，“已经宣告自己独立并享有独立的西班牙的美洲省份，应被美国承认为独立国家”。^③

这种承认是拉丁美洲人取得胜利和欧洲公众舆论发生了有利于拉丁美洲国家独立的变化的直接后果，美国总统门罗本人在论证必须承认拉丁美洲各国的独立时确认了这一点。门罗在1822年3月8日致国会的咨文中，列举了拉丁美洲人取得的胜利并作出结论说：“……很清楚，所有这些省份（这里

① S. Bolivar, Obras Completas, Habana, 1947, V. I, p. 621. (《西蒙·波利瓦尔全集》，1947年哈瓦那版，第1卷，第621页。)

② P. Zubieta, Apuntaciones Sobre las primeras misiones diplomáticas de Colombia, Bogotá, 1924, pp. 322—323. (P. 苏维达：《哥伦比亚初期外交纪录》，1924年波哥大版，第322—323页。)

③ «Diplomatic Correspondence of the United States. Interamerican Affairs», Wash., 1932—1935, V. I, p. 156. (《美国外交通讯。美洲事务》，1932—1935年华盛顿版，第1卷，第156页。)

指的是拉丁美洲各国——本书作者注）不仅完全享有自己的独立，而且……甚至根本没有什么东西……威胁过这种独立。如果估計到：战争的持久性、各省在这一战争中所取得的完全胜利、双方目前的情况、西班牙之毫无能力改变局势，那么我們將不得不作出結論：各省的命运早已决定，业已宣告自己的独立并享有独立的省份将被承认……。”^①

由此可見，拉丁美洲人的独立之被承认仅是因为他们本身多年的流血斗争和西班牙的革命。欧洲公众輿論的轉变也迫使美国加速这种承认。

1822年，美国和哥伦比亚建立了外交关系。1822年12月，第一任美国公使乔奇·多德上校到达哥伦比亚的首都——波哥大。他此行的目的名义上是为了签订貿易条約，但实际上是为了对哥伦比亚人还在解放战争时期所截获的一些美国商船取得賠償，以及为了滿足一些美国公民的要求。

指出美国第一任官方代表在波哥大的行徑并不是沒有意思的。关于哥伦比亚第一批外交使节一书的作者、哥伦比亚历史学家比德罗·苏維达，关于这一点如此写道：“多德开始完全忽視外交部，而同执政的首脑、圣丹德尔將軍进行直接的和正式的接触。以后他坚决表示希望滿足某些要求，最后他企图使用与他地位不相符合的一些外交特权。哥伦比亚政府对多德这种行徑表示抗議，并向美国政府对他提出指控……1823年底，多德灰溜溜地走了。”^②

① 《美国外交通訊。美洲事务》，1932—1935年华盛頓版，第1卷，第147—148頁。

② 苏維达：《哥伦比亚初期外交纪录》，1924年波哥大版，第68頁。

安德逊公使接替多德。安德逊开始同哥伦比亚进行了签订“友好和貿易”条約的談判。1824年10月31日条約签字。条約規定在互利基础上的自由貿易和享有最优惠的互惠条件。1825年5月27日互换批准书，条約生效。

条約剛签订后，安德逊便在國內采取挑衅态度，向哥伦比亚提出非法的要求并粗暴地强迫接受他的意志。不久，瓦特斯接替了他；1828年瓦特斯在哥伦比亚政府的坚持下被召回。

美国外交代表和領事代表更換頻繁，因为他們越出自己的权利，不断干涉哥伦比亚的內政。这样的事件一再发生；美国領事毆打了哥伦比亚的公民而竟逍遙法外。^①事情甚至达到这种地步，1827年，哥伦比亚建議美国签订一項規定美国領事一切权利和义务的专门协定。但被美国拒絕了。

1828年，西蒙·波利瓦尔对美国干涉本國內政极为憤慨，他看透1824年的条約的害处，命令关闭了駐华盛顿的哥伦比亚公使館。几乎有二十年之久在美国沒有哥伦比亚的外交代表。

由于美国和哥伦比亚之間的关系緊張，1824年的条約实际上已不复存在。从1834年起，在好几年內一直进行了关于新条約的毫无結果的談判。按新格拉那达^②总统的說法，“华盛顿政府力求使美国商船运往哥伦比亚的商品免付百分之五的关税，如挂着同哥伦比亚沒有相应条約的国家旗帜的其他

① 苏維达：《哥伦比亚初期外交紀录》，1924年波哥大版，第113—114頁。

② 1830年，大哥伦比亚获得新格拉那达的名称。1863年，新格拉那达开始被称为哥伦比亚联邦；1886年，称为哥伦比亚共和国。

外国商船抵达时所付的稅率”。①

1837年5月27日，1824年的条約的有效期屆滿。新条約由于美国提出的不能接受的要求及其不願意考虑哥倫比亞的意見，而不能締結。但是哥倫比亞并不急需締結条約，因为条約是美国所更加需要的。哥倫比亞政府清楚地知道，美国对巴拿馬的命运感到兴趣。

新格拉那达的国家领导人，首先是西蒙·波利瓦尔，很清楚地了解到巴拿馬地峽的战略意义和經濟意义。还在1826年，波利瓦尔就已在巴拿馬代表會議②上提出用西半球各国人民的力量来开凿通过巴拿馬地峽的运河的問題。后来，1834年，新格拉那达總統圣丹德尔又提出了建筑經過地峽的铁路的計劃。在当时这条铁路的作用就很明显：它将使繞合恩角的航綫縮短数千公里并促进貿易的发达。

但是，实际上新格拉那达一些领导人自己的計劃很难实现。因为，第一，他們沒有經濟实力；第二，他們把全部時間都用于爭夺政权的国内混战。

哥倫比亞政府不能用自己力量来修筑运河，于是就力求

① 新格拉那达總統1835年致国会的咨文，見《哥倫比亞外交年鑑》，1914年波哥大版，第3卷，第85—86頁。（《Anales diplomáticos y consulares de Colombia》，Bogotá, 1914, t. III, pp. 85—86.）

② 1826年，在巴拿馬召开了第一届美洲国家代表會議。参加會議的五个国家：秘魯、哥倫比亞、拉普拉塔、智利和玻利維亞。會議的組織者——波利瓦尔企求的目的在于締結全美洲公約，將“所有的共和国联合成为一个政治的有机体，使美洲有可能对世界提出这样一种偉大的为前人所不知道的光荣”。但是，波利瓦尔建立南美国家联邦的企图，主要由于遭到美英两国的反抗，以及由于当时拉丁美洲各国地主—資产阶级的經濟上和政治上的分离而未能成功。

把运河租让給任何一个外国資本家集团修筑，而不租让給外国国家修筑。1838年，一家表示願意承租的法国公司接受了这项建議，并开始了勘测工作。这家公司未能使法国政府关心这件事，法国政府于1843年派出自己代表到地峽了解情况。但这位代表把修筑运河的計劃說成是空想的計劃。結果法国政府对該公司不給予物质援助，公司只好放棄这一承租事业。

1843年，新格拉那达外交部委命它駐倫敦的公使向大不列顛、法国、美国、荷兰和西班牙政府建議以共同的努力来修筑运河。^①在訓令中完全明确地事先說明新格拉那达对巴拿馬地峽保有主权和司法权。同时，新格拉那达政府不能不考虑到关于巴拿馬的防务。新格拉那达的一些国务活动家很清楚地知道，經過巴拿馬的运河对于所有的海上强国将有着极大的战略意义以及哥倫比亚不能保证它的防务。正因为如此，当提出关于修筑經過巴拿馬地峽的运河或铁路的問題时，哥倫比亚立即要求保证这两条道路的中立。因此在新格拉那达外交部的照会中也建議，由大不列顛、法国、美国、荷兰和西班牙共同保证通过地峽道路的中立。

新格拉那达吸引欧洲强国来修筑运河并保证确保它的中立的一切试图并未成功，而对美国坚持同它簽訂关于貿易和友好条約的建議，新格拉那达反应相当冷淡。

新格拉那达外交部在其致国会的总结报告中談到同美国締結条約的前景时写道：

① D. Miner, *The Fight for the Panama Route*, N. Y., 1940, p. 65.
(馬依納：《为巴拿馬路綫而斗争》，1940年紐約版，第65頁。)

“这一条约之所以不能締結，是因为联邦政府的指示是要把取消一切特权作为必要条件，并不相应提出任何补偿。”^①

只到 1845 年初，美国才了解，如果从它这一方面不作出一些起码的让步，哥伦比亚政府就不会签订条约。

此时，美国对巴拿马地峡的兴趣明显地加强了。它力图使运河如果不是在美国人的完全管制之下，那么至少是在几个国家的管制之下建筑成功。1826 年，美国国务卿在給出席巴拿马代表会议的代表的指示中说：“如果运河的建筑工程在这样一些条件下，即保证海船从这一大洋通达另一大洋的条件下实现，那么它的利益不能为任何一国攫为己有……。”^②

1835 年，美国国会授权杰克逊总统同新格拉那达和中美洲各国政府进行谈判，如何保护修筑太平洋和大西洋之间运河的公司的权利，以及保证“所有一切国家通过这条运河航行自由和平等的权利，这些国家将支付规定的税款，用以作为完成运河建设曾向这个企业投资的资本家的报酬”。^③

1839 年，国会又重新提出这一问题。在这几年里，美国政府采取了一切办法使任何一个外国国家都不能对未来的巴拿马运河建立单独管制。

1845 年 6 月，美国政府派遣自己的代表比德劳克带着指示到达波哥大，设法阻止外国代表取得在巴拿马地峡的任何

① 《哥伦比亚外交年鉴》，1914 年波哥大版，第 3 卷，第 149 页。《1844 年哥伦比亚外交部向国会的总结报告》。

② A. J. Uribe, Colombia y los Estados Unidos de América, Bogotá, 1931, XVI. (烏里貝：《哥伦比亚和美利坚合众国》，1931 年波哥大版，第 XVI 页。)

③ J. B. Moore, A Digest of International Law, Wash., 1906, V, III, p. 3. (穆尔：《国际法文摘》，1906 年华盛顿版，第 3 卷，第 3 页。)

特权，并企图使美国获得这些特权。深信对于开凿运河感到兴趣的国家中没有一个国家不表示希望实现运河的建设，1846 年秋，新格拉那达同比德劳克开始了谈判。

美国起初企图签订两个不同的条约：一个是关于美国对巴拿马地峡的使用权的条约，一个是关于贸易的条约。但是，新格拉那达坚持把这两个问题归结为一个条约。

新格拉那达同美国进行关于归结条约的谈判时，正如从外交部长 1840—1846 年的报告中可以看出的，它并不准备使美国成为巴拿马地峡的唯一的保证人和保护人。哥伦比亚代表并不认为，这一条约是同世界上最大的一些国家归结的一系列类似的条约中的唯一的条约，新格拉那达打算用这些条约提供贸易特权来换取关于新格拉那达对巴拿马地峡的主权的保证。

新格拉那达和美国在长时期谈判之后，于 1846 年 12 月 12 日在波哥大签订了为期二十年的条约。条约大部分条款是关于相互贸易关系的问题。同时规定了在双方大部分港口设立领事馆。

第 35 条在条约中具有特别意义，它的主要规定如下所述。

在新格拉那达的一切港口，包括巴拿马地峡在内，从其最南端直到与哥斯达黎加交界处，合众国的公民、船只和货物完全免税，将享受目前已给予或将来可能给予格拉那达公民及其船只和货物在贸易和航行方面的一切特权和豁免权。合众国公民在经过地峡时，不应被征收那些新格拉那达公民不缴纳的税款。

为了保持一直享有这些特权，合众国向新格拉那达保证在未来，在条约有效期内地峡完全中立，从这一大洋到另一大洋的自由过境不致受到破坏和妨碍，以作为这些特权和让步的补偿。

合众国以同样的方式保证新格拉那达在地峡所拥有的和支配的主权和产权。当任何一方的公民违反本条约的任何一条时，这些公民将对此承担个人责任。任何一方无论在任何情况下都不得庇护违约者或核准这种违约行为。本条约明确规定，当本条约中任何一条受到破坏时，缔约国任何一方都不得根据赔偿损失的要求而采取任何迫害行为。该方同样不得向另一方宣战，直到该方认为本身受到屈辱，向对方提出赔偿损失的要求，而此项要求又具有充分的证据，需要公正给以满足，并且如果加以拒绝就将违反国际法的准则的话。^①

在 1846 年条约的如下条文中，美国负有义务：

- (1) 在外国进攻或内乱的情况下，保护巴拿马中立；
- (2) 维护新格拉那达对地峡的主权，不许外国侵略；
- (3) 经新格拉那达政府的同意，甚至在內乱的情况下维持过境自由，如果哥伦比亚当局不能控制局势的话；
- (4) 不得妨碍新格拉那达武装部队的调动。

美国总统波尔克在其 1847 年 2 月 10 日致国会的咨文中这样评价同新格拉那达签订的条约的意义：

“这一让步的意义对于合众国来说，是很难用商业上和政治上的利益来衡量的。经过巴拿马地峡的道路是两大洋间最

① 参见穆尔：《国际法文摘》，1906 年华盛顿版，第 3 卷，第 17 页。

短的道路，根据現有的情报，十分明显，对于修筑铁路或运河來說是一条最合适的道路。修筑这条路所带来的那种巨大的利益，不仅由于发展同美洲西部沿岸的貿易，而且由于发展同亚洲和太平洋島屿的貿易，是显而易見的，也是无須过多的解釋的……

……经过地峡的道路，从一些南美洲共和国宣告独立的时候起，就引起了合众国政府的注意。”^①

美国資本家在政府直接的和有力的支持下，利用 1846 年的条約从新格拉那达那里获得了修筑通过巴拿馬地峡的铁路的租让权。1849 年加利福尼亚产金地的发现也促成了这一点，寻金矿的人汇集到那里去了。地峡顿时对美国具有特殊的意义。

馬克思和恩格斯在 1850 年国际述評中論及产金地的发现时写道：

“美国最大的事件是加利福尼亚金矿的发现，其意义超过了二月革命時間仅仅过了十八个月，現在就已經可以預料到，这一发现所带来的成果甚至将会比美洲大陆的发现所带来的要大得多。在三百三十年当中，所有欧洲同太平洋的貿易一直是以惊人的长期耐性繞道好望角或合恩角来进行的。所有打通巴拿馬地峡的建議都由于进行貿易的国家的无謂的爭吵而失敗了。从发现加利福尼亚金矿起到現在，仅过了十八个月，而美国佬就已經着手建設铁路，……由于加利福尼亚的金矿的开采和美国佬的不断努力，太平洋两岸很快就会像現

① 穆尔：《国际法文摘》，1906 年华盛頓版，第 3 卷，第 8 頁。