

国际关系

作为权力工具的海洋学：马修·莫里的 “开发亚马孙”倡议及其影响^{*}

宁 锐

内容提要：19世纪50年代，美国海洋学家马修·莫里凭借其关于海风、洋流、降水等自然现象的研究成果，向美国军政高层游说进谏，成功策划了美国海军对亚马孙河的探险活动。同时，他在新闻报刊上发表大量文章，出版《亚马孙与南美的大西洋斜坡》一书，塑造了当时美国知识精英眼中亚马孙的文化形象。在莫里笔下，亚马孙地区蕴藏着丰富的农业与商业的资源价值，它亟须实现自由通航，对亚马孙河进行开发是美国“天定命运”的必然要求。他以海洋学知识为依托，将科学理性奉为不容辩驳的真理，对亚马孙地区的自然特性及其同美国、大西洋等地理单元的联系进行定义与建构。莫里的这些行为不仅掀起美国国内一股主张开发亚马孙的舆论浪潮，更间接触发了一场美国与巴西围绕亚马孙河通航权问题的外交纠纷。但莫里依恃的海洋学理论本身内嵌着严重的学理逻辑缺陷，实质为一种庸俗的“地理决定论”的翻版。而莫里鼓动本国海军对亚马孙河进行探险一事，更在一定程度上成为美国科学界利用亚马孙区域研究干涉巴西国家内政的滥觞。

关键词：马修·莫里 海洋学 “开发亚马孙”倡议 美巴关系 自由通航 美国海军

作者简介：宁锐，南开大学历史学院拉丁美洲研究中心博士研究生。

中图分类号：D873 **文献标识码：**A

文章编号：1002-6649(2020)06-0121-23

^{*} 本文是国家民委民族研究后期资助项目“巴西印第安人政策的历史考察”（编号：2019-GMH-022）和湖北省教育厅一般项目“巴西农业科技发展战略研究（1950—1990年）”（编号：18Y001）的阶段性研究成果。

1851年美国海军派出两名军官前往亚马孙河进行探险考察,这一极具政治扩张色彩的情报勘探活动,其始作俑者并非政府高官或富商财阀,而是罹患残疾的海洋学家马修·莫里(Matthew F. Maury)。^①作为知名学者,莫里凭借其发现的海风与洋流的自然规律,为美国向亚马孙河流域扩张势力范围提供了学理依据。他一方面积极游说军政高层,联络执行任务的士官,直接谋划催生出此次探险活动;另一方面,在新闻报刊上发表大量论述,向美国公众阐释其观点,制造出开发亚马孙河的舆论声浪。受其影响,一场围绕亚马孙河自由通航权的外交纠纷在美国与巴西两国间发生,成为早期美巴关系中一段隐晦但较为重要的插曲。

国内学界对该事件尚无针对性探讨,而国外学界相关研究成果已较丰富,可大致分成三类。一是从美国对外关系史的角度出发,着重厘清莫里个人与该事件的联系,阐释他作为南方知识精英维护奴隶制度的政治意图。^②二是探讨莫里所塑造的亚马孙文化形象,揭示其背后隐藏的美国主流意识形态“天定命运论”。^③但上述两类研究存有一些亟须阐明的地方:前者未能关注莫里的行为间接导致了美巴之间的外交纠纷;后者不仅没能注意到莫里独特的美国南方背景,而且只停留在对文本表层的释读上,未能充分理解其立论依据,

^① 因其对海风、洋流研究的突出功绩,马修·莫里被誉为“现代海洋学之父”。需要说明的是,当时海洋学作为一个完整的学科体系尚未建立,以美国为例,其现代海洋学的确立是在20世纪上半叶,但莫里进行的实证研究在相关独立科研机构成立前确实扮演了现代海洋学缔造者的角色,参见Ki Won Han, *The Rise of Oceanography in the United States, 1900-1940*, Ph. D. Thesis, University of California, Berkeley, 2010, pp. 18-22。本文所用的“海洋学”一词,就当时科学界而言,更准确的表达可能是“海洋的自然地理”(the physical geography of the sea)。

^② Percy Alvin Martin, “The Influence of the United States on the Opening of Amazon to the World’s Commerce”, in *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 1, No. 2, May 1918, pp. 146-162; Whitfield J. Bell, Jr., “The Relation of Herndon and Gibbon’s Exploration of the Amazon to North American Slavery, 1850-1855”, in *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 19, No. 4, November 1939, pp. 494-503; Gerald Home, *The Deepest South: the United States, Brazil, and the African Slave Trade*, New York University Press, 2007, pp. 107-127; Susanna Hecht and Alexander Cockburn, *The Fate of the Forest: Developers, Destroyers, and Defenders of the Amazon*, updated edition, the University of Chicago Press, 2010, pp. 74-75.

^③ Hilgard O’Reilly Sternberg, “‘Manifest Destiny’ and the Brazilian Amazon: A Backdrop to Contemporary Security and Development Issues”, in *Yearbook (Conference of Latin Americanist Geographers)*, Vol. 13, 1987, pp. 25-35; Lise Fernanda Sedrez, *A Meeting of Minds: Coalitions, Representations and American Non-governmental Organizations in the Brazilian Amazon*, Master Thesis, New Jersey Institute of Technology, 1998, pp. 25-27.

即他提出的以海风、洋流规律为主体的海洋学理论。^① 第三类则认为莫里自创的海图导航学说与其拥护南方奴隶制度的观念共同衍生出一种“政治经济理论”，开发亚马孙河的主张正是该理论的体现，然而，该类研究未对此事件做出具体剖析。^② 国内拉美学界对亚马孙地区的研究基本以现代化理论为指导工具，分析巴西在区域发展和国土资源开发过程中获得的经验教训，而对西方知识界建构的“亚马孙雨林”的文化形象缺少相关认识。^③ 故本文在借鉴前人研究的基础上，以马修·莫里为中心，利用其发表的著作、当时知识界的评论及美国外交文件等资料，分析其在19世纪50年代美国海军亚马孙河探险过程中所扮演的关键性角色，勾勒出他作为美国知识精英所塑造的亚马孙文化形象，探明其积极推行的政治主张与潜心钻研的海洋学理论之间的结构性联系，呈现由此引发的美巴外交纠纷，并尝试指出该事件造成的长远影响以及莫里所依恃的“科学理论”的缺陷。

一 莫里“开发亚马孙”设想的时代背景

1806年，马修·莫里出生在弗吉尼亚州的一户普通家庭。1825年莫里加入美国海军，1836年他撰写的《航海理论与实践新论》入选官方教材，他因此晋升中尉军衔。1839年，莫里的腿部在一次马车事故中留下终身残疾，无法继续从事海上服役。此后，他把对航海的热情投入到对海洋的学术研究中，取得令人瞩目的成就。1842年，莫里被任命为海军图表与仪器仓库的负责人，两年后又成为新建立的华盛顿特区海军天文台的主管。1853年在比利时布鲁塞尔召开的世界海事会议上，他荣获国际学界的高度赞誉。美国内战期间，

^① 威廉·罗伯逊的《西属美洲与美国的关系》对此次探险一事及莫里所扮演的策划角色均有过程性描述，参见 William Spence Robertson, *Hispanic-American Relations with the United States*, New York: Oxford University Press, 1923, pp. 207-208, pp. 330-335; 尤金·舒勒的《美国外交与商业发展》对这段美巴外交纠纷有简短叙述，参见 Eugene Schuyler, *American Diplomacy and the Furtherance of Commerce*, New York: C. Scribner's Sons, 1886, pp. 335-337。

^② Daniel Brett Rood, *Plantation Technocrats: A Social History of Knowledge in the Slaveholding Atlantic World, 1830-1865*, Ph. D. Thesis, University of California Irvine, 2010; John Majewski and Todd W. Wahlstrom, "Geography as Power: The Political Economy of Matthew Fontaine Maury", in *The Virginia Magazine of History and Biography*, Vol. 120, No. 4, 2012, pp. 340-371.

^③ 程晶：《巴西亚马孙地区环境保护与可持续发展的限制性因素》，载《拉丁美洲研究》，2005年第1期，第67-71页；刘明：《政府干预与农业现代化：巴西农业政策研究（1950—1990年）》，南开大学博士学位论文，2017年。

莫里积极为南部邦联军队研制水雷，还秘密前往欧洲寻求外援。南方战败后，他曾流亡于墨西哥、英国等地。1868年，莫里接受弗吉尼亚军事学院的邀请回国任教，并主持弗吉尼亚地理勘测项目。1873年2月，他病逝于弗州的莱克星顿。^①

海上服役期间，莫里曾圆满完成环球航行任务，并两次围绕南美洲进行巡航考察，取得该区域洋流、海风、气象等众多一手信息；任职海军天文台主管后，他利用所搜集的大量海图、航海日志、捕鲸航迹等数据，绘制出《北大西洋海风与海流图表》（1847年），得到全球航运界的广泛认可。^②这些都为从海洋学角度分析亚马孙河谷提供了足以让时人信服的理论依据。值得一提的是，莫里十分热爱乡土，在1825年收到海军候补军官的委任状时，他骄傲地向友人夸耀自己是“生于弗吉尼亚，受命于田纳西，乃弗州之公民”。^③这种爱乡之情潜移默化地促使莫里一生始终支持南部的典章制度，以至于向亚马孙扩张以延续奴隶制度成为他策划探险的主要目的之一。

莫里对开发亚马孙河谷的谋划并非一时兴起，而是经过较长时间的酝酿，其视线从最初对拉美进行整体考量而逐步聚焦到这条世界第一大河。在1839年1月的《南方信使报》中，莫里发表题为“与南部进行直接贸易”的文章，建议美国南方的商人尽快前去巴西、东印度、西印度、地中海等地区开展利润丰厚的直接贸易，抓住跨大西洋商业运输的历史机遇。^④1843年，他撰写

^① 关于莫里的生平传记参见 Charles Lee Lewis, *Matthew Fontaine Maury, The Pathfinder of the Seas*, Annapolis: The United States Naval Institute, 1927; John W. Wayland, *The Pathfinder of the Seas: The Life of Matthew Fontaine Maury*, Richmond: Garrett & Massie, Inc., 1930; Jean Lee Latham, *Trail Blazer of the Seas*, Boston: Houghton Mifflin, 1956; Frances Leigh Williams, *Ocean Pathfinder: A Biography of Matthew Fontaine Maury*, Harcourt: Brace & World, 1966. 以上这些传记关于本文所探讨的问题，或语焉不详，或出现错误。

^② Patricia Jahns, *Matthew Fontaine Maury & Joseph Henry: Scientists of the Civil War*, New York: Hastings House Publishers, 1961, pp. 99-100. 举例来说，在莫里之前，从美国南方前往里约热内卢的航船大都远远绕开圣罗克角，甚至不惜横渡大西洋后再驶向里约热内卢。莫里发现圣罗克角附近存在有利航行的洋流和海风，能使航行时间大大缩短。当时一艘名为“赖特”的满载面粉的三桅帆船按照莫里的海图，从巴尔的摩到里约热内卢花了38天，较通常路线缩短17天，而装载咖啡返程时又节约了18天。该案在当时广为流传，以至于美国东海岸的船长们争相传阅莫里著作，参见 A. B. C. Whipple, “Stranded Navy Man Who Charted the World’s Seas: Lieutenant Matthew Maury Compiled the First Scientific Wind - and - current Guides from Nearly a Century of Dusty Logbooks”, in *Smithsonian*, Vol. 14, Issue 12, March 1984.

^③ 转引自 John Grady, *Matthew Fontaine Maury, Father of Oceanography: A Biography, 1806-1873*, McFarland & Company, 2015, p. 37.

^④ M. F. Maury, “Direct Trade with the South”, in *Southern Literary Messenger*, Vol. 5, No. 1, January 1839, pp. 3-12. 该文原署名为“一位美国海军士官”（an officer of the U. S. Navy）。

了题为《南部和西部的海运利益》的论文并刊登在《南方评论季刊》上，文中提醒美国必须重视墨西哥湾和加勒比海地区所具备的政治经济影响力，敦促美国海军应加强自身建设，以保护和控制上述区域。^①

六年后，在海洋学领域已颇有建树的莫里开始把“科学知识”应用到对开发亚马孙诉求的合理性论证中。他在《巴拿马铁路和墨西哥湾》一文中提出，由于墨西哥湾洋流的作用，密西西比河的河口实际上就在佛罗里达山口，而大西洋的赤道洋流穿过亚马孙河的入海口，将其河水卷入加勒比海，导致这两股河水一起涌入墨西哥湾，之后再返回大西洋，形成海水循环通道，加上“亚马孙河口至佛罗里达山口只有 2400 英里的直线距离”，因此“可以合乎逻辑地将亚马孙河看作大西洋洋流的一条支流”。在此基础上，莫里开始极力赞叹两条大河所蕴藏的贸易潜能，“密西西比河与亚马孙河堪称此大陆上两条伟大的商业要道，它们及其支流所涵盖的通航水道的长度足以环绕地球”。他进而指出了美国依靠这两条大河而享有的地缘商业优势：“当密西西比河盆地的产品抵达百里斯（Balize，位于路易斯安纳州）后，大约用 20~30 天便能运至奥里诺科河与亚马孙河的沿岸地区……我们处在新世界的上佳方位，只隔着不多时日的航行里程，便可触及利于商业往来的富饶盆地……”^②从字里行间足以看出，莫里已在暗示美国向该区域扩张的可行性。该文得到南部文化界的相当重视，被发行量很大的《德鲍评论》杂志（*De Bow's Review*）以“墨西哥湾伟大的商业利益”为题迅速转载。杂志编辑对该文给予高度评价，认为此文具备“独特价值，值得我们所有读者学习……确信所到之处，受众均能受益”。^③

其实并非只有莫里一人抱有“南下”拉美的念头，当时美国的知识界普遍抱持这样的共识，例如内战前后影响范围甚广的著名期刊《商人杂志和商业评论》（1839—1870 年）在 19 世纪 40 年代便连续刊文，宣扬秘鲁和巴西两国重要的商业、物产、航运价值。^④而在这股“南下”思潮中，巴西具备独

^① M. F. Maury (unsigned), "Maritime Interest of the South and the West", in *Southern Quarterly Review*, Vol. 4, No. 8, October 1843, pp. 309-346.

^② M. F. Maury, "The Panama Rail-way and the Gulf of Mexico", in *Southern Literary Messenger*, Vol. 15, Issue 8, August 1849, pp. 441-457.

^③ M. F. Maury, "Great Commercial Advantages of the Gulf of Mexico", in *DeBow's Commercial Review of The South & West*, Vol. 7, Issue 6, December 1849, pp. 510-523.

^④ "Commerce of Southern Peru", in *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. VI, January 1842, pp. 62-64; "Trade and Commerce of Brazil", in *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. XII, No. I, February 1845, pp. 159-167; L. H. F. D'Aguiar, "Commerce and Navigation of Brazil", in *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. XIX, No. III, September 1848, pp. 321-323.

特的吸引力，这主要是由于当时美巴之间良好的外交关系和紧密的现实利益所致：1824年美国最先承认巴西国家独立，1828年双方签订友好通商条约。更重要的是，在19世纪20—50年代英国迫使巴西废除跨大西洋奴隶贸易的过程中，大量美国船只在国际法的庇护下拒绝不列颠海军的搜查，从事非法贩奴活动，成为巴西奴隶制度继续维持的重要力量之一。^①借此契机，美国的商人、奴隶贩子及资本家在巴西的里约热内卢、帕拉、伯南布哥、巴伊亚等重要省份的势力逐渐扩大，其中已有人先于莫里提出开发亚马孙河的计划。1826年，一家名为“纽约社团”（New-York Society）的美国公司试图向亚马孙水域引入蒸汽轮船以开办运输业务，但遭到巴西帕拉省当局的严词拒绝，后者甚至颁布法规明令禁止。^②1847年，来自美国阿拉巴马州的棉花贩子雷姆森（Peter Remsen）同样提出将蒸汽船驶入亚马孙河的计划，仍无果而终。^③

可见，莫里开发亚马孙的设想并非孤例，其在不经意间成为美国知识界、商界乃至普通民众意图“南下”拉美浪潮中的一位颇具代表性的人物，实际上，该案也恰好构成了当时美国社会甚嚣尘上的“天定命运论”在南方盛行的一个时代缩影。^④莫里在给执行此次探险任务的赫恩登（William Herndon）中尉的机要文件中感慨道：“国家发生的诸多事件，迫使我努力搜索和全面审视所有那些旨在塑造或作用于我们这个民族之命运的事物与环境”，“我已在墨西哥湾周围发现一连串事物，其中包含着能对山姆大叔（指美国）未来福祉产生强大影响的萌芽，亚马孙河谷以它巨大的重要性赫然显现其中。”^⑤在莫里生活的时代，“天定命运论”分为两种类型，北方用其追求自由土地的延伸，南部则藉它拥护奴隶制度的巩固与扩张。^⑥彼时美国南北矛盾日益激化，

^① Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*, Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

^② Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque, *A Amazonia em 1893*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, pp. 6-11, p. 59.

^③ Gerald Horne, *The Deepest South: The United States, Brazil, and the African Slave Trade*, New York University Press, 2007, pp. 109-110.

^④ 关于“天定命运论”的讨论，参见王晓德著：《美国外交的奠基时代（1776—1860年）》，北京：中国社会科学出版社，2013年，第409—486页。

^⑤ Donald Marquand Dozer (ed.), “Matthew Fontaine Maury’s Letter of Instruction to William Lewis Herndon”, in *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 28, No. 2, May 1948, p. 216. 莫里给赫恩登的这封信原件已丢失，复件藏于美国国家档案馆，经该文作者整理首次刊出，而此前对莫里的相关研究均未能使用该资料。

^⑥ Robert Kagan, *Dangerous Nation: America’s Place in the World from Its Earliest Days to the Dawn of the Twentieth Century*, New York: Alfred A. Knopf, 2006, p. 233.

作为南部知识精英的莫里在寻求危机解决办法的过程中，自然而然地投入到宣扬对外扩张的行列，又因受自身从事的海洋学研究的引导，遂将目光瞄向了南美的亚马孙河流域。

二 莫里策动的美国海军对亚马孙河的探险

1850年3月27日，莫里向时任海军部长普雷斯顿（William Preston）致函，正式提议从美国太平洋舰队中抽调军官，利用取道南美回国的机会，顺亚马孙河而下进行探险考察。该计划得到普雷斯顿的支持，他不仅赞同由莫里所推荐的赫恩登来执行该任务，还提出需增添一名海军候补军官作为副手。1850年4月20日，莫里向在太平洋舰队“万达利亚”（Vandalia）号上服役的赫恩登发出指示，告知关于探险的商谈结果。但由于普雷斯顿和国务卿克莱顿（John Clayton）就探险的具体方案争论不下，该计划被暂时搁置。^①1850年8月初，身在智利瓦尔帕莱索港的赫恩登收到莫里的相关文件，但直至1851年1月20日，他才接到海军部的明确通知，命令其即刻前往秘鲁首都利马，在收集关于亚马孙河源头资料的同时，耐心等待巴西官方的放行许可。赫恩登于1851年2月6日抵达利马城。^②

在给赫恩登的“4月20日指示信”中，莫里阐述了对亚马孙河进行探险的“正当理由”，事无巨细地将沿途应当开展的勘测项目一一交代。他直言不讳道：“你此次任务的重要目标就是收集关于该广袤区域的政治性、商业性以及统计性的数据信息。”在“政治性”方面，莫里认为“亚马孙河谷能够充当我们南部各州的安全阀”，“当各州奴隶人口过多时，非洲奴隶贸易便会停止，届时各州可以把这些奴隶送往亚马孙。”他希望赫恩登促成一份关于亚马孙河的通航条约，以便美国自由州和蓄奴州的公民都能前往那里拓居生活。在“商业性”方面，莫里对赫恩登此行寄予厚望，“你的报告会给我们的商人提供必需的信息，指导他们谋划在亚马孙河的商业冒险和企业发展。美国的影响会在那里取得上风，假以时日，亚马孙河谷必成各种商业行当的瞩目之

^① John P. Harrison, “Science and Politics: Origins and Objectives of Mid-Nineteenth Century Government Expeditions to Latin America”, in *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 35, No. 2, May 1955, pp. 188 - 189.

^② Lieut. Herndon, *Exploration of the Valley of the Amazon*, part I, Washington: Robert Armstrong Public Printer, 1853, p. 5, pp. 10 - 11.

地，堪称美国的殖民地。”鉴于英国纺织业依赖美国南部生产的棉花，他首先要要求赫恩登在亚马孙河的南部流域实地考察其气候是否适宜种植该作物，他还要求赫恩登观察金鸡纳树、烟草、甘蔗的生长情况，注意河谷中农业的发展和劳工的价格、居民健康与疾病情况，记录沿途商店所售卖的物品，尤其是自英国、法国及美国进口的货物，勘测是否存在能为蒸汽船提供燃料的煤矿。而“统计性数据”指莫里从事科学研究所需的各种记录，他要求赫恩登观察雨季和旱季开始的具体时间、雨量和干旱的程度以及下雨时的雷电情况，建议后者同当地传教士联络以获取土壤、降水、植物、人口等第一手资料，测量支流的长度并绘制地图，确定亚马孙河涨潮和退潮的水位与流速，观察水流切割河岸的现象等。^① 1850年10月，为向新任海军部长格拉汉姆（William Graham）解释探险亚马孙河的重要性，莫里在送呈的私人信函中直接把该指示信附在其中，并表示“如果阁下打算使用其中的任何部分，无须多言，它完全为您服务”。^②

然而，在穿越绵延数千公里的亚马孙河之前，探险队必须迅速解决两大当务之急，其一便是巴西对亚马孙河通航权的严格管制。1750年，西葡两国缔结《马德里条约》（Treaty of Madrid），葡萄牙承认西班牙对菲律宾的占有，而后者则接受葡萄牙对亚马孙河广大流域的实际控制权。^③ 1777年，《圣伊尔德丰索条约》（Treaty of San Ildefonso）对双方在拉美的势力范围进一步细化确认。葡萄牙借此将殖民地边界从雅瓦里河与亚马孙河一线推移至后者与雅普拉河的汇流处。^④ 独立后的巴西在“占领地保有”原则的支持下，继承了葡萄牙的殖民“遗产”，把亚马孙河中下游的主要干流与支流悉数纳入囊中，再

^① Donald Marquand Dozer (ed.), “Matthew Fontaine Maury’s Letter of Instruction to William Lewis Herndon”, in *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 28, No. 2, May 1948, pp. 217–225.

^② J. G. de Roulhac Hamilton (ed.), *The Papers of William Alexander Graham, Vol. Three, 1845–1850*, Raleigh: State Department of Archives and History, 1960, pp. 432–447. 莫里在提交给格拉汉姆的私信中表示，“根据最近通知，他（指赫恩登）尚未收到这封信。在您参阅后，我打算将此副本寄送与他”。笔者尚未发现新史料证明赫恩登是否收到此信，但从该事件的发展来看，莫里在这封信中阐述的种种理由成为理解该事件的关键。在信的开头，莫里提到已经写了数封信函给赫恩登，从词句间推断出前者已向后者提出对亚马孙探险的设想。此外，这封信又影响到格拉汉姆对亚马孙地区的看法。因此，无论赫恩登收到与否，其研究意义都十分重要。

^③ Carlos A. Parodi, *The Politics of South American Boundaries*, Westport: Praeger Publishers, 2002, p. 7.

^④ Gideon Biger (ed.), *The Encyclopedia of International Boundaries, Facts on File*, 1995, p. 96.

加上该河的人海口位于其境内，该河道的通航权被巴西牢牢控制。^①但当时的巴西无力对亚马孙河流域进行有效的行政管理和资源开发，故令沿岸各省严格限制船舶通航，并向邻国施压，要求它们遵守同样的约束性航行政策。^②所以，尽管从1850年夏季起美国国务卿克莱顿及其继任者韦伯斯特（Daniel Webster）一直照会巴西外交人员，希望获得巴西对探险的许可，直至1851年2月底，巴西驻美公使德马塞多（Sergio de Macedo）才同意颁发签证，指示本国境内的官方与民间人士不能阻碍赫恩登的航行。可作对比的是，秘鲁政界则高度重视赫恩登此行，后者在利马受到总统与部长的数次接见，非常顺利地获得该国签证。^③

鉴于此次探险具有相当大的风险性，第二件当务之急的事情便是莫里等人必须赢得美国海军高层的全力支持。虽然从表面看，这是由美国海军派遣军士执行的官方任务，但当时美国海军的实力还比较弱，士官老龄化、科技人才稀缺、装备落后等一系列棘手问题使其发展陷入停滞。^④海军高层是否真正支持莫里将设想转化为现实，其实存在疑问。幸运的是，1850年8月格拉汉姆就任海军部长，他同莫里的关系于公于私都十分融洽。前者曾先后担任过众议院发言人、参议员和北卡罗来纳州州长，在政坛可谓风生水起，但对海军事务却是十足的门外汉，故对莫里这样的技术专家青睐有加，他向国会递交的首份军部报告便在很大程度上采纳了莫里的意见。不仅如此，格拉汉姆对海军的向外扩张和探索行动秉持积极的支持态度，除赞同此次亚马孙探险外，两年后亦对佩里准将叩关日本的行动给予支持。^⑤

1851年2月15日，格拉汉姆正式向赫恩登发出探索亚马孙河的命令，海军军官候补生吉本（Lardner Gibbon）奉命陪同执行该“特殊任务”。格拉汉

① 葡萄牙在上述两项条约签订后，积极在亚马孙河流域的战略要地建立防御工事，并于北加坡（Cabo Norte）和内格罗河（Negro River）地区设立“都督辖区”，驱逐境内的英、法、荷等国殖民者，实现对亚马孙地区的有效占领。而“占领地保有”原则在当时的拉美分为两种类型，原西属美洲国家支持“法定有效占有”，巴西则坚持“实际有效占领”，参见 Beatriz Garcia, *The Amazon from an International Law Perspective*, Cambridge University Press, 2011, pp. 51–53.

② Xenia Vunovic Wilkinson, *Tapping the Amazon for Victory: Brazil's "Battle for Rubber" of World War II*, Ph. D. Thesis, Georgetown University, 2009, p. 48.

③ Lieut. Herndon, *Exploration of the Valley of the Amazon*, part I, Washington: Robert Armstrong Public Printer, 1853, pp. 43–44, pp. 239–240.

④ [美]哈罗德·斯普雷特、玛格丽特·斯普雷特著，王忠奎、曹菁译：《美国海军的崛起》，上海：上海交通大学出版社，2015年，第114页。

⑤ Max R. Williams, "Secretary William A. Graham, Naval Administrator, 1850–1852", in *The North Carolina Historical Review*, Vol. 48, No. 1, January 1971, pp. 53–72.

姆的命令中明确表示：“美国政府希望拥有关于亚马孙河流域的各种信息”，包括了解整个流域的通航能力，其居民在工业和社会层面的数据，该地区的气候、土壤和产品的资料，以及尚未被开发的贸易资源，如田野、森林、河流、矿产等。^①同时寄发的还包括一份详细指示：“你不应该让任何与商业资源有关的东西……在那片广阔河谷中被你的视线所遗漏”，“你还须把注意力放到亚马孙河的自由通航上”，“要向当地人收集资料与意见，探查蒸汽船与贸易开放对亚马孙河及其支流沿岸国家的发展有何影响”。^②不难发现，海军部的正式命令与莫里“4月20日指示信”的内容惊人地相似，这位海洋学家在其中扮演的策划角色不言自明。

1851年4月4日，吉本携带官方命令抵达利马同赫恩登汇合。在完成对路线的研究安排、雇佣当地翻译、购买六分仪及解剖器械等科学仪器的准备工作后，5月21日，赫恩登与吉本一行人正式启程。6月6日，他们抵达塔尔马，展开对亚马孙河在秘鲁境内上游源头的勘察。在7月1日行至阿科班巴河谷后，探险队伍分成两支，吉本折回塔尔马，赫恩登则继续向东顺流直下。8月初，后者乘坐独木舟进入瓦亚加（Huallaga）河，历时一月后航行至著名的马拉尼翁河，并于12月4日抵达巴西边境的塔巴廷加（Tabatinga）。1852年4月中旬，赫恩登到达巴西帕拉省首府贝伦市（亚马孙河出海港），顺利完成自己的支线考察任务。而为探明亚马孙河源头在玻利维亚境内的地理位置，吉本从塔尔马经秘鲁的库斯科、玻利维亚的拉巴斯前往科恰班巴。因路途曲折，直到1852年9月初，吉本才抵达巴西边境的达贝拉堡（Forté do Principe da Beira，位于今朗多尼亚州），并于10月下旬航行至亚马孙河最长支流马德拉河，标志此次探险活动圆满结束。回到美国后的赫恩登与吉本相继将沿途记录整理成两卷本的考察报告递交国会，印数多达3万册，引起美国政界的广泛关注。^③

三 莫里塑造的亚马孙文化形象

在赫恩登等人实地探险期间，莫里以“亚马孙”为主题发表了大量文章，

^{①②} J. G. de Roulhac Hamilton (ed.), *Papers of William Alexander Graham, Vol. Four, 1851-1856*, Raleigh: State Department of Archives and History, 1961, pp. 34-37, pp. 37-40.

^③ Lieut. Herndon, *Exploration of the Valley of the Amazon*, part I, Washington: Robert Armstrong Public Printer, 1853; Lardner Gibbon, *Exploration of the Valley of the Amazon*, part II, Washington: A. O. P. Nicholson, Public Printer, 1854.

多家全国性和地方性的报刊纷纷刊载（或转载、摘录及评论），引起一阵舆论热潮。这些文章的篇幅虽长短不一，但内容大同小异，重在介绍和宣扬亚马孙流域的地理信息与资源禀赋。^① 最具研究价值的文献是莫里先以“印加”（Inca）为笔名陆续发表在著名的《国民通讯员报》（National Intelligencer）上、后经修改结集出版的《亚马孙与南美的大西洋斜坡》一书。在该书中，莫里从亚马孙河流域的气候和地理特征出发，较为系统完整地论述了巴西、玻利维亚、秘鲁等沿岸国家的资源分布和开发政策，呈现出那个时代一个美国知识精英眼中的亚马孙文化形象。

第一，在莫里略显浮夸的修辞笔调下，亚马孙地区蕴藏着丰富的农业与商业开发价值。其论述极具诱惑性，如“在亚马孙河所灌溉的区域……那里的农产品足够养活全世界的人口”“水稻播种后五个月即可收获，一年中的任何时间均适宜种植”“玉米也能随时播种……农夫一年可以收割四茬儿”“那里的季节是一成不变的夏天，伴随着长久的丰收”；在巴西的迪亚曼蒂努（Diamantino）城中，“街道路面铺满钻石，人们发现泥土中就混杂着这些珠宝，如同加利福尼亚的‘砂矿’蕴含着黄金。”总之，莫里以“植物王国”和“矿产王国”等辞藻来极力渲染亚马孙河谷物资之充沛，“在那里……大自然尽其所有，慷慨而丰富。”^②

第二，自由通航是目前亚马孙河亟须实现的伟大变革。莫里认为“贸易会遍布整个世界……它在亚马孙河的穿梭将十分显眼”，这种新变化会在自由通航的作用下对沿岸国家造成重要影响。用莫里的话来说，亚马孙河的自由通航并非“抽象概念”，而是一种“真实存在”，“是利润丰厚、规模庞大和不断增长的贸易中的所有要素”，因此“该问题具有现实意义”。他以剖析沿岸国家的商品运输成本为例：由于亚马孙河干流被巴西限制而无法通航，玻利维亚、秘鲁、厄瓜多尔、新格拉纳达等国大部分地区的商品只有依靠骡子

^① M. F. Maury, "The Valley of the Amazon", in *Sailor's Magazine & Naval Journal*, Vol. 24, Issue 6, February 1852, pp. 537-539; M. F. Maury, "The Valley of the Amazon", in *Morning Star* (Limerick, ME), Vol. 26, Issue 44, February 11, 1852, p. 176; Lieut. Maury, "The Valley of the Amazon", in *Family Visitor*, Vol. 2, Issue 43, March 2, 1852, p. 343; M. F. Maury, "The Trade of the Southwest - The Valleys of the Mississippi and the Amazon", in *Western Journal & Civilian*, Vol. 7, Issue 6, March 1852, pp. 375-394; M. F. Maury, "The Valley of the Amazon", in *Spirit of the Lakes & Boatmen's Reporter*, Vol. 4, Issue 2, April 1852, pp. 99-102.

^② M. F. Maury, *The Amazon, and the Atlantic Slopes of South America*, Washington: Franck Taylor, 1853, pp. 5-6, p. 21.

向西驮送至太平洋沿岸，再经 8000 ~ 10000 英里的海运方可抵达美国或欧洲。如果这些国家能够直接利用亚马孙河的航道，运费必然骤减，大约只需原先陆运部分的成本，故“自由通航权对这些共和国至关重要”。对此他极尽溢美渲染之词，“好望角航道的发现及其在东方贸易中引起的革命，都难以匹敌亚马孙河自由通航对这四个共和国的商业发展所施加的影响力。它将使他们成为新的国家和新的民族”。^①

第三，基于以上两点，莫里高调宣称开发亚马孙是美国“天定命运”的必然要求。他认为当前美国的国策是“贸易政策”而非“征服政策”，“但看今日所有的外交问题，在这些伟大水道及其流域实现自由通航是对本国最具吸引力和最重要的”。由于“贸易政策需要它，基督教世界要求获得它”，莫里呼吁美国应当采取主动措施推动亚马孙河的通航向全世界敞开。在其眼中，欧洲人对这片热土的殖民可谓失败，而美国人必能助其文明开化，“300 多年前，白人已在亚马孙平原定居……但它依旧是一块荒僻旷野”，“美利坚人的来复枪与斧头是拓居和文明启蒙最佳的工具。”在谈到此次海军探险的意义和巴西作出的反应时，莫里所秉持的这种强烈的意识形态更加凸显，“这不单会使美国受益，更是为贸易、科学和整个世界寻求好处”，“巴西采取的卑鄙政策一直阻止信仰基督的、有文化的、开明的人们使用上帝最富饶的土地，美国人民认为这即使称不上是暴行，也应算是令人厌恶的东西。”最后，莫里提出开发亚马孙河的重大意义等同于“获取路易斯安纳”，“相信它能成为我们国家的安全阀”，其鼓吹美国对外扩张的政治意图昭然若揭。^②

为亚马孙河戳上这些华丽的标签，莫里显得胸有成竹，原因在于其所从事的海洋学研究提供了“坚实”的学理支撑。他从南美大陆的独特形态着手论证，“南美大陆的形状近似于直角三角形”：起于安第斯山而落于太平洋的“斜边”长度超过 4000 英里，长的“直角边”从合恩角到圣罗克角约 3500 英里，短的则从圣罗克角到加勒比海的卡波德拉维拉海岬（Cabo de la Vela）约 2500 英里。莫里认为这种大陆形态对南美气候尤其是降水量的分布产生重要影响，造就了“强大的亚马孙河和磅礴的拉普拉塔河”。接着，为证明“世界上没有任何一个内陆热带地区能像南美的亚马孙那样得到如此丰富的雨水灌溉”，他引入颇有心得的海风研究成果：由于在北半球的“短边”面朝东北方

^{①②} M. F. Maury, *The Amazon, and the Atlantic Slopes of South America*, Washington: Franck Taylor, 1853, pp. 33 - 34, pp. 5 - 6, p. 22, pp. 62 - 63.

向，在南半球的“长边”面朝东南方向，满载海洋水汽的东北信风和东南信风能够以垂直角度完全进入南美内陆并造成持续降雨，为亚马孙河、奥里诺科河、马格达莱纳（Magdalena）河等南美大河提供异常充沛的水量补给，而剩余水汽在抵达安第斯山脉白雪覆盖的高峰后，被低温储存起来，冰雪融化后会滋润亚马孙河的源头。为更具说服力，他还列举出其他区域的海风降水情况作对比：在美国的大西洋沿岸、中国沿海、澳大利亚东部海岸，信风风向同这些区域的地形延伸方向一致，故无法垂直吹入，也就无法将水汽直接送往其内部，便无法造就如南美那样规模的大河与水道；在非洲南部的东海岸，东南信风持续时间较短，无法给予充足持续的降雨，而越过瓜达富伊角（Cape Guardafui）至苏伊士地峡一线海岸的东北信风只能从红海吸收水汽，这样抵达非洲内陆的水汽量之少就可想而知；另如印度、非洲西部、波利尼西亚等地，一年分为雨、旱两季，旱季降水很少甚至没有，导致春天干旱、牲畜死亡。^①

在完成对地形、海风、降水的论证后，莫里进而将大西洋同亚马孙河联系起来，“它（大西洋）不过是一条狭窄的水道，把新世界与欧洲、非洲分隔开来，而亚马孙河谷与大西洋斜坡上的荒野可以看作这条海洋水道的支流区域，必将永远向该水道输送大量的农产品和商品。”莫里宣称，在这种陆地与海洋的排列、河流盆地与海上航路的分布中，“首要特征”便是“占据核心位置”的亚马孙河谷。打个比方，在他眼中，大西洋仿佛是海风和洋流交织而成的秩序井然的棋盘，亚马孙河谷则化为棋眼，推行自由通航的美国将成为大获全胜的棋手，“信风和大西洋强大的赤道洋流把亚马孙的贸易河口安放到佛罗里达山口，而密西西比河的河口也被置于此处”，“这两条壮丽的河流在我们脚下汇合，沿着我们的海岸倾泻其财富”，“美国在大西洋沿岸的众多海港成为亚马孙河河口同地球上所有贸易市场之间的中转站”。^②

从上述莫里的论证中能够发现，他以海洋学知识为依托，将科学理性奉为不容辩驳的金科玉律，对亚马孙地区的特性及其同美国、大西洋等地理单位的联系进行定义与建构。这种自然科学式的论证方法看似引经据典，使其宣扬的亚马孙文化形象雄辩强据，更好地匹配其所追求的国家利益，从而赢得了当时美国舆论的广泛赞同。宾夕法尼亚州的《教会宣传报》摘录了莫里

^{①②} M. F. Maury, *The Amazon, and the Atlantic Slopes of South America*, Washington: Franck Taylor, 1853, pp. 7-9, p. 48.

对亚马孙河富饶资源的描述，指出“莫里中尉近期发表的小册子已将公众注意力引向这个有趣的地方”。^① 俄亥俄州的《爱国者周刊》刊文夸赞道，“它的内容如此丰富、如此奇妙、如此独特，我们恳请从事商业的读者找来这本小书，深入精读一番”，“莫里把该地区当作我们国家的安全阀，本报认同该观点”，“巴西必须同意开放亚马孙河的自由通航”。^② 美国知识界如此大张旗鼓地宣传造势，赤裸裸地表露对他国领土的觊觎，自然会引起巴西外交人员的警觉与不满，一场两国间的外交纠纷在所难免。

四 莫里“开发亚马孙”倡议引发的美巴外交纠纷

早在赫恩登等人筹备探险事务时，美国国务院已向巴西驻美公使寄发了由莫里撰写的关于海风、洋流及亚马孙河的科学报告，表示“美国政府强烈支持所有以探查新的贸易渠道、增进国家间交往为宗旨的公司企业和政治约定”，“亚马孙河作为世界上最壮丽的河流之一……其河水承载的商业价值与其容量完全不成比例”，希望能同巴西政府开展相关磋商。巴西公使答复称，他个人相信美国海军的探险“对帝国政府是友善的”，也认可探险之目的是为“保护和鼓励地理学、统计学的研究发展及扩大人类知识的范围”，但他同时严肃强调“这并不说明巴西政府具有达成任何约定的意愿”。^③ 原本探险活动一结束，此事即告一段落，但随着莫里“煽动性”的文章经过报纸杂志的大肆宣扬，彻底点燃了美国公众对开发亚马孙河的热情，巴西方面的抗议也应声而来。

1853年4月4日，巴西驻美公使莫雷拉（Francisco de Carvalho Moreira）向美国国务卿马西（William Marcy）提出抗议，表示自己从近期报纸中参阅多篇文章，已知晓“一艘北美的蒸汽船正航行在亚马孙河之上”，对本国领土主权遭受侵犯而深感“愤怒”，希望马西给出关于该事件的全面解释。马西很快回应，“报纸宣传通常是不准确且夸大其词的”，他已向海军军部询问，当前没有任何船只在美军命令下驶入亚马孙河。为消除误会，马西援引赫恩登

^① “The Valley of the Amazon”, in *Church Advocate*, Vol. 18, Issue 8, June 18, 1853, p. 63.

^② “The Valley of the Amazon”, in *Weekly Patriot*, Vol. 1, Issue 22, July 30, 1853, p. 87.

^③ William R. Manning (ed.), *Diplomatic Correspondence of the United States Inter-American Affairs 1831-1860*, Volume II, Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1932, p. 162, pp. 411-413.

的探险为例，表示“美国政府极为小心地避免任何对巴西主权造成侵犯的行为”。莫雷拉勉强接受这一解释，但同时发出告诫，任何违反规定进入巴西领水的美国船只都将遭到逮捕，“此乃破坏国际法的行径，美国政府无法承担责任，为这样侵犯巴西主权的行径辩护”。^①

然而，纽约市的《乔纳森兄弟报》《科学美国人报》很快报道称，一家本市公司正在秘鲁政府的支持下积极筹办亚马孙河的通航事宜，两艘蒸汽船的部件已经建造完成，预计三周后便可起运，将在该河河口进行组装。^② 1853年8月，纽约市的《通知报》又称，一艘名为“东方之星”的货船装载着蒸汽机与船板从纽约出发驶向秘鲁，这些货物将用来建造在亚马孙河上航行的汽轮。^③ 不出所料，莫雷拉再次提出抗议，巴西已经获知美国“派遣远征队前往亚马孙河的企图”，“此乃贵国新闻界以非常激进的方式所鼓动”。他认为这些侵犯巴西领土的计划是“精心组织的”：名叫格拉夫斯和威廉姆森两个人不顾巴西政府的禁令，试图上溯亚马孙河抵达秘鲁与玻利维亚的港口；一位名叫波特的美国海军中尉得到上级默许，负责管理和联络相关行动。莫雷拉的措辞越发强硬，“授予许可的事实……为这一犯罪性质的探险披上了官方保护的外衣”，“在国际法面前，这两件处心积虑的探险活动可谓十足的丑闻”，他要求美方立刻采取有效措施，兑现尊重巴西主权的承诺。面对莫雷拉的指责，马西矢口否认，表示已告知本国司法部长和海关总署署长，建议他们提高警惕，防范相关违法行为，并重申海军军部不会向任何军官授予在亚马孙河开展探险活动的职权。对此莫雷拉略感满意，不过仍提出要求，希望美国政府加强惩罚措施，打击此类行为。^④

实际上，马西仅仅是在表面上安抚莫雷拉的不满，暗中却向美国新任驻巴公使特劳斯代尔（William Trousdale）叮嘱道，“我们使命中那个最重要的目标……即确保美国公民能够自由使用亚马孙河”。马西指责巴西封锁该河的

^① William R. Manning (ed.), *Diplomatic Correspondence of the United States Inter-American Affairs 1831-1860*, Volume II, Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1932, pp. 422-423, pp. 168-170, pp. 423-425.

^② “Navigation on the River Amazon”, in *Brother Jonathan*, Vol. 14, Issue 86, July 9, 1853, p. 3; “Navigation of the Amazon”, in *Scientific American*, Vol. 8, Issue 45, July 23, 1853, p. 360.

^③ “For the Amazon”, in *Circular*, Vol. 2, Issue 81, August 24, 1853, p. 324.

^④ William R. Manning (ed.), *Diplomatic Correspondence of the United States Inter-American Affairs 1831-1860*, Volume II, Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1932, pp. 426-429, pp. 172-174, pp. 435-436.

行为“不仅损害了亚马孙河水域诸国的通航利益，更侵害了其他所有希望利用这些河道从事贸易往来的国家的利益”，他甚至挖苦道“这种限制政策……乃是较今日而言那未开化时代里的遗迹”，并强调“我们在亚马孙河上向第三国运输己方货物的权力应当得到完全承认”。^① 尽管明知正面说服巴西政府的难度很大，但马西仍颇为乐观，因在其看来，委内瑞拉、厄瓜多尔、秘鲁、玻利维亚等亚马孙河流域国家均对开放河道、除去巴西施加的限制持积极态度，倘若它们能够率先向别国贸易开放相关水道，“巴西将难以抵抗这种道德力量，这足以打击它那自私的限制政策”。^②

可是纠纷仍在继续，巴西里约热内卢的新闻界很快刊登出《亚马孙与南美的大西洋斜坡》的葡语译文，导致从皇帝到平民各阶层的共同激愤，巴西首都一度发生骚乱。莫里遭到了巴西人的猛烈批判，他甚至被扣上“海盗”的骂名。一些巴西人确信“美国佬不会止步于达连地峡，定要吞并整个南美”。^③ 让巴西人愤怒的不光是莫里鼓吹“入侵”亚马孙，其笔下侮辱性的措辞更似火上浇油，例如他把佩德罗二世比作阿根廷臭名昭著的独裁者罗萨斯，讽刺同巴西达成边界条约的秘鲁是落入前者的圈套。^④ 1853年11月底，对亚马孙问题十分敏感的莫雷拉又一次发起照会，他指出，根据巴尔的摩《太阳报》的消息，一家集资10万美元的公司在纽约成立，目的即为派出蒸汽船前往亚马孙河上游。莫雷拉用讽刺的语气诘问道，“希望尊敬的马西阁下将本人之决心向高层转达，并请您指明华盛顿政府的智慧还能够采取怎样合适的措施来揭露如此满口谎言的公司”。面对莫雷拉的咄咄逼人，马西的回复也强硬起来，“您提到的新闻报道过于模糊，不足以成为本国务院采取任何官方行动的依据”，“美国政府完全有决心履行其对巴西政府的义务……但是程序必须符合现行法律……无法仅凭怀疑具有犯罪意图就逮捕人员或扣留财产”。^⑤

^① William R. Manning (ed.), *Diplomatic Correspondence of the United States Inter-American Affairs 1831-1860*, Volume II, Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1932, pp. 170-172.

^② John Bassett Moore, *A Digest of International Law*, Vol. 1, Washington: Government Printing Office, 1906, p. 644.

^③ “Excitement Occasioned in Brazil by Lieut. Maury’s Letters on the Amazon”, in *Daily Scioto Gazette* (Chillicothe), Vol. 4, Issue 301, November 22, 1853.

^④ M. F. Maury, *The Amazon, and the Atlantic Slopes of South America*, Washington: Franck Taylor, 1853, pp. 52-53.

^⑤ William R. Manning (ed.), *Diplomatic Correspondence of the United States Inter-American Affairs 1831-1860*, Volume II, Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1932, pp. 444-445, pp. 174-175.

在美巴发生外交龃龉期间，莫里的观点依旧不断得到本国知识界的转载和评述，《德鲍评论》更是连续三期刊载莫里关于“亚马孙河谷”的系列文章。但莫里本人并不满足于舆论的追捧，而是更加积极地奔走游说。他向“南部贸易大会”组委会主席致信，阐述“太平洋铁路与亚马孙河谷”作为“国家层面最显著议题”的理由，并主动将信件交给《国民通讯员报》公之于众。^① 1853年6月初，“南部贸易大会”在田纳西州孟菲斯市举行，共有15个州的1000多名代表参加。^② 大会上，莫里做了关于南美各国贸易状况的报告。路易斯安纳州的国会议员穆尔（John Moore）评价他是“这个时代最富才学和实践精神的人物”。田纳西州圣公会主教奥特伊（James Otey）极力迎合莫里的观点，他公开宣称“亚马孙河的自由通航是本时代最重要的问题之一，它的实现值得美国政治家们做出最大的努力”。^③ 旧金山的《上加利福尼亚报》对此评论道，“莫里中尉的数篇论文，其核心观点已于孟菲斯大会上宣读，在使公众注意力聚焦于该地区的过程中发挥了很大作用。”^④ 1854年3月，参议员埃弗雷特（Edward Everett）向国会递交莫里撰写的备忘录，希望国家采取适当措施获得亚马孙河的自由通航权。^⑤

在马西与莫雷拉争论后，美国外交官仍坚持就亚马孙河的自由通航同巴西政府甚至皇帝本人展开磋商。面对美国的咄咄相逼，巴西外交大臣据理力争，“在巴西自身工业尚不发达的情况下，帝国政府认为现在缔结这样的条约于本国毫无益处”，甚至暗示不惜以武力捍卫主权，“亚马孙河虽然在很多地方水面宽阔，但在一些狭窄河段，只需一座要塞就足以镇守水道”。^⑥ 佩德罗二世的回复则更加灵活委婉，他一面坚称亚马孙河是属于巴西的“内陆河流”，“巴西拥有毋庸置疑的权力拒绝其他国家进入其领水”，另一面则补充道“已阅读过莫里、赫恩登、吉本关于亚马孙河的描述……这些描述有些‘理想化’和夸张……近期到访过河谷地区的巴西臣民的报告则没有那么美好”，颇

① M. F. Maury and J. P. Pryor, “Pacific Railroad, and the Amazon”, in *National Intelligencer*, Vol. 41, Issue 12555, May 21, 1853.

② “Southern Trade Convention”, in *The Atlas*, Vol. 21, Issue 292, June 9, 1853.

③ “The Great Southern Convention at Memphis”, in *The Weekly Herald*, Vol. 17, Issue 25, June 18, 1853.

④ “The Amazon Valley”, in *The Alta California*, October 1, 1853.

⑤ *Journal of the Senate of the United States of America, Being the First Session of the Thirty-Third Congress*, Washinton: Beverley Tucker Printer, 1853, p. 253.

⑥ William R. Manning (ed.), *Diplomatic Correspondence of the United States Inter-American Affairs 1831-1860*, Volume II, Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1932, pp. 460-463.

有风度地揭穿美国人那些巧言令色的言辞。^①

由于莫里的个人影响力毕竟有限，加上他的观点过于激进，他所主张的由美国人开发亚马孙河的设想注定无法实现。参议院外交委员虽承认其撰写的备忘录具有一定的参考价值，但明确表示“考虑到本国同巴西长期以来的友好关系，就目前形势采取行动非明智之举，故建议对该问题不予进一步审议”。^② 时任总统富兰克林·皮尔斯（Franklin Pierce）坦言，同美国获得拉普拉塔河通航权的成果相比，“在开放亚马孙河上所付出的努力没能实现同样的成功”，他只好自嘲道，“可以预见的是，悬而未决的谈判最终会取得满意结果”。^③ 此外，美国旅行家基德尔与弗莱彻认为，莫里的著作激怒“敏感的”巴西民族是件“非常遗憾之事”，“巴西理所当然地拥有控制其国界内河流的专属权力”，“没有任何正当理由强迫巴西让出亚马孙河的自由通航权”。^④ 随着此次探险引发的公众关注逐渐消退，加上整个南方的注意力转向本土西部和泛太平洋铁路的建设，美国对这条南美大河自由通航的追求不了了之，美巴之间的纷争也就自然化解。^⑤

不过，莫里的作品在一些南美国家中引起一定的共鸣，在小范围内产生了有利于当时美国外交的实际功用。在1852—1853年美国同秘鲁进行商贸谈判期间，巴西驻秘鲁公使强烈指责美国蓄意吞并亚马孙河的图谋。而美国驻秘公使克莱（J. Randolph Clay）托人将莫里的那本“小书”翻译成西语后于当地出版，该书迅速流传于秘鲁并传播到太平洋沿岸的拉美各国，进而促使秘鲁国会通过了有利于美国的航运法令。^⑥ 1854年，《亚马孙与南美的大西洋斜坡》的另一个西文译本在玻利维亚的拉巴斯面世，支持自由航运的译者认为翻译该书有助于增进本国人民的智慧，夸赞“莫里先生是我们这些共和国

^① William R. Manning (ed.), *Diplomatic Correspondence of the United States Inter-American Affairs 1831-1860*, Volume II, Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1932, pp. 470-472.

^② *Reports of Committees of the House of Representatives, Made During the Second Session of The Thirty-Third Congress, 1854-1855*, Washington: A. O. P. Nicholson Printer, 1855, Report No. 95, pp. 9-10.

^③ James D. Richardson (ed.), *A Compilation of the Messages and Papers of the Presidents, 1789-1897*, Vol. 5, Washington: Government Printing Office, 1898, p. 280.

^④ D. P. Kidder and J. C. Fletcher, *Brazil and the Brazilians*, Philadelphia: Childs & Peterson, 1857, pp. 578-581.

^⑤ Whitfield J. Bell, Jr., “The Relation of Herndon and Gibbon’s Exploration of the Amazon to North American Slavery, 1850-1855”, in *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 19, No. 4, November 1939, p. 502.

^⑥ Eugene Schuyler, *American Diplomacy and the Furtherance of Commerce*, New York: C. Scribner’s Sons, 1886, pp. 329-334.

利益的捍卫者，他证明了我们同美国及全人类利益间的亲密关系”，“亚马孙河与巴拉圭河的通航将给玻利维亚带来生命力”。^①

五 对莫里“开发亚马孙”倡议的评析

虽然莫里没能直接促成美国在亚马孙河的自由通航，但其作品的客观影响力却持续发酵，竟激起巴西政治精英萌生主动开发该河的念头，在间接层面上推动了该河的“国际化”。对此，19世纪巴西著名诗人冈卡尔维斯·迪亚斯（Gonçalves Dias）的论断颇为公允：“因其作为美国人那放肆野心的辩护者，我们许多知名人士憎恨他……但依我之见，莫里应当被视为亚马孙的恩人之一”，正是由于其作品，巴西政府对亚马孙地区的事务逐渐予以关注。^②

巴西著名政治家巴斯托斯（Aureliano Cândido Tavares Bastos）正是在阅读莫里的文章后，受到爱国热情的感召，投身开发亚马孙河的事业中。^③他立足于发展本国经济的角度，积极吸收莫里的有益见解，主张开放亚马孙河的航行与贸易，并引用莫里所列举的经济数据，指出玻利维亚和秘鲁两国也能从中受益良多。^④当时，阿根廷学者安吉利斯（Pedro de Angelis）表示莫里的“怪诞理论”正遭受欧洲舆论的严厉谴责，其实质为美国人针对亚马孙河的一种“新扩张理论”，而“扩张”又是美国目前的国策，巴西应当充分警觉起来。他相信巴西拥有“人类最伟大的力量，即正义与公平”来抵抗美国的压迫。^⑤然而，作为一名巴西政治家，巴斯托斯却反对甚至暗讽安吉利斯提出的为保护巴西领土安全、应长期“关闭”亚马孙河的观点。^⑥

^① Matthew Fontaine Maury, tran. by Rafael Bustillo, *El Río Amazonas, las Regiones que Forman su Hoya y las Vertientes Atlánticas de Sud-América*, La Paz: Impr. Paceaña por E. Alarcon, 1854, p. vi.

^② Aureliano Cândido Tavares Bastos, *Cartas do Solitário*, 2 ed., Rio de Janeiro: Typ. da Actualidade, 1863, p. 274.

^③ Joaquim Nabuco, *Um Estadista do Imperio*, Vol. 3, 1866-1878, Rio de Janeiro: H. Garnier, 1899, pp. 12-13.

^④ Aureliano Cândido Tavares Bastos, *O Valle do Amazonas Estudo sobre a Livre Navegação do Amazonas, Estatística, Produções, Commercio, Questões Fiscaes do Valle do Amazonas*, Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1866, pp. 214-217.

^⑤ Pedro de Angelis, *De la Navegacion del Amazonas. Respuesta a una Memoria del M. Maury Oficial de la Marina de los Estados Unidos*, Caracas: Reimpreso por T. Antero, 1857, p. 6, p. 102.

^⑥ Aureliano Cândido Tavares Bastos, *O Valle do Amazonas Estudo sobre a Livre Navegação do Amazonas, Estatística, Produções, Commercio, Questões Fiscaes do valle do Amazonas*, Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1866, p. 17.

在民众的抗议声浪逐渐平息后，巴西政府开始妥善地处理亚马孙河的通航问题。1858年，内政大臣奥林达侯爵（Marquez de Olinda）在递交国会的年度报告中指出，“政府仍在考虑向外国商业开放亚马孙河”，“这个重要议题将在适当时候得到解决，同时会采取一些措施来确保帝国的安全与利益。”^① 1860年8月，来自帕拉省的众议员弗兰科（Tito Franco）在国会中大力宣扬亚马孙河谷中尚未被开发的丰富资源。^② 1866年，力主开放该河的扎卡里亚斯（Zacarias de Góes e Vasconcelos）出任内阁领袖，而佩德罗二世也倾向于主动解除航运限制。^③ 最终，为促进国家发展与国际交往，1866年12月巴西政府颁布法令，规定从1867年9月7日起，巴西境内的亚马孙河及其主要支流向所有国家的船舶开放通行。^④ 有趣的是，时任美国总统约翰逊（Andrew Johnson）作出积极回应，他在“国情咨文”中称赞巴西此举可谓展现出“开明的睿智和全面的政治才能”。^⑤

巴西向国际社会开放亚马孙河通航权的举动将区域水路交通的巨大天然优势转化成现实，对当时亚马孙“橡胶潮”的发展产生了立竿见影的推动效应。根据一份官方数据，巴西的橡胶出口量在1867年为5826吨，1877年攀升至9215吨，随后20年中更是扶摇直上，1887年已达13290吨，1897年激增至21256吨。^⑥ 世界范围的广泛需求是亚马孙橡胶贸易繁荣的主要原因，但水运的畅通自由与安全便利作为积极的客观条件不容忽视。在河道大开、贸易繁荣的拉动下，亚马孙地区的城市化发展迎来历史性机遇，作为该河重要港口的马瑙斯市获益最多。1865年的马瑙斯总人口不过5000人，只有350栋

① Marquez de Olinda, *Relatorio Apresentado Á Assembléa Geral Legislativa Na Segunda Sessão Da Decima Legislatura*, Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1858, p. 58.

② Aureliano Cândido Tavares Bastos, *Cartas do Solitário*, 2 ed., Rio de Janeiro: Typ. da Actualidade, 1863, p. 275.

③ Percy Alvin Martin, “The Influence of the United States on the Opening of Amazon to the World’s Commerce”, in *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 1, No. 2, May 1918, pp. 159 – 161.

④ “Decreto N. 3749 de 7 de Dezembro de 1866”, en *Relatorio da Repartição dos Negocios Estrangeiros*, Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1867, pp. 101 – 102.

⑤ James D. Richardson (ed.), *A Compilation of the Messages and Papers of the Presidents, 1789 – 1897*, Vol. 6, Washington: Government Printing Office, 1897, p. 578.

⑥ *Brazil, the Land of Rubber, at the Third International Rubber and Allied Trades Exhibition, With the Compliments of the Brazilian Government*, New York, 1912, p. 42. 该书是1912年纽约举办的第三届国际橡胶与联合贸易博览会指定的正式指南用书，并得到参会的巴西代表团的认可。

房屋与政府办公建筑，处于“荒废破旧”的状态。^①但到1900年，马瑙斯人口已增至5万人，成为巴西首批引进电路灯、电话系统的城市，并铺设了当时世界上最先进的有轨电车，大学、图书馆、歌剧院、医院、动物园、豪华酒店等更是应有尽有。^②而论及亚马孙河开放通航最直接的受益方，巴西的船舶航运业首当其冲。直到19世纪50年代，每年进入贝伦港的海轮不超过100艘，运输量极其有限；而到了19世纪70年代，这一数据已达250~350艘，船舶吨位也大大提高。内河运输方面，毛阿男爵（Baron of Mauá）对亚马孙河的专营权很快被废除，拥有政府注资背景的规模更大的“亚马孙汽船航运公司”于1874年成立。1902年，在贝伦港登记注册的蒸汽轮船已达117艘，极大地方便了亚马孙河流域的交通运输和商业发展。^③

然而，在历史学的长时段视域下，莫里滥用“海洋学”理论来“干涉”巴西国家内政，产生了消极的连锁反应。他所谓的科学论断附加了其为国家利益服务的价值观念，已经严重背离了科学研究的中立性与客观性；他高举学术研究的正义旗帜，鼓吹自身理论的正确性，不过是为美国向亚马孙河流域扩张寻求合法性证明。莫里的诸多论调果真成立的话，亚马孙便成为“科学理论”观照下的“公共空间”，巴西对其拥有的领土主权便荡然无存，故此论调的危害性不容轻视。

在莫里之后，美国科学界对亚马孙地区的兴趣日益浓厚。著名的冰川地质学家、哈佛大学教授阿加西（Louis Agassiz）同样鼓吹自由通航的重要性，他认为亚马孙河本应成为一条“国际高速水路”，而非如今的“内陆溪流”，“毋庸置疑，正确做法的第一步就是向所有国家的商业贸易开放这条伟大河流”。^④二战期间，地质学家汉森（Earl Hanson）出版的《亚马孙：新边疆》一书中毫不掩饰地表露出将亚马孙河纳入美国边疆开发计划的愿景，多次把该区域的发展比作美国历史上的西进运动。^⑤从20世纪80年代起，美国环境

^① William Scully, *Brazil, Its Provinces and Chief Cities: The Manners and Customs of the People, Agricultural, Commercial, and Other Statistics (1868)*, Kessinger Publishing Co., 2009, pp. 358–359.

^② John Hemming, *Tree of Rivers: The Story of the Amazon*, New York: Thames and Hudson, 2008, pp. 179–182.

^③ Felipe Tâmega Fernandes, *Institutions, Geography and Market Power: The Political Economy of Rubber in the Brazilian Amazon, c. 1870–1910*, Ph. D. Thesis, London School of Economics and Political Science, 2009, pp. 237–238, pp. 248–249.

^④ Louis Agassiz, *A Journey in Brazil*, sixth edition, Boston: Ticknor and Fields, 1869, p. 511.

^⑤ Earl Parker Hanson, *The Amazon: A New Frontier?*, New York: Foreign Policy Association, 1944, pp. 6–7, pp. 84–86.

科学领域的相关学者开始以热带雨林毁灭、气候变暖、物种灭绝等研究成果，批判巴西军政府在亚马孙地区实行的开发政策。^① 这些科学研究虽然领域不同，但均将亚马孙河视为人人皆可自由干预的客观性的学术课题，漠视甚至无视巴西对其拥有的国家主权。产生这种现象的原因非常复杂，但一个重要因素在于，近代以来自然科学取得的成就如日中天，在此过程中其自身建构起一种极端的“科学帝国主义”的思维模式，即只要是以科学的名义进行的学术活动便具备不证自明的正当性。^② 可以说，马修·莫里及其《亚马孙与南美的大西洋斜坡》一书在一定程度上成为美国科学界利用亚马孙区域研究干涉巴西国家内政的滥觞。

在今天看来，就莫里所依恃的海洋学知识而言，其本身内嵌着严重的学理逻辑上的缺陷。他对海风、洋流的研究是基于实践经验建立起来的，用来指导海上航行可能会掷地有声，但将其生拉硬扯到陆地上的亚马孙河流域，难免太过牵强附会；仅仅以某些自然现象一星半点的规律就推断出美国向该地区扩张的合法性并大肆宣扬，其推崇的海洋学不过成了庸俗肤浅的“地理决定论”的翻版。这一缺陷的主要原因或许在于，莫里并非科班出身，很大程度上依靠自学成才，缺乏高度严谨客观的科研态度。同时代的著名科学家亚历山大·巴彻（Alexander Bache）主张应避免对海洋的物理现象作出过早解释，他只把莫里视为海图仓库的保管员。史密森学会的负责人亨利（Joseph Henry）和巴彻一样，认为莫里只是位实用科学家，排挤他进入专业学术圈子。^③ 另一方面，被很多学者忽视的是，莫里这套论证存在一个隐藏预设，即风力帆船作为海上主要交通工具的持续应用。当时莫里对蒸汽船的推广普及仍心存疑虑，例如，在向格拉汉姆提交的关于海军建设的意见中，他认为涉及蒸汽船服役的政策制定应“慎之又慎”，“至于蒸汽船能在多大程度上在海

① 在此仅列举一些代表性成果，如 P. M. Fearnside, “Deforestation in the Brazilian Amazon Region: How Fast Is It Occurring?”, in *Interciencia*, Vol. 7, No. 2, 1982, pp. 82–88; David C. Oren, “Grande Carajás, International Financing Agencies, and Biological Diversity in Southeastern Brazilian Amazonia”, in *Conservation Biology*, Vol. 1, Issue 3, 1987, pp. 222–227; David Skole and Compton Tucker, “Tropical Deforestation and Habitat Fragmentation in the Amazon: Satellite Data from 1978 to 1988”, in *Science*, New Series, Vol. 260, No. 5116, June 25, 1993, pp. 1905–1910.

② Gerardo Budowski, “Scientific Imperialism”, in *Science and Public Policy*, Vol. 2, Issue 8, 1975, p. 354.

③ Ki Won Han, *The Rise of Oceanography in the United States, 1900–1940*, Ph. D. Thesis, University of California, Berkeley, 2010, pp. 19–22.

战中替代帆船，尚不明确”。^①倘若蒸汽船广泛取代风力帆船，那么海风、洋流为亚马孙河与美国带来的便利交通将不再特殊，天赋的自然条件在迅速进步的人为科技面前将不再占据优势，这种“地理决定论”的立论基础也就荡然无存了。

从政治经济学方面看，莫里为美国国家利益提出向亚马孙河流域“扩张”，是当时美国社会盛行的“天定命运论”的代表性案例之一。但国内学界通常认识的“天定命运论”是放在美国国家整体的视角下概而论之，莫里一案的独特性正在于他身为美国南部蓄奴州的拥趸，主张将亚马孙河作为本国的“安全阀”，以维护和延续奴隶制度为根本目的，体现出别具一格的“南方”特色。同时，他鼓吹亚马孙河的自由通航，呼吁在该河流域国家实行自由贸易，这又与当时美国向外推行商业扩张、获取贸易特权的总体方针相一致。可让莫里深感无奈的是，那个时代的美国羽翼未丰，国内南北矛盾逐渐上升为主要矛盾，所以无法以强力手段逼迫巴西。对巴西而言，莫里的诸多论调所引发的骚乱以及美国要求开放亚马孙河所引起的外交纠纷只是一段不和谐的音符，从整体上并没有破坏两国间商业关系和平发展的主旋律。^②但巴西国内像巴斯托斯这样的政治家对美国知识精英的诉求持认同和接受的态度，这似乎预示着巴西对外政策在20世纪初向北美偏转的趋势日益显现。而同玻利维亚（1853年）、厄瓜多尔（1853年）、哥伦比亚（1856年）等较早开放亚马孙河水系的国家相比，巴西在美国知识精英与外交人员蛮横无理的要求下仍然坚持独立制定本国航运政策，这在一定程度上反映出其作为地区大国强烈的自主意识。

在现代人们的思维模式中，自然科学常常被奉为客观公正的判断标准，但对19世纪的海洋学家马修·莫里而言，科学知识被其当作纵横捭阖的“权力工具”。他希望其所投身的海洋学研究能够成为“帮助白头鹰（象征美国）振翅南下拉美的东风”，而亚马孙河谷则幻化为海洋学赋予其追求国家利益的“应许之地”，但这样的科学理论却如空中楼阁，徒有其表。

（责任编辑 黄念）

^① J. G. de Roulhac Hamilton (ed.), *The Papers of William Alexander Graham, Vol. Three, 1845 - 1850*, Raleigh: State Department of Archives and History, 1960, p. 431.

^② Jose Honorio Rodrigues, "The Foundations of Brazil's Foreign Policy", in *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, Vol. 38, No. 3, July 1962, p. 332.