

看世界

□ 杨啸林

格陵兰岛因何被觊觎

最近，一座再次坚称“不卖”的大岛吸引了全球目光，那就是世界第一大岛格陵兰岛。

格陵兰岛位于北美洲东北部，全岛大多处于北极圈内，属于丹麦自治领地，国防和外交事务由丹麦政府掌管。这个地处偏远，归属并无争议的地方，却屡屡因美国觊觎而引起世人关注。

近日，美国当选总统特朗普抛出购买格陵兰岛的惊人言语。他在社交媒体上发文：“出于国家安全和全球自由的目的，美国认为，（美国）拥有和控制格陵兰岛是绝对必要的。”

据外媒报道，格陵兰岛自治政府总理埃格德在一份声明中回应称，“格陵兰岛是我们的。我们不是卖品，也永远不会出售”。丹麦首相办公室表示，除埃格德的声明外，丹麦首相弗雷泽里克森“没有其他评论”。很快，丹麦政府宣布，将大幅增加对格陵兰岛的国防开支。

早在1867年，时任美国总统安德鲁·约翰逊就曾动过这个念头；1946年，时任美国总统杜鲁门试图用1亿美元向丹麦购买格陵兰岛，也遭到了拒绝。

外界认为，美国觊觎格陵兰岛，或许与三方面原因有关：资源价值、航道价值、战略价值。

先看资源价值。

勘探结果显示，在格陵兰岛的陆地范围内，有黄金、铂族元素、钼、镍、钽、铌等多种矿藏。在所有矿藏中，最受关注的当数稀土矿。据报道，格陵兰岛拥有超3800万吨稀土氧化物，而全世界其他地方的稀土氧化物总量也就约1.2亿吨。

随着全球高科技产业的迅猛发展，稀土元素在电子产品等高精尖装备制造领域有着广泛应用，需求量不断增加，被誉为“工业味精”。

当地丰富的油气资源同样“令人眼红”。从地理上看，整个北极附近区域都蕴藏着丰富的石油、天然气，如挪威的北海、俄罗斯的亚马尔半岛和美国的阿拉斯加等。根据美国地质勘探局此前公布的一份评估报告，北极地区拥有原油储量900亿桶，天然气储量超过47万亿立方米。至于格陵兰岛，据传其东北部就可能蕴藏着310亿桶的石油，可谓是字面意义上的“遍地流油”。

再看航道价值。格陵兰岛与北极航道息息相关。这条航道从白令海峡出发，既不走俄罗斯，也不走北美沿岸，而是直接穿过北冰洋中心区域，取道格陵兰岛到达欧洲大陆。北极航道能够极大缩短美国和欧洲之间的运输距离，与传统航道相比可节约约四成的航程，时间至少节省一周。

学术界早已预测，随着全球气候变暖，覆盖格陵兰岛的冰层将会融化变薄，预计到2030年左右，北冰洋夏季就可能“自然融冰”，变成天然水道。这一切让“北极航道”的价值越发凸显。而格陵兰岛拥有世界上最北端的领土——离北极最近的陆地点，正是北极航道的要冲。不难想象，未来其在航海贸易中的重要性将再度大幅提升。

最后看战略价值。

格陵兰岛连接大西洋和北冰

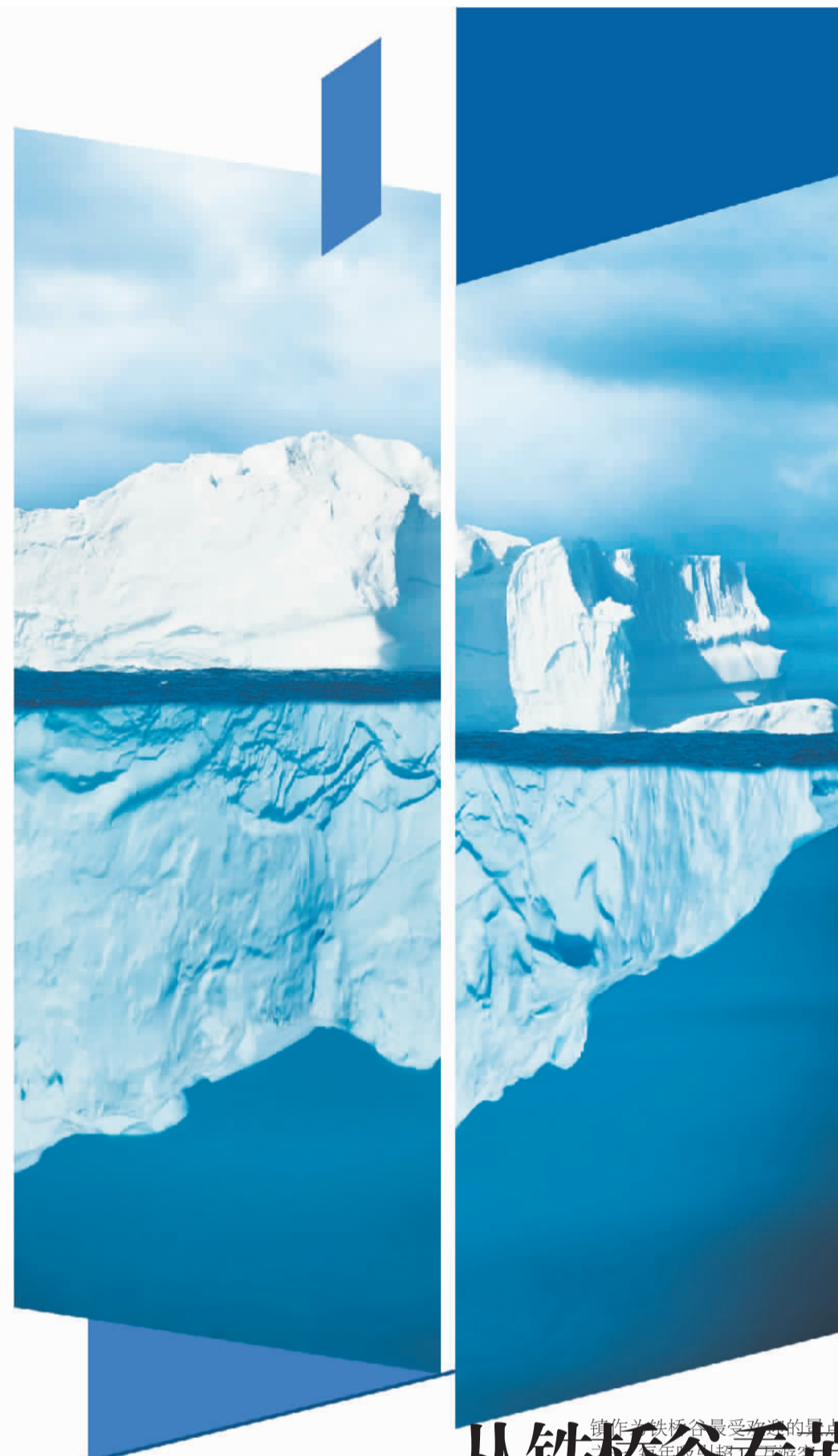
洋，位于控制两洋进出的咽喉海域，而且西邻美洲大陆，东望亚欧大陆，可谓“通两洋、瞰两陆”。同时，由于北极是高纬度地区，这里也是名副其实的“战略制高点”。

对于美国此次发声，舆论普遍认为，在丹麦和格陵兰岛当局多次拒绝后还不停叫价，透露出一种“不卖也得卖”的架势。丹麦《日德兰邮报》评论称，控制格陵兰岛的想法“是过时的殖民心态的体现”。美国有线电视新闻网报道称，这类言论“似乎是试图达成交易的开场白”。

北极地区富有冰封已久的宝藏，但同时也是生态环境极其脆弱和敏感的地区，一旦遭受损害必然极难恢复。在开发过程中，各相关国家加强合作，尤其是尊重北极国家意愿将变得更为重要。

此次部分美政客涉格陵兰岛的相关言论，引发如此多的关

注和驳斥，也反映出国际社会希望，在全球经济复苏乏力的当下，应该携手让逐渐破冰的北极航道成为促进贸易、助力世界经济健康发展的新通道。



悦读

巴拿马运河往事

肖瀚



“离上帝太远、离美国太近”，这句拉美地区流传的谶言，几乎成为美国周边国家在发展进程中挥之不去的梦魇。巴拿马运河的过往与今朝，便是明证之一。

在美国，巴拿马运河一直被视为其于20世纪取得的辉煌成就之一。多位政客和专家均宣称，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，使其成为西方“先进文明”治理“落后地区”的标杆项目。

然而，在《被抹去的历史：巴拿马运河无人诉说故事》一书中，哥伦比亚国立大学教授玛丽亚·拉索却给出了一个完全不同的视角。作者根据大量未经披露的原始档案和采访资料，还原了一个被“成功者叙事”抹去的“世界”，描述了当年强迁移民和居民、改变运河区景观等一系列措施如何“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故事，应当被世人看到。”拉索写道。

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。1903年，美国通过支持巴拿马脱离哥伦比亚独立，与巴拿马签订《巴拿马运河条约》，并以一次性支付1000万美元，9年后每年再支付25万美元租金的代价，取得开凿运河和“永久使用、占领及控制”运河和运河区的权利。

“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，巴拿马人民东西往来不得经过这片美国飞地。”作者关于巴拿马运河区最早的记忆，来自儿时从父亲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。

对孩子来说，运河区是一个充满异国风情的地方，然而对生活在那里的成年人来说，运河区则代表着“高不可攀”。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攻击。

运河区曾是巴拿马人口最稠密的地区之一，总人口超过6万人。但在1913年至1916年间，城镇被一个接一个地拆除，大约有4万人被迫离开。

作者认为，迁移运河区人口并非出于技术需求，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年代没有做过的事情，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”。

美国改造运河区的初衷是要在

的辉煌。

然而，管理超过6万居民并不是一件容易的事情。于是，1912年，人口迁移令出台了。它直接从版图上抹掉了运河区域，一并消失的还有那里的传统以及当地参与19世纪全球经济的历史。

而且，在运河开工的年代，运河区早已不是旅游手册上所说的“丛林”了。

事实上，自16世纪起，巴拿马已经深度介入全球贸易。当美国开始修建运河时，运河周围地区的人口已经非常稠密，铁路线、铁路城镇、河流城镇随处可见。作者吐槽：“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惊诧不已。”

本书将西方世界这种打着“带领土著进入文明世界”旗号“开疆拓土”的行为，归因于“热带地区的原罪”。在18世纪和19世纪，这种观点在整个欧美地区非常流行。他们认为，热带是与欧洲和美国截然不同的地方。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。“人们往往将那里（热带地区）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。”

但实际上，最迟到19世纪末，铁路、蒸汽发电、蒸汽船在很多热带地区已经非常普遍，并不比欧美晚多少。这些技术的到来早已深深地改变了巴拿马民众的生活方式。

“西方文明论”的出现进一步加剧了这种撕裂。根据这个版本的

“历史”，人类“创造力的火炬”总是从一个地方到另一个地方传递，此刻传递到了“西方”手里。其他文明可能促进了人类的早期发展，但“现在，这些文明只是西方进步的被动接受者”。

因此，巴拿马运河真实的早期历史“被沉默”了。在他们书写的史书中，没有16世纪到20世纪初巴拿马对地峡走廊的管理，而那些生活和忙碌在那里长达400年之久的巴拿马骡夫、船夫、律师、工程师、农民更是直接被这些历史所忽视。要知道，在运河修建之前，他们才是那里的主人。

好在，现实世界的发展不会因为“历史”的书写方式而改变。在此后的日子里，巴拿马人民为收回运河区的主权，进行了不屈不挠的斗争。1977年，美国与巴拿马签订新的《巴拿马运河条约》和《关于巴拿马运河永久中立和经营的条约》。根据条约，从1999年12月31日起，巴拿马全部收回运河的管理和防务权，驻在运河区的美军全部撤出。

2024年12月22日，巴拿马总统穆利诺发表声明重申巴拿马运河主权，以回应美国当选总统特朗普近日关于“收回”巴拿马运河的言论。穆利诺在声明中强调，巴拿马运河及其毗邻区域永远属于巴拿马，巴拿马的主权和独立不容谈判。

正如穆利诺在声明中所言，数代巴拿马人为了争取国家的主权和尊严付出了生命的代价，如今运河在巴拿马人自主管理下已成为国家不可剥夺的重要财产，不受任何外国势力控制。

从铁桥谷看英

坐落在英国塞文河畔的铁桥谷，是世界上现存最早的工业遗产之一。一座座英伦乡村风格的房屋依山而建，周围植被茂密，放眼望去一片绿色，这幅田园风光好像丝毫没有重工业和铁矿开采遗留的痕迹。如果不是那座横亘两岸的铁红色大桥，以及零星映入眼帘的巨大炼钢炉旧址，很难让人相信这里曾是英国工业革命的发源地。

18世纪初，亚伯拉罕·达比一世在铁桥谷成功用焦炭代替木炭冶炼生铁，大幅降低成本，为工业革命奠定技术基础。1779年，世界上第一座完全由铁制成的桥梁在这里建成，这座铁桥不仅成为工业革命的象征，还成为塞文河流域重要的交通枢纽。到19世纪中叶，铁桥谷已成为英国当时的工业中心，产品远销欧洲大陆、美洲及亚洲，吸引来自世界各地的技术人才前来观摩学习。1801年，作家兼牧师理查德·沃纳曾这样描述铁桥谷：“在这里，自然之美与艺术工艺巧妙地融合在一起。”

然而，由于长期过度开采，铁桥谷的煤炭、铁矿等资源逐渐枯竭，铁路的出现也培育出新的工业中心，铁桥谷的技术优势在不断革新的工业体系中逐渐丧失。工业的衰退导致当地失业率上升，大量年轻劳动力前往外地谋生，铁桥谷陷入萧条。

随着保护工业遗产意识的兴起，学者和公众开始逐渐关注包括铁桥在内的周边工业遗产，铁桥谷也迎来了“新生”。1968年，铁桥谷博物馆信托基金成立，致力于保护和管理该地区的工业遗产。1973年，第一届国际工业纪念物大会在铁桥谷召开。1986年，铁桥谷成为英国首批联合国教科文组织世界文化遗产，以及首个以工业遗产为主题的文化遗产。铁桥谷博物馆群基于旧钢炉、仓库等，由10座主题各异的博物馆组成，包括1973年建成的布里斯茨希尔维多利亚小镇、杰克菲尔德瓷博物馆和科尔布鲁克代尔钢铁博物馆等，每年吸引超50万游客前来。其中，布里斯茨希尔维多利亚小

镇作为铁桥谷最受游客喜爱的景点，每年吸引超100万游客。现任首席执行官尼克·罗尔斯表示，遗产保护是铁桥谷的核心任务。“遗产保护不仅是维护历史建筑，更需要赋予它们生命力，让人们通过这些建筑感受到历史的重要性。”

在铁桥谷博物馆群运营过程中，社区志愿者发挥了重要作用。“社区志愿者是博物馆的支柱，为博物馆发展注入了无限活力。”罗尔斯告诉记者。铁桥谷博物馆群不仅是展示工业革命历史的场所，更是当地社区文化的重要载体，而这种文化的延续离不开社区志愿者的积极参与。

在小镇中，志愿者不仅协助布置展品、讲述维多利亚时代的故事，也会穿着维多利亚时代的服装与人们互动，生动再现19世纪的日常生活情景。小镇负责游客体验的副经理本·琼斯对记者说，这种沉浸式游玩体验无疑让游客更加贴近历史，也提高了他们对文化遗产的兴趣。

罗尔斯表示，博物馆计划引入更多数字技术，比如虚拟现实和增强现实技术等，让历史更加鲜活可感。志愿者也将接受相关培训，借助技术赋能发挥更重要作用。

气候变化对工业遗产的影响也是铁桥谷保护工作的重要考量因素。罗尔斯说，随着全球气候变暖问题日益严重，沿河而建的峡谷博物馆和科尔波特瓷器博物馆亟需修建新的排水系统。

近年来，信托基金会获得了英国国家遗产纪念基金会1000万英镑资助，用于修复包括最早期钢铁熔炉在内的重要历史遗迹，以提升建筑耐久性，为未来的环境变化做好准备。罗尔斯直言，现有资金来源仍不足以支撑博物馆群未来的保护工作。

罗尔斯说，过去，铁桥谷每10年发生一次洪水，而现在几乎年年有洪水。每次发生洪水时，都必须进行化学清洗。“在申请更多外部资金对大型建筑进行修复的同时，我们也在清理频次低、预算要求少的项目上发力，例如维护排水沟以及进行植被清除。”

（据新华社电）