



外国历史小丛书

巴拿马运河

方 生

商 务 印 书 馆

外国历史小丛书

巴拿马运河

商务印书馆

1964年·北京

《外国历史小丛书》編輯委员会

主編 吳 晗 副主編 齊思和
編委 戈宝权 朱庆永 刘启戈 刘宗緒 李純武
 吳子廔 周 平 周谷城 杨人榘 杨生茂
 張芝联 陈翰伯 陈翰笙 納 忠 徐景秋
 戚国淦 黃紹湘 程秋原 潘炳棡 鄭平章
(以姓氏笔划为序)

助編 北京教师进修学院

商 务 印 书 馆 出 版

北京复兴門外翠微路

(北京市书刊出版业營業許可証出字第 107 号)

1964年1月初版 北京第1次印刷

787×1092毫米 1/32· $1\frac{6}{16}$ 印张·21千字

印数 1—6,250册

新华书店北京发行所发行

各地新华书店經售

京 华 印 书 局 印 装

統一书号：(42)11017·211

定 价 (特) 0.15 元

目 录

- 一 从“拉丁美洲的白毛女”談起…………… 3
- 二 巴拿馬地峽的发现和巴拿馬共和国
的产生……………16
- 三 开凿中美洲运河主张的提出和
美国的有关活动……………18
- 四 美英法三国在运河問題上的斗争……………23
- 五 美国制造了巴拿馬的叛乱……………27
- 六 美国利用运河区对巴拿馬的侵
略和巴拿馬人民的反美斗争……………31
- 七 巴拿馬运河区是美帝国主义輸
出反革命的基地……………39
- 英汉名詞对照表……………42

外国历史小丛书

巴拿马运河

·11002

商 务 印 书 馆

1964年·北京

目 录

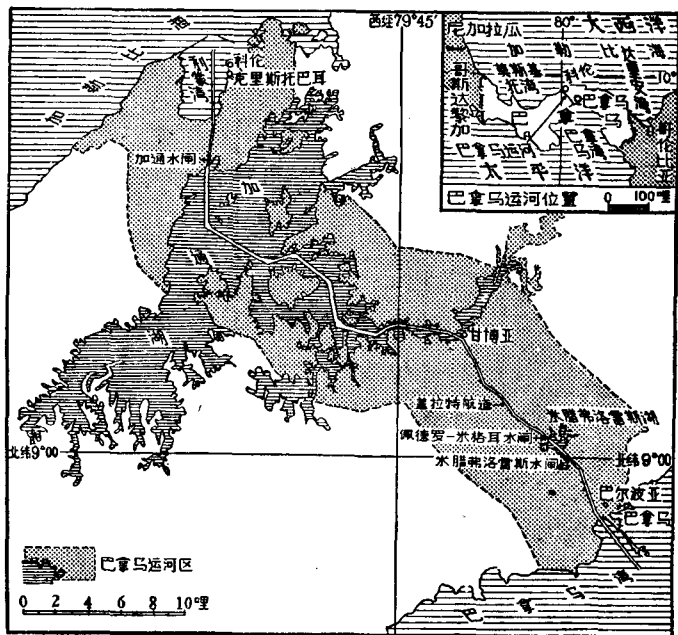
- 一 从“拉丁美洲的白毛女”談起…………… 3
- 二 巴拿馬地峽的发现和巴拿馬共和国
的产生……………16
- 三 开凿中美洲运河主张的提出和
美国的有关活动……………18
- 四 美英法三国在运河問題上的斗争……………23
- 五 美国制造了巴拿馬的叛乱……………27
- 六 美国利用运河区对巴拿馬的侵
略和巴拿馬人民的反美斗争……………31
- 七 巴拿馬运河区是美帝国主义輸
出反革命的基地……………39
- 英汉名詞对照表……………42

一 从“拉丁美洲的白毛女”談起

1952年10月，在那秋高气爽的日子里，新中国人民正举国欢騰，庆祝国庆三周年的时候，一个具有重大意义的国际會議在我們的首都北京開幕了。这个會議就是亚洲及太平洋区域和平會議。会上，来自各国的代表异口同声，不仅揭露了帝国主义进行扩軍备战，制造紧张局势和危害和平的罪恶行径，而且还控訴了代表主要战争势力的美帝国主义侵犯別国主权、压迫他国人民的罪行。出席會議的巴拿馬代表团团长錢瑪林，慷慨陈詞，把他的祖国比喻为“拉丁美洲的白毛女”。他說：“美国豺狼們不願意巴拿馬变成一个自由国家，而是希望它变成資本主义剝削黑洞中的白毛女。”但是“巴拿馬人民一直是激烈地、坚决地在行动着，他們一次又一次地进行斗争，反对暴虐的統治。……”

这个饱受美帝国主义压迫的巴拿馬境内有一条世界聞名的大运河，这就是橫穿中美洲、連結大西洋和太平洋的巴拿馬运河。这条运河的产生就是美帝国主义粗暴侵略拉丁美洲的一个明显罪証。

巴拿馬运河是由于地处巴拿馬地峽而得名的。为了更清楚地了解这个地峽的位置，现在让我们来看一看地图。



巴拿馬运河示意图

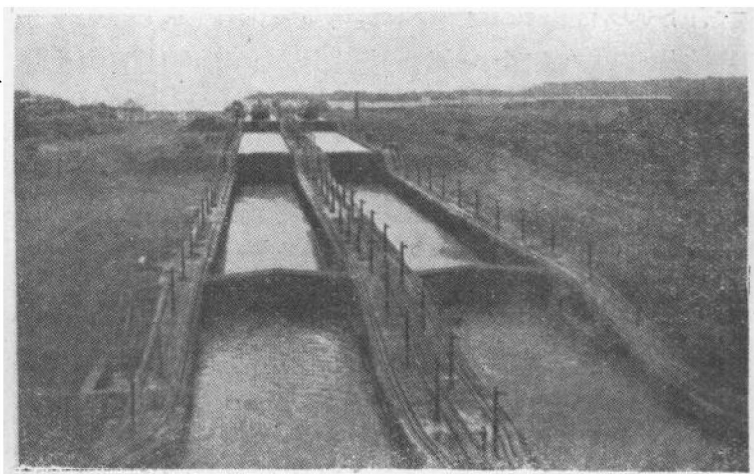
巴拿馬地峽就是連結南美大陸和北美大陸那段蜂腰地帶，大約位于西經 $79^{\circ}-80^{\circ}40'$ 之間，東邊是哥倫比亞，西邊是哥斯達黎加，完全是巴拿馬共和國的領土。地峽的地形，一反通常設想，不是自東而西，而是自北開始向東南傾斜。它不是一條平坦的地峽，地勢

低湿，但是有高山、有河流、也有湖泊。南美洲的安第斯山就起源于此，恰格雷斯河、加通湖和米腊弗洛雷斯湖流貫境內。巴拿馬运河就是在这个地峽的中間部分开凿出来的。这些地形上的特点，决定了巴拿馬运河不同于世界上另一条大运河——苏伊士运河。它是一条水閘式运河，而苏伊士却是一条海平式运河。简单說来，船只在苏伊士运河里航行，和在普通河流中航行一样，可以自由往来；但在巴拿馬运河中航行却完全不是这样了。在相当一部分航程中，必須借助河內水閘水位的升降和河岸上电气機車的曳引，翻上爬下就像陆地上的車輛跨越一座拱形大桥那样，但沒有車輛过桥那样自由。有些旅行家把这条运河形象地比作一座水桥，是很有道理的。这座水桥包括三組水閘，每組閘內都有两条航道，来往船只互不影响，有点像陆地上的复綫鐵路。俗語說：百聞不如一见。不亲身經歷，很难体会这座水桥的奧妙，当然更看不到运河两岸的湖光山色了。那么，现在就讓我們当作游客，乘坐一艘远洋航輪，在巴拿馬运河中作一次观光旅行吧。

首先假定，我們的輪船是从运河的大西洋入口朝着太平洋的方向行駛，这个入口处就是利蒙灣內的克里斯托巴耳。从入口处到加通水閘大約有六英里^①的

① 1英里等于1.609公里。

航程，船一直是在朝南航行。这时我们会看到过去叫做猴山的候普山，或者叫它希望之山，山上墓碑林立，这是当年参加运河开凿工作的法国人坟墓。再往前去，第一座水閘——加通水閘就隱約在望了。加通水閘的作用，是升降大西洋和加通湖之間的航道水位，是全航程中水位最高的地方，也就是水桥的頂点。这座水閘共有三个部分，有如三个高大的台阶，水位是逐步

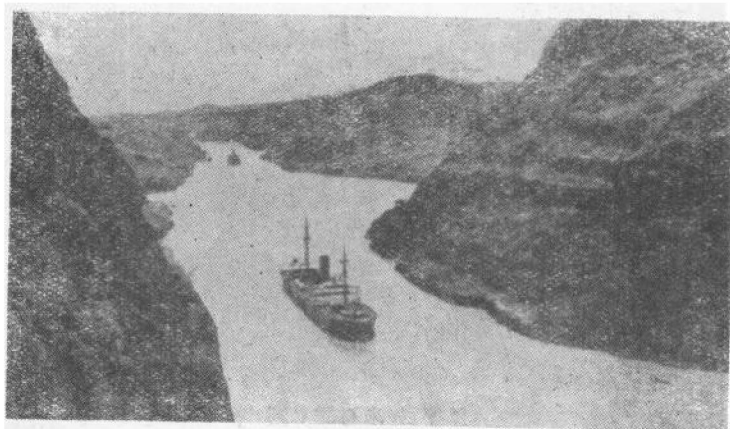


加 通 水 閘

升高起来的。最高水位是拔海八十五英尺^①。当我们来到水閘跟前时，只見閘門打开，閘內水浪翻滾，这时海員們拋出船上的大鉄索，联上河岸两边的电气机車，

^① 1 英尺等于 0.305 公尺。

汽笛一声长鸣，机車緩緩地拖着輪船开始爬坡了。駛入閘內后，閘門就关闭起来。这样連升三級就到了加通湖面。湖边有长达一英里半的加通堤，湖面辽阔，碧波蕩漾，朝南望去可以看見許多低矮的山脉，这就是安第斯山的起点。再往前去，有許多美丽的小島，島上生长着茂密的棕櫚和竹林。有时候还会遇到一种奇异的浮島，大者有好几英亩^①，船过时波涛起伏，島就忽起忽落，升降不定。怎么小島还会飘浮起来呢？这真是一个有趣的問題。据说，这些浮島是热带的湿地被水冲动了地基以后，又被风吹到这里才逐漸形成的。



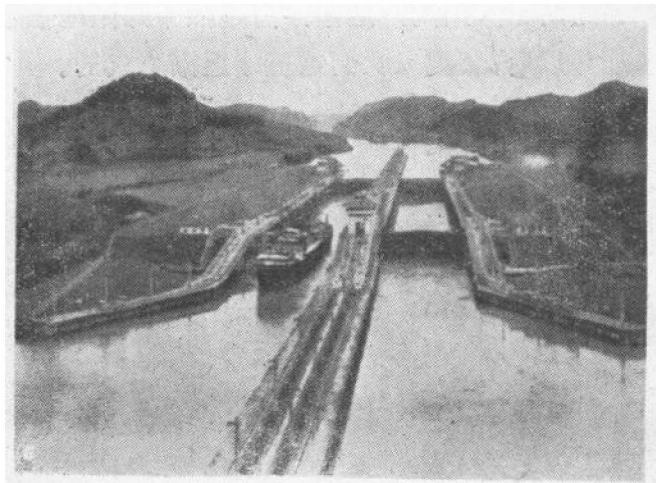
盖拉特航道

从加通水閘起航行三小时后，到达甘博亚，我們就

① 1 英亩等于 0.405 公顷，即 6.070 市亩。

离开了加通湖，駛入运河的本流，航程大約已越过巴拿馬地峽的一半。所謂运河本流，就是指利用人工从山中开凿出来的那一段航道，美国人为了紀念1907至1913年間主持这段开凿事务的盖拉特，就把它命名为盖拉特航道。它的长度約有八英里，两岸山坡陡〔dǒu〕峭，但有野生花草，看来好像一个天然的山谷。

通过盖拉特航道，就到了佩德罗-米格耳水閘。这是水桥的第二座水閘，作用是升降加通湖和米腊弗洛

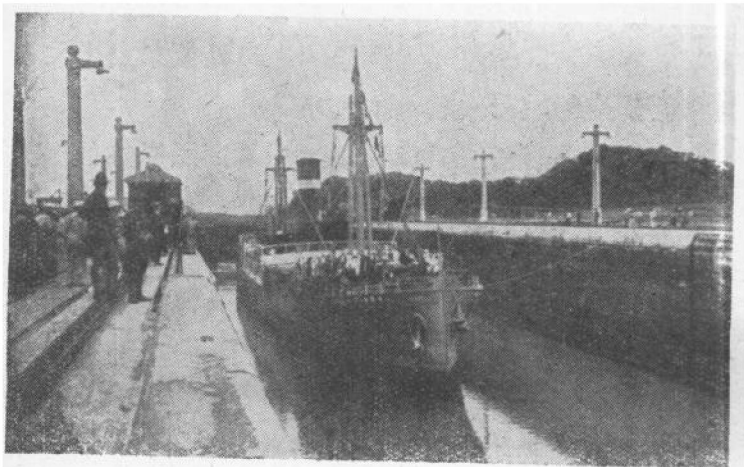


佩德罗-米格耳水閘

雷斯湖之間的水位。这时我們已在走下坡路了，船到米腊弗洛雷斯湖面时，我們已从拔海八十五英尺的水位下降到五十四英尺了。米腊弗洛雷斯湖是个小湖，

如果拿它和加通湖相比，真有点小如池塘。从这里起，我們还要渡过最后升降米腊弗洛雷斯湖和太平洋之間水位的米腊弗洛雷斯水閘。这座共有两个部分的水閘是水桥的第三座水閘，也算是我們航程中的最后一关。繼續前进八英里，水位陆續下降五十多英尺，巴尔波亚港已經在望，我們已快要到达太平洋了。我們跨越水桥的旅行，至此告一結束。

这次观光航行，使我們亲眼看了这条水閘式运河



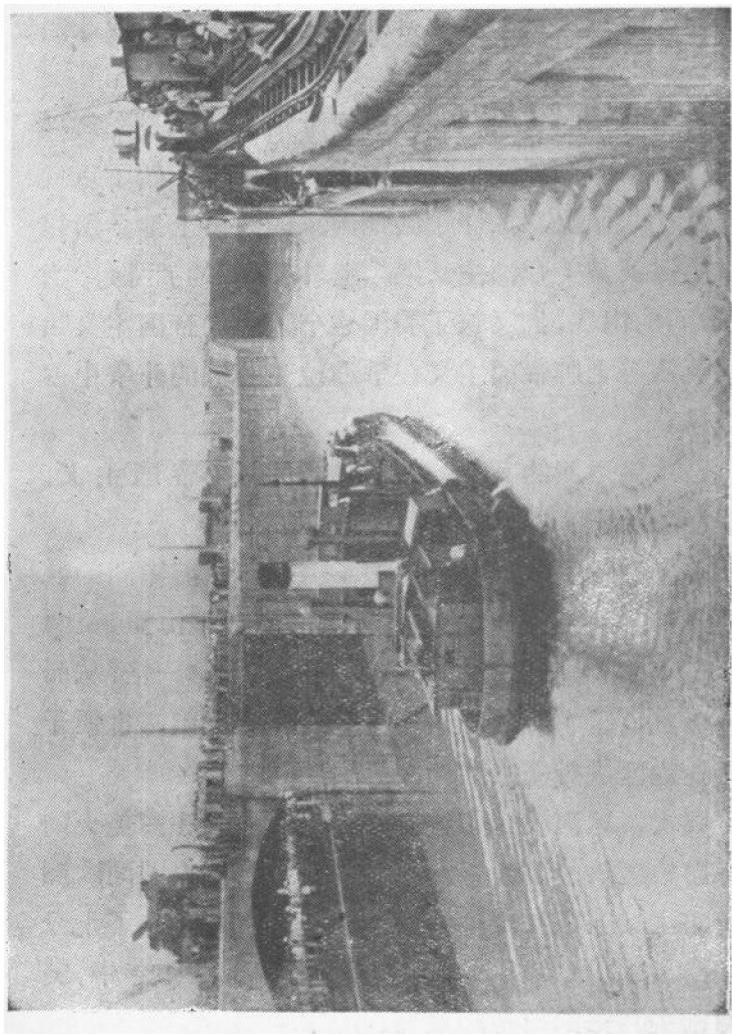
米腊弗洛雷斯水閘

的奧妙，增加了一些見聞，但是对于运河的了解还只是一鱗半爪，因此在互相告別以前，还想对运河的其他情况作些补充介紹。

运河的总长度是五〇点七二英里，如单独计算它跨越巴拿马地峡的长度只有四〇点二七英里，因为运河在两端入口处的海湾中还各有几英里长的海中河道呢。运河在加通湖中的航道宽五百至一千英尺，水深四十五至八十七英尺；盖拉特航道底宽三百英尺，水深四十五英尺；米腊弗洛雷斯湖内的航道底宽五百英尺。由于地峡方位的倾斜，河道的走向也不是直线式的。如以大西洋一边为起点，开始时的方向是自北而南，到加通湖后才转为南东方向。途中有二十三处转弯。所以太平洋的入口处要比大西洋的入口处偏东二十二点五英里。全部航程大约需要八小时。

巴拿马运河区，是以运河为中心，向两岸各伸展五英里而形成的一个地区，面积有五百五十三平方英里。据1958年估计，有人口五万七千人。运河区的气候是比较炎热的，气温变化幅度在华氏五十九度至九十八度之间。全年分湿干两季，四至十二月是湿季，几乎每天下雨；二三两月是干季。

巴拿马运河是美国开凿的，1904年动工，1914年8月开始通航，迟至1920年7月才由美国正式宣布供国际使用。开凿运河的全部费用是三亿三千六百万美元。开出的土方有十九亿一千零四万三千立方英尺。这样多的土方可以堆成六十三座埃及大金字塔，这些



第一艘輪船通過巴拿馬運河

金字塔如果并列起来，就有九英里长；这样多的土方如果用火車装运，全部車廂排列一起，可以环绕地球四周。

大家知道，美国在开凿运河时期已經是一个新兴的帝国主义国家了。早在开凿运河以前就开始了以武力对外扩张領土，掠夺了其他国家的許多土地。所以巴拿馬运河是美帝国主义继续对外扩张的产物。当然，运河的出现，也反映了美国这个后起的帝国主义当时同英法等老牌帝国主义在爭霸拉丁美洲的斗争中占了上风。

巴拿馬运河的誕生，得益最大的是美帝国主义。不論在政治上、軍事上或經濟上都是如此。

首先，运河的通航，縮短了美国东西海岸間的航程，紐約和旧金山之間就縮短了七千八百多海里，使两洋的海軍能够直接連成一片，实力等于增加一倍，从而进一步巩固了它对加勒比海地区的战略控制，也便于向其他地区进行侵略活动。

其次，运河縮短了美国东海岸工业区和南美大陆西海岸地区及整个太平洋地区的距离，为美国同欧洲各帝国主义国家在这些区域内爭夺霸权，創造了十分有利的条件。单以貿易为例，运河通航的头十年中，美国与南美各国的貿易額就增加了160%。

第三，便利美国东西部之间的联系，有利于对西部地区的发展。据统计，1935年以前，通过运河的货运量有三分之一属于美国东西海岸之间的贸易。此外，还由于独霸运河的经营管理权而获得了大量的经济收益。截至1959年止，美国从这条运河的通行税中所得到的利润已达二十五亿美元之多。

巴拿马运河的全长虽然还不到苏伊士运河的一半，但就其作用来说，除了有利于美国的那些方面之外，和苏伊士运河一样，也是一条重要的国际水道，给世界上其他地区的海上交通，也带来了很大方便。有了这条水道之后，船只从大西洋开往太平洋，或从太平洋开往大西洋，再不需要绕道南美洲南端狭窄而曲折的麦哲伦海峡，或常有暴风雨的合恩角，航程是大为缩短了。如分别以纽约和利物浦为起点，我们可以看到以下几个缩短航程的例子：

纽约——旧金山	61%
纽约——旧金山——横滨	27%
纽约——上海	13%
纽约——悉尼(澳大利亚海港)	28%
利物浦——旧金山	43%
利物浦——伊基克(智利海港)	38%

从1914年8月到1952年6月这段期间，通过运