

1 ラテンアメリカ土木の歴史と発展



高橋 均
TAKAHASHI Hitoshi

東京大学大学院 / 総合文化研究科 / 教授

「土木途上地域」ラテンアメリカ

「土木遺産」と聞いて、最近出張先で体験した一事件が思い浮かんだ。

場所はメキシコ太平洋岸沿いにあるシナロア州マサトランである。長大なビーチに沿って円弧を描く海岸通り「マレコン」が印象的なリゾート都市だ。明日は、西シエラマドレ山脈を越えて高原の町ドゥランゴへ移動したい。

マレコンを往復する路線バスを降り、少し内陸へ入るとバスターミナルがあった。施工年代は1960年前後、円形プランの、かなり作家性の感じられる現代建築だ。入口を入るとすぐ、円形の外周部分にバス会社の切符売り場が並んでいる。一社を選んで午前11時の便の切符を買った。

去りざわ、念のために質した。「7時間かかるんですよ

ね」。窓口のお姉さんは答えた。「いいえ、3時間半で着きます」。

コンコースを下見するついでに、ベンチに座りガイドブックを広げた。ロンリープラネット社の1,056ページの大冊だ。付箋の箇所を見ると確かに7時間かかるというページを翻して刊記を見た。2008年。今は2014年の8月。もしかして、あのパターンか。

そのパターンだった。翌日、12時17分に発車した11時のバスは（このくらいの遅延はメキシコでは普通）、マサトランから海岸沿いに少し南下したところで東に向きをかえた。標識があり、新道と旧道の分岐点だという。バスは新道に入った。

山また山の斜面を九十九折りで上ったり下ったりしていく道路を思い描いていた私は予想を裏切られた。道路は山の高いところをまっしぐらにつきぬけて、まったく

谷へは降りないのである。そのかわりトンネルばかりだ。短いトンネルは200箇所くらいあったと思う。長さ1~2kmのトンネルも随所にあり、天空に架かるような斜張橋も2箇所くらいあった。結果的にバスはほんとうに15時52分にドゥランゴのバスターミナルにすべりこんだのである。

正直、新道のトンネルづくめは迷惑だった。車窓観察が思うにまかせない。しかし旧道を行けばローカル便を乗り継ぐことになる。当然7時間では着かず、たぶん2日がかりになる。

ドゥランゴは海拔1,880m。ハリウッド西部劇映画の往年のロケ地として知られた砂漠の中の街である。「マサトランから来たんだが、新しいハイ



写真1 メキシコ、マサトラン市のバスターミナル



写真2 ペルー、クスコの町並み。インカ帝国の首都の街割りを保存して



写真3 ペルー、クスコ市。街角にインカの石組みが残る。鉄の道具なしでこの精度

ウェイ、すごいですね」と声をかけると、70歳前後とおぼしきタクシーの運転手さんは嬉しそうに答えた。「開通したばかりだ。工事が始まってから12年もかかったよ」。

この話から始めた意図はこうである。たしかにラテンアメリカには数々の顕彰すべき土木記念物がある。しかしおそらくそれをずっと上まわる数の「土木課題」が手つかずで残されている。ラテンアメリカはたとえば日本などとは異なり、今日なお「土木途上地域」なのだということを、最初に強調したかったのである。

コロンブス来航以前の時代

ラテンアメリカ史は大きく3つに時代区分するのがふつうである。「コロンブス来航以前の時代」「植民地時代」「独立後の時代」である。

「コロンブス来航以前の時代」に「遺産」と呼ぶに足る土木事業をおこしたのは、ご存じアステカ帝国、インカ帝国をはじめとする、アメリカ先住民が作った諸国家であった。

アメリカ先住民の祖先は、現在から1万数千年前、最後の氷河時代の終わりぎわにアラスカを住処にしていたホモ・サピエンスたちである。シベリアでマンモス狩りをしていた集団の一部が陸続きのベーリング海峡を越えてきたのである。温暖化が進むと陸化していた海峡が海面下に沈ん

でシベリアへは帰れなくなり、逆にカナダ全域を覆っていたかれらの前途を阻んでいた氷床（厚さ2,000mの万年雪の塊）が融け始めた。

当時の世界人口は数百万。アラスカにいた個体数はおそらくほんの数千だった。ところが氷床の南にはおびただしい数の大型四足獣が棲息し、マンモス狩りの技術で容易に獲物にできた。人口は天井知らずに増加し、たちまち中米地峡部を越えて南米大陸にあふれた。

ところがここで苦況が襲った。温暖化が進んで動物相が小型化し、増えてしまった人口を狩猟では維持できなくなったのである。やむなくかれらは定住農耕を始め



写真4 メキシコ、グアナファトと並ぶ植民地時代の鉱山都市サカテカスの旧市街。山ふところ



写真5 グアテマラ、アンティグア市。かつて首都であったが震災のため1776年に遷都。結果的に保存された町並みを観光資源としている



写真6 メキシコ、サカテカス、カテドラルのファサード(部分)。植民地時代にしこたまお金を使って、腕利きの職人に凝りに凝らせて作らせたバロック様式の石彫。これも現代メキシコの観光資源になっている

た。紀元前5000年頃、トウモロコシ・ジャガイモ・サツマイモ・カボチャ・トウガラシなど、旧大陸とは全く異なる作物を栽培し始めたのである。人口密度が増え、紀元前1000年頃、かれらにはついに文明を興した。

このとき、かれらが最初に営んだ土木事業は、神殿の建設であった。少なくとも中央アンデス地域では、都市にも、灌漑水路にも先んじて、まず神殿が建てられた。初期神殿の代表的遺跡はペルーのパヌコ地方にあるチャビン・デ・ワンタルである。

われわれはつい、人間とは、まず生活が豊かになり、その資源を動員して強力な国家をつくり、余裕ができたところで精神陶冶のために神信心を始めるものだと考えがちだが、どうやら逆らしい。まず神信心で一致団結して心を高揚させることで、社会組織の高度化と国家機構の強化が始まり、結果的に生活も豊かになるらしいのである。

神殿は次第に巨大化する。メソアメリカ地域(メキシコ・中米)の神殿の特徴は、本殿が巨大な台座の頂上に建てられることである。メキシコシティの北東にあるテオティワカン遺跡などの場合、その台座はその形状からピラミッドと呼ばれる。遺跡最大の「太陽のピラミッド」は高さ65m。

太陽のピラミッドがこの最終形態になったのは、テオティワカン国家が滅亡した紀元後650年(滅亡した原因は不明)からあまり遡らないだろうと思う。しかしその時点でテオティワカンは、チャビン・デ・ワンタルのような神殿だけの施設ではなかった。人口20万を収容する市街地を有する一国の首都であり、その人口を扶養する農

業地帯一面に灌漑水路網が張りめぐらされていた。

ほぼ同時期に中央アンデスで栄えたティアワナコ文化(チチカカ湖の南岸)も、考古学調査で市街地の存在が認められている。のちのアステカ帝国の首都テノチティランやインカ帝国の首都クスコに連なる先住民大都市の伝統はこの時代に始まったのである。

植民地時代—スペインとポルトガルの支配

1500年前後の時代を大航海時代と呼ぶ。その主役はスペインとポルトガルであった。いずれもイタリアのジェノヴァの船乗りたちから技術移転を受け、ポルトガルは喜望峰を越えてアジアの海の支配者に、スペインは新大陸アメリカの陸の支配者になった。

スペイン人が興した最初の土木事業は都市の建設である。今日は巨大化しているラテンアメリカの都市でも、旧市街へ行ってみると、ずいぶん小ぢんまりしたブロックを単位とする碁盤目の町並みがある。たとえばベネズエラのカラカス。これが最初の住人であった征服者たちが策定した都市計画であり、建物を建てる労働力を提供したのは征服された先住民たちであった。

アステカ帝国やインカ帝国を滅ぼすと、その統治下にあった先住民を、征服者たちはこの村はお前のもの、あの村は俺のもの、という具合に分け取り(エンコミエンダ制)にした。そして自分に割り当てられた村の労働力を動員して、まず何よりも先にスペイン式の町を複製したのである。こうして都市インフラがごく早い時期に整ったために、スペイン人の新世界への渡航と移住は急速かつ順調に進んだのである。



写真7 キューバ、ハバナ港口のモロ要塞。港口を隔てたハバナ市から全景を望む

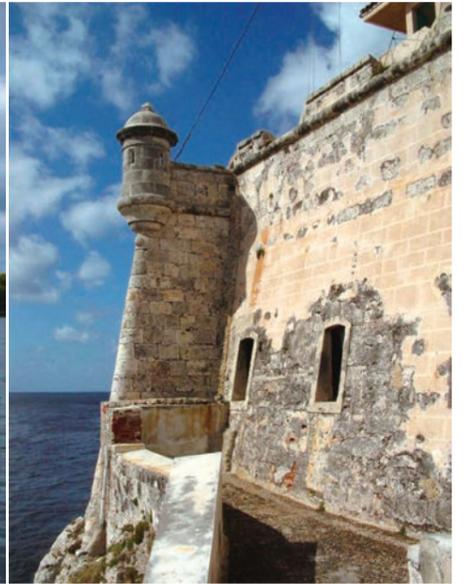


写真8 キューバ、ハバナ港口のモロ要塞。稜堡と望楼



写真9 コロンビア、カルタヘナ、旧市街を取り囲む城壁(内側)



写真10 コロンビア、カルタヘナ、旧市街を取り巻く城壁(外側)

植民地時代を代表するもう一つの土木事業は、港を守る要塞であった。スペインとポルトガルの航海技術上の優位は長続きせず、オランダ・イギリス・フランスがたちまち急迫してきた。オランダ西インド会社を先鋒とするこれらの国の艦隊から港を守るために、スペインはイタリア式築城術に基づく巨大な要塞を建造した。

中世の城壁がほんとうに壁一枚であるのに対し、大砲が発達したルネサンス以降の城壁は厚さ数mもの土砂を突き固め、内外を石垣で掩ったものである。キューバのハバナやドミニカのサントドミンゴ、プエルトリコのサンファンなど、カリブ海シーレーン上の島嶼の港にも大きな要塞があるが、やはり圧巻はコロンビアのカルタヘ

ナである。旧市街全体が分厚い城壁で囲まれていて、陸側から旧市街へのアプローチにはサンフェリペ・デ・バラハス要塞が聳え立つ。その無数の稜堡の、秘術を尽くした複雑怪奇な組み合わせは偉容というしかない。

独立後の時代

1820年代にラテンアメリカ諸国はそれぞれに独立をとげたが、半世紀ほどは政情不安と経済停滞のため大きな土木事業は興せなかった。しかし19世紀後半になるとようやく政情も安定、経済も好転した。ラテンアメリカには豊富な鉱産物があり、また熱帯農産物の適地や、アルゼンチンのパンパのような温帯の広大な未開墾地

があったので、最初に発達したのは、これらを開発して一次産品・鉱産物を欧米先進諸国へ輸出する経済部門であった。

したがって最初に興された土木事業は、これら商品を内陸から積み出すための鉄道の敷設と、船積みするための築港・整備であった。ブラジル最初の鉄道線はリオデジャネイロのあるグアナバラ湾沿いの14kmで、開通は1854年である。アルゼンチンは1857年、ブエノスアイレス市内の始発駅は現在のコロソ劇場の位置にあったが、そこから西へ延びる線路の最初の10kmが開通した。メキシコでもほぼ同じ時期にメキシコ湾岸ベラクルス港から西へ延びる線が着工したのだが、間もなく工事は政治動乱により中断され、メキシコシティまでの全線開通は1873年のことになる。

メキシコではメキシコシティから北の米国国境にいたる鉄路が、北部の鉱山地帯を米国の市場と結んだ。アルゼンチンではパンパを横切って鉄路が延びるにつれて、その左右の草原が新発明の有刺鉄線に仕切られて、小麦畑や、アルファルファなど栽培牧草を用いる高生産



写真11 コロンビア、カルタヘナ、サンフェリペ・デ・バラハス要塞全景

性の牧草地に変貌していった。しかし何といても劇的なのはブラジル・サンパウロのコーヒー・ブームだろう。

地図上ではサンパウロは海沿いにあるように見えるが、実は標高760mに位置する。海岸との間には切り立った山地があって、町はその西麓にあり、地面はそこからずっと西のパラナ川に向けて緩やかな下り坂をなす。つまり奥地へ行くほどマラリア禍のある不健康地となる。

1867年に山を越えて海岸に至る鉄道が開通した瞬間、この緩やかな下り斜面が世界最大のコーヒー生産地に生まれ変わった。そして鉄道の海側の末端には、コーヒーを積み出すサントス港が出現し、みるみる発展した。

ブラジルのコーヒー・ブームはすでに1850年頃に始まっていたが、これまでその生産地はリオデジャネイロから少し入ったパライバ川流域にあった。労働力は奴隷だった。イギリスの圧力で西アフリカからの奴隷輸入はもはや不可能だったので、不況に苦しむ国内北東部砂糖地帯から買いつけてきたのである。リオのカーニバルに代表されるアフロ系カリオカ文化が生まれたのは、これ以後である。



写真12 コロンビア、カルタヘナ、サンフェリペ・デ・バラハス要塞。稜堡上から連絡通路を隔てて反対側の稜堡を望む



写真13 アルゼンチン、ブエノスアイレスのかつての表玄関レティロ駅。今では近郊線のみ営業

ところがサンパウロのすぐ西は標高が高いため冷涼な健康地で、ヨーロッパ人労働者の誘致が可能だった。契約移民（渡航費を前借りする）としてイタリア人やポルトガル人が家族ぐるみで渡航してきて、小作人として苗の植えつけと数年間の管理・収穫に携わった。奴隷を使わずに大いに儲かる経済部門が登場したことで、ブラジル世論は1888年の奴隷制廃止に向けて動き始めた。

1908年、最初の日本人契約移民781名を乗せた笠戸丸が入港したのもサントス港だが、黎明期のこの港の衛生は悪名高かった。主因は黄熱病である。アフリカ起源のこの疫病（蚊が媒介）はカリブ海周辺で猛威をふるっていたが、19世紀前半までブラジルではまれだった。ところがコーヒー・ブームで外界との交流が増すと頻々と大流行が起り、サントス港は船乗りたちから「死の港」とか「世界の墓場」とか呼ばれて嫌われた。しかし今日ではサントス港は年間コンテナ貨物量350万TEU(20ftコンテナ1個を1TEUとする港湾の取扱い貨物量の単位)を捌くラテンアメリカ最大の港である。河口の港なので水深は12mしかなく、サンパウロへの道路では常時トラックが30kmにわたり渋滞しているなど問題山積だが、両岸の港湾施設群は偉観である。

世界中どこでも鉄道は20世紀に入ると自動車との競争にさらされ、高効率と低コストを实

現した路線だけが生き残るのだが、この面でラテンアメリカの鉄道の成績は決して芳しくない。たとえばアルゼンチンは今や廃線跡王国の様相を呈しており、営業しているのは首都近郊線だけである。

乗って楽しい代表的な鉄道線を示すなら、それはメキシコのチワワ太平洋鉄道だろう。シナロア州ロスモチスから西シエラマドレ山中の銅鉱山地帯を抜けてチワワ州チワワにいたる所要16時間の道中は、鉄橋37、トンネル86、最高地点標高2,400m、眼下に大峡谷が広がる大景観の連続である。1900年に着工したがメキシコ革命が始まってしまい、1928年に一部営業開始、全線開通は1961年だった。観光資源としての値打ちもさることな

がら、鉄道は自動車道路に比べて工事路面の幅が狭くてすむために、山地では意外な競争力を発揮する場合がある。他の例をあげると、クスコからマチュピチュ遺跡への移動手段も実は鉄道だけである。

<参考文献>

- 1) 高橋均・網野徹哉『世界の歴史18ラテンアメリカ文明の興亡』中公文庫、2009年
- 2) 高橋均『ラテンアメリカの歴史』山川出版社世界史リブレット26、1998年
- 3) 青山和夫『古代メソアメリカ文明 マヤ・テオティワカン・アステカ』講談社選書メチエ、2007年
- 4) 網野徹哉『興亡の世界史12インカとスペイン 帝国の交錯』講談社、2008年
- 5) V・バルマート・マス（田中高他訳）『ラテンアメリカ経済史～独立から現在まで～』名古屋大学出版会、2001年

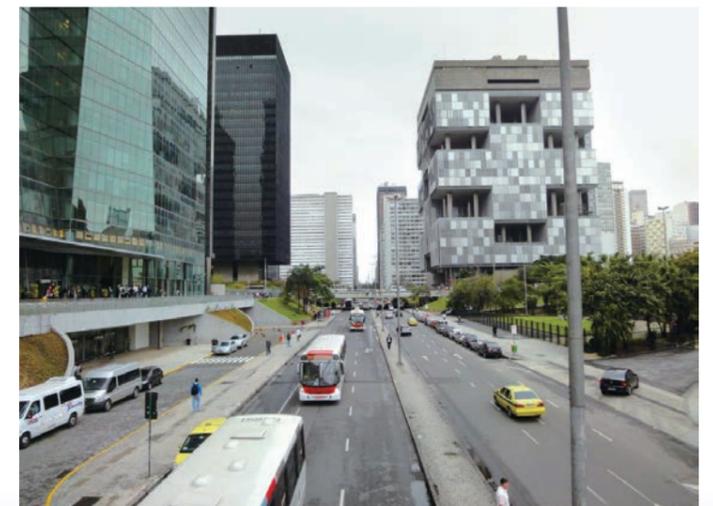


写真14 ブラジル、リオデジャネイロ中心部。右奥が半官半民の石油会社ペトロbrasの本社ビル。1972年竣工、29階建て、設計はR.F. ガンドルフィ。「ブラジルの奇跡」と呼ばれた高度成長期を代表する建築