

遭西方祸害数百年 海地沦为最穷国



1920年占领海地的美国士兵。(《纽约时报》)

近日海地政局混乱，多个帮派袭击首都公共设施，枪声此起彼伏，数千民众逃离太子港……因其历史上创造的经济奇迹，海地曾被誉为“加勒比明珠”——它曾是世界第一大产糖区和第一大咖啡产区。海地人民的抗争在世界民族解放运动史上留下了自己的一笔，它是拉美第一个独立国家，世界上第一个非裔领导的共和国。然而，这个昔日拥有光辉历史的国度如今已经沦为世界最贫困的国家之一，西方旧殖民主义的祸根以及近百年来美国新殖民政政策的祸乱给它蒙上沉重阴影。

长期被国际环境孤立

海地是欧洲人在美洲的第一个定居点，也是西班牙在美洲的第一个殖民地。300多年的殖民统治给海地造成了沉重的灾难，严重阻碍国家发展。

在西印度群岛中，海地岛是少有被分成两个国家的岛屿，这种状况源于欧洲殖民国家的长期争夺。1502年，海地岛沦为西班牙殖民地。1697年，西班牙被迫同法国签订《勒斯维克条约》，把海地岛西部割让给法国，定名为法属圣多明各(今海地)，东部仍归西班牙，被称为西属圣多明各(今多米尼加)。海地岛东西部自然条件

相差甚大，东部多平原，矿藏丰富，而海地所属的地区3/4为山地，气候条件比较差，自然资源也不丰富。殖民主义不但为这个岛的居民留下一个分裂的岛屿，也为岛上两个国家的长期不和埋下祸根。

1804年海地宣布脱离法国独立，欧美国家对其持敌视和孤立态度。美国的南方种植园主担心自己的奴隶起义，极力阻止奴隶了解海地革命，还向美国政府施压，拒绝承认海地的独立。虽然美国拒绝在外交上承认海地，但继续与这个新生的国家保持贸易关系。海

地独立前，美国就是海地的主要贸易伙伴，仅次于其殖民宗主国法国。整个19世纪，美国持续进口海地农产品，并向海地出口自己的商品，对海地人实行不利的贸易政策。

法国则开出高达1.5亿法郎的天价战争赔偿，远远超出海地的支付能力，于是又逼迫海地从法国银行贷款还债，让海地背上“双重债务”。此外，在殖民国家的操纵下，1826年泛美大会把海地拒之门外，致使其独立后的大半个世纪在国际上处于被孤立状态。

财政管理被美国把控

过去一百多年来，美国及其代理势力至少41次以“维护和平、政治稳定和人权”为由出兵海地，并以“拯救”的名义粗暴干涉海地内政。

在军事上，美国通过签订军事援助协定、派遣军事使团和帮助训练武装部队等方式对海地进行控制。在1915年—1934年长达20年的占领期内，美国解散了海地军队，代之以其训练的宪兵队(后改成警卫队)，镇压起义军。20世纪90年代，国防开支约占海地国家预算的30%，这些军费耗尽了本来可以用于经济发展的关键收入，成为制约国家发

展的重要因素。

在政治上，美国培植自己的代理人。1915年美国占领海地不久，就迫使海地参议院以美国宪法为蓝本制定新宪法，对美国的占领行为予以认可，并准许美国在海地取得土地所有权。在占领期内，美国在海地极力培植民族性较弱的混血种族上层人物，将其打造成美国利益的忠实代理人，为其资本输出大开方便之门。

亲美、独裁和腐败是二战后海地历届政府的特征，这种政权处处受到美国的保护。1971年老杜瓦利埃和小杜瓦利埃进行总统权力交接时，美国派军舰到海地

附近海域，为权力平稳过渡“保驾护航”，目的就是维护美国在海地的利益。

在经济上，美国管理海地财政。19世纪末以来，美国的垄断资本大量涌入海地，控制海地的制糖业、铝土等重要农矿产品的生产和出口。1915年，美国迫使海地签约，同意美国监督其海关和财政。而后美国“帮助”海地改组其国家银行，以满足美国资本的需要。美国控制了海地的交通、银行和财政大权。海地的大量财富流入美国，美国农产品则在几乎没有关税的优待政策下输入海地，沉重打击海地农业。

内忧外患阻挠经济发展

在西方势力的多重干预和影响下，海地陷入深重的内忧外患，无法为经济发展提供必要环境。海地独立后的100年间，海地政权更迭频繁，约有90个统治者相继上台。

海地经济结构固化造成生产力发展水平低下。海地独立后废除了奴隶制，种植园经济随之土崩瓦解。然而，殖民地时期单一的经济

结构被保留下来，产品单一，农业商品化程度低，阻碍市场的发展——全国近2/3的人口从事农业生产。由于基础设施薄弱，耕作技术落后，粮食不能自给，每年需要耗费2亿多美元外汇进口粮食。

海地民众受教育程度低进一步制约其经济发展。海地的成人文盲率为47%，而受教育程度比较高的人才大量流向国外。

连年的自然灾害也严重破坏海地脆弱的基础设施，致使经济雪上加霜。海地位于北美板块和加勒比板块交界处，地震频发。1843年，一场地震毁灭了海地首都海地角。2010年，海地发生了自1770年以来最强烈的地震，造成超过20万人死亡，数百万人受灾，此外，海地几乎每年都遭受飓风和火灾。

据《环球时报》

1928年，两位女性比赛“飞越大西洋”

近日，年仅17岁的美国少女卡摩拉·弗里兰成功考取私人飞机飞行执照，成为纽约州历史上最年轻的飞行员，同时她也是全美最年轻的飞行执照持有者之一。近20年来，持有美国联邦航空管理局颁发的飞行执照的女性飞行员连年递增，但大约一个世纪前，“女飞行员”在刚刚起步的航空业几乎是难以想象的事情。当时，成为第一个飞越大西洋的女性是不少“女中豪杰”的目标。

据美国《史密森尼》杂志记载，1927年5月，美国飞行员查尔斯·林德伯格驾驶飞机从纽约抵达巴黎，成为人类航空史上首位实现单人横跨大西洋的飞行员。之后数年，飞越大西洋成了“勇敢者的游戏”。为了荣耀与名声，也为了获取丰厚的奖金，男性飞行员们不断刷新飞行纪录。与此同时，当时的世界也在期待首位实现这一壮举的女性。

然而20世纪20年代的女性多为家庭主妇，经济生活高度依赖丈夫或其他男性亲属。职场上的女性大多做着简单、重复性的劳动，有意考入高校，试图从事律师、医生、工程师等行业的优秀女性往往也会遭到家人的“劝退”。在这样的大环境下，女性能够作为乘客横跨大洋已是难得，遑论独立驾驶飞机。此外，当时的航空技术也不成熟，跨大洋飞行极具风险。

1928年3月，美国社交名媛梅布尔·波尔花了5万美元(约合今天的90万美元)聘请具有跨大洋经验的飞行员查尔斯·莱文“带飞”，成了历史上首位尝试跨越大西洋的女性。据了解，这位名媛一生多次步入婚姻殿堂，历任丈夫非常富即贵，积累了可观的财富。因为穿着高调、披金戴银，她被当时的媒体称作“钻石女王”——曾经的一场聚会上，她一次性佩戴了33只钻石手镯。为了提振形象，她决定挑战跨大洋的旅程，把“钻石女王”称号改成“空中女王”。不过，这趟行程只是从纽约飞往哈瓦那，算是飞越了“部分”大西洋，谈不上横跨。

就在波尔一心成为“空中女王”时，美国女飞行员阿梅莉亚·埃尔哈特也立志成为首位横跨大洋的女性，双方在1928年6月展开了一场正面较量。埃尔哈特虽然有飞行经验，但此次行程也是找人“带飞”，她的主要工作是飞行员斯图尔特记录航空日志。为了确保飞行成功，埃尔哈特和波尔先后抵达了北美洲较为接近欧洲大陆的地区——加拿大纽芬兰和拉布拉多省，埃尔哈特驻扎在渔村特雷帕西，波尔的团队则选择了条件较好的格雷斯塔，二人相距150多公里。

这场争夺“世界第一”的飞行赛事从一开始就困难重重：埃尔哈特虽然早到了几天，却没有考虑到当地的气候——即便是在6月，当地也是大雾弥漫，根本不具备飞行条件。在这段等候期，双方团队的成员均有所懈怠，埃尔哈特的飞行员斯图尔特开始酗酒，波尔则在格雷斯塔忙于社交。

耽搁了将近两个星期后，埃尔哈特从天气预报中获悉6月17日的天气稍有好转，便即刻要求斯图尔特起飞。20小时40分钟后，2人成功抵达英国南威尔士，埃尔哈特如愿成为全世界飞越大西洋的第一位女性。不过，她对这一殊荣反应平淡，接受采访时这样说道：“斯图尔特全程执飞——只能是这样。而我是一件行李，好比一袋土豆。”另一边的波尔直接输在了起跑线上——由于天气情况不明朗，她的飞行员拒绝起飞，最终不得不弃赛。

美国有线电视新闻网(CNN)称，虽然这两位挑战横跨大西洋的女性均是作为乘客首飞，但她们同样值得尊重。加拿大历史学家丽莎·达利称，在当时的社会背景下，女性能够跻身最前沿的航空行业，还能被人们记住姓名本身就是一件了不起的事情。《史密森尼》称，虽然波尔最终挑战失败，但她在格雷斯塔留下了姓名：当年离开时，她为当地捐了一大笔钱维护机场，直到一个世纪后，她用过的这条飞行跑道仍然“完好如初”。

埃尔哈特更是成就斐然：1932年，这位女飞行家独自驾驶飞机横跨大西洋，成了真正意义上首位跨过大洋的女飞行员。遗憾的是，埃尔哈特在1937年的环球飞行挑战中失踪，美国政府调查后认为她在燃料耗尽后坠机身亡。

据《环球时报》



1928年，埃尔哈特(中间)抵达英国。(美国国家肖像画廊)