

VI

ラテンアメリカ



コルコバート山を登る登山電車。最近、車両が
新しくなった（ブラジル 写真：加賀美充洋）

1 ブラジル

交通小史

小池 洋一

ブラジル人 リオデジャネイロの中心からごくわずかの距離にサントス・ドウモンという小さい空港がある。ここからはボンチ・アエレア空の架け橋と呼ばれる小型のプロペラ機がサンパウロその他へ向けて発つ。空港の名前はブラジルの飛行機の父アルベルト・サントス・ドウモン（一八七三—一九三二年）にちなんだものである。

フランス系の農園主を父とするサントス・ドウモンは、若くしてフランスに渡り、生涯の半分以上をそこで過ごした。初め気球に熱中したが、後に飛行機に関心を寄せ、ついには一九〇六年十月パリの公衆が見守るなか、自ら製造、運転する長さ一〇メートル、両翼一二メートル、重量一六〇キログラム、二四馬力の複葉機は、高さ六メートルで二二〇メートルの距離を飛んだ。アメリカのライト兄弟の世界初の飛行に遅れること三年であった。ただし、ライト兄弟の飛行は公衆の面前ではなく、飛行を証明するのは着陸時の写真で、彼が公衆の前で飛行に成功したのは、一九〇八年のことであった。

サントス・ドウモンはその後数々の飛行に挑戦し、ブラジルで生涯を閉じた。その死因は鬱病からくる自殺であった。そこに追いやったのは、彼が開発の一端を担った飛行機が軍用機として殺人の道具になったからだと言われている。

交通の手段としての飛行機輸送は、その後ブラジルで急速な発展をみた。広大な国土をもち、人を寄せつけない未開の地が広がり、開発が局所的に進められ、それらの点と点をつなぐ手段として有効だったからである。一九二七年には、リオデジャネイロとフロリアノポリス間に一番機が飛び、フランス—アルゼンチン間の国際便がブラジルの諸都市を経由することになった。この年の旅客数は六四三人、飛行距離は一二万キロメートルであった。

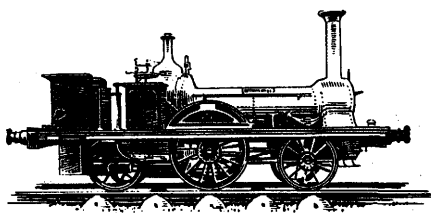
今日、航空路線は網の目のように拡がっている。一九八五年の旅客数(国内外)は一八五一人、飛行距離は三億九二七万キロメートルとなった。

鉄道の始まり

ブラジルの交通を語るとき、もう一人忘れてはならない人物がいる。イリネウ・エヴァンジェリスタ・デ・ソウザ(一八三—一八九九)である。

彼は、ヴィスコンデ・マウア男爵というほうが有名である。マウアこそブラジル最初の産業家の名にふさわしい人物であった。南アメリカ最初の造船所、ブラジル最初のアマゾン蒸気船輸送会社、リオのガス灯、ブラジル—ヨーロッパ間の海底ケーブルなど、彼が起こした事業は枚挙にいとまがない。鉄道もそのひとつであった。

鉄道建設の必要性はブラジルの独立(一八三二年)以来叫ばれてきた。鉄道は一次産品、とく



Baronesa(男爵夫人)：ブラジル最初の蒸気機関車
(出所) 参考文献(4)より。

に、一八三〇年代から急速な伸びを示したコーヒー経済の「産物」であった。コーヒーの植付前線はリオデジャネイロの近郊からサンパウロ州へと、奥へ奥へと向かっていった。サンパウロはまた綿花砂糖の主産地であった。これらの輸出とその見返りに輸入される工業製品の港との輸送の必要性が鉄道の建設を促したのであった。

鉄道建設が実現をみるのは、一八五〇年代であった。奴隷貿易の禁止(一八五〇年)による大量の遊休資金の出現、政府の奨励(利子保証など)がそれを可能にさせた。加えて、マウアという当時では希有な企業家を得た。マウアは十年間のコンセッションを得て、一八五四年リオと皇帝お気に入り別荘地であったペトロポリス間一四キロメートルの鉄道を完成させた。ブラジル初の鉄道の誕生であった。日本より約二十年早い。

この鉄道の完成に刺激され、一八五〇～八〇年代にドン・ペドロ・カンピナス、四五キロメートル)などが建設された。

II世鉄道(リオ・サンパウロ・ミナスジェライス、全長八二九キロメートル)、パウリスタ鉄道(ジュンジャイ・コーヒー積出し港サントスから一気にな〇〇メートルの海岸山脈を越え、コーヒー産地サンパウロへとつながるサンパウロ鉄道は、コーヒー・ロードともいえる鉄道で、建設を指導したのは、

やはりマウアであった。サンパウロ鉄道、パウリスタ鉄道あるいはその支線は、日系移民にとっても思い出の鉄道であった。サントス港に降り立った移民は、サンパウロ鉄道でサンパウロ市の移民収容所に入り、数日ののち、パウリスタ線などによって、コーヒー農園の労働者として地方に散っていった。

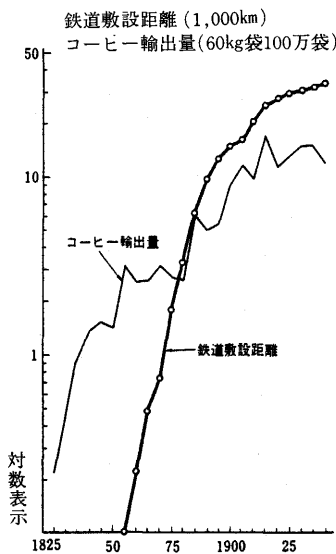
これらの鉄道の他にも東南部を中心に多くの鉄道が建設され、その距離は全国で一九〇〇年に一万五三二六キロ、二〇年に二万八五三五キロに達した。(図参照)

モーターゼー こうして縦

シヨンの到来 横に敷設さ

れた鉄道も、工業化の進展、市場の外延的拡大にともない、商品あるいは原材料を機動的、効率的に運ぶというニーズに応えられなくなっていく。一九三〇年頃ピークに達した鉄道は、その後ほぼこの水準で停滞した。八〇年でも二万九六五九キロに留まっている。輸送手段としての鉄道の凋落は、

コーヒー(豆)輸出货量と鉄道敷設距離の推移
(1825~1940年)



(出所) 参考文献(6)より。



老朽化し大衆輸送には機能していない鉄道（サンパウロ市のルス駅）

開発戦略として一九五〇年代に道路輸送重視がうちだされてから決定的なものとなった。老朽化した鉄道は、改修もほとんどされないまま放置された。自動車の国産化計画がうちだされ、ブラジルもモータリゼーションの時代に入っていた。

一九五七年の舗装道路距離はわずか七一八〇キロメートルであったが、八六年には一二万三三三・五七キロメートルになった。今日では、緑の地獄ともいわれたアマゾンでさえ、縦横に道路が走っている。自動車など車両の登録台数も五八年の八二万台から八五年の一二一・八万台に増加している。その結果、八〇年に輸送手段のシェア（旅客数・距離）は、鉄道二・九％、道路が九四・九％、航空輸送二・二％となった。

こうした輸送手段の大変革は経済発展の一翼を担ったが、今日では逆に非効率が目立っている。大都市では車が道路にあふれ、渋滞は経済活動にマイナスの影響を与えている。通勤バスで一時間、一時間半がさし

てめずらしくなくなっている。加えて、ものすごい排気ガスがある。人々は苛立ち、落ち着きをなくしている。

乗り物は単に人、ものを運ぶだけの道具ではなく、文明を運ぶ道具でもあった。少なくとも、鉄道の時代はそうであった。しかし、モータリゼーション時代に乗り物は文明の病弊を運ぶ道具になった感がある。

〈参考文献〉

- (1) Ferreira, Francisco Neto, *150 anos de transportes no Brasil 1822/1972*, RJ, DEDOP do Ministério de Transportes, 1974.
- (2) Coimbra, Creco, *Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*, RJ, DEDOP do Ministério de Transportes, 1974.
- (3) Adas, Melhem, *Estudos de geografia do Brasil*, São Paulo, Editora Moderna, 1976.
- (4) Ferreira, Olavo Leonel, *História do Brasil*, São Paulo, Editora Ática, 1978.
- (5) Baral, Josef, *Evolução dos transportes no Brasil*, RJ, FIBGE, 1978.
- (6) IBGE, *Estatísticas históricas do Brasil*, RJ, FIBGE, 1987.
- (7) IBGE, *Anuário estatístico do Brasil 1986*, RJ, FIBGE, 1987.

(つづけ よういち／アジア経済研究所経済協力調査室研究主任)