第一图书网, tushu007.com

<<嗨,墨西哥>>

图书基本信息

书名：<<嗨,墨西哥>>

13位ISBN编号：9787806765937

10位ISBN编号：780676593X

出版时间：2004-5

出版时间：文汇出版社

作者：何淇

页数：318

字数：257000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：http://www.tushu007.com

第一图书网, tushu007.com

内容概要

这本书将读者带入墨西哥的传说、历史、艺术、文化和墨西哥的现实。
同中国一样，墨西哥也有数千年的根基、生机勃勃的体制和一种活力，这种活力表现在实现现代化和经济增长、使其发展造福于每一位国民的愿望之中。
这本描写墨西哥的书，将使中国人民发现存在于两大民族之间的许多相似之处，这会更加巩固连接中国与墨西哥人民友谊的紧密纽带。

第一图书网, tushu007.com

<<嗨,墨西哥>>

书籍目录

前言墨西哥总统福克斯贺信辑一 美丽国度墨西哥 数字墨西哥 民族的凝聚力 无处不在的国旗 玛雅之谜 民间音乐之花——玛里亚契 欢乐的亡灵节 斗牛——“ 充满激情的舞蹈 ” “ 国酒 ”特吉拉 我们都是玉米人 人间神物仙人掌 圣诞节的皮尼亚塔 玛雅手抄古籍 玛雅文化与阿玛特纸 奥多米人求婚异趣 爱吃昆虫的土著人 墨西哥人出门没火车坐了 堕胎问题困扰墨西哥人 “ 发现 ”——“ 相遇 ”——哥伦布辑二 墨城集萃 墨西哥城 宪法广场 ……辑三 地方采风辑四 认识墨西哥人辑五 影视明星

章节摘录

书摘　灿烂的玛雅文明史阅儿突然的断裂而成为一个“世界之谜”，一百多座繁华的都巾均被废弃，成为死城，这一人类历史上的奇异现象引得众多人类学家对其原因穷究不已。
一些将飞碟、外星人、百慕大、尼斯湖怪兽等神秘事件结集出版的书籍也将之收入其中。
　玛雅人比欧洲人早800年即开始在数学运算中使用“零”的符号(那是一个上下结构的图形组合，上面是一个眼睛的形状，里面有几个条纹，下面像一朵有三个花办的花朵)。
他们还发明了20进位法。
他们的天文知识惊人，还有丰富的占星术，在其他民族处于蒙昧时期便已知晓太阳、月亮和星辰的运动规律，他们的精确历法比古希腊、罗马尤胜，就是与现代人计算的地球年误差也只有0．000 2天，
他们的建筑成就辉煌，设计精密，规模宏大，雕刻精美，现代人也由衷叹服。
他们的文化被称为“世界上最著名的古代文明之一”。
有的学者认为，这些发现或许不过是玛雅文明的“冰山一角”呢，更多非凡的发现还在等待着人们去探求。
　与这种种伟绩相左的是，玛雅文化基本上可说是没有文字记载的历史。
虽然他们很早就有了“象形文字”，可见于“写本”(也称“手抄古籍”)和碑铭文中。
但据我们对目前世上仅存的几册玛雅人“写本”复制件的观察，他们的“象形文字”大多为构图复杂、线条繁多的象形“图画”，不具文字所应有的简约与抽象的特点。
墨西哥和国外的许多专家多年来一直在孜孜以求地对这种“象形文字”进行钻研和琢磨，力图破解更多的内容。
已被破解的内容据说包括神话传说、祈祷义和编年纪事。
　玛雅社会起源于公元前2000年，结束于1521年，即西班牙殖民中美和墨西哥的年代，分布于现今萨尔瓦多、洪都拉斯、危地马拉、伯利兹及墨西哥的坎佩切、恰帕斯、金塔纳罗奥、塔巴斯科和尤卡坦州，共约50万平方公里的土地上。
其发展过程分为三个阶段：公元前2000年至公元250年为前古典时期，即起源和发展时期；公元250年至公元900年为鼎盛期；公元900至土521年为衰落期，这一时期从墨西哥高原南下的托尔特克人与尚存的玛雅人结合，在尤卡坦半岛北部复兴了玛雅文化，被称为后玛雅文化，但那已完全是另外意义上的玛雅文化了。
　玛雅社会的特点被总结为这样几点：被人口稠密的城市国家所控制的帝国；以职务和职业划分的阶级并周密组织起来的社会金字塔，顶端是得到僧侣、贵族和军人支持的最高统治者“大帝”，下面是建筑师和商人，然后是雕刻匠、制陶匠和其他手工艺人，最底层是农民、佣人和奴隶；使用象形文字书写法、树皮纸和独特的历法，一为太阳历，每年365天，18个月，每月20天，外加5个忌日，还有一专为日常生活、宗教活动和占卜所用的历法，每年260天，他们将两个历法结合使用；艺术和医学发达，商业繁荣；是以种植玉米为基础的农业社会，部分地区已有灌溉网络；建立在对宇宙和自然崇拜基础上的宗教，尊崇太阳神、月亮神、雨神和玉米神等诸神；在城市中心和祭祀中心修建规模宏大的寺庙和金字塔，精心布局的城市建设以寺庙和金字塔为中心呈同心圆状态，有序地向四外辐射。
他们发明的科尔贝尔(KORBEL)拱，也称玛雅拱，即以石料从四面墙壁向斜上方中心点汇砌，最后在中心形成一个尖顶，是玛雅人对世界建筑学的重要贡献，后来许多欧洲国家的建筑都采用这种穹顶。
玛雅人的雕刻崇尚自然风格，又极为生动传神，制陶技艺和纺织也很精湛。
　如果想在墨西哥境内走访玛雅文化遗址，首选应当是金塔纳罗奥的奇琴伊察。
它是玛雅古国最大最繁华的城邦，始建于公元514年，13世纪时突然被废弃。
它离旅游名城坎昆203公里，赴坎昆者几乎没有不游奇琴伊察的。
“奇琴伊察”在玛雅语中意为“玛雅人的井口”。
遗址南北长2000米，东西宽1500米，当年有建筑物数百座，现存的最主要的有“库库尔坎金字塔”、“勇士庙”、“千柱群”、“蜗牛观象台”、“祭祀井”等。
“库库尔坎金字塔”是奇琴伊察的中心建筑，在玛雅语中意为“羽蛇风神”。
塔基每边长55米，塔高30米，分9层，四面都有台阶，正面台阶的角缘饰有两个硕大的羽蛇头。

每年春分，金字塔出现蛇影奇观，约在下午3点，阳光将金字塔西北角的阶梯棱角投射到北坡西墙上，波浪状的投影与蛇头石雕连成一体，宛如一条从塔顶向大地爬行的巨蟒。
而这一奇观并非巧合，乃是玛雅人精心设计的结果，与他们丰富的天文知识密切相关。
有幸观赏到此一奇观的旅游者无不啧啧称奇，并牛发(十)许多遐想。
　坎昆南边127公里的图伦城邦遗址，是玛雅文化另一个重要遗迹，始建于公元12机纪，理到16世纪一直是繁华的玛雅城邦。
它区别于其他玛雅文化遗址的最大特点是东临加勒比海，其余三面筑有双重围墙，因而得名“ 图伦 ”，即玛雅语的“ 围墙 ”、“ 城墙 ”之意。
人文景观与自然景观的完美结合正是图伦最为迷人之处，古城堡映衬着碧蓝的大海和美丽的棕榈树，组成图伦特有的如诗如画的风光。
图伦古城沿加勒比海绵延6公里长，城内为市政、宗教建筑，主要有金字塔城堡、壁画神庙、降神庙、海神庙、风神庙、祭坛、柱房等，城外是住宅区。
这些建筑都已遭到不同程度的破坏，一处处的残墙断壁犹如对玛雅曲折文明史的无言诉说。
金字塔城堡位于城内最东部，顶端有祭祀的庙宇，站在塔顶可尽情饱赏加勒比海风光。
每天都有一辆辆旅游大客车满载着兴致勃勃的国内外游客慕名而来，尤其是“ 没有历史 ”的美国人，常到这两个遗址游览凭吊。
　墨西哥经济生活中的一个重要现象，也是一个重要文化现象，即在20世纪结束的时候，墨西哥人出门没有火车坐了。
　2001年6月，墨西哥政府正式宣布了撤消国家铁路局建制的决定。
有的墨西哥媒体在报道这一事件时，冠以如下宣言式的标题：《列车消亡——一个时代的终结》。
这引起我们这些在国内生活离不开火车的中国人强烈的失落感，虽然我们在墨西哥工作十多年而并没有坐过墨西哥的火车。
　目前墨西哥全国仅存两段客运线路，一段是从奇瓦瓦市到太平洋岸边的托波洛班波市客运铁路(这段直线距离500多公里的山区旅游列车路段因为没有公路替代而幸存)，还有就是更短的一段从瓦哈卡市到特瓦坎市的100多公里的旅游列车路段。
全国197万平方公里的国土上，26622公里铁路线大部分已私有化并用于货运，且私有化进程还在继续。
国家不再办客运业务。
如果没有任何私人企业家愿意承包或购买铁路线用于客运，那么墨西哥人将在某个未来时日，再也坐不到火车了。
　这个消息很使我们困惑：不论比墨西哥发达的国家还是落后的国家，铁路客运都好好的，是客源极为丰富的公共交通工具，而且列车还不断更新换代，直至发展到目前的磁浮列车。
为什么墨西哥的火车客运却日益萎缩乃至消亡呢？ 有一个比较明显的也是墨西哥人普遍认同的原因，就是管理问题。
据坐过火车的墨西哥人说，墨西哥的火车即使在比较“ 火 ”的年代里，也没有正点发车的时候，哪怕推迟一、两个小时也算：“ 正常 ”，但乘客却不敢迟到啊，这样，他们就总要被“ 罚坐 ”，在车上焦急地长时间地等待开车，最糟糕的是心里没数，不知要等多久，这种滋味有多难受恐怕人皆知之，真的太烦人了!还有火车没有快慢车之分，一路上站站都停，要办事想图快的人不敢坐。
车厢倒是分了三等，一等号称“ 豪华车厢 ”，有包间，但设备已老旧，厕所还有气味，无“ 豪华 ”可言；二等车厢尚给提供餐饮服务；三等车厢则一无所有，座位也简陋，吃喝自备，乘客都是携带大筐大包的穷人们，禽畜也允许带上车——这种顾贫惜穷的“ 群众观点 ”倒是值得赞许，但车上鸡鸣鸭叫猪哼哼，气味可以想象。
一些职业的或利用乘车机会顺便经一把商的“ 业余小贩 ”，不时穿插于乘客之间兜售自制的小食品和饮料，车上乱糟糟，治安情况堪忧，顾客丢东西的事情时有发生，包括一、二等车厢的乘客。
尽管如此，三等车厢倒总是人满为患，对穷人来说毕竟便宜第一呀。
但随着时代的前进，生活节奏的加快，一、二等车厢的乘客逐渐放弃了火车。
问起我们身边的墨西哥朋友，最后一次乘坐火车的经历全都是二十年前的事了。

绝大部分城市青年自然根本没有乘坐火车的体验。
在这种管理滞后、不思改革的情况下，再加上腐败现象、职工私自倒卖火车票等原因，大大加速国有客运业的亏损，线路一条接一条停运，直至发展到今日的全面瘫痪，“寿终正寝”。
还有一个关键的问题，就是历届政府对铁路客运的衰落持无所作为的态度，心灰意冷，知难而退，从未拿出过任何振兴铁路的重大举措，任其自生自灭。
最后终于在萨利纳斯执政时期宣布铁路私有化，一卖了之。
而买铁路的人全搞货运，没人愿意经营客运。
　然而，这些原因毕竟还是表层的，我们的一位墨西哥朋友有如此说法：“墨西哥的铁路走到这一步，恐怕还得说‘得益’于美国人。
”他说，墨西哥的铁路也有过辉煌时期，像所有其他国家的铁路一样在国家经济中发挥过不可替代的作用。
从1873年第一条长65公里的铁路剪彩通车，到1910年就达到了19280公里，平均每100平方公里有1公里铁路，每1万人有13公里铁路。
这个时期的铁路均为美、英、法三国修建，那些大资本家当然不是来墨西哥行善的，那是资本主义扩张所需要的商业行为，铁路主要用于将墨西哥的矿石运到美国和欧洲，所以这些铁路多为南北走向。
1937年卡德纳斯总统实行铁路国有化，到20世纪80年代，铁路总长度达到了26000多公里，以后则基本没有再增加。
因为20世纪中叶，一股强大外力的介人使墨西哥的交通运输业发生了畸变。
美国正在起飞的汽车业亟需开拓海外市场，他们最先瞄卜的就址近邻墨西哥。
美国人想尽各种办法向墨西哥大量推销汽车，所有的名牌车厂都倾注巨资在墨西哥建厂，利用墨西哥廉价的土地和劳力扩大生产，就地销售。
汽车这一时尚商品以排山倒海之势进入墨西哥，公路建设自然也随之“发烧”。
火车日益遭到冷落，成了“后娘养的孩子”。
据说，美国人曾通过政治、经济、技术、商业等各种手段的巧妙“运作”，支持墨西哥修建公路而遏制其铁路的发展。
一个最简单的办法，墨西哥人要是向美国贷款修公路，给；修铁路?不给!他们还可以把墨西哥同改进铁路有关的专利买了去，然后让它躺在保险柜里睡大觉。
其中种种深不可测的内幕和商业秘密，我们可能永远也无法知道。
一个基本常识是，资本的血腥本性使它可以不择手段。
铁路从当年美国人巨额投资的“宠儿”变成后来的“弃儿”，都是出于同样的原因——资本扩张的需要。
　……

媒体关注与评论

前言自1982年至2004年间，我们作为上海文汇报驻外记者曾三次到墨西哥常驻，累计工作十多年，是我们在国外居住时间最长的地方。
遥远美丽的国度墨西哥已成为我们的第二故乡。
久居墨西哥，使我们有机会对这个印第安文明古国和拉美新兴大国近距离地观察与了解，其间除对整个拉美及墨西哥政治经济情况和事件进行报道，也撰写了一些关于墨西哥社会、文化、旅游等方面的通讯和文章，它们凝聚了我们对墨西哥的真情和祝福，我们将其中一部分重新修改后集结于此。
进人21世纪，中国与墨西哥的交往日益密切，但愿我们的拾贝之作能对中国读者有所裨益，同时也希望以此纪念在墨西哥工作的难忘岁月，怀念情深谊长的墨西哥朋友，并献给牺牲了亲情支持我们在外长期工作的两个可爱女儿、我们健在的和故去的父母以及代替我们恪尽孝道的兄弟姐妹们。
我们极其诚挚地感谢比森特·福克斯总统为本书写的贺信，并由衷地祝贺墨西哥日益繁荣昌盛。
孙扶民　　何淇
2003年10月于墨西哥城

第一图书网, tushu007.com

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com