

# ラテンアメリカの 都市の巨大化，断片化と 住民の生活様式・態度の変化

中川文雄

## 1 古き良き時代の秩序，安全，人間的接触

今日，多くの問題を抱えるラテンアメリカの大都市も，かつては，不公正や矛盾を内包しながらも，秩序が保たれ，安全で，かつ固有の魅力を備えたところが多かった。今日，その魅力がまったく失われたというのではない。しかし，今日のラテンアメリカの大都市の多くで半世紀前，あるいは30年前と比べても，人々の生活からゆとりがなくなり，街路は危険となり，人々の不安と不信が強まっているように思われる。

1935年，リオデジャネイロを訪れたクロード・レヴィ・ストロース (Claude Lévi-Strauss) は，誰

もが感嘆するリオの景観（それは自然背景の美しさに加えて，パリの都市改造を行なったオスマン (Georges Eugene Haussmann) の影響を受けたペレイラ・パス (Francisco Pereira Passos) による都市改造が残した秩序の美であった) には感動することはなかったが，リオの街のことを「活気がありながら，とげとげしくなく，ヨーロッパの街路より混雑していて，しかも，より安全」と評している。レヴィ・ストロースはその後サンパウロに住み着いたが，当時，醜い町といわれていたサンパウロに関して，その中心街の建築がけばけばしく，時代おくれで不調和であると認めながらも，街が持つ活力ゆえに，その都市を一度も醜いと感じることはなかった。サンパウロの持つ雑然とした，ちぐはぐな無

---

本稿は，1995年12月国立民族学博物館で開かれたシンポジウム「ラテンアメリカの都市と農村」のために準備され，スペイン語で Fumio Nakagawa, “Agigantamiento de las Ciudades de Latinoamérica y Cambios en la Modalidad y Actitud de los Ciudadanos,” Mutsuo Yamada, org., *Ciudad y campo en América Latina*, Osaka, National Museum of Ethnology, 1977, pp.157-168 として刊行されたものに，データを更新するなどの加筆訂正をしたものである。

秩序の中での多様性(コンクリートのビルのすぐ下に牛を飼っている牧草地があり、豪華な邸宅のすぐ側に泥水が流れ、あばら屋があった)に魅力を感じていた\*1。

その後、しばらくして、ブラジルを訪れ、やがて、そこに亡命し、そこで命を絶つことになるシュテファン・ツヴァイク (Stefan Zweig) は、ブラジルの都市の魅力に圧倒された。彼にとってブラジルは、人種主義が吹き荒れていた当時のヨーロッパとは異なった文明に包まれた土地であり、その都市には秩序と安全と人間性の発露があると映った。彼は1939年頃のリオを「地球上でこれほど慰めとなる都市は存在しない」と絶賛した\*2。緑の街路樹や花と果実がたわわな植え込みに包まれた当時のリオの街を歩き廻り、人々の生活を直に見聞きし、触れることを愛した。15分の散歩のつもりで家を出て、結局、4時間かかって家に戻ることが何回もあったほど、街路を歩くこと、また、開けっ放しのオープン型車両の市街電車(ボンデ)に乗ることは、絶え間ない新しい発見と歓びにみちていた。

彼はファヴェーラをしばしば訪れている。「滑る粘土の階段を登って何度ファヴェーラに行ったことだろうか。何回行っても決して不親切や不機嫌な人間に会ったことはない。……個人の私生活、しかも最低水準の家と生活を隈無く見ることができる。……しかし、不思議なことに、この光景には何らの圧迫感、抑圧感、挑発感、恥辱感がない。住民はヨーロッパの借家暮らしのプロレタリアより千倍も幸福に感じているからだ」と記している\*3。今日のリオで街路を4時間も歩き廻ったり、ボンデに乗ったり、ファヴェーラに入り込むことが大きな危険を伴うことを考える時、ツヴァイクの描く半世紀前のリオは別世界のように映る。大きな貧富の差がありながら、そこには秩序と調和

があり、安全が保たれ、凶暴性は封じ込められていた。リオに限らず、1960年頃までのラテンアメリカの諸都市は似たような状態にあった。

私がラテンアメリカ諸国を最初に訪ねたのは1960年から62年にかけてであった。メキシコ市、グアダハラ、グアテマラ市、キト、グアヤキル、リマ、サンチアゴ、ブエノスアイレス、サンパウロ、リオデジャネイロ、ペロオリゾンテ、レシフェ——それぞれ極端な貧困も見出されたが、当時の日本、貧困と耐乏のあとを残す日本から行った私にとっては、それらの都市の住民の多くの生活はむしろゆとりあるものとして映った。新しい政治変動がはじまりつつあったが、それぞれの社会は矛盾をはらみながらも、一定の秩序が保たれ、都市は整然とし、比較的安全で清潔であり、それぞれの都市が近代化、ヨーロッパ化を進めた時代のエートスがいまだ支配的であった。それぞれの都市では、人々はよく外に出かけて友人に会い、あるいは友人を家に招いて、ひんぱんに会合し、何かとってはパーティーが開かれ、話し好きで、丁重で、ホスピタリティーに富んでいた。私は文無しの大学院生であったから、最下級のペンションに滞在するか二つ星以下のホテルやオスペグリアと呼ばれた眠り屋に泊まるか、あるいは中産階級の友人の家に寄宿するという生活であったが、その周辺は話し好きで丁重な人たちでみちていた。私は一番安い交通機関を利用し、さらにはその費用をも節約するため、夜でも多くの所を徒歩で動いたが、危険を感じずことは稀であった。人にあふれる街路、開けっ放しの窓から人々が外をのぞいている裏通りを歩くことは楽しみでさえあった。

今日、この同じ通りを歩くことは、多くの都市で危険を伴うものになってしまった。街路では犯罪が多発するし、また、車が道路を支配するようになった。前述のツヴァイクは、すでに1939年、

リオの中心部の変質に触れ、かつての豪華街が高貴さと個性を失って、自動車の通過道路に転じつつあるとの観察を示しているが、今日、ラテンアメリカの大都市の多くでは、道を歩くことは、かっぱらいや強盗に襲われることと車にはねられる危険性をはらみ、道を歩く人々は不安にかられ、街路にとどまる時間をできるだけ減らそうとし、街路の人影が少なくなった。

\* 1 Lévi-Strauss, Claude, *Tristes Tropiques*, Paris, Plon, 1962 (邦訳:レヴィ=ストロース『悲しき熱帯』(川田順造訳)中央公論社 1977年), cap.3.

\* 2 シュテファン・ツヴァイク『未来の国ブラジル』(宮岡成次訳)河出書房新社 1993年 199ページ。

\* 3 同上書 186ページ。

## 2 現代ラテンアメリカ都市の危険度

治安と身の安全に関して、ラテンアメリカ諸国のいくつかは、今日、深刻な状況におかれているといつてよい。

ほとんどの国で、強盗、傷害、殺人の件数は25年前に比して著しく増加している。1995年での人口10万人当りの殺人件数はコロンビアで77、ブラジルで31、メキシコで20、これは日本の数十倍の高さにあり、銃砲規制が進まず麻薬に侵された米国の10よりも相当に高い数字である。特定の都市や地方の場合、この数値はさらに高くなり、リオデジャネイロ州(そこの1万1804件にのぼる殺人の大部分はリオ大都市圏で発生している)は89に達している。同年、ブラジル全土で発生した殺人件数は約4万7000であったが、一方ではこれとほぼ同数の人が交通事故で死亡している。自動車1万台当りの事故死者数は日本の1.8、米国の2.6に対して、ブラジルは18.5とずば抜けて高い。94年のギャラ

ップ社の調査では、それ以前の5年間に強盗に襲われた人の割合は、ブラジルの主要都市では100人のうち34人を数え(コロンビアでは49人)、93年1年間で泥棒が入った住居の割合は、ブラジルの主要都市では27%に達し、国際比較でこれを上回るのはコロンビアの33%のみである\*4。

一方、ラテンアメリカ最大の巨大都市メキシコ市においても治安の悪化は深刻になっている。ここではひったくりやスリはあまりにもひんぱんではや犯罪事件とも見なされず、誘拐、強盗、殺人などの凶悪暴力犯罪も急増しつつある。メキシコ市警察は一日平均30体の死体を受け取るが、この中の十数体は殺人によるもの、他は交通事故によるものである\*5。なぜ、ラテンアメリカの特定の国々で暴力犯罪と交通事故が多発するのか。それは現代ラテンアメリカでの人間と社会のあり方に深く根ざした、多くの要因がからみ合った現象であり、その説明には多くのページ数を必要とし、本稿ではそこに入ることはできない。しかし、それは後述するように現代ラテンアメリカ人の精神状況にも関係する大きな問題であり、ラテンアメリカ研究者がもっと注目し、真剣に取り組むべき課題であることを指摘しておきたい。

殺人の相当に高い割合はファヴェーラやその他の貧困層の居住地区で起きているが、中産階級もまた、その犠牲となっている。交通事故死の高い割合は車対車のいわゆるカンオケ型事故死であるが、歩行者がはねられて死ぬ数も低所得層居住区を中心に多く、また、中産階級もそれから免れてはいないことは、後述の実例で述べるごとくである。

\* 4 “A morte às nossas portas,” *Veja*, 21 de agosto de 1996, pp.79-87. その数字の出所はブラジル連邦政府法務省であり、国際比較の出所は米州開発銀行である。

\* 5 国本伊代『メキシコ1994年』近代文芸社 1995年 178~179ページ。

### 3 街路に出ず、私的な閉鎖空間で 生きる中産階級

そのような危険を前にして、人々は街路に出歩くことに不安を覚え、少なくともブラジルの大都市やメキシコ市に関しては、出歩く回数や街路にとどまる時間を減らそうとする傾向が生まれているように思われる。自動車を使える人は家の外に出かける時にはできるだけ自動車で動き、道を歩かないようになる。一方では、後述するように、大都市の中での通勤や子供の送り迎えで多大の時間とエネルギーを費やす中産階級には、暴力犯罪の激増と動くためのコストの増大(駐車料金、車の見張りへのチップ、そして起こり得る車の盗難のリスク——年間23万台の車が盗まれるブラジルでは、大都市圏では新車、特に輸入車が盗まれたり、奪われる可能性——は大きい)を前にして、家の外に出ることを必要最小限に抑えていこうとする傾向がみられる。

もちろん、人が出歩くことが少なくなったとはいっても、それは過去に比しての相対的なことであって、今日もブラジルの諸都市で週末の映画館は人でいっぱいになるし、街角のバー(barzinho)では人が集まって議論しているし、夜になっても若い人たちの集まるバーやディスコはにぎわいを見せている。実際のところ、現在、日本に来ているブラジル人の多くが日本の大都市について不満に思うことの一つは、夜遅くまでバーやスナックで友人と時を過ごそうと思うのに、交通機関が一定時刻に止まってしまうためにそれができないということ、あるいは、店が早くに閉まってしまうということである。彼らは日本に比べればブラジ

ルの都市の夜の方がはるかに活気があると考えている。

こうしたことがあるにせよ、今日のブラジルの都市のにぎわい、特に夜のそれが過去に比べてずっと低調になっていることは否定できない。そして、多くの人たちが街路、そこには異なった階層やあらゆる年齢層がいて、生活の営みがあり、偶発的なことが起こり得る空間としての街路、新しい出来事と行動に満ちた街路と直接の接触を失いつつあることも否定できない。

ブラジルやメキシコの大都市の中産階級住民の中には街路にほとんど出ない生活様式が増大している。高いさくや塀で囲まれ、入口が警備員で固められた高層アパートやコンドミニオ(condominio horizontalあるいはfraccionamiento[西]と呼ばれ複数の高水準の独立家屋が集まっている住居空間で、入口が一つか二つしかなく、警備員によって出入りがチェックされる)に住み、そこではほぼ同じ階層の人間と空間を共有し、外に出るのはできるだけ自動車を使い、歩くのは安全のために特定の公園の特定の時間での特定のコースか、スポーツクラブでの動くベルトの上か、あるいはショッピング・センターの中(守衛がいて、ストリート・チルドレンや汚い人間を入れさせないので、ここでも、同じ階層の同質の人間との空間の共有になる)となり、街路にはなるべく出かけなくなる。

ラテンアメリカ諸国で大都市を中心にショッピング・センター(英語圏ではむしろモールと呼ばれるもので、ラテンアメリカでは、簡略化してショッピングと呼んでいるところが多い)の興隆が目覚ましい。多くの店舗とスーパー、ファースト・フード、レストラン、スポーツ・ジム、エステ、クリニック、レジャーセンターなどが一つの巨大な建物の中におさまっている。ブラジルだけでも1996年に67のショッピングが新たに開かれ、ショッピングは着

実に消費の中心の場となりつつある。そして、公園、スポーツクラブ、ショッピングへの往き来には自動車が使われるが、閉鎖空間としての自動車の中からみる街路の光景は自分とは疎遠のものに見えてくる。すぐ側で起きる事故や犯罪もビデオ映画の一コマのようにとらえられる。

#### 4 公的なものの衰退、人間に対する限定された、選別的な関心

1994年5月、リオのバハ・ダ・チジュカ (Barra da Tijuca) で、妊娠していた38歳のお手伝いさんが車にはねられ、そのあと2時間も大通りに放置されたままで、何十台もの車が遺体をはねとばした事件があった。本来のブラジルなら、車が歩行者をはねたならば、はねた車が止まらなくても、あとに来る車のどれかが止まって傷ついた歩行者を病院に連れていくはずなのに、この時は2時間もの間、どの車も止まらなかった。この事件を論じた精神分析学者ジュランジール・フレイレ・コスタ (Jurandir Freire Costa) は、今日、普遍的な人格尊重が失われて、人間に対する個別的、選別的な関心しか残らなくなる傾向があり、人間らしい人間とは自分たちと同じ消費習慣、ライフスタイル、身体的特徴を有している人間であると考え、傾向が強まっていると指摘している\*6。もし、フレイレ・コスタのいうことが本当だとすれば街路の人間に直接触れないで特定の私的な閉鎖空間の中でのみ生き、同じ階層、同じライフスタイルの人間とのみ空間を共有している先述の生活様式が影響していると見てよいであろう。それはラテンアメリカの現代都市がどのような人間をつくり出していくのかを考える際の重要な一点である。

大都市における住民間の隔離を助長しているものとして、医療、教育、交通、治安維持などで、

公的なものが衰退し、私的なものがそれにとりかわっていく傾向がある。本来、有産階級は貧しい人たちが押し寄せないその居住区で、公的資金でつくられた道路、公園などを享受してきたのだが、今やそれに不安を覚え、私的な空間に、私的な機関に閉じこもり、貧民との隔離を拡大しようとする。公的なものは学校も病院も乗り物も貧民にゆずられ、それゆえ、無視され、荒廃する。有産階級は私立の病院や学校でより質の高いサービスを受け、自らの車で移動することで貧民との接触を避ける。治安維持という本来、公的な性格が強いものでさえ、今日、私的な分野が拡大している。警察の質や給与が改善されないままに、私的な警備員が家とオフィスを守るために雇用され、有産階級はその治安を警察ではなく、自分の金で雇った警備員に依存し、あるいは自らが武装し、そうしたことができない貧しい庶民は警察の質の低下に伴う犯罪の横行の直接の犠牲となる。今日、ブラジルでは私的な警備は巨大な産業へと成長し、50万人が雇用され、年間37億<sup>ドル</sup>がその人たちの給与として支払われている。

先に述べたような変化、すなわち、ゆとりやホスピタリティーの減退、また、街路が危険な空間となり、そのため、閉鎖的な空間の中で生活し、人間への限定され、選別化された関心しか持たない住民が増大する傾向、それは都市住民の断片化を強めるものであるが、この傾向はブラジルやメキシコの大都市に固有の現象ではないであろう。おそらくそれは、世界全体で、一方での普遍的な人間性への関心の増大と対立、並行しながら、起きつつあることかもしれない。対象を今、ブラジルに限定するとしても、これらの傾向は単に都市の巨大化のみによって促されているのではなく、モータリゼーションの進行やテレビの普及、大量消費パターンによって引き起こされた経済的圧迫、

それに伴う他者への不寛容、社会全般における価値観、倫理の変化(既存の秩序が失われ、かつて支えとなっていた権威が失墜したこと)等、多くの要因によって促されてきた。

今そのすべてに言及する余裕はないので、都市の巨大化とそれへの都市行政の対応のおくれが、都市住民の生活様式や態度にどのように影響してきたかの一局面をサンパウロ大都市圏の例から見ることにしたい。ただし、このテーマに関しては、実証的な研究がきわめて乏しいのが現況であり、本稿も、そのほとんどをきわめて散発的なデータと私個人の観察によっている。なお、本稿でのサンパウロ大都市圏に関する人口、運輸、犯罪、事故等の数字はEMPLASA(大サンパウロ計画公社)とSEADE(サンパウロ州統計データ分析システム)の資料によっている。

- \* 6 Jurandir Freire Costa, "Desiguais na vida e na morte," *Folha de São Paulo*, 22 de maio de 1994, Seção 6, p.15. しかし、他方では、異なった身体的特徴の人間への関心の増大が中産・上流階級でみられ、白人と黒人がカップルをなしている光景が以前よりも多く見られる傾向については、Bárbara Gancia, "Onda africana toma conta dos Jardins," *Folha de São Paulo*, 20 de outubro de 1995, Seção 3, p.2.

## 5 コーポラティブ・メトロポリスの断片化

地理学者のミルトン・サントス(Milton Santos)はサンパウロ大都市圏の実例からコーポラティブ・メトロポリス(Metorópole Corporativa)の概念をつくり上げた。それはインフラや公共サービスが何よりもまず、支配的大企業の利益のために整備され、行政は市民へのサービス増大よりは、都市の不経済を切り捨てることに関心を示す巨大都市のことである。サンパウロのこの性格は、1960年

代末からのブラジルを支配した経済成長至上のイデオロギーに支えられつつ強められたとサントスはいふ。それが、大企業がのぞんだ道路建設中心の運輸のあり方、およびその結果としての住民の生活にどのように影響したかをサントスは次のように述べている。やや図式化し、単純化してはいるが、問題の本質の一端を示していると思われるため、少し長くなるが引用してみよう。

「労働者のための廉価な住宅を提供するのが目的で設立されたBNH(国民住宅銀行:Banco Nacional de Habitação)は労働者の賃金から強制貯蓄させた資金を、都市のインフラ、特に道路建設に融資し、大企業の営利活動に便宜を与えてきた。都市の外部不経済が巨大都市で新規に企業活動をはじめたことを大資本にためらわせていたが、その外部不経済は前述のような方法で調達した資金による道路建設で縮小された。道路建設は工業活動が巨大都市とその都市圏の中心部から周縁部へと拡散することを容易にした。新しく建設された高速道路によって輸送の距離・時間が短縮されたために、高速道路に沿って相互に補完する産業の工場が新しく建設されたからである。

サンパウロ大都市圏の周縁部の住民にとって交通機関の発達には人口増大に伴わず、その結果、これら住民にとって仕事場への通勤が大きな負担となり、それに伴う生活の質の低下は著しい。大都市圏東部地区住民はバス、鉄道あるいはその双方を使って通勤する場合、1日平均4時間を通勤のために費やしている。仕事場での労働時間と通勤時間とあわせて拘束時間はバス・鉄道併用の場合、最大で13時間50分に達する。こうした通勤時間の増大と通勤費用負担の増大のために低所得層は、できるだけ動かずして生活する傾向を強めてきている。低所得のブルーカ

ラー労働者は生産の場に近いところ(たとえ、他の条件が悪くとも)に住み、ホワイトカラーは遠方からも通勤する傾向があることがサンパウロ大都市圏コチア市郡 (município de Cotia) に関する最近の研究で提示されている。

都市住民の流動性低下(imobilidade relativa), つまり日常での空間的な移動が小さくなる傾向については、西側先進国の老人に関する研究がなされてきたが、サンパウロ大都市圏の場合には、流動性低下の犠牲になるのは老人だけでなく、貧困者はその住む地区に孤立し、巨大都市は分断化される。もちろん、他の地区に働きに出かけるものは多いが、同時に、地区のとらわれ人となっているものも多い。このように多数の住民が日常的な移動を最低限に抑える結果、都市の地区は各自が孤立し、断片化したゲットーの集合と化し、断片化はさらに分裂・崩壊に至る。

失業、不完全就業、貧困にとらえられている巨大都市周縁部の人口の大部分にとって、この流動性の低下のために、都心までの距離は実際以上に遠いものとなり、都市面積が実際に拡大している以上に、さらに大きく映るのではなかろうか。現実には誰の目にも明らかな物理的な都市面積拡大と次元を異にした、今一つ心理的な都市面積拡大の問題が貧困層には存在する」\*7。

サントスが示しているように、低所得層で仕事のあるものは莫大な時間を通勤に費やしている。交通は渋滞し、雨の降る日は麻痺してしまうこともある。しかし、タイのバンコックで起きたような、極端な交通渋滞のために、人々が夜明け前に家を出、夜おそくまで家に帰らないことで生活のリズムを完全に乱され、それが神経症につながり、自殺率を高めたことは、サンパウロでは深刻な問

題とはなっていない。1992年サンパウロ大都市圏で起きた自殺件数は670であり、それは人口10万人当り4.2と日本全国平均の16.9の4分の1、タイ全国平均6.7の60%の水準にある\*8。

上述のサントスの巨大都市の性格分析を読めば、なぜ人口1600万のサンパウロ大都市圏で地下鉄の総延長キロ数がわずか42\*9にすぎないのか(東京[230\*9]、大阪[106\*9]、ニューヨーク[398\*9]、メキシコ市[158\*9]に比べてはるかに小さく、人口規模では4分の1にすぎないトロント[55\*9]よりも小さい)\*9; また、ビジネス街を通る地下鉄パウリスタ線の最終電がなぜ午後8時半なのか(その沿線にも人が住み映画館があるのに)、容易に理解できるであろう。住民へのサービスよりは企業活動(その中にはバス会社やタクシー組合も含まれる)への配慮が優先されているからである。ただし、サンパウロの名誉のために言っておきたいのは、その地下鉄の駅と車内は外の街路と対照的に安全であり、また、清潔で美観が保たれていることである。それには地下鉄の料金がバスよりも25%ほど高く、誰もが地下鉄に乗れるのではないことが影響しているようにも思われる。

ここでサンパウロ大都市圏での毎日の人の動きの全体像を示しておこう。サンパウロ大都市圏の中で住民の1日当りの移動総回数は3050万回である。このうち、徒歩によるものが1040万回(仕事のために徒歩通勤している人間の数は250万人)、公共運輸機関による回数が1200万回(そのうち、バスが800万回、地下鉄230万回、郊外電車120万回となっている)、個人用車による回数(自家用車とタクシー)が810万回である\*10。

サンパウロ大都市圏で所有されている自家用車の数は、460万台をやや上回り、そのうち、週日では毎日平均250万台が走っていた(1997年6月23日より、ナンバー・プレートの番号に従って週日の中の

1日、自動車を動かさなくなったため、現状では走行台数は多少減り、交通渋滞はやや緩和されている)。雨の日は走行台数が40%増え、学校が休みの時は走行台数が20%減る。50万の家庭がバスを使わず、自家用車で子供を学校に送り迎えしている。

- \* 7 ミルトン・サントス (中川文雄訳) 「サンパウロ：大企業のための巨大都市——そこでの貧困層の不動性と巨大都市の断片化——」(中川文雄他著『ブラジル南東部の都市発展』筑波大学 1988年) 252~254ページ。
- \* 8 EMPLASA (Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo), *Por dentro de Grande São Paulo*, edição 1993, São Paulo, EMPLASA, 1993, p.92.
- \* 9 Ibid., p.44, および帝都高速公園 (東京) 広報部資料。
- \* 10 Ibid., pp.41-46.

## 6 街路と犯罪

通学のために自家用車を使う傾向は、治安の悪化と深く関係している。バスや徒歩通学の途中で子供が強盗に(といってもその多くは同年輩の少年であるが)襲われ、靴をとられてハダシで帰ってきたのを見た親は、もし、車を持っているならそれ以後は、どんなに自分に時間的、経済的負担になっても、自分の車で送迎しようとするようになる。メキシコ市においても、子供の通学に家族が自動車で送迎するのは中産階級以上では徹底している。街路や公共交通機関が犯罪の場となるからである\*11。

先に述べた治安の悪化、交通事故による死傷の増加は低所得層だけでなく、中産階級をその犠牲者にしていく。私のサンパウロでの知人のほとんどが、過去5年間に路上でのひったくり、自宅への空巣ないし強盗の侵入、車の盗難、交通事故による家族の死傷の中のいくつかを、あるいはすべ

てを経験している。

研究者もまた例外ではない。サンパウロ市南部の静かな中産階級の住宅地域に住んでいながら、ひんぱんに路上でのひったくりに会い、最後には自宅の近くで車にはねられ死去した、すぐれた人類学者であり、古き時代の紳士であったエゴン・シャーデン (Egon Schaden) の例、あるいは白昼、リオの国立博物館の通用門からタクシーをひろうまでの100mを歩く間に強盗に襲われ、旅券、航空券、所持金のすべてを奪われた、これまたすぐれた人類学者のロベルト・ダ・マータ (Roberto da Matta) の例、これらは今日のブラジルの巨大都市の街路が、ダ・マータがいう、愛情にみちた空間である家カーザ(casa)と対照的な、街路ルア(rua)の本来の性格、冷酷で人々が競い合い、狂乱が起こるような世界としての街路の性格をとりもどしたことを示すものであろう。かつて、ベル・エポックともいわれる時代において、近代化を施された街路が、冷酷な争いの場であるルアであることをやめ、自然な野蛮な状態から遮断された私的な空間、特定の階級の人間が優先される空間、ないしはその人たちが作り上げた秩序が支配する空間となったのだが、今、それはかつての自然状態へと復帰しつつあるのだろうか。

犯罪の問題に関して、私は距離をおいた話し方で、他人の例をあげてきたが、実は私自身、しばしば、犯罪の被害者であった。私事なので詳細に入ることは避けるが、過去25年間に私がラテンアメリカの各地 (サンパウロ、ブラジリア、メキシコ市、リオデジャネイロ、ジョージタウンなど) で受けた被害は次のとおりである。空巣が6回、ピストル強盗の侵入が1回、スリおよびかっぱらいが6回、そして浜辺で海に入っているわずかの時間に、サンダルだけを残してシャツとショーツをその中に入っているバス代とともに盗まれたことが1回。



ずい分、多いように見えるが、私の日本人の研究者の友人の中には、私を相当に上回る盗難の記録の持ち主もいる。

研究者、特に人文科学者がなぜ盗難に会うのかを考えてみた。ビジネスマン、医師、弁護士らに比べて貧しいからなのか。それもあろう。しかし、つまるところは、人文科学者は人間的なるものに常に関心を寄せるがゆえに、危ないと知りながら、そうした場所に近づくからである。移動する時にタクシーを戸口まで呼び寄せ、そのまま、目的地の戸口まで車で行けば、ひったくりや強盗に遭遇する可能性が小さくなることがわかっている。どうしても人の息吹を感じずのために、街路を歩きたくなり、スリの横行するバスや地下鉄に乗ってしまう。また、自宅の塀の上にガラスの破片を植え込むことや、猛犬を飼うことは、美を愛し、人間的なものに惹かれるヒューマンズのプライドがゆるさないからである。前述のシャーデン氏の家を囲む塀がサンパウロがさほど危険でなかった時代そのままに低く保たれ、花で飾られていたことを思い出す。

\*11 国本 前掲書 184ページ。

## 7 断片化する巨大都市 その中での中産階級の精神状態、断片化への住民の反応

低所得者層に関し、都市内での空間的流動性の低下と孤立の傾向があることは先にみたとおりである。中産階級に関しては、彼らが都市内で自動車で動くキロ数そのものは減少していないが(週末にサンパウロ市やメキシコ市の外のセカンド・ハウスに出かけるためのキロ数を加えるならば、むしろ増加の傾向にある)、それでいて、通勤や子供の送り迎えとは別の、楽しみのための外出の回数は減少しているかに見える。その意味では、中産階級の間には

も、動くことが相対的に減退する傾向、サントスのいう流動性低下が認められる。

週日の通勤と送り迎え、週末の都市の外への遠出(そこにも交通渋滞が待っている)に多大の時間とエネルギーを費やす中産階級は、時間に追われ日課をこなすことで精一杯で、映画、観劇、レストランでの外食、パーティーなどに出かける回数を減らし、また、人と会うことにかつてのような喜びを見いださなくなる。前述のフレイレ・コスタがいったような、人間に関する選別的な関心しか持てない精神状態が生まれているのかも知れない。また、彼らは都市の内を外を動き廻るけれどもそれは限定された、同質的な空間の中での動きである。異質なものと接触の機会は狭められつつあるかに見える。その意味で巨大都市の断片化は、中産階級の周りでも起きているともいえる。

大都市が断片化していく傾向に住民はどのように反応するのであろうか。

その第一は、そうした環境の下でも、正常を保ちつつ生きのびるための適応である。サントスがいう孤立化し、断片化した地区の住民も、決してその地区の中では孤立し、人間的な交流を欠いてるわけではない。住民はその地区の中で固有の発想と実践で相互扶助的な生活組織をつくり出していく。空間的な流動性を限定された中にも、家族を中心にしたネットワークがあり、また、出身地を同じくする人たちの大小の共同組織があり、それらが大都市での孤独からの脱却と生活防衛に大きな力となっている。

私はブラジリアに住んでいた頃、私のアパートの管理、清掃、水もれなどの修理等々、問題解決の一切を請け負っていたのは、セアラ州西部の打ちひしがれた農村地帯の出身の家族であった。全員が大変な働き者だが、車を持つには至らず、その生活圏はアパートを中心にした1~2キロの範囲に

限られていたが、月に1度、5<sup>キロ</sup>離れたところにあるカーザ・デ・セアラというセアラ出身者のクラブのパーティーに出かけるのを楽しみにしていた。そこでは同郷人と話し合い、若い男女が知り合い、さらには職探しの情報交換までが行なわれる。実際このカーザ・デ・セアラは、セアラからブラジリアに出てきた人に住居を世話し、仕事を探してやる機能を果たしていた。

以上は食べていくために何としてでも大都市にとどまらねばならない貧しい庶民の反応であるが、有産階級の場合、危険でゆとりが失われた巨大都市に対して、そこから脱出するという反応も見られる。サンパウロ大都市圏の中核部分をなすサンパウロ市では1991～96年間に純流出(流出人口から流入人口を差し引いた分)は51万人に達した<sup>\*12</sup>。自然増があるため市の総人口自体は減少しないのであるが。

流出する人口の行き先は、大きく分けて次の三つになる。

- (1) サンパウロ市の外、サンパウロ大都市圏の中に形成された専門職や中産階級を対象とし、入口がコントロールされ、治安が比較的よいニュータウン。ここの住人の多くはサンパウロ市内に職を持ち、自家用車出勤となる。
- (2) サンパウロ州内陸部のカンピーナス、リベイロン・プレトなど経済発展著しい大小の諸都市。サンパウロ都心より東方90<sup>キロ</sup>の小都市サンタ・ブランカのように5年間で人口が倍増したところもある。それぞれの都市では新たな産業が開かれることで就業機会が多く、また、サンパウロ市よりも住居面積は拡がり、プール付きの家が建てられ、治安の悪さからも比較的解放され、サンパウロ市に住んでいた時より、ストレスの小さい、ゆとりある生活をしているのが一般的である。

- (3) ブラジルの他の大都市。特にその中で、専門職や管理職の人たちからは、サンパウロ市の南南西330<sup>キロ</sup>のクリチバが好まれている。クリチバはブラジルで最良の都市環境の、最も住みいい都市と自他共に許しているのだが、たしかに治安、公共輸送システムの発展、緑地面積や公園の広さ、すぐれたゴミ処理、どれをとってもブラジルの、あるいはラテンアメリカの他の都市にとって学ぶべきモデルとなる都市である<sup>\*13</sup>。それは1970年代以来の市の行政指導者の創意と努力の結果として、今日のすぐれた居住環境ができ上がったといっ

てよい。今、そのクリチバにサンパウロやリオから移り住む専門職や管理職の人が増えている。クリチバの中にしかるべきポストが見出せない人の場合、家族をクリチバに移り住まわせ、自分は週日はサンパウロやリオで働き、週末にクリチバに飛んでそこに家族に合流するというパターンも見られる。そのことによって家族のためにより安全で健康的な生活を得ようとする。

クリチバはかつていわれたような閉鎖的な地方都市の色彩を弱め、今では内外の一流の音楽家が訪れるし、質の高いレストランも多くなり、安全で健康であるだけでなく、質の高い文化生活も存在するようになった。

\*12 “São Paulo passa a exportar migrantes,” *Folha de São Paulo*, 8 de março de 1997, Seção 3, p.1.

\*13 中村文彦「クリチバ市の都市交通——公共輸送を軸とした持続可能な都市開発の方向性——」(『交通工学』Vol.30 No.5 1995年9月号) 33～40ページ。

## 8 都市再生は可能か

適応と脱出は、ともに都市の居住環境が改善しない、という前提での反応であったが、今一つの反応は、その都市の居住環境を改善し、荒廃しつつある都市の中心部と周縁部を再生させようとする動きである。ブラジルでもメキシコでも、都市計画家、社会学者、ジャーナリスト、政治家が都市再生のためのさまざまな計画を発表している。その中には、サンパウロ市の場合、自動車都市であるという性格を認めた上で、すなわち、ビジネス・エリートや文化活動の支援者や観客は主として自動車で動き、バスや地下鉄には乗らないという事実を認識した上で、市の中心部に公共の駐車場を多くつくるべきだ、それによって、市立劇場を中心にした旧ビジネス街に企業がもどり、また、中心部での文化公演に人が集まりやすくなり、消

えていったレストランがもどり、街が昼も夜も活気を呈し、荒廃から脱け出すことができるというプランもある。

しかし、荒廃の進行に逆らいながら、都市の再生を実現することは大変な仕事である。都市の再生についてクリチバの例がよく引き合いに出される。たしかにクリチバは1970年代初頭からモータリゼーションと都市の交通渋滞、それによる都市の荒廃を予知して、それを食い止めるための大胆な都市改造を行なった。創意と実行力によって、最小のコストで最善の都市環境をつくり上げたクリチバの例は国際的にも高く評価されている。しかし、クリチバのこの経験も、人口規模が一ケタ違い、荒廃化がすでに進んでしまっているサンパウロやリオやメキシコ市に適用することは難しいであろう。むしろ、それは中小都市が学ぶべき教訓を多く提示しているかに見える。巨大都市は自らの創意で再生への道を探らねばならない。

(なかがわ・ふみお／筑波大学歴史・人類学系教授)