

ブラジル街道物語

田尻鉄也

サンパウロの発展を支えた 「海の道」

いまブラジルは、ほぼ全国的に舗装道路が通じているが、これはほんの20〜30年来のことで、それ以前は大変なものだった。

まして19世紀のこととなると、たとえば1832年、あのチャールズ・ダーウインはイギリス軍艦ビーグル号でリオに上陸、そのリオ滞在中にカーボ・フリオまで短い旅行をしている。その旅行記のなかで「……これはブラジルの主要道路の一つであるが、きわめて悪路で不格好な牛車でない限り、車の通行はできない。この旅行を通じて石橋は一度も渡らなかった。大木のは往々にひどく破損していて危険だったので、傍道を通らねばならなかった」距離はすべて正確にはわかっていない「道路はときどき道

標のかわりに十字架があつて、そこで人間の血が流されたことを示していた」と書いてある。

リオからカーボ・フリオ間は約1000キロだが、ダーウインは馬で6日を要して往復している。「田舎道だから」と言うのは現在のことで、当時はリオ州の主要都市カンポスとを結ぶ最重要道路だった。それが途中に宿屋もなくダーウインを驚かせている。

宿は無くはないのだが、当時のブラジルの制度では「ヴェンダ」と呼ばれる、まさに雑貨屋も兼ねたような宿で、これについて「イギリスのあばら家でも、これほどまでに居心地の悪いものは見られまい」といった代物だった。

まあこの広大なブラジルに、当時はわずか500万人（奴隷も含めて）も人口がなかった時代だから、とても道にまで手がまわらなかつた……と思いたいところだが、どうもそうでなくて、これもポルトガル行政の特徴だったようだ。

「道」というのは、単に軍事、行政面だけでなく、産業の発達にもつとも基本的な条件なことは常識である。だからすでに紀元前から東洋、西洋を問わず、偉大な国では道を完備している。東洋では隋、漢の王朝、また西洋ではローマ帝国の道路が有名。時代が下がって15世紀には、インカの道があつた。

とくに石材加工に優れていたローマでは、帝国内すべての領土に主要道路は石で舗装し、河には堅固な石橋をかけた。ローマ帝国の領土は、現在のスペイン、ポルトガルのあるイベリア半島まで及んでいたから、その石の道、石の橋は、このヨーロッパ最

西端まで及んでいた。橋は現在まで2000年間も使用されているのも多い。

ところで、その「道」の重要性を理解し、さらに、それが破損せぬように常時マヌテンソン（補修）の努力をするのには、一定水準の常識と能力が必要なようである。

この、現在のポルトガルにまで延びていたローマ道路について言うと、ローマ人を追い払って、ここを占領した西ゴート族には（ゲルマンの野蛮人だったから無理もないが）この道路の意味はまったく判らなかつたようである。放棄され、その石材を利用するために破壊されてしまった。この西ゴート族の200年の占有期（5・7世紀）の後に来たのがイスラムの諸族たちだった。アラガ人の歴史の中で最高度に文化が発達した時期であり、かれらはたちまちにローマ道路を修復して利用し、さらに新しく延長工事までした。

そのイスラム教のイベリアを、恐らくは西ゴート族の残党、またさらに南フランスからの援軍が、“レコンキスタ”（国土回復）の旗印のもとに征服して、スペインとポルトガル2王朝ができる。

話が回り道したが、この2王朝の王族・貴族にも「道」の持つ経済・文化的な意味を理解できる者はいなかつたようである。だから、この時期にまたローマ道路は放棄され、荒廃してしまつた。

海上では、ヨーロッパに先がけて大航海時代を創りだしたポ

ルトガル、スペインは、一般に商業民族と見られている。その商業民族が陸上の道路をないがしろにするのは不思議に気がするが、実はポルトガルもスペインも航海・貿易は王家の独占であり、住民は、貴族を除く以外はほぼ奴隷に準じる者たちだったと考えれば、道をつくらないことも理解できないことはない。王侯貴族の富の蓄積に関係しない内陸部の、住民の便利さなどまったく気にすることはなかったわけだ。まあ多分そんなことで、ポルトガルは道のない、あるいは悪路のまままで近世にいたっている。

そのポルトガルの植民地のブラジルに、良い道路を期待する方が無理だろう。このブラジルの内陸部を縦横に結ぶ線がついたのは、18世紀のことである。これは、なにも行政官が意図的に開けたものではなかった。ミナス、ゴヤス、マツト・グロツソと各地で金が発見され、その金にひかれて人間が動き、その人間の必要とする物資、つまり商品が動き、その結果として“たまたま”道がついた、ものである。

王朝政府は、むしろその道を禁止しようとさえしている。たとえば、ミナスの産金地帯だが、あの不毛の山岳地帯に金だけを採す人間が短期間に10万、20万人と入りこみ、食糧の需要が増大した。このためバイア、リオ、サンパウロ方面からの食糧が輸送されたが、産出される金が密輸されるのではないかと心配した王朝は、バイア路の通行を禁止してしまう。まあ、一定期間後にはその禁止令も解かれたが、その3本の道のなかで金地帯の中心オウロ・プレットとリオを結ぶものが最終的には公道とされた

が、公道といっても、道路や川岸に通行税を徴収する関所が多いだけで、道と呼ばれるシロモノではなかった。当時の乗り物は馬で、また荷物の輸送は家畜（主としてブーロが使用された）の背で運ばれるが、それらの踏み跡が道と呼ばれた、と言った方が正確なようである。だから、好天候の時でも旅は大変なものだった。まして雨期となると、長距離の旅は一大事業だった。

それらに加えて、ダーウインが見たように、襲われて道端で死ぬ旅人も少なくなかったようだ。

ブラジルでは「道」は、そんな歴史を持っている。

辺境の町サンパウロ

そのようなブラジルで最も古く、また、最も重要な道となる、これはサンパウロとサントスを結ぶ「カミーニョ・デ・マー」(海の道)となる。南米最大の経済都市サンパウロは、まさにこの「海の道」が作り上げたものだった。

最も古く……というのは、これはポルトガル人がブラジルを発見する以前からあったインディオのつけた道だからである。もつともサンパウロ内陸の高地と海岸を結ぶインディオの道は幾つもあって、それぞれに「海の道」と呼ばれていたようだ。その幾つもあったもののなかで、現在のサンパウロとサントス(正確にはサントスではなくて、山脈の麓のクバトンまでだが)を結ぶものだけが有名になり、今日まで知られている。

それには、どうもポルトガル人ジョン・ラマーリオ抜きでは考えられないようだ。この男がなんで1515年頃に、サンビセンテの海岸に到着したのか詳しくは判らない。ただ同様に正体不明、なんで来たのか流刑か漂流か不明というヨーロッパ人は、その海岸地帯に何人もいたようである。ところで、その中でラマーリオが有名となるのは、何の都合でだったか、彼は「海の道」をよじ登って、海岸山脈上の高原に到着する。粗末なポルトガルの道になれていた彼も、インディオが原生林の下を踏み歩いただけの道には驚いたに違いないが、ともかく高原上にたどり着き、しかもインディオたちに殺されもせず、それどころかグワイアーナス族の長老チビリサーの娘と結婚し、この地の住人となった。現在のサント・アンドレー付近で、多分、1520年代のことであった。ところでブラジルは、1530年代の初めから開拓が始まった。「カピタニア」制と呼ばれる方式で、ブラジルを5地区に区分し、それぞれの土地をポルトガル貴族が王から貰い、自力開発するというものだった。

現在のサンパウロ地方はサンビセンテのカピタニアで、ここのカピトンは、マルチン・アフォンソ・デ・ソウザという男だった。つけ加えると、15のカピタニアの中で当初にまずまずの開発実績を上げるのは、サンビセンテとペルナンブーコの2つである。カピトンが能力ある男だったに違いない。なかでM・A・デ・ソウザは、ブラジルにサトウキビ、オレンジ、バナナ等の有用作物を導入したと考えられている。そうして、サンビセンテにブラ

と信じていたようだ。もつとも、これは青年にありがちな想像力も大きく混じっていたに違いない。というのは、問題は「海の道」だった。1580年になっても、アンシエッタ自身が「この道を上ることは大仕事だった。四つんばいにならねばならぬ個所も多かった」と書き残している。

元来のインディオが通っていた原生林の下の踏み固めた道は、ポルトガル人が使用するようになり、特に荷物を背負った役籠が通るようになると、邪魔な樹を倒し、難所は手をくわえて道らしくしたもの、海岸山脈の粘土分の強い土は滑りやすく、だから雨でも降ると通行不可能になる。しかも当時はその雨が多かったようだ。

サンパウロ周辺は、あとゼズイッタによるインディオ教化と、またポルトガル農業者の入植で、農産物もしだいと増えた。1583年にここを訪れたゼズイッタのフェルナン・ガルジン神父は「すでにポルトガル人が120家族はいる。農産物も増えており、なかでもぶどう酒とマルメラードの生産はちよつとしたもの」と記録している。家畜の数も相当に増えていた。砂糖も地元で消費するものは生産されていた。

この高原上の気候、地形、地質などから、カルジン師も「まさにポルトガルのような」と記しているが、当地方の繁栄はただに「海の道」にかかっていた。だからサンパウロの市議会は、度々、すべての住民に対して「道路の補修、橋梁の工事に出ること」を命じている。だが、住民の数に比して道は長く、だから18世紀

の半ばでも「トロツパが行き合うと、どちらか山際に退避しなければならぬ。雨が降れば道は滑り、一歩誤れば深い谷間に落ちる」といった危険な状態が続いていた。

この「海の道」を危険なものとしていたのは、その道の状態だけでなく、さらに時折出没する強盗団や野獣まであったようである。1655年には凶暴なオンサ(豹)が通行人を襲うので「少数の通行はくれぐれも注意する」ように、と言う通達が出されている。こんな中でも、サンパウロの住人は次第と増えていった。1580年から1640年までの60年間は、ポルトガル本国でアヴィス王朝が絶えて、スペインのハプスブルグ王家がポルトガル王を兼ねた時代だが、特にこの時期には、サンパウロにもスペイン人の住民が増えた。

この時期は、サンパウロは“バンデイランテス”が内陸部に、貴金属を探しに出かけたことでも一つの時代を区分するが、このバンデイランテスの大目的の一つは、当時のペルーのポトシ大銀山からの、銀の密輸にあったようだ。ポトシ銀山の銀の正式積み出しルートは、ペルーから船でパナマに運び、地峡を馬で越して、あと再び銀船団でスペインに運ぶものだったが、当然に密輸が多く、その密輸の主ルートはポトシからブエノス・アイレスに運び出すものだった。だからサンビセンテ、サンパウロの住人でブエノス・アイレスに住んで密輸を本業にする者も多く、また、陸上輸送で密輸取り引きを考えたバンデイランテも多かった。なにしろ悪路の「海の道」を通過して運べる品物は、少量で金高の多いも

のでなければ不可能だった。ともかく、銀の密輸を目的に西へ西へと進み、結果としてサンパウロの住民は、ブラジル領土を極めて拡大することになった。

このように、サンパウロは南米の歴史でも大きな役割を果たすようになるが、ただ当時までのサンパウロは、あくまでもサンビセンテ・カピタニアの田舎町にすぎなかった。文明はサンビセンテであり、サンパウロは田舎、それはわずかに「海の道」が結びつけているに過ぎない。しかもその道は難所が多いこと、くわえて道路の重要性を確認しきらなかった。ポルトガル王朝下の管理で、ときどきは長期間にわたって通行不可能となっている。

これでサンパウロは発展しようにも、発展できるわけがない。1640年、ポルトガルがハプスブルグ王家のものから、ふたたびポルトガルはブラガンサ家の手にわたった時に、スペイン系住民の多いサンパウロでは、ポルトガル人の王の領土となることに反対して、独立が計画されている。ただ、この運動は住民から王になることを要請されていたアマドール・ブエノ・ダ・リベイラが、その要請に応じずブラガンサ家の王への忠誠を表明したことで終わりをつげた。これは単にスペイン、ポルトガルといった問題のほかにも、サンパウロの住民としては、サンビセンテ、サントスに従属した地位に甘んじていることに対する反感が強かったこともあるようである。

元来は性格が柔和といわれるポルトガル系の住民ばかりだったブラジルで、サンパウロの住民だけが一風変わった気質を示す

のは、ここが当時としては、文化果つる“奥地”だったことの他に“アウダオーゾ（無謀、大胆不敵、凶太い）”といわれるスペイン、特にカスチーリヤからの移民が多かったこともあるようだ。

ミナスの金が サンパウロを変えた

ところでこの、サンビセンテⅡ文化、サンパウロⅡ奥地という図式が変化したのは、18世紀初頭のことである。原因はミナスにおける金の発見だった。なにしろそのゴールドラッシュの規模が大きかった。このあと世界ではカリフォルニア、アラスカ、オーストラリア、南アフリカとゴールドラッシュが続くが、ミナスのそれは、それらに先がけた世界的規模でのゴールドラッシュの第1号である。金発見の知らせが伝わると、だからサンパウロの町（当時はすでに町を形成するまでになっていた）からは、動ける人間はすべてミナスに出かけてしまう。もちろんサンビセンテの住民も争って海の道をたどり、あと奥地をめざしたが、それだけではない。ポルトガルからも続々と船がサントス港に着き、無数の人間がサンビセンテの住民の後に続いた。「海の道」はじまって以来の大混雑となったことは、想像に難くない。ともかくポルトガル王朝は、本国の人間がすべてミナスに出ていってしまうのを恐れ、何度も何度も「ブラジル向け渡航禁止令」を出している。

それまで無人だった内陸部のミナスに、金にひかれて20万を超えた人間が短時日のうちに集まり、一大消費地を形成したことは、サンパウロの状況を一変させた。この時期ミナスにいたる道はサンパウロからだけのものであり、ミナスの人間の必需品はサンパウロから送らねばならなかった。ブラジルはじまって以来のことだが、砂糖、タバコといった輸出作物以外の、国内消費作物の生産がサンパウロ地方ではじまっている。だからサンパウロの人口は金発見直後に一度は急減するが、そのあと18世紀になると急増しはじめる。17世紀末からすべての作物の値段が急上昇した。一例でトウモロコシが一アルケール(註1136.3リットル。古いポルトガルの量の単位)当たり200レイスだったものが、1年間で2560レイスにと13倍の値上がり、といった具合である。「これなら金掘りに行くより簡単だ」と農業にはげむ連中がでてくるのも無理はない。トウモロコシは、当時マンジョカ粉とならんでブラジル人の主食であり、さらに加えて役畜の飼料で、だからその消費が急増したのは当然だった。同様に牛、豚、鶏、砂糖などすべての物資が高騰、品不足となり、その生産者が増えた。単に物資供給面だけでなく、実は18世紀初めに、ミナスでは急増した人間の間で種々の争いが増える。また古くからブラジルに住んでいる連中と、ポルトガルからの新来の連中の間での紛争まではじまって、ポルトガル王朝は当地方の行政機構を改めた。

それまではリオを中心とした行政区に一括されていたのを、1709年に「サンパウロ・ミナス行政区」(この区が後に州になる)

を新設し、行政長官府の所在地をサンパウロとした。サンパウロが行政上の格で「市」となるのは1722年、正式に新行政区の首都になるのは1712年……といった具合だが、ともかくこの時期に、それまでのサンビセンテとサンパウロの立場が逆転することになる。つまりサンパウロが当地方行政の中心となった。

このゴールドラッシュのさなか、一番苦勞したのは「海の道」だったに違いない。ほんのわずかな輸送能力しかないところに、ばくだいな数の人間、物資の運搬が行われることになり、何度となく破損し、間に合わせの補修がなされ、それがすぐに破損して通行止めとなる……といったことを繰り返している。

金については、ミナスに次いで、あとクイアバ、ゴヤスにも産金地帯が発見されるが、それらの地方についても物資供給地はサンパウロだった。さらに多くの品物を必要とするようになる。サンパウロ地方で生産不可能で、サントス経由で輸入される品物も増加していた。たとえば塩は、当時王朝の専売品だが、1700年代のはじめには、すでに年間2隻の専用船で塩がリスボンからも輸入されるようになっていた。また鉄製品はすべて輸入であり、これらの品物が「海の道」で、海岸山脈を越えて運ばれた。いずれもが必需品ばかりであり、道路が破損して通行禁止となるとサンパウロ、さらには内陸部の住民の生活に大きく影響する。だから18世紀も半ばになると、サンパウロの長官の問題はこの道路の保全となってきた。ともかく「海の道」がサンパウロ発展のすべてである。

コーヒーが鉄道を必要とした

この「海の道」は18世紀から何度となく改修され、さらには新しく道が拓かれた。たとえば、1768年にモルガード・デ・マテウス長官は、サンパウロからクバトンまで「山脈の最も低い場所を探し、また最も距離が短縮する」ような新道をつけた。

この時代になると、「海の道」はサントス港からサンパウロ市までとなる。以前のように山脈の麓のクバトンからサントス港までは小舟を使っていた。ところでクバトンからサントスを結ぶ低湿地帯の埋め立て工事は、きわめて難工事で多くの人間が死んでいる。マラリア、黄熱病といった病気が工事をより困難とした。

現在見る「海の道」の形がほぼできたのは1792年、時の長官ベルナルド・デ・ロレーナが開設させたもので、このため「ロレーナ舗道」と呼ばれた。つまりクバトン⇨サンパウロ間が、この時にはじめて石を敷きつめた幅3^{1/2}メートルの道路となった。当時の記録によると「この道路幅で、トロツパが出会った場合にも心配なく自由に交差できるようになった。また石が敷きつめられただけでなく、排水溝が完備したために、雨の時にはいつも見られた泥濘や水たまりが無くなり、それこそ夜間でも安心して通れるようになった……」と賞賛している。ブラジルで初めての舗装道路の出現だった。ただ、この「ロレーナ舗道」も、すぐに間に合わぬようになる。傾斜の急な原生林地帯で、しかも雨が多いために道路

の破損が絶えず、この道路を通る人間、物資の量が予想を上回って増加していったためだった。当時の道路は、「クバトンからサンパウロまで8レグア（註Ⅱ1レグアは約6^{キロ}）。その旅行の所要時間は馬で1日か1日半だった。なかで山脈の登りの部分の所要時間は約3時間」だったようだ。

この「ロレーナ舗道」を、最初に通った外国人でないかと思われるのは、イギリスの商人ジョン・マウイーである。1808年にウルグアイから北上してサントスに到着。クバトンまで河舟で来て、ここから馬でサンパウロに上った。彼は「このように途中に住民のいない、しかも厳しい山岳地帯にこれだけの道をつけるには、ばく大な資金を必要としたに違いない。これだけの道はブラジル唯一だろうし、ヨーロッパでも数少ない」と激賞している。ただ、当時はすでにサンパウロ内陸部からの農産物のサントス港積み出しが増えていた。だからそのすばらしい道も、荷物を積んだ役蓄が無数に山を降りてきていて、「それらのヨーロッパと出会う時はさすがの道も幅が狭く、しかも片方は断崖のところが多くひやひやした」ようだ。それと同時に「この荷物の運搬に利用されているブーロは、馬にくらべてこのような山路にきわめて適性を持っている」ことに、注目している。なお、今日でも途中に人家の少ない道だが、当時はこのように多数のヨーロッパの通行のために、相当数のトロツパの休息・宿泊所が設置されていたようである。

マウイーは「どれだけ巨額の資金を必要としたか」と感心し

ているが、道路はその造営費のほかには常時の補修費も大きい。マウイー自身も「道路のいたる所で黒人とインデイオが道路補修作業をしていた」のを見ている。この道路開設の巨額な費用、さらには常時の補修費用捻出のために、クバトンに通行税徴収所が開設されており、馬何匹、人間の通行税の他、運ばれる品物によって一定額の料金が徴収されていた。

19世紀になると、サンパウロ州でコーヒーの生産がはじまった。最初はパラíba河流域の生産で、これはリオ港から積み出されているが、すぐにサンパウロの内陸地帯でも生産がはじまり、これはサントス港を通じて積み出されるようになって来る。当時までのサンパウロ内陸部の主要農作物は砂糖、米、トウモロコシ、マンジヨカ等で、サントス港から輸出されていたのは、砂糖(2500ト)、米(700ト)(いずれも1807年の数字)と記録されている。1830年代になると、すでにコーヒーも1500トほど輸出されるようになって来る。

つまり「海の道」は、さきのゴールドラッシュ期に次いで、第2回目の転換期を迎えたものだった。通過する荷物の量がけた違いに増加しただけではない。以前は海岸から運び上げる荷物が主だったのが、今回は山脈の台地から港向けに運ばれる荷物が急増した。なかでコーヒーは、1850年代にはすでに2万ト台に達している。だから1830年代の末に、時の長官ベルナルド・ペイショットは「海の道」を車両が通行できるように大改修を試みている。結果として路面幅 4.4m とした。もつとも加えると、これは当

時のブラジルの土木技術水準の低さか、あるいは未だ奴隷制時代であり、まともに働く人間がブラジルにいなかったのか、この道路工事については、責任技師から道路工夫にいたるまですべてヨーロッパで契約した外国人ばかりの手になるものだった。

この道路を通って、1855年には荷を背負ったトロッパが、年間に20万頭以上もサントス港に降りてきたといわれる。馬車は使われなかったが、この山道を切れ目なく歩く役畜の行進は、まったく壮観だったに違いない。

ところでその「海の道」の最盛期は、1850年代から60年代までで終わりを告げた。すでにこの時代、役畜によるコーヒー運搬は限度に達しており、1835年から鉄道開設が検討されはじめる。特にサントス⇨サンパウロ間が最優先地域とされた。その鉄道新設の一つに「現在支出しているばくだいな道路の補修費が節約できる」というものもあるから、その最盛期の道路の維持には相当な金が投入されたいが、早くから検討されながらも、この鉄道計画は実施が遅れた。法律、資金などの問題の他に、なによりも一挙に800以上の山脈を越えるために、特別の技術を要する。また道路と同様に鉄道にもクバトンとサントス間の低湿地の埋め立てという問題もあった。この時も多くの労働者がマラリアと黄熱病で死んでいる。

これらの問題を解決したイギリス資本による「サンパウロ・レールウェイ会社」が、サントス⇨ジュンジャイ間 139^キの鉄道を開通、運行をはじめたのは1867年11月のことだった。この

鉄道、さらに加えて後にサンパウロ州内に敷設されていた多くの鉄道が、サンパウロ州内陸部のコーヒー生産、また運搬や輸出を可能にした。

かくてサンパウロ州は世界最大のコーヒー生産地となり、それにつれてサンパウロ市はブラジルの経済都市、またサントス港は南米一の貨物量の港湾になって行く。20世紀初めには、そのコーヒーだけで年間90万ト以上が輸出されている。だから、この時代からの「海の道」は、本来の道路に鉄道を加えた両方で考えなければならぬ。でも、もともとはインディオの踏み跡だった「海の道」は、やがてポルトガル植民者が主体となって利用するようになり、ミナスの金の時代に第1回の発展期を迎え、それが16世紀後半からは、世界最大のコーヒーとその繁栄にひかれて、あと多くの外国人移民がここを通るようになった。その外国人の中で、イタリア人がけた違いに数が多く、このためにサンパウロ市は「イタリア以外で最もイタリア人が多い都市」となって、往年のスペイン人の影が薄くなった。その外国移民のむれの最後に、1908年から日本人移民が来た。ところで、その日本人の第1回笠戸丸移民は、ある意味で特に「海の道」と関係が深かった。この笠戸丸移民が6月末からそれぞれの農場でコーヒー採集作業をはじめたものの、すでに8月中旬から問題が起きて農場からの引き揚げ、あるいは逃走がはじまったのはよく知られている。その中でも、モジアナ線カーン耕地には沖縄県出身者が多かったが、この移民たちは逃亡を考えた時に、その行き先はサントス

だった。どうしてサントスを選んだのかわからないが、到着間もない移民の知っている町の名はサントスだけだったのかも知れないし、なによりも海があつたためのようだ。サントスに出てきて船でアルゼンチンに移った人もいたし、また、当時から活気があつたこの港には仕事も多く、言葉のわからない日本人でもコーヒー園より多い賃金となつた。その噂が伝わって、サントスにはたちまち沖縄県出身者が増えた。

それはともかく、そのなかで最初の数家族は、モジアナ地方からサンパウロまでは汽車を利用したが、あとサンパウロからサントスまでは徒歩で「海の道」を歩いて下つたと伝えられる。この時代は、すでにトロツペイロはなく、といってまだ自動車もほとんど無かつた。「海の道」は以前の交通量のない、それこそオンスサでも出そうなほどに寂れていたに違いない。ここを子供も交えてどれだけの時間をかけて歩いたものだろうか。それと同時に、希望に満ちていると思つてきたコーヒー園に絶望して、ひたすらに故郷や海や港だけを考へてこの山道を降りる時の、気持ちはどうなものであつたらう。当然金も無かつた。だからサントスに着いて安宿に泊り込み、何日経つても金を払わないので、宿の方が移民会社に連絡し、移民会社の職員がおどろいてかけつけて、これら脱走組に港の仕事を斡旋している。この人たちがサントスの日本人のパイオニアとなつた。ただ、このサントスの港湾の仕事は、言葉はわからなくてもコーヒー園の仕事よりはるかに高収入で、多くの人がこれに続いた。これら、後に先輩たちを頼って

コーヒー園から脱走してきた人には、さすがにサントスまで歩いた人はいないようだが、ともかくこのようにして「海の道」には日本人の足跡も印されている。

ポルトガル人が到着する以前に、原住民インディオがつけていた数多くの「海の道」の中で、このサンパウロとサントスを結ぶものだけが、このように重要なものとなってしまった。これは単に人間の動きの他に、サンパウロそうしてサントスの地理上の有利性が大きく影響している。ことにサントスだが、その港湾としてのし自然条件が良好でなかったら、あと人間の活動のほう、とくに外国移民が入り込んだ後の経済活動が大きくなった後、恐らく道は別の港を求めて別のほうにつけ改められたに違いない。

そのサントスだが、16世紀の末にイギリスの海賊に襲われた後、特に大きな被害を受けたことは無かった。それが17世紀になって度々伝染病に見舞われ、住民を震え上がらせ、さらには外国船が入港を拒否するまでになった。イタリア移民が最大数となった1890年から1900年までで、当時のサントスの人口4万5000人ほどの時、この10年間で2万2000人近い数の者が黄熱病、マラリアで死んでいる。サントス港に外国船が入港しなくては、これは単にサントスだけでなくサンパウロの経済が止まってしまう。ここでサンパウロ州政府は1903年からサントス島の港湾、住宅地区の衛生状態を一変する大工事に着手した。この担当者レボルサス技師で、今なおサンパウロ市内の大通りにその名

をとどめている。広い低湿地帯を埋め立て、排水を良好にし…は全く大工事だったが、その工事のおかげでサントスの病気はやがて下火となった。だから、日本移民の到着した1908年には、その伝染病もほとんど発生しないまでになっている。

それにしても、汽車開通の後、一時は寂れしまった「海の道」も、やがてブラジルにもモーターリゼーションの時代到来とともに、大きく改められた。元来の役畜用の道に車両の通行は無理で、ここには第2次世界大戦後に「アンシエッタ街道」が、また1970年代にはさらに「イミグランテ(移民)街道」が加わって「サンパウロ―サントス複合交通路」と呼ばれるまでになった。

ともかくアンシエッタ修道士が500年前に予見したようにサンパウロは、南米最大の都市に発展した。これには多くの原因がからみあっているが、ただこの「海の道」が無かったら不可能だったことは間違いない。現在は航空機の時代と言われるが、今後もサンパウロの発展は、この「海の道」にかかっている。

「金の道」 リオ―ミナス新道

リオデジャネイロが植民地ブラジルの総督府所在地、簡単に言えば首都となったのは1763年のことだった。1549年以來の首都だったサルバドールは、この時から単なる「ブラジル大都市の一つ」に格が下がり、地元では反対運動まで起きている。

この総督府の移転は、直接には「ブラジル南部防衛のために、

総督府がサルバドールでは北寄りすぎて、急の紛争に間に合わな
い」とされた。たしかに1762年に、ヨーロッパの7年戦争の余
波を受け、アルゼンチンからスペイン軍がブラジルに進攻し、サ
ンタ・カタリーナ以南を占領してしまっている。だが、それもあ
るものの、本当のところは経済比重の変化だろう。

よく知られているが16、17世紀は「砂糖のブラジル」時代だっ
た。東北地方が主生産地帯であり、その中心のサルバドールがブ
ラジルの首都だった。だが、17世紀後半になって、その世界一の
ブラジル砂糖の地位が揺らいで来る。新技術、低コストのカリブ
海の島々の砂糖が出回って、ヨーロッパ市場で主役の位置を奪わ
れた。もちろん砂糖が一朝にして凋落したのではないが、急激な
価格の減少でポルトガル王朝の収入は大幅に減った。

この時期のポルトガル王朝は、かつて金の卵だった東洋貿易
はオランダ、イギリスの海上勢力にとって代われ、同じく収入
の大元だったアフリカからの黒人奴隷貿易も、強力な競争相手の
出現で、次第と先細りの状態だった。それだけにブラジルに対す
る依存度がたかまり、砂糖からの収奪が強化されていたのだが、
その砂糖の利益が無くなると王朝は青くなった。

ところが、まさにその時期の1692年にミナスの山中で黄金、
しかもまったく豊かな埋蔵量の金が発見されたものである。王朝
が歓声をあげたのは無理もない。それから3年目、ミナスの黄金
ホッキを積んだ第一船が到着した折りに、リスボン港には王朝ほ
か大半の市民が集まって、空前のお祭り騒ぎがくり広げられてい

る。あとポルトガル王はスペインの王位継承戦争に頭を突っ込み、その間に死に……などある。あちらのことはさておき、ブラジル側で金は発見されたが、その場所がミナスのエスピニョッサ山系のまっただなかの、リオ・ダス・ベériaヤス(老女の河)のほとり、というのが問題となった。

当時のブラジルの人口は、奴隷もあわせて約30万人と見られるが、そのほとんどは砂糖園、その他のいずれも海岸地帯にだけ住んでいた時代である。サンフランシスコ河、中、上流に牛飼いが入り込んでいたが、これは例外とも言えるものだった。だから金は発見されたものの、「どうしてその内陸部に入り込むか」が問題だった。

金を発見したのはサンパウロの住民たちで、当分はその時のルートが道となった。そのルートはサンパウロの町からモジダス・クルーゼス、ジャカレイを抜け、あとパラíba河に沿ってグワラチンゲタまで行き、ここでマンチケイラ山脈を越えてカシャンブー高原に出る。あと草原、河を渡って現在のサンジョン・デル・レイを通って、リオ・ダス・ベériaヤスの河畔サバラに達したものだ。このルートで当時2カ月を要したようだ。いかに道もなく、また住民もない所とはいえ、その距離で「2カ月は長すぎる」気はするが、荷を積んだブーロ(ラバ)の群れを連れた旅人は毎日、丸一日行進できるわけではなかった。野営して、朝は放してある役畜を集め、1頭ずつに荷を積み、食事後に出発すると9時過ぎにはなる。午後は早めに適当な(水のある)野営地

を見つげ、すべての荷物を下ろして役畜を放し、あと人間の食事が、携行している食糧を節約するために狩りをし、蜂の蜜などを集めていると夜になる。つまり、順調でも日中の半分も行進できない。しかもこれが雨となると大変だった。小川が増水し氾濫して渡れないことが多い。だから2カ月は良い方だった。

当時、ブラジルで人口の多かったのはバイア方面で、しかも砂糖は不況の時であり、「金発見」のニュースが伝わると、当然にミナスをめざす人の流れがはじまる。サンフランシスコ河沿い、ジュキチノンニヤ河沿いなど幾つかのルートがあったなかで、一番利用されたのはその中間を通るもの（現在まで残るサルバドール・リオ鉄道路線が、ほぼそのルートを通っている）で、カミーニョ・デ・クラールとも呼ばれた。これはサンパウロからのルートの約2倍の距離があるが、地形が良く通行が楽な所が多かった。だから旅に要する日数はサンパウロからと、あまり変わらなかったようだ。

「ガルシア新道」開鑿

ただ、問題は人間がなんとかたどり着けば良いというものではない。ゴールドラッシュにひかれて夢中で集まる人間の数は多く、まず食糧、そのほかの生活必需品が不足した。このため産金地帯での物価は驚異的に高騰する。1700年代の初めに、現在の価格に換算して、雄牛・1頭3500^{ドル}、トウモロコシ・60本1000^{ドル}、

鶏・1羽100^{ドル}、パン・1個100^{ドル}といった数字が記録されている。参考までに、当時のミナスでの取り引きはすべて砂金によるもので、単位はオイターバ（約3:51^{グラ}）が使用されていた。それどころか、それこそ砂金を抱いたまま餓死する者も少なくなかった。ここでリオが注目されてくる。地図で見ると一目でわかるように、ミナス産金地帯までの直線距離が、サルバドールまで1000^{キロ}、サンパウロ500^{キロ}なのに、リオからは320^{キロ}しかない。当時、リオからのルートが無かったわけではない。金発見のニュースの後に、リオ長官は現地視察に出かけるが、その時はパラチーまで船で行き、海岸山脈をよじ登り、あとはグワラチンゲタまで行つてサンパウロからのルートに合流している。この時のリオ長官の旅は、ミナスまでに99日を要している。この殿様旅行は論外としても、一般の旅行で約90日、サンパウロからと大差ない。これでは十分な物資輸送は考えられない。ここでリオからミナス産金地帯まで、新しい道路の開鑿（かいさく）を考えた男が出てきた。ガルシア・ロドリゲス・パエス・ベチンというサンパウロ出身のバンデランテスのフェルナン・ジーアス・パイス・レーメの息子だが、この17世紀末から18世紀初めにかけて、リオのオルゴン山脈の北側に広大な土地を所有していた。

この時期に、ポルトガル王は地元でスペイン王継承戦争に首を突っ込み、本土をスペインに侵入されるなどで、どうもやるこゝとが後手後手だが、ミナスの食糧不足を知らなかったわけではなく、1703年には王令でリオ長官に対し、「オルゴン山脈から産金

地帯にかけて希望者に土地を払い下げてやれ。ただし条件をつけて、土地取得者にはかならず牛を飼わせろ」と命じている。こんなことで、オルゴン山脈からミナスのバルバセーナ方面にかけて、この時期に急に農業者も増えた。ただ王は道路をつけろとは命じていない。そこでガルシアの登場となり、新道路開鑿を申請、許可を得て、いわゆる「リオ＝ミナス新道」の工事に取りかかった。この新道は、グワナバラ湾の一番奥まったところに流れ出ているイニヨミリン河河口から3^キほど上流の地点からはじまった。そこは当時、ノツサ・セニョーラ・ド・ピラールと長い名前だったが、16世紀になるとエストレーラの名で知られるようになっていく。グワナバラ湾沿いの低湿地帯、いわゆるバツシャード・フルミネンセの工事は大変だった。だから、陸の道もあるにはあったが、普通はリオからエストレーラ港まで1日の船旅であった。さて、ガルシア新道は、そこからほぼ直線にオルゴン山脈を越え、パライーバ河を渡り、ミナス産金地帯を結んでいる。このためにリオから産金地帯までの旅は「普通で1日、急ぐ場合には10日」に短縮された。

ガルシアはこの道を、1703年から4年までの2年間で開通させた。これは自分自身が地元に住人で、地理に詳しかったからできたことに違いない。しかも重要なことだが、道路は以前からあったものや、また1703年の王令で新しく土地を取得した（これをセズマリアと呼ぶが…）連中の農場を通るようにしてある。これで、道路工事もそれら農場主の協力で容易となっただろう

が、あと、この道路を旅する人間は、途中の食糧調達の心配が減少することになった。長旅に途中の食糧を全部準備して行くのは大変なことで、草の無い場所を通ったり、またセツカ(干ばつ)で草の無い時期には、人間のものに加えて役畜の飼料も携行しなければならなかった。それが、ほぼ1日行程ごとに農場があるため、旅人はその食糧の準備がなくなる。また農場の方は、なにを栽培しても売れて金になり、その量もばくだいなものとなったようである。19世紀になつての記録だが、この道路の1日の役畜の通行量は2500頭とか2600頭といわれる。当時のトロツパでは5〜6頭の役畜に、1人の人間が付いているから、人間だけでも約500人が通行したわけだ。つけ加えると、あとガルシア自身も大いに農業にはげみ、道端に旅人の宿泊所を建て、生産物の売店を開き、一時期はこの新道最大の売店だったようである。

ともかくリオはこの新道のおかげで、あと急速に発展していった。17世紀前半の世界最大量の金がすべて新道、リオを経てポルトガルに運ばれる。しかも1730年代前後には、さらに現ジアマンチーナ区からのダイヤ、またゴヤス、マツト・グロツソ方面の金も加わった(註IIマツト・グロツソの金は他のルートを通り、リオには出なかった)。この運び出される金だけではない。金のために18世紀前半は急激にブラジルの人口が増え、世紀半ばに約150万人に達し、うちミナス地方だけで30万人(いずれも奴隷を含む)とみられた。だから必需品の輸入量も急増した。なかで主要なのは、アフリカからの奴隷導入だった。18世紀前半だ

けでブラジルは約80万人をアフリカから導入している。そのすべてがリオで積み降ろされたわけではないが、ともかく、これらの活況でリオは未曾有の発展となり、総督府が移転した時期は人口約5万人、ポルトガル王領内でリスボン、サルバドールに次ぐ第3の都会となっていた。まったくガルシア新道のおかげだった。

高価な陸上運賃

ミナスはその金発見当時は、リオ長官の行政区に所属していたが、あと1709年に「サンパウロ及びミナス」行政区を分離独立させ、さらに同21年には「ミナス」だけをサンパウロから切り離れた。かくして現在のオウロ・プレットに行政府が設置され、長官以下多数の役人が現地に派遣されるようになる。このころにはガルシア新道もその最大の難所、オルゴン山脈の斜面の部分に雨にも通行が可能なように石が敷かれた。だが、ポルトガル王朝というのは、まったく奇妙な行政を考えるものである。「植民地支配」という言葉がある。むちゃくちゃな収奪を意味するが、そのの典型はどうもスペインとポルトガルの王だった。だから道路についても、このガルシア新道で、ミナスとリオとの交通が便利になっただけでなく、南ミナス（ゾーナ・デ・マツト地区）は農畜産も一度に盛んになり、つまり地方が発達したのを知っているにもかかわらず、あと新しい道路をつけようとしなない。

1703年に「オルゴン山脈からミナス側に土地を分譲してやって、牛を飼育させよ」との王令も、「それによって王の徴税額が増加する」のが目的で、なにもミナスの住民が食糧不足で困っているから、それを緩和する…といった目的ではなかった。

道路については、前記したように、金発見の報が伝わるとともにバイア方面からの人口移動がはじまるが、1701年の王令はそれを禁止している。「コースが長く、金の密輸を取り締まるのが難しいから…」だった。ガルシア新道ができた後には、改めて他のすべてのミナス・ルートによる通行を禁止している。目的は単にただ一つ、金の密輸を防止するためである。この他の道路による通行禁止令は、後も度々出ている。この18世紀初頭というのは、ミナスの金発見のあおりで、ブラジル各地に内陸開発の熱が高まった時で、王に対し多くの新道路開鑿の申請が出ている。それに対して王の海外問題審議会は1702年に「王が特別に認可したものの以外はまかならぬ。道が増えることは金の密輸が増えるだけではないか」と答申している。もともと、このころから別の理由もつけるようになってきた。「道路が多いことは、外国勢が侵入してくるのを便利にするから相ならぬ」というものだった。

さて、このように通行できる道路を制限し、そのガルシア新道には何カ所もの荷物検問所、通行税徴収所を設置することで、金、ダイヤ密輸はなくなったのだろうかと言うと、それが実はきわめて盛大に行われたようである。密輸、地下経済の常として正確な数字はわからないが、ポルトガル王朝の記録でミナスの金は18

世紀末まで1000ト弱の生産量だった。だが実際は少なくともその2倍と見られる。誰が密輸をしたか、それは密輸を取り締まる側の人間、つまり王の官吏だった。またはその官吏を買収した人間であり、これも少ない数ではなかったようだ。普通人間の荷物は検査場で嫌というほど念入りに調べられる。だが、ミナスで徴収された王の税キント(生産量の5分の1)は、多くの兵士に守られた厳しい行列でリオに運ばれた。その行列のメンバーが各自密輸の金を運べば、これほど安全なことはない。ポルトガルへの船便も同様だった。

19世紀初頭から入国を認められた外国人たちは、リオで金にダイヤまで(ダイヤはすべてが王の所有物だった)ふんだんに密取り引きされている状態を伝えている。道路だけでなく、ポルトガル王はブラジルに産業・文化が発展するすべてを禁じた。だから1808年にポルトガル王朝がナポレオン軍に追われてブラジルに移り、鎖国をといいた時期に、ブラジルの人口はすでに300万人以上だったと見られるが、そのほぼ100割が文盲で、産業としては農畜産以外には、わずかな製鉄と粗大綿布の生産があるだけだった。

もつとも、この王が植民を収奪するのはなにも海外の植民地に対してだけでなく、本国においても同様だった。この18世紀ころまでは単にポルトガル、スペインの王だけでなく、ヨーロッパのほとんどの王も、住民からの収奪が厳しい。社会発展が遅れてはじまったドイツ諸国の王など、16世紀になっても収奪が

厳しく、しかも王朝の収入の大部分(約80%)は、王と貴族の個人所得であった。だから住民は多く海外に逃げだし(移住)たものである。ところでこの後20世紀になって名目上の王はいなくなったものの、ラテンアメリカでは王の時代と同じく、支配者による収奪が続いている所が多い。

話がそれたが、このブラジルで王が道路の新設を認めるようになったのは、ポルトガル王朝がリオに移転してきた相当後、1816年になってからで、それもミナスとエスピリット・サントにおいてだけだった。

また、この時代にはガルシア新道を通って運ばれるのは、ミナスからの農産物が圧倒的となるが、その運賃は約300^キの距離を1アローバ(15^キ)について、1ミルレイスだったようである。この額の実感がわからないが、当時の王朝の経済問題担当長官の年俸が400ミルレイスだったと言われるから、これは相当割高なものだろう。帰り荷は少し安く800レイスだった。

陸上輸送の悪路と高運賃は、ブラジルでは伝統的なものである。

牛馬導入のはじまり

ブラジル植民のはじまりから、ポルトガル人は実に多くの作物、また家畜類を持ち込んできた。だがその中で、ブラジルに一番有用だったものは農作物より家畜類だった。ブラジルに定住し

たポルトガル人、その後継者たちは、母国から持ち込んだ多種の作物の栽培をやめてしまう。そうしてもっぱら食用としたのは、先住民インディオから受け継がれたマンジョカ、トウモロコシ、サツマイモ等のわずかな数の作物だけだった。

だから家畜の肉、卵など無かったら、低栄養価の炭水化物だけで、植民地時代の一般のブラジル人の栄養状態はどれほど惨憺たるものだったかわからない。しかし、ブラジルでの家畜飼育は農作物栽培と違って容易であり、このため1530年代に植民がはじまってから20〜30年後には、肉類の供給はきわめて潤沢となり、折から盛んとなったサトウキビ栽培の厳しい労働にたえられる食料を供給したものだ。17世紀半ばには、バイアの砂糖地帯で年間5・5頭ほどの牛が肉にされていた。加えて家畜、なかでも牛、馬などの大動物は、この時代は食料として以上に動力源、また交通手段としての役割が大きかった。「役割が大きかった」と言うよりも、19世紀まではそれらの大動物が唯一で、その代替は皆無である。

たとえば、ブラジルで最初のブーム作物となった砂糖農園の場合に、多くの奴隷労力が使用されたのはよく知られているが、じつはその奴隷以上に牛馬が数多く使われた。砂糖製造工場の動力源は、初期の小さなものは人力だったり、また大規模のものでは水力も利用されたが、数の多かった中規模工場では16世紀まで家畜、それも牛が主として使われた。工場動力源以外にも砂糖農園では、サトウキビ、燃料用薪、製品の砂糖などをはじめすべ

ての物資の運搬には牛車が使用されている。また広大な農場内、さらには不便な地域に農場が散在していた時代には、馬は不可欠な交通手段だった。(不思議なことだが、ポルトガル人はここで馬車を使わなかったようである)それに加えて「牛皮」の用途が多かった。皮革の用途は、今日も靴、鞆類をはじめとして多いが、16世紀までは、それらに加えて馬具の類からはじまって、衣・住にまで革製品の類は実に多い。これはなにもブラジルだけでなく、ヨーロッパ諸国でも同様に需要も多く、このためブラジルでは、皮は国内の使用をみたした他は、大量に輸出された。

その輸出金額もわずかなものでない。経済学者ロベルト・シモンセンは、1500年代から1822年まで、30余年間のブラジル植民地時代の主要輸出品とその金額を、砂糖3億ポンド、金・ダイヤ等1・7億ポンド、皮類1500万ポンド、と推算し、皮革類が第3位だったと見ている。しかも皮革の場合は、国内の必要量をみたした残りが輸出されたわけで、この輸出金額に国内消費額を加え、ほかに前記した食用肉、動力源、交通機関の役割も評価したら、大動物の経済価値は、金・ダイヤ類の額を上回るのかも知れない。このように牛・馬といった大動物のはたした役割はきわめて大きかった。これらがなかったら、でなくとも数が少なかったら、ブラジル開発の歴史は相当に違ったものとなったはずである。

イベリア半島の農耕民族というよりは牧畜民族で、加えてアソーレス諸島などで砂糖経営の体験もあったことで、これら大動

物の必要性は熟知していた。このためにブラジルでは、植民初期からこれを導入した。

どうもジョアン三世王がブラジルを「*ノバ*」のカピタニアに区分し、二人の貴族にそのカピタニアを与えるが(1532年)、その受領者(ドナタリオと呼ばれる)たちが開拓のためブラジルに渡った時のはじめから、運んできたものようである。東北地方ではその明確な時期が不明で、あとに設置されたブラジル総督府の初代総督トメー・デ・ソウザが、1549年に多数の大動物を導入したことはハッキリしているが、それ以前から最初の馬・牛は導入されていたようである。

南部ブラジルでは、その年代がはっきりしていて、サンビセンテのドナタリオのマルチン・アフォンソ・ダ・ソウザの代理人が「1534年に最初の牛を導入した」と記録されている。これが後年「無数」といわれるまでに増えた南リオグランデ方面の、牛の最初のものであったようである。

ところで、16世紀半ばから砂糖農業が盛んになる東北地方について、当時は馬、牛の大規模な飼育は問題が多かった。日々の使用に必要な頭数は、農場内の柵(クラール)内に入れておくのでよいが、本来の意味での増殖牧場がコトだった。針金のような便利な材料の発明される以前の時代、牧場はどんなに広くても木柵、または石垣(これはサンタ・カタリーナ方面に今も見られる)、または延々と濠を掘って(エスピリット・サント方面に残る)囲ったものである。が、16、17世紀の植民者の少ない時には、どの方

法も人手がなくて、造営するのは無理だった。で、つまり完全な「囲い無し」方式である。それで人目がないと放し飼いの牛馬が畑に来て作物を荒らしてしまう。または森林の中に姿を消した。人手の少ないときで、広大な砂糖農園も、増殖牧場までかねて経営するのは不可能で、牧畜業者は、砂糖工場を経営するほどの資力を持たぬ者の仕事と分化して行くが、相互補完関係にあるくせに、両者間には争いが多かった。砂糖農園主の要求は「牧畜業者はもっと離れた奥地へ行ってくれ」「でないと畑が荒らされる」だった。直接争うだけでなく、豊かで本国でも一目置かれる存在となった砂糖園主たちは、王朝に対しても「牧場業者たちを、砂糖園地帯から離れたところに行かせてくれ」と度々要請したらしい。

このために、例えば1701年付けでポルトガル王は「海岸から10レグア（註11レグアは古いポルトガルの距離の単位、1レグアは約6キロ）以内における牧畜は禁止する」といった勅令を出したりしている。

牛飼いはセルトンを目指す

ところで牧畜業者たちも、なにも砂糖園地帯に固執していたわけではない。この16世紀にブラジルを目指したイベリア半島人たちの大部分は、新大陸に求めたのは富で、それも金・銀・宝石といった有形のものだった。労働して「富を作り上げる」こと

ではなかった。

サンビセンテの受領者マルチン・アフォンソは、ブラジル開拓にカピタニア制を採用するように王に勧めたのではないかと思われる。彼はそれ以前に北から南の全海岸線を調査した。また、後年には当時のポルトガル貴族にとって最高位の一つのインド総督に任命されている。つまり、彼は当時もつともブラジルを知っていた人間であり、加えて二人のドナタリオの中では飛び抜けて地位も高かった。

王はカピタニアを分割した時に、そのマルチン・アフォンソに「君が最初に好きな場所を選べ」と言ったはずである。彼はサンビセンテにブラジル最初の（と思われる）砂糖園を拓いたことが良く知られているが、砂糖園を拓くのなら、東北部の方が適しているのも良く知っていた。マルチン・アフォンソがなにもためらわずに、この南端のカピタニアを選んだのは、じつは彼は当地方から金・銀が出ることを固く信じていたためだった。それだけに多年にわたり、人を各方面に派遣して探し求めてなんらの収穫も無かった時の落胆は大きかったようである。だから後に一族がこのカピタニア内にセズマリアを要請してきた時には、渡りに船とばかりにカピタニア全部を与えている。つまりマルチン・アフォンソのような大貴族からしてそうだったので、資本を持たずに野心だけの者が、より熱心に金・銀・宝石などを求めたのは当然だった。そうして、それには他の者よりも早く奥地を探索する必要があった。

東北地方（ノルデステ）の自然地理は、海岸線に沿って幅 100 ～ 150 キロメートルに熱帯原生林地帯があり、その内側に約 100 キロメートルの幅でアグレステ地帯がある。ここは海岸の多雨地帯とその内部のカアチンガ地帯の中間地帯で雨量も年間 700 ～ 1000 ミリあり、後には東北地方の重要な雑作地帯となる。カアチンガ地帯は降雨量 300 ～ 700 ミリはあるものの、その大部分が短期間に降り、年間の大部分は激しい乾燥状態と自然が厳しい。だから現在でも住民数はきわめて少ない空間である。

そのようなところだが、この東北地帯の内陸の旅はきわめて困難である。前世紀（1819年）、サルバドルからマラニオンのサン・ルイスまで直線で 1600 キロメートルの距離。この東北地方の内陸部を突っ切った旅をしたドイツの博物学者スピックスとマルチウスの2人は、その旅に4カ月を要しており、しかも度々食糧、飲料水不足に悩み、さらには激しい熱帯病にも苦しんでいる。

ところで19世紀後半に、東北地方の牧畜業者は雨が多く土地の肥沃な海岸地帯から、つぎつぎにその厳しい自然の内陸部に入り込んで行く。なにも広大な放牧地を求めてでなく金・銀・宝石が目的だった。金・銀・宝石を探していたのは、じつは単に植民者だけでなく本国の王朝も同様であり、それに目をつけて王朝から費用を出させて探索旅行をやった者たちもいる。ブラジル歴史研究に貴重な資料「1587年のブラジル事情」を書き残してくれたガブリエル・ソアーレス・デ・ソウザもその1人と言えるだろう。1590年にはバイアのパラグワスー河上流まで行き、その探検行で

死んだ。

この金・銀などの探索熱が、ひいては東北地方の牧畜を急激に内陸部におし広げさせることとなった。その主要分布は河であった。

東北地方の内陸部に河川は少なくないのだが、その大部分は雨期だけに水が流れて、乾期には水が干上がってしまう。そんななかに荒涼たるカアチンガ地帯を、年間を通じて満々たる水をたたえて流れるサンフランシスコ河は、まるで一つの奇跡のような存在だが、内陸部に入り込んだ冒険家たちは、やがてこの河岸、その他わずかでも水の流れるところを牧畜地帯に変えていった。もともと牧畜地帯といっても、牧草が緑に茂り、肥えた牛のゆうゆうと草を食む状態を想像したら間違いで、まったく人手の加えられていないカアチンガ地帯のわずかな緑にありついたやせ細った牛が、恐らくは5〜10頭ほどに1頭ほどの密度で、生息しているだけのものだった。牛には草の他に水と塩が不可欠だが、このサンフランシスコ河流域にはとどころに塩分を含んだ地質がある。これが希薄な密度であれ、ともかく当流域に「牧畜地帯」が出現した条件だった。それと、このような牧畜なら人手を要しない。もともと牧畜は農業に比較して、人手の要求度は少ない。ましてこんな粗放な牧畜なら、必要とする人間の仕事は仔牛をあつめて所有者の焼き印をつけること、牛を売却する時に広大な地域に散った牛をあつめることくらいしか無い。あとは若干の自給用の作物を栽培するくらいで、だから砂糖農園の重労働をきらっ

たインディオたちも牧畜地帯の仕事には喜んで働いたようである。

そのシステムの粗放さにもかかわらず、牧場数が増えることで、全体の牛の飼育頭数は急激に増えた。1722年のブラジル経済についてアントニール神父は「ブラジルの富と資源」を書いているが、当時飼育されている牛の頭数については、ペルナンブーコ管内80万頭、バイア管内50万頭と推測している。この本の中には、南部地方の牧畜について「相当数いる」としか触れていない。

広大なセズマリア

人口が奴隷を含めて30万余の時に、東北地方だけで牛の頭数は、少なくともその4倍以上に達したが、この時期に牛の放牧地帯はすでに全東北地帯の内陸部（セルトン）におよんでいた。「クラー（牛飼い場）」はバイア管内だけで500を越すだろう。その1クラーでの飼育頭数は200から1000頭位までだ。いくつものクラーを持つ大牧場では、合計して牛の頭数が2万頭に達するものもある「ような時代だったが、その牛飼いはバイア管内を遠く越えてすでに現在のセアラ、ピアウイ、マリニオン、ゴヤス、ミナス各州までに入り込んでいた。

交通至難も地帯を、わずか150年ほどの期間に人間が入り込み、牛馬の放牧地帯にしてしまったのは、一つには金・銀・宝石などを求めて人がどこまでも入り込んだことに加えて、東北地方

の砂糖地帯は17世紀に入ると、新興勢力のオランダに激しい攻撃を受けるようになり、特にサンフランシスコ河以北の地域は1630年から同54年まで、オランダ・西インド会社の支配に置かれたこともある。この時期に、オランダ人の手の伸びてこない内陸部に海外地方から移動した者も多い。

このように内陸部に数多く牧畜地帯が生まれると、当然に道がついた。これらの牛馬は大消費地に運ばれて売られる。この運ばれる牛の群れはボイアーダと呼ばれ、100頭から300頭ぐらいの数が普通だが、1700年の頃にはサルバドール、レシーフェなどの砂糖地帯には、年間にそれぞれ10万頭近い牛が内陸部から運ばれて来ていたから、それら数多くのボイアーダの牛の踏み跡だけでも、立派な道になった。参考までに、このような多数の牛となると1ボイアーダに5〜6名の騎馬の人間がつく。1人が群れの前で道案内を務め、残りは群れの側面、後方について牛が横にそれないか、後ろに残るのがないかを注意する。このボイアーダの進行スピードは、地形と天候にもよるが、順調なときは1日に平均4〜6レグアだったと記録されている。このボイアーダが宿泊するのには、畜群の飲み水、またわずかでも草のありそうな場所を選んだから、これはまさに旅人の道として最適だった。

この道は「牛の道」、または「ボイアーダの道」と呼ばれる。牛の道は17世紀の末には広大な東北地方のカアチンガ地帯の中を縦横に結んでしまっている。今日の当該地方の道路は、いずれも往年の「牛の道」の上につけられたものである。参考までに、

当時のセルトンの牧場の面積は広大だった。カピタニアのドナタリオたちは「カトリック信者で、開拓の意思を持つ者」から土地の要請があった場合には、それに応じる義務がつけられていた。その払い下げ地を「セズマリア」と呼ぶが、牧畜業者たちはつぎつぎとそのセズマリアを得ていったものだった。

そのセズマリアの面積だが、人口の少なかった時には20レグア、10レグアというものがある。測量技術、測量道具の無い時代で、初期は河、海岸などに沿った長さだけで表示した。境界の柵をつくる方法の無い時代で、2つのセズマリアの間には「ソーブラ」と呼ばれる幅3レグアの地帯が境界の役割を果たすために残された。

初めには、そのように広大な土地を分与していったので、さすがに広大なブラジルも、17世紀も末頃になると広大なセズマリアを与える余地がなくなり、その「ソーブラ」で残してあった土地も分与されるようになり、「ソーブラ」の土地をもらって拓かれた牧場などが「ソブラード」と呼ばれるようになる。

想像できるように、このセルトンに入り込んだのは野心満々の荒くれ冒険児たちばかりであり、うち勢力を持った者は違法を承知で数多くのセズマリアをかき集め、あるいは勝手に専有し、その結果に17世紀末のバイアのセルトンには「トーレス」と「グエーデス・デ・ブリット」の二大家族が出現した。それぞれに最盛期にはサンフランシスコ河沿いに200レグア以上の土地を所有していた。

ところで、セルトンは前記したように厳しい自然条件ながら、これにもプラスの面もある。ジョズエー・デ・カストロが『飢餓の地理学』の中でしめしたように、きわめて貧しい東北地方のなかで、セルトンの住民たちは（豊かと想像されがちな海岸の砂糖園地帯の住民と比べて）じつに豊かな食事をとっていた。これは自給自足用に栽培する作物はトウモロコシ、フエイジョン、マンジョカ、サツマイモ等々と種類は少ないものの、牧畜が主産業のために乳の生産量がきわめて多い。この乳が料理にふんだんに使用され、さらに乳製品、肉の消費量の多いことが、調理方法は単純なもの栄養価の高い日常の食事内容となった。

自然条件は厳しいセルトンも、これだけ広大だと、ところどころに一種のオアシス的な条件の場所も見つかってくる。「牛の道」はみずからそのような条件のところを通り、したがってそこでは幾つもの道が交差するようになる。そこには家畜群のため、またそれとともに歩く人間のための必需品を供給するための部落が、いつの間にかできてくる。これがバイアの場合にはジェアゼイロ、ジャコビーナ、カンガウーバ、サンターナ等々の場所で、後に牛馬市が開かれるようになり、屠殺場、干肉工場、牛皮加工場などもでき、ボイヤードには不可欠の町となって行った。ボイヤードの1日の平均行進スピードは4〜6レグアとはいえ、それはすべてが順調な時だが、「牛の道は女のような。機嫌のよい時もあるが、鬼のようになる時もある」（セルトンの古諺）というように長い旅のすべてが順調ではなかった。

そもそもセルトンの最奥地からサルバドール、レシーフェに向かうボイヤーダの旅には予定というのは立たなかったようだ。セルトン特有の干ばつが厳しい年には、予定していた場所に水がないことがある。そんな際には予定を変更し、水を求めて昼夜を ついで10〜15レグアでも行進を続ける。それが続くようになる と倒れて死ぬ牛が増えてくる。そうなる前記したような干ばつ の時にも水のある場所、例えばジャコビーナで数カ月を待ち、牛 の体力を回復させ、次の年の雨を待つてはじめて旅を続けること になる。だからボイヤーダの旅には2年がかりも珍しくなかつ た。

それを後には、その中継地の町で仲買人に売る、さらには屠 殺場に売ることも可能となっていく。とくに1692年にミナスに 金が発見されてからは、このセルトン奥地での取り引きが増えて いった。すでにそのはるか以前から「牛の道」はバイアからミナ スまで通じており、まして産金地帯はサンフランシスコ河の上流 流域となれば、これはむしろボイヤーダにとってはなにも通行は 難しいことではない。それどころか、このサンフランシスコ河上 流地帯に広大なセズマリアを持つ者で、産金地帯への牛供給の独 占をねらって、他の者がボイヤーダを産金地帯に運ぶのを阻止し たこともあった。

つまり、これらセルトンの牧畜業者たちが縦横につけた「牛 の道」により、金が発見された17世紀末には、内陸部でミナス までの交通は可能となっていたものだった。この道とセルトンの

牛が無かったら、金の時代の初期にミナスでは餓死した者がはるかに多かったに違いない。また、ポルトガル王朝は、ミナスの金の密輸を心配してバイアからの道の通行を何度も禁じているが、あの灌木の疎林しかないセルトンでは、「牛の道」はどこにでも新しくつけられた。王の禁止令はセルトンには通用しなかった。

つけ加えると、東北地方セルトンの気象的特徴は、十数年ごとにまったく雨の降らない「大セツカ期」にみまわれることだ。18世紀だけで7回記録されている。その18世紀にサルバドール、レシーフェ方面の砂糖園地帯では「セルトンの連中は牛をミナスの方ばかり運んで、自分たちの方には運んでこない」「ものすごい高値になった」と何度も王朝に不満を伝えているが、これの原因はミナス方面との商売よりも主としてセツカ(干ばつ)だった。特に1721年から同25年まで、5年間続いた世紀最大のセツカの場合、牛の道どころか、セルトンの牧畜地帯の動物、人間ともに潰滅的打撃を受け、この回復にはあと数年もの長い年月を要したものだ。そんな時期、牛の道を海岸、大河のほとりに向けて逃れて途中で倒れた人間、動物の白骨が続いたことが記録されている。

もともとセルトンのように乾燥が強く、飼料となる植物の少ないところでは、牛よりも山羊の方が飼育に適している。牛も自然交配で「カラクー」「モツショ」「クラレイロ」など当地方の自然に適した体躯の小さな品種ができあがったが、山羊の方はこの乾燥地にさらに適していて、早くから数多く飼育され、その山羊

の食性のために「セルトンの植生が変わった」ことを指摘する学者もいる。が大セツカの折りには、その山羊たちも倒れてしまった。

難航した「南」の道

ブラジル中央以北の「牛の道」は、東北地方セルトンを中心に、あと次第とマラニオン、ゴヤス、マツト・グロツソ方面にも伸びていった。これに18世紀になると、南からの「牛の道」が加わってほぼ全国を「牛の道」が結ぶことになる。

この南部の牛のことは17世紀半ばまで事情がよくわからなかった。詳しい1722年のブラジル経済事情を書いた前記アントニオール神父も、南部の牛については「相当数らしい」と推測しているだけである。その「相当数」というのが、とんでもない数だった。それこそ正確にはわからないのだが、多分は東北地方の当時の合計130万頭を上回る数だった。リオグランデ・ド・スール州からウルグアイにかけての海岸平原に、野生化した牛馬が無数に増えている。

東北地方セルトンとくらべて、自然の植生・気候に恵まれ、また動物に必要な塩分は海からの風で草に微量ながら付着する。そんな理想的な環境の中に凶悪？な人間がいないと、驚くほどに自然繁殖したものだ。その牛馬の最初はどこから来たものかについては、サンパウロ方面から逃れたものが住みついた、アルゼ

ンチンやパラグアイから来たものだ、あるいはゼズイッタ僧がグワラニー族教化部落に導入したのがはじまり(1618年)等々の説がある。

そのゼズイッタ僧たちによる、現在のリオグランデ内陸部のインディオ教化部落だけで、「毎日200頭を食肉用に屠殺していた。保有頭数は50万頭に達していた」とも言われる。この最南部の地帯に、サンパウロからインディオ教化部落襲撃のためのバンデランテスたちが出かけた最後は1640年代である。それまで無抵抗だったために安心して非道の限りをつくっていたのだが、この時からゼズイッタ僧指導のもとにインディオが反撃を開始し、これに仰天して無法者たちの南進が止まるのだが、どうもそのバンデランテたちは「牛馬は無数」というのは知らなかったようだ。

さて、バンデランテスたちとは別に、主としてサントス方面からと思われるが、ブラジル人の南進は海岸沿いに、現在のサンタ・カタリーナ州のサンフランシスコ・ド・スール(1660年)、フロリアーノポリス(同75年)、ラグーナ(同76年)といった具合に進んでいった。

それとは別に、サントスからの船はすでに19世紀末近くからブエノスアイレス港と種々の取り引きがあり、17世紀半ばからはブエノス港からの牛皮積み出しの急増していること(註11)ブエノスから最初の牛皮輸出は1580年だった)、ラ・プラッタ河兩岸の平原に野生化した牛馬数がいちじるしく増加しているらしいこと

は、知られるようになっていった。

このような情勢を見たポルトガル王朝は、ラ・プラッタ河以北の牛馬の地帯を自領にくり入れることを考えて、1680年に陸海軍を送ってブエノスの対岸にサクラメント植民地を造成する。スペイン人が驚きたちまちこれを占領したのは当然だが、得意の交渉でこれを取り戻し、あと現ウルグアイ領の草原の野生牛を殺して皮革のポルトガル向け輸出をはじめた。このサクラメントからの牛皮については、「他のブラジルの牛は飼育牧場が(デジモ＝税率10%)を払っている。それがこのものは無税の野生牛を殺してくるのだから、税率は高いのが当然だ」として、王朝はこのものに限り1699年にキント税(税率20%)を設定している。

それはともかく、サクラメントでの王朝の牛皮商売とは別に、17世紀末になると南の牛がサンパウロ方面に少しずつ現れてくるようになった。ラグーナに住みついたブラジル人のところに、インディオが野生牛を売りにくるようになる。これを船便で「サントス、イグアツペ、パラチーなどに運んで売った」ものだった。

とくにミナスに金ブームがはじまり、サンパウロから北方の牛馬の値段が暴騰したあとに、南部からの供給は大いに期待されるようになる。さて、当時の船でどれくらいの数の牛馬が運べたものか。話は違うがブラジル(東北部)に牛馬の頭数が増えた後に、ポルトガル王朝はアフリカにある、特にアンゴラ植民地の軍隊に供給するため、1666年から「部からアフリカに向かう船にはかならず馬を積んで行くこと」を義務づけた。その数量は「100

ト当たり最低2頭」である。ブラジルからアフリカ向けは奴隷輸送船がほとんどで、250〜300トくらいが平均だったようだから、1隻で5〜6頭の馬となる。余談だが王朝の命令は、「船が小さくて馬を乗せられない船主は、自分が費用を払って他の大きな船で馬を運ぶこと」ともなっていた。王朝時代からブラジルにはじつに数多くのさまざまな税があった。これは長距離の大西洋横断航路なので、積める動物の数も限られる。その点では沿岸航路の、それもラグーナからサントスマでならはるかに多くの牛馬が運べたに違いない。ただそれでも数は限られる。そこをなんとかして陸上に道を見つけることが必要となってきた。

ミナスの人口はますます増加し、しかも東北地方セルトンが記録的な干ばつだった1725年に、じつはクイヤバの金も発見されたこともあり、サンパウロ地方の牛馬はふたたび払底し、時の州知事ロドリゲス・C・メネーゼスは「南からの牛馬の導入」に恩賞を与えることを決めている。

じつはサンパウロ内陸部の人間は、すでに1614年からクリチーバ付近のカンポス・ジェライス(一面の草原)と呼ばれる高原で牧畜に従事しているが、ただ当時までの飼育頭数は大したものではなかったようだ。なんとしても無数の、あのリオグランデ以南からの牛馬の導入が必要だった。東北地方のセルトンと違い、この南部に「牛の道」を見つuckerのに苦労するのは地形、距離、途中に住民のいないこと、インディオの多いこと……等が原因だった。なによりも地形は海岸山脈が走っており、南の海岸平野

から山脈上に登る道を見つけるのに苦労した。何人かの男たちがこの困難な仕事に挑戦する。そのパイオニアたちが見つけたルートは、現ウルグアイ領から海岸平野でペロッタスを通り、ポルト・アレグレに向かい、ここから再び海岸に出てアララングアー（現サンタ・カタリーナ州南部）にいたり、ここから海岸山脈に登ってバカリアの高原に出た。あとラージェスの草原を抜け、イグアスー河を上流のイグアスー付近で渡りクリチーバ方面に出た。

ここからサンパウロまでの道は、チバジー、イタラレーを経由し、特に困難ではなかったが、これだけ長距離の旅だと、牛の群れを途中で十分に休ませ、体力をつけさせなければ倒れるものが続出する。したがって、最初の旅は何年も要しており、クリストボーン・ペレイラなる男が、最初のボイアーダを連れてサンパウロに到着したのは1733年だった、と記録されている。約2000キロに達する旅だった。このクリストボーン・ペレイラについては、1745年になり、時のポルトガル王ジョアン五世の名で、「その功績によりクリチーバからサンパウロに入る牛馬の通行税の半額を今後12年間にわたって与える」とされている。

当時どのくらいの牛馬が、このルートを通って導入されたか不明だが、相当な数だったことは間違いない。これらの牛馬は、ソロカーバの市で取り引きされ、主としてミナス方面に運ばれた。後年のことだが「年間取引量20万頭」と言われた。ペレイラの苦労は充分にむくわれたと言うべきだろう。それとブラジル

の歴史の中で「牛の道」ルートをつけたことで賞金を得たのは、これが唯一のケースでないかと思われる。

が、ともかくこの南の「牛の道」は、政府にも大いに利益を与えた。時代とともに場所が変わったようだが、何カ所かに通行税徴収所が設置され、またソロカーバでは取引税が徴収され、王朝の大きな収入源の一つとなっていた。その通行税徴収所（レジストロと呼ばれた）は、古くは現ウルグアイとの国境に近いサンタ・ビイトーリア、あとグワラプアーバ、リオ・ネグロ、クリチーバに設置されている。

ところで、「牛の道」で大変だったのは、北でも南でも「河」だったらしい。牛馬は泳いで河を渡るが、ただその時には混乱するので、できるだけ渡河をさけたルートが選ばれている。渡河が避けられない場合も、できるだけ上流の水量の少ない河幅の狭いところが選ばれた。河についてつけ加えると、この南のルートは2つ「ペロッタス」という名の河を渡る。一つはリオグランデ南部、現在のペロッタス市の近くで、もう一つはサンタ・カタリーナとの州境だった。ここウルグアイ河上流がペロッタス河と名を変えている。この「ペロッタス」というのは、じつは牛と関係が深い。細い木で枠をつくり、それに1匹分の牛皮の干したものを張りつけた臨時のボートのようなもので、南部のガウーシヨたちは、河を渡るときに水に濡れないために手早くペロッタスを作り、馬を泳がせて人間はペロッタスの中で馬の尾を握って河を渡った。

馬を負かした「ブーロ」

南の牧畜地帯の生産物で、東北地方セルトンと大きく違ったのは、南ではブーロ（馬とロバの一代交配種）が盛んに産出されたことだろう。東北地方では人間の乗物、また荷物の運搬にもつばら馬だけが使用された。ところでミナス以南の地方では、人間の乗用にはともかく荷物の運搬にはもつばらブーロが使用された。馬にくらべ粗飼料で充分で、重荷に耐え、特に山坂道での耐久力のはるかに大きいのが原因で、18世紀の半ばからミナスではトロツパ用にはほとんどブーロだけが使用されるようになった。ソロカーバの市に南からブーロだけで年間3万頭も運ばれて来るようになる。これで悲鳴をあげたのは、東北セルトン地方の育馬業者たちだった。この時の反応がきわめてポルトガルの的である。王朝に「なんとかミナスの方面で馬を使ってくれないと、馬の売上税がとれなくなりますよ」と脅しをかける。自分たちも優良なブーロを産出するという方法ではなかった。

時の王朝は独裁者ボンバル侯が宰相の時代だが、こちらもちらで1761年に王の名でブラジル総督に対し「今後は町、村にブーロに乗っての出入りを禁じる。馬以外はだめだ」を通達した。無法な王令にはなれている住民たちも、このブーロ禁止令には驚いたらしい。またさすがに王朝の方も「これは馬鹿馬鹿しい規則……」と思ったのかどうか、4年後には前の王令を取り消し、「た

だ馬は必要なものだから一定数はつねに飼育すること」と改めた。そうでなくてもブーロの値段は、馬にくらべて割高であり、ソロカーバの市で王朝はブーロの取り引きから、馬の1匹の値段に近い税金を徴収していた。利にさとい王朝役人のなかにはブーロを馬にかえる不利を知っていた者がいたはずであった。

ところで、商売敵がでてきて自分が不利になると、商売上の競争で相手を負かそうとするのではなく、王朝の命令で自分の不利を切り抜けようとするのは、どうもポルトガル人の常なのかも知れない。その馬の王令の少し後のことだが、今度はサンパウロの行政長官が王朝に対しミナスを非難している。その時の理由はこうだった。「ミナス管内に牛馬やブーロの繁殖牧場が増え、ソロカーバの市の取引量が減少してきている。しかも、ミナス人は、その繁殖牧場用の牛馬を市場を通さず密輸している。けしからんで取り締まっていたきたい」。まあ18世紀も後半になると、ミナスの金の産出量は目に見えて減少してくる。このために多くの者が農業か牧畜に転換していった時で、地元での生産も増えて外部からの役畜の導入は減少するのだが、それを政府の法律で取り締まってくれ、との注文だったわけだ。なににしてもその発想が奇妙である。

こんなサンパウロ行政府の心配はあるものの、じつはあと南の牛の道の交通量は増えることはあっても、減少はしなかった。18世紀末から19世紀にかけては、金が減少したかわりにリオ、サンパウロにコーヒー農業がはじまり、これがけた違いに多くの役

畜を必要としたわけである。なお、この16世紀になると、南の牧畜は生産内容がより複雑になる。サンパウロに運ぶだけでは数に余裕がありすぎて、18世紀からはアルゼンチンとならんで牛皮の輸出もはじめていた。皮を取るためだけでも、何万という牛が殺され肉は放置されていた。

それが肉をカルネ・セツカ(干し肉)としてリオさらには遠く東北地方海岸の砂糖園地帯に船で輸出しはじめたものだった。砂糖園地帯は人口が多いために、牛、また肉の相場はつねに南部にくらべてきわめて割高だった。1710年頃に東北部では牛1頭の値段は牛皮の2倍だった。それが南部では、牛は牛皮の半値だった。皮を取った後はすてられていた肉であり、簡易加工して長い距離の船賃をかけても充分に東北部の市場にくいこむことが可能だったものである。

牛皮は、ブラジルは南部だけでなく東北地方からも、ずっと海外に輸出されていた。両者の違いは、東北地方のものは塩漬けがほとんどであり、南部のものは干皮なことだった。これはポルトガルに近いこと、またモソロー方面での製造もあって、東北地方では塩の入手が容易だったものだが、南部では塩が入手困難なためだったようである。その他に、なめし皮も若干輸出されていたが、これは品質も悪いことで海外で特に歓迎されなかった。

いずれにしろ、このようにしてブラジル内陸の交通はほとんどが「牛の道」からはじまった。その牛の道によって畜産が盛んとなり地方経済が発達した。が、考えてみれば、もともとが「牛

の道」であり、あとの経済発展が牛歩のように遅々としているのも当然かも知れない。

マルチウスが歩いた道

19世紀の初頭からブラジルには多くの外国人が来訪して、この未知だった国を歩いて多彩な記録が増えてくる。これはほぼ同世紀の末まで続き、この時期は「外国人来訪期」と呼ばれることもある。これらの外国人によつて、それまで世界に知られなかったブラジルの事情がわかるようになり、とくにその外国人の中に博物学者が多かったことが、それ以前にほとんど研究されることのなかったブラジルの大自然を調べ、それがいかに素晴らしいものかを紹介することとなった。

その博物学者たちのなかには、ここで取り上げるフォン・マルチウスをはじめ、チャールス・ダーウィン、エマニエル・ポール、アルフレッド・ウォーレス、ヘンリー・ベイツ、ルイス・アガシス等々と、のちに世界の自然科学に大きく貢献した人たちが多い。

フォン・マルチウスは植物学者でドイツ人、1817年から同20年にかけてブラジルを旅行したが、その同行者は同じドイツ人の動物学者フォン・スピックだった。2人がブラジルに到着したのは1817年だった。それにしても19世紀初期のこの博物学者たちの研究というのは、現在と違ってじつに大変なことだった。ま

もな道もない、もちろん宿泊するのに家もないのが普通だった。そこを自分の足でかせいぜい馬に乗って旅を続けねばならない。だから研究以前に、どのようにして旅をするかが問題だった。

人家のない地方を何十日も旅行するとなると、それに備えて食糧も準備しなければならない。それと博物学者たちはつねに標本類を採集するわけだが、当時のブラジル内陸部では「紙」の入手はまず不可能だったから、標本を乾燥させるための紙、あるいは標本がたまった時に積める木箱さえも、大きな町から準備して行かねばならなかった。なにしろ16世紀半ばまで、ブラジル内陸部では「板」の入手も難しかった。このように荷物が増えるので、1〜2人の旅でも10頭、それ以上の荷物を運ぶブローロか馬が必要で、その動物や荷物の世話をする人間も何人か必要となる。たった1人でセアラからピアウイー、バイア、ゴヤス、ミナスの内陸を調査旅行したガードナーは、ミナスに到着したところには「途中で標本がどんどん増えたために、とうとう約30頭の役畜を連れた大キャラバンになってしまった」と自分であきれている。人間と役畜が増えると、特に乾燥季の旅の場合には役畜が食べる草も枯れて無くなるので、一定の飼料も持って歩かなければならない。ますますキャラバンの規模が大きくなっていった。

そんな時代だから、博物学者たちの調査旅行も、旅行というよりは探検隊的な性格が強かった。ところでそんな時代に、未曾有の大旅行をやったのがマルチウスたちである。そのルートは、

リオからはじまってサンパウロまで来たあとソロカーバ付近にまで足を伸ばし、ここから方向を一転してミナスの金とダイヤの地帯に入っている。

そのジアマンチーナからは針路を北西に取り、現在のゴヤス州北部、トカンチンス河の大支流の一つのパラナン河水源地帯を目指し、州境のメストレ山地に達したところで、反転してサルバドールを目指した。サルバドールからはまっすぐ北北西のマラニオンの首都ンルイスに行き、あとはベレンからアマゾン本流、ネグロ河、ジャブレー河と3つの大河川を遡行し、なかでジャブレー河は遠くコロンビア領内にまで至っている。その全踏破距離は1万^キをはるかに超えた。

そのマルチウスたちの歩いた道は、これはアマゾン河流域を除けば、いずれもブラジルの主要交通路だったところである。マルチウスの足跡をたどりながら、当時の主要道路について眺めてみることにする。

リオ||サンパウロの道

マルチウスとスピックスのリオ出発は1817年の12月12日、サンパウロ到着が同月21日の夜だった。所要日数は16日。当時のリオ||サンパウロ街道は、現在のものと若干違っており600^キほどあり、1日の平均歩行距離は30^キほど、つまり5レグア強だった。

現在ではブラジル最重要のこの2都市を結ぶ道路は、じつに18世紀の半ばまでは通じていなかったようである。「金の道」や「南からの牛の道」のように、それを開鑿した記録も見当たらない。不思議なことだが18世紀後半に、いつの間にか細々とついでしまった……といったことのような。推測すると、じつはリオの周辺にコーヒーが植えられて、しだいと生産が増えるのは1770年代からで、それもすつとリオ市近郊だけだった。それが1779年に産地のレゼンデ(標高 400m以上)に試植されたコーヒーがきわめて好成績で、ここで「コーヒーの栽培適地は、海岸低地よりも一定以上の標高のあるところ」との意見が定着するのだが、このために1780年代になってリオとサンパウロ州境の山地に、コーヒー栽培が入り込んで行く。これにともなう道が伸びたのかも知れない。

いずれにしろ、マルチウスが旅をした時代の道は、リオを出てからサンタ・クルース付近は、現在ではリオのベッドタウンとなってしまうっていて、想像するのも難しいが、じつはわずか50年ほど前までは、見渡すかぎりの草地だった。だから第2次大戦前の1937年に連邦政府がここを植民地として、リオ近郊農業の育成を考えたのは当然だった。

ところで、当時すでに「近郊農業は日本人」との評価が確立されつつあり、このため農務省はサンパウロ市のコチア産業組合に、日本人農業者の斡旋方を依頼してきた。これを受けて1938年からコチア組合員の入植がはじまり、1942年には40家族の日

系農家となっている。これがリオ州における最初の日本人農業団地となった。

ここの日本人農家は入植後2〜3年目には、ブラジルではじめてトマト「サンタ・クルース種」の大量生産に成功して、リオ州に珍しかった日本人農家の声価を一度にあげた。ほかレポーリョ（キャベツ）、ペピーノ（キュウリ）、ピメントン（ピーマン）、アルファツセ（レタス）などと数多い野菜類を生産して、リオ州で数少ない重要な農業地帯としたものだった。ただその植民地も、今や石油工業基地として消滅しまいつつある。

ところで19世紀はじめに、リオからサンパウロの道がサンタ・クルースなどを通っていたのは、そこに皇太子所領の大農場があったからだ。正確な数字を覚えていないが、たしか10万畝近い広さがあり、黒人奴隷だけで2000人以上もい。ここはブラジル最初の紅茶栽培が試みられ、1815年頃には中国人の技術者や茶の栽培経験者が招かれて、茶の木が植えられた記録も残っている。だが、そのぼうだいな数の奴隷と、たくさんの数の農場管理人が働いていたものの、ポルトガル王族の農場らしく経営は目茶苦茶で、あとしだいに切り売りされ、現在のリオ農大もその旧王領農場跡の一部に建てられたものだった。ところで、そのぼうだいな面積の農場は以前から王室のものでなく、またつねに経営が目茶苦茶だったわけではない。それどころか、このサンタ・クルース農場は長く「おそらく新大陸第一のすばらしい農場だ」との評価を得ていた。

じつはこの農場は、16世紀から1759年までイエズス会所有のものだった。ポルトガル王朝は「ブラジルでのイエズス会の活動資金はすべて王朝が支払う」ことを約束して、多数のイエズス会修道士を送り込むが、間もなく「金がない、お前たちには経済活動を許すから、それで資金を捻出せよ」として、このサンタ・クルースをはじめ全国に幾つかの土地を払い下げたものだった。

「約束が違う、そんなことをしては来年の仕事ができない。それではブラジルから引きあげるか」との意見もあったが、すでにインディオ教化を本格化していた彼らは、農業、製塩などをやって資金をかせいで仕事を続けることを選んだ。そうして各地でそれら経済活動でもめざましい成績を上げている。なかで、そのサンタ・クルース農場が最大で、黒人奴隷を約1000人使用し合理的な経営と作業ぶりは、全農業者の模範といわれている。

だが、ポルトガル王朝の体質には、ゼズイッタたちのようにすべてをまじめに正直にやる性質が受け入れられるはずがなく、しかもまじめに働く者は、金を持っているはずだと見られ、1759年に全ポルトガル領からゼズイッタたちは追放され、この豊かなサンタ・クルース農場も王室の手に移ったものだった。

そこを抜け、イタグアイーを通り、あと道はパライーバ河の支流ピラー川を渡って、州境を越えボンスセツソに続いていた。

「コーヒー街道」

じつはそのイタグアイーからサンパウロとの州境までの区間は、16世紀のブラジルコーヒー王といわれたジョアキン・デ・ソウザ・ブレーヴェスの根拠地だったところである。この名前からしてフランス系のことかわかる。コーヒー王の名は今では知る人もないが、1860年当時で生産コーヒーの量は7・5万俵に達し、コーヒー樹500万本、使用する奴隷は5000人に達していたともいわれる。この規模は現在でも飛んでもない大きさだが、当時としてはけた違いなものだった。

この当時の有力者たちには、直接奴隷貿易に関係する者たちが多い。たとえば「移民の父」といったことが言われる、サンパウロ出身のヴェルゲイロ上院議員も、移民に関係する以前には奴隷貿易を行っていたことがある。当然にブレーヴェスも奴隷貿易も行い、マランバイーア島にその基地を持っていた。この島はイタグアイー沖合のセペチーバ湾を外海とへだてている長い砂の帯の先端の部分で、ここで奴隷積み降ろしとコーヒーの積み出しを行っていた。

このリオ＝サンパウロの道は、しいて名づければ「コーヒー街道」と呼べるかも知れない。この道はサンパウロ側では、主要なものも現在でも2本しかないが、リオ側では幾つにもわかれていた。これは地形に加えて16世紀初頭からリオ管内のいたるところでコーヒー栽培がはじまり、そのコーヒー園を結ぶ道がたくさんついたためだった。ブレーヴェス1人だけでも、最盛期には

海岸からパラíba河までにかけて20以上の農場を持っていた。それら多くの農場からコーヒーは、トロッパの役畜(ほとんどがブーロだった)の背に乗せられて運ばれたが、1頭に積めるのは8アローバ(120^キ、2俵)だけだったから、少し大きなコーヒー園からのトロッパは50頭以上で100頭といったものもあった。

なお、このトロッパも19世紀になるとコーヒー農場で保有するのではなくて、専門のトロッパイロ業者が出現してきていて、農場と契約して品物を運んだから次第と道筋が増えたのも当然だった。そのリオ側には幾つもあった道が、サンパウロ側に入ると、当時はボンスセツソ、バナナル、バレイロ、アレイアス、シルベイラスと抜けて行く道一筋になっていた。

これはなによりもコーヒーのためだった。サンパウロのこの地帯の住民は、リオ方面から入り込んでコーヒー栽培に従事した者たちがパイオニアで、したがって当時のリオのコーヒー農業者の常識となっていた「山地の方が良いコーヒーが採れる」ということが影響したようである。マルチウスが通りかかったところは、それらの人間がえいえいと森林を倒している時期だったようで、まだ多くのコーヒー樹を見たことは書いていないが、そのあと20年もすると、前記した地名のところは、いずれもサンパウロ行政区内の最大のコーヒー地帯として有名になっている。

よほどの旅好きな人間でなければ、今これらの町々を訪れる人もあるまい。だが、そこはとどころどころ往年のコーヒーでの繁栄を偲ばせる農場建築が今も残っている。そうして、この海岸山

脈の尾根近くを通った道は、シルベイラスを通り抜け、のちに次のロレーナではじめてパラíba河疎位の低地に出た。

マルチウスは特にそれについて書いて書いているが、もう少し後の時代に、この道を通ってサンパウロに行った旅人たちの記録を見ると、「同じサンパウロ管内といいながら、ロレーナから東側と西側とでは、地形も農業形態も違い、なによりも人間の感じが違う。ロレーナから東の方はリオと少しもかわらない。だからロレーナではじめてリオから離れた気がする」ことを書いている。

じつはロレーナからサンパウロ寄りには、そのコーヒーが導入される以前から穀物類、サトウキビ栽培などの農業で相当に発展していた。このために道路も手入れがよかったようで、マルチウスたちはここからサンパウロまでを5日間で歩いている。それまでの場所にくらべ約3倍の速さだった。道のこの部分はすでに17世紀にサンパウロの住民たちが、国内に金の探索を行っていた時代から踏み固められ、少しずつ幅も広くなっており、当時のブラジルの中では一番良いものの部類だったようである。交通量も多かった。この地帯の生産物の運搬量に加えて、じつはミナスからの荷物も多かった。当時はロレーナにはリオ―サンパウロ間の道路のほかにも、ミナスと海岸のパラチーを結ぶ道路が交差していたがミナスからは年間2万頭を超える役畜が、産物を運んでマンチケイラ山脈を降りてきて、一部は海岸に行ったが、他にはサンパウロ方面に運ばれるものも少なくなかったようである。

この道の交通量は、16世紀半ばになるとさらに増加した。こ

これはコーヒー栽培が、リオからこの道沿いにサンパウロ州内に次第と入り込んできて、1850年頃にはピンダ・モニヤンガーバ、タウバテといったところだが、それぞれに年間35〜40万アローバ（約600トン）といったコーヒー生産量に達し、サンパウロ州内でもっとも豊かな都市となってきたためだった。

この19世紀半ばの20年間ほどに年間50万俵（1830年）から250万俵（1851年）とブラジルのコーヒー生産量は飛躍的に増加したが、これがサンパウロ〜リオ間の道路を発達させ、同時にその道路の輸送能力の限界を知らせたことが1850年から鉄道工事に着手させることになった。

奇妙なことだが、ブラジルの交通、なかで物資輸送については、役畜の背中から一飛びに汽車の時代になり、途中に「車輛」という方法が抜けている。ヨーロッパの北部に18世紀から大量輸送の馬車が発達したが、ポルトガルでは市内を王侯貴族、さらには高位聖職者が乗るための絢爛たる金ピカの馬車だけはあったものの、ついで多量の荷物運搬のための馬車は開発されなかった。そのために「馬」も馬が通れるだけの幅のもので、「馬車」が通れるものは考えられないまま、汽車時代となっている。

その汽車の時代になって、はじめて路線工事のための土木技術が必要となり、また汽車を通すために道路の勾配、その工事費用などといった概念が必要となってくるが、これによって算出された結果、サンパウロ〜リオ間の鉄道は、ロレーナから先は、マルチウスたちが通った旧山間の悪路から離れて、ほぼ現在の

116号線国道沿いの路線となったものだった。つけ加えると、この部で鉄道が必要だ……との議論がはじまった頃に、当時の名だたる政治家たちは「そんなに大量のものを輸送する設備をつくっても、それが1日仕事をすれば用事が済んで、あと仕事が無くなるではないか」との反対が多かったと言われる。仕事はなくならないが、ただ当時から現在までの政府経営の鉄道を見ていると、仕事を減らす方向に運営されていることは間違いない。

それはさておき、コーヒーで貨物量が増えたために考えられた鉄道だったが、皮肉なことにリオ―サンパウロ間は、その鉄道が開通した1890年代末になると、肝心のコーヒーの生産量の方が凋落してしまっていた。ブーム期にみさかいなく森林が切り倒され、コーヒーが植えられていったマンチケイラ山脈は、急激な表土流出、略奪農法で知力が衰え、あと雑草だけの牧畜地帯に変わったものだった。

リオ方面のコーヒーも1888年の奴隷制廃止とともに、急激に衰退してしまった。コーヒー街道としての存在期間は約100年にすぎなかった。

イパネーマの鉄山

ところで1818年の正月をサンパウロで迎えたマルチウスたち

は、8日間を市内や近郊視察に利用したあとに、1月9日から次の旅に出るが、それはミナスを目的とした旅にもかかわらず、わざわざソロカーバ方面に向かっている。これはなにもソロカーバが目的ではなく、その隣接のアラソイアーバに所在する、現在のイパネーマ農場、当時のイパネーマ製鉄所訪問が目的だった。

じつはこのアラソイアーバの山は、ブラジルでもっとも古くから鉄が採られたところだった。簡単にいうと現在のサンパウロ市のすぐ郊外のジャラグアで、アフォンソ・サルダニャなる植民者がすでに19世紀半ばに砂金を採集し、さらに多量の金を求めて奥地に入り込み、アラソイアーバで金ならぬ鉄鉱石を見つけた。そのサルダニャの息子で、普通「モツソ」をつけて呼ばれる男が、どうも1591年頃に、ここにスペインのカタロニア地方に古くからあった「カタロン方式」の土炉をきずき製鉄をはじめたようだ。これが何年くらい続いたかよくわからないが、ただあまり長期間ではなかったようである。

ただ、このアラソイアーバの鉄山は、あと何回も生き返って若干量づつながら鉄を供給したようである。1690年には前記モツソが放置した炉を改修して、何年か操業していたようだし、さらにはまた1760年にも何人かの男たちで旧炉を再生させた。この当時はすでにブラジルでぼうだいな数の馬が使われており、蹄鉄の需要量だけでも大きかったし、それに鍬や斧などの原料も考えると相当なものだった。だからそのカタロン炉は1788年まで操業したようである。

この年にポルトガル王朝の「ブラジルにはすべての工業を禁止する」法令が出て、製鉄所の火が消えた。もつとも間もなく方針が変わって、1800年からここに「近代的な製鉄所」を設置することとなった。あともそれについて何回も方針変更はあり、まして本国ヨーロッパの方はナポレオンの戦火が広がり、1808年には王朝がブラジルに逃げだしてくる…といった多難の年が続いて、製鉄所計画はなかなか順調に発展せず、1810年になって外国から技術者を招いて「本格的」に工事をはじめている。そうしてマルチウスらがブラジルを訪れた1811年頃にはリオで「たいした仕事をしている」と話題になっていたものだった。

たしかに投入されたことになっている金額はたいしたものだったし、現在にまで残る設備、建物は遺跡として美しいものだ。だが生産量は銑鉄生産量が1817年で2500アローバ(37・5トン、年産である)、翌18年には1800アローバ強にすぎないものだった。

当時のヨーロッパ諸国にとって、ブラジルは東方の中国と同じように「眠れる獅子」と見られた感じがする。「いまはたいしたことはないが、なにかことある時にはたいへんな力を発揮する潜在力を持つのではないか」というわけだ。そんな気持ちがあるマルチウスたちをここまで歩かせたのではないかといった気がする。が、黒人奴隷たちを使用し年産300弱といった製鉄所に驚いたようだし、たちまち関心も失ったようだ。

あとここで1週間をすごすが、もっぱらアラソイアーバの丘

陵地帯での植物・動物など博物学的調査に熱中している。もつとも、サンパウロからそこまでの旅の途中で「いわゆる大製鉄所」にすでに疑念を持っている。それは「道」のことだった。「こんな道路ではもし大量生産しても運搬できない」と見てとったものだった。彼らはサンパウロからコチアを抜けるいわゆるラポーゾ・タバールレス街道で、2日間でソロカーバに到着しているが、これは悪路で時間もかかり過ぎるのを心配して、荷物を積んだトロツパはコチアに残して乗馬の2人だけで道を急いだからだ。

ところで1日目の夜は、サンロツケに1泊するのだが、そこに到着する直前の夕刻に、森の道で「ポンチョを着て鍔の広いフェルトの帽子をかぶり、サーベルを腰にした」ものすごいカッコウの人間に出会う。じつはこの男はサンロツケの司祭だったが、「1人旅ではいつ襲われるかも知れないので聖職者までが武装して歩かねばならない」ことと、あと、コチアに残したトロツパは雇い主が留守を良いことに、荷物を開けて物を盗んでいるのに気づき、「このようなモラルのところでは、近代的な事業の運営は不可能だ……」と観察している。

それにしても当時のサンパウロ州(当時の行政区には現パラナ州も含まれていたが、ここではそれを除く)の人口は奴隷を含めて18万人、その大部分の13万人はパラíba河流域に住み、サンパウロ市から西にはわずか8つしかムニシピオがなく、人口は5万人といった時代だった。

ソロカーバからの馬の道

マルチウスらは1818年1月30日にソロカーバを出発、ミナスの首都ヴィラ・リツカ（現在のオウロ・プレット）に向かった。

いま普通に人がサンパウロからオウロ・プレットに行くにはどの道を選ぶだろうか？、フェルナン・ディアス街道に入り、ラブラスのあたりで右折して、サンジョン・デル・レイを通り……というのが多いだろう。じつはマルチウスもそのルートを選んでいく。たまたま出発点がソロカーバだったために、ジュンジャイ、アチバイア経由でそのルートに入った。

元来のサンパウロ・オウロ・プレットの道は、前記したように、パラíba河に沿ってグアラチンゲタまで行って山を越えるものだった。ただ17世紀前半になって、ミナス各地で馬やブーロの需要が増えると、これははるか南のリオグランデ・ド・スール地方からソロカーバの馬市まで運ばれ、あとここからミナスに連れられていったから、いつしか現在のフェルナン・ディアス街道に重なるような道がついた。だからこれは「馬の道」と言えぬことはない。

ただ、今までに書いた「金の道」とか「牛の道」と違って、全体を見直してのルートではなく、隣接の部落間をつなぐ田舎道を利用しながら進むもので、たいへんな悪路だったようだ。もともとこれは1960年に現在の道が開通するまでは、20世紀に入っても同じだったようで、1940年頃にブラガンサからミナス側のカン

ブイー（現在では²⁰キロ弱だが）まで自動車で行くにも1日を要したことを、故市丸順一氏からうかがったことがある。

この道がそんな悪路のまま長く放置されたのは、王朝の方針である。ミナスの金やダイヤを民間の人間が密輸するのを取り締まるためには「道はできるだけ少なくなければならない」。だからこの馬の道も長いこと支配者の認めない裏街道だった。これを通ってマルチウスたちがオウロ・プレットに到着したのは2月²⁸日だった。

このコースの距離は約²⁰⁰キロだろうか。とすると1日の進行距離は²⁵キロ、約4レグアとなる。リオ―サンパウロ間にくらべて進行速度が落ちるのは、もちろん道が悪路なこともあるが、加えて時期が雨期の最中で道はさらに悪く、しかも小川も水があふれて順調に歩けぬことが多かったためだった。雨については、じつはリオを出発する前から「雨期の旅はひどいから、雨期をあけて出発するように」と多くの人からすすめられていた。ただ「無為に時間を過ごすことはできない」と、その雨のことは充分に知りながら出発している。

旅に時間がかかったのは、この道筋になると今まで誰も博物学者が通過したことがない、つまり処女地で、そのために観察と標本の採集が多かったためだった。ここでアチバイアから州境の山脈を越えたミナス側までは「幾重にも山脈が重なって農業はほとんど見られない。そこには南米狼がきわめて多かった。ところでアチバイアはブラジルで知られた健康地で、住民たちはいずれ

も血色も良い。ただ梅毒だけはきわめて多い」ことを書き残している。ここからブラガンサ、さらには州境までにかけての地帯の開発が急速に進展したのは、その時期から約半世紀後になって、コーヒー栽培ブームがここまで到着したあとだった。

ところで、この道路は長く裏街道だったものの、この時期になると州境の両州には密輸取り締まり兼通行税徴収所ができており、それも通行者1人当たりの他に生産物や商品に対する税もあって割高で、たとえば奴隷は1人につき10ミルレイスで、「ブラジルは全行政区の境界ごとにこの高率課税であり、これでは産業はなかなか発達しない」との感想を残している。

ポウゾ・アレグレ(旧名マンドウ)付近の低湿地はいまでも大雨の時期には水没してたいへんなところだが、当時はよりたいへんで、ここを通り抜けるのに苦労している。そうして、ここから先にかかって幾つもある往年の金の掘跡を見かけるようになる。が、当時は金の産出はほとんどなくなり、次第と農畜産が盛んになってきた時代だった。

農畜産のミナス

ミナスの住民というのは、当時のブラジル住民の中では、きわめて特殊な性格を持っていたようだ。この特殊性は、のちにミナスの人口が増え、また時代がさがるとともに「ポン・ドウロ(しまり屋)のミナス人」と言われるように変化してしまうが、「しま

り屋」というのもちよつとブラジル人には珍しい特性かも知れない。これは、別の言い方をすれば「貯蓄性向が高い」ことで日本人などと一緒になってしまう。

これが19世紀末頃まではもつと異なつたかたちになつたようだ。マルチウスと同じ頃にミナスからサンパウロを長時間かけて歩き回つたサンチレールなどは、その違いを「ミナス人の礼儀正しき、勤勉さに対して、サンパウロ人はなぜにこんなに粗野、怠惰なんだろう」という言い方をしている。ともかく19世紀までのミナス人はそんな具合だつたようだ。その原因を研究することは、ブラジルの将来の発展に協力しようとする外国にとって、一番必要なことかも知れない。

ともかく、その勤勉さでミナス人たちは、金の産出がなくなつた後に急速に農業、牧畜を発展させた。すでにマルチウスの頃には「ミナスのケイジョ(チーズ)」「ミナスのタバコ」といった農畜産の特産物が現れ有名となりつつあつた。それをミナスの一地方で典型的にしめたのは、マルチウスがこの時に通過したサンジョン・デル・レイ地方かも知れない。サバラー、オウロ・プレットとともに一番早くから金が発見され、しかも豊富な産出のあつたところで、当時建設されたサンフランシスコ教会のように全ミナスで一番美しい教会もある。

ところで金ブーム期に設立された町には、金が無くなるとともにゴーストタウン化したところも多い。たとえばオウロ・プレットがそうだ。当時のミナスの首都で、をうして1970年代か

らブラジルでもはじまった観光ブームで立ち直ったものの、それ以前は、とくに州都がベロ・オリゾンテに移った後の凋落ぶりはひどかった。が、サンジョン・デル・レイは、金が無くなると住民は農畜産開発をはじめ、マルチウスが立ち寄った頃で毎日「50頭ずつのトロツパが4組ずつ、リオ市場に向け豚脂、チーズ、牛皮、穀物類、マンジョカ粉などの生産物を積み出している。なかで特に多いのが綿布、タバコ等」だったことを記している。そして商業も盛んで、「金産出の時代には、当地の商人はリオに借金を持つものが多かったが、農畜産生産となってからは、その借金は返し、それどころかリオに相当の貸越額をもつ」ようになっていた。

ここで綿は特に主要な作物だった。ブラジル全体として綿は、1750年頃から主要な輸出作物となって行く。これはイギリスの産業革命、綿紡工業発達のために、ブラジルからも原綿輸出が増えるのだが、その中心は東北地方の積出港に近い地帯だった。とくにマラニオンが有名となる。ところでミナスのように内陸部では綿花輸出は不可能である。トロツパでの遠い港までの運賃が割高で、このため1760年に港湾地帯で1アローバ当たり3000レイスの取引値のときにサンジョン・デル・レイ地方などでは7〜800レイスにしなければならない。この対策として綿作を盛んにしながら、ただ綿花の輸出をするのではなく地元綿織物の家内工業を発達させ、付加価値をつけた商品として他地方に売った。これはもっぱら女たちの仕事だったようで、なにも新式の設備があるのではな

いのだが、「ミナスでは女たちも働き者で、女奴隷たちを指図しながら、自分たちも朝早くから夜遅くまで働いて1日に6リル以上織る…」といった記録もある。

このミナスの農産品と、その加工の発展はポルトガル王朝に警戒心を抱かせるほどのもので、たとえば1780年にミナス長官は本国に対し「…当地方の多くの農場は綿のほか麻も栽培し、羊も飼い、農場内では綿布、麻布から毛織物も製造していて、このまま放置すればポルトガルからブラジルへの織物輸出に差し支えるようになる」ことを報告している。この結果が1785年のマリア一世女王による「ブラジルでのすべての加工工業禁止令」となった。この植民地の発展を阻止する法令は、さすがに1808年に王朝がブラジルに移ってきた後に廃止されるが、その後ブラジルで最初の近代的綿紡工場が建設されたのもミナスで、それは1814年のことだった。

自由化された多数の奴隷

2月28日にオウロ・プレットに到着したマルチウスたちは、ここの産金地帯に6月末まで約4カ月滞在している。これはなにも旅の疲れをいやすといった目的ではなかった。じつはマルチウスたちはわずか2人だが、当時のドイツ諸国のなかの一つバールリア王国から派遣された「ブラジル研究調査隊」で、その調査対象は単に動物学、植物学だけでなく、鉱物学、天文学、地理、気

象一般、歴史、人類学などときわめて幅広いものだった。だから、その4カ月間も、狭いオウロ・プレット地帯だけにじっとしていたものでなく、あとミナス・ノーバスまでと約1万平方^キの産金地帯の中を距離にして1000^キ以上も縦横に動き廻っている。

これは、この地帯がブラジル全土のなかでも地形が一番複雑しており、地質学、鉱物学的に興味あるところが多く、またそのような地形だけに草原となっている南米楕状地、その台地を深くえぐって流れる溪流、そこにそびえているエスピニヨッサ山脈上と植物、生物の種類も多いために、それこそ博物学的な採集も成果が多かったためだ。

われわれに関心のある「道」の面から言えば、この産金地帯の約1万平方^キの面積の中には、金のために無数の小道がつけられており、恐らくは当時のブラジルでは一番道路網が発達していた場所だった。当時、この産金地帯にはいたるところに通行人検問所があった時代だが、マルチウスたちはポルトガル王朝の招待客としての資格を持ち、特別の王朝発行の手形を持って歩いていたから、一般の旅行者には面倒な手続きを必要とするところも、簡単に通り抜けることができた。それだけ多くの研究対象を持ったこの2人は、その役目にふさわしい広い知的好奇心を持っていた。このために、この間にそれこそ不便な道を歩いて、当時は数多かったインディオ部落にも出かけている。インディオについては、あとアマゾン河流域で多くの部落について観察し、マルチウスは恐らくブラジルのインディオについて世界で最初の科学的論

文を書きあげるほどの知識を得た。

ところで、このミナス産金地帯で彼らが社会制度として関心を示したのは「奴隷」についてだったようだ。ブラジルは砂糖の時代からはじまって、あと16世紀のコーヒー農場にまでじつに多くのアフリカの黒人を奴隷として導入している。その奴隷導入の数が急増したのは18世紀のミナスに金が出たときからで、その1世紀間に200万人弱と見られるぼうだいな数を導入し、うち多くのものがミナスで金、ダイヤ掘りに使用された。ところで、このミナスでは奴隷の取り扱いがブラジルの他地方とは大きく違っていた。簡単に言えば世界の奴隷を使っていた地帯でも類がないほど多数の奴隷を自由身分にしてやっている。恐らくミナスでは導入された全奴隷の30%以上が自由身分にされたのではないかと……といった推算もある。これがミナス人の性格によるものなのか、なにか他に理由があるものかについて関心をしめした人があった。これについては原因はともなう当時の社会制度から来たものだと考えている。

ポルトガル王朝は、もともと金、ダイヤの独占を考えていた。そうしてダイヤについてはそれに成功するが、金については産出する範囲も広いために独占はできなかった。ただ民間の金の自由な取り引きを制限するために多くの禁令を出し、それに違反する者を片っ端から犯罪者とした。その禁令違反者を見つけるのに王朝は、宗教裁判所が活躍した時代から使い慣れている密告制度を奨励する。密告者が奴隷の時には賞として自由身分にしてやっ

た。ところで、どうもその王朝が禁じた金、ダイヤの自由取り引きをやっていない者は数少なかったようだ。それを自分の奴隷から役人に密告されてはたまらない。自分の奴隷の密告をふせぐ方法としては、奴隷の取り扱いをゆるやかなものにしてやる。日曜のほか数多かったカトリックの祭日にも奴隷が働いての産出物は、すべて奴隷個人の所得とし

てやり、それを蓄えて奴隷が自分で自由身分を簡単に買えるようにしてやったようである。理由はそれだけではなかったかも知れないが、ともかく自分で自由身分を買い取った奴隷が多かったのは間違いない。それどころか一種の「講」の組織をつくってアフリカ本国で同じ部族出身だった奴隷を自由身分にしてやり、さらに豊かな金採掘場を入手して、当地方有数の富豪となったといわれる「シツコ王」のような話まである。

ポルトガルは1680年に成立したブラガンサ王朝の時代から、植民地ブラジルに対する収奪を強化し、このためパトロンと奴隷の対立が激化するなど、社会がぎくしゃくするが、その時代でもこの18世紀のミナスのような地帯もあったものだった。

神父たちと王の官吏たち

この勤勉で礼儀正しく、他地方のブラジル人たちとまったく違っていたミナズの住民の質が、あと次第と変わってくるのは、

一つには当時のカトリック聖職者たちの影響があったようである。

ヨーロッパだけではないかも知れないが、ともかく18～19世紀まで人間はきわめて宗教心が厚く、宗教が人間のモラルの基礎だった。カトリックの聖職者というのは、15世紀頃から大きく二つに区分されてくる。一つは修道士のように自分たちの信仰のために研鑽を重ねるものと、他は村や町の教会で一般庶民のために宗教儀式をつかさどる神父たちである。

ミナスは宗教面からも特殊な地帯で、1711年から同45年まで王朝公認の聖職者がいなかった。ミナスだけでなくクイアバー、ゴヤスと金の出た地帯はすべてだが、ポルトガル王が命令して産金地帯に聖職者をいれず、イエズス会のように早く進出していたものは力づくで追い出された。この期間中に住民たちは自分たちで信者集団を組織し、そこが金をあつめて教会を建設し、また庶民のなかで発心した隠者僧たちが住民の信仰心をたかめた。

そこに1745年から公認聖職者たちが現れるようになるが、1759年にイエズス会修道士たちがブラジルを追放された後に、聖職者たちの墮落がいちじるしくなり、なかで教会神父（普通に世俗僧と呼ばれるが…）の質の低下はものすごかったようだ。「こんな神父に接させると子供が墮落する」と、心配した親が子供を神父に会わせぬようにする話があり、またマルチウスたち自身もミナスで実際にそのような神父たちに会っている。

コンゴニアス・デ・カンポスに近い古びた教会に入ってみると内部はまるで倉庫のようにがらんとしていた。これは金でできた多くの教会備品を司祭が全部たたき売ってしまったものだった。またある部落で司祭の家に泊まった時は「家の中は司祭の他は全部若い女ばかり、家の中に少しばかりある書物はアルス・アマリア（現在で言えばエロ本と言うべきか）のものだけだった。なにかデカメロン物語の世の中にまぎれこんだような気がした」と書いている。

もちろんこんな堕落した神父たちばかりでなく、付近の住民たちの尊敬をあつめている立派な神父たちもいなかったわけではない。たとえばオウロ・プレットの北方にエスピニョッサ山脈の中の一山塊カラッサがある。その山頂に「人類の母の聖母教会」を建て、多くの病気に悩む人間の救済所も経営していたロウレンソ神父については、深い敬意を込めて詳しく記録を残している。もつともこのロウレンソ神父は正規の聖職者でなく、発心した俗人がかってに僧になった隠者僧だった。そのロウレンソ神父の感化なのか、この山の麓の村々では、まさに勤勉で礼儀正しいミナス人の典型的のような住民が多かった。

ところで、王朝は豊かなミナスの富を最大限自分たちの手中に取り込むために、公認聖職者たちの他に多くの官吏も、この地方に送り込んでいた。王あるいは王朝が住民から収奪すると言うのは、この時期のヨーロッパには普通のことです。マルチウスらのババリア王も同様だったが、王の使う官吏の質というものが違

う。それが地方の発展におよぼす影響といったものについても考えたようだ。収奪の方法だが、たとえばジアマンチーナを中心としたダイヤモンド産出地帯では、ポルトガル王は兵を出して困ってしまい、そこを「ダイヤモンド特別区」とし、王に直属する長官を置き、ミナス行政長官も手の届かない聖域としていました。「こんな方法は世界にも類がないのでないか」とマルチウスたちは驚いている。

また、その官吏の質というのが、理解できなかつたようだ。マルチウスたちは王の特別通行許可証を持っているために、そのダイヤモンド特別区にも入り込み、その長官マヌエル・カマラからじつに親切な取り扱いを受け、ジェキチニョンニヤ河流域のダイヤモンド掘所にも直々に案内され、またダイヤモンド産出に関する詳しい情報も得ている。まさにあブラジル人の親切な面の典型的なような人物だった。後のことだがサルバドルに到着直前にはカシヨエイラのカマラ氏の砂糖大農場でも手厚いもてなしを受けた。ところでそのカマラ氏だが、他面には現在まで続くポルトガル王朝高官の性格の典型でもあった。彼はミナスに鉄鉱など多く、しかも前記したアラソイアーバ鉄山などと違った高品位なものが多いことから、ここに「国内消費をすべて満たしたうえにヨーロッパにも多量輸出するほどの生産量の大製鉄所を設立する案」をたてて王の承認を得ている。

これはまったく必要なことだった。当時のブラジルと人口がほぼ等しい400万人ほどの北米は、当時すでに年間20万トほど

の鉄を生産していたと見られるが、ブラジルは前記したようにイパネーマ製鉄所に合わせて、ミナスに個人で原始的な土炉で製造されていたものを合わせても、60〜70トに足らぬ生産量だったに違いない。

ところで、これからのカマラ氏のやり方がポルトガル王朝高官的となる。王朝の資金でもってモーロ・デ・ピラール製鉄公社を設立した。全役員は兄弟、親戚で、また用地は親戚が所有していた金の出ない広大な土地を高価で購入した。あとヨーロッパから技術者を呼び大製鉄所を建設させる。そうして、結論からいうと、この製鉄所は機能しなかった。1811年から工事にかかり、いつまで経っても鉄はできず、ここに投入された資金はきわめてばくだいであり、このためさすがに王が「鉄はどうなったか」と質問するもので、カマラはカタロン方式の土炉を造らせ1815年1年間6トの鉄を生産している。

カタロン方式の炉というのは、1回に320キロほどの鉱石と450キほどの木炭を入れて100キほどの鉄を造りだすもので、うまくいけば年間に90回火を入れると6トの生産量となる。ただこれは当時のミナスで気のきいた農業者が奴隷を使ってやっていたもので、王が気にするほどの資金を必要とするものではない。

そのカマラの製鉄所は、マルチウスがそこを通りかかった時はすでに廃墟と化しつつあった。ところでその責任者のカマラは、事業失敗で責任を取るわけではないし、また王朝が責任を追求するわけでもない。それどころか、カマラはその事業の利益で

富豪となり、バイア方面に大農場を購入し、従来のダイヤ地区長官として権力を発揮している。つまり王、貴族といった支配者たちは、一般の法規は適用されない特権を持つ者だった。

カマラに親切に待遇されながら、本来なら王金(あるいは公金)横領の大犯罪者として処刑されるはずの人間がゆうゆうと権力者の座についたままにいるポルトガル王朝のしきたりが、マルチウスはなんとも理解できなかったようだ。このような習慣はそのうちに消滅するだろうと考えたようだが、奴隸制モラルを基盤としたその習慣は、あとも簡単に消えるものではなかった。

それはともかく、日本も近代的製鉄技術が導入されたのは明治時代になってからで、世界の中では製鉄後発国だった。江戸時代末までは特別に山陰地方を中心として、砂鉄を原料としたタタラによる製鉄だけだった。そのタタラというのも、原理としてはカタロン方式の炉と同じようなものだったらしい。が、そのタタラの技術は江戸時代に次第と改善され、どうもこのカマラがミナスに製鉄所を建てた時代になると、山陰地方で最大のタタラは1回の出炉の鉄の量は4・8ト、これが年間に60回の出炉で290トほどの規模となっていたようである。

ところでタタラもカタロン炉も木炭をきわめて多量に必要とした。木炭の量はタタラで鉄の3・5倍、カタロンでは4・5倍が必要といわれる。ところでその木炭1トを焼くには木材はその4倍の4トを必要とする。とすれば、もしカマラの製鉄所が本当に稼働したとしたら、あの地帯の山々はすでに16世紀はじめに

は、すでにすべてはげ山となつてしまつたに違いない。

それはともかく、礼儀正しさと勤勉さでサンチレールを驚かせたミナスの住民たちも、このポルトガル王の派遣する神父たちも、また官吏たちの手によつて次第とその特色を失い、ブラジルの他地方との差異が薄くなつていつたようである。そのなかで「ポン・ドウロ」などといった点だけが残つたのかも知れない。

吸血コウモリの襲撃

ミナスの金、ダイヤ地帯に約3カ月間滞在して鉱物、植物、動物、人類学的な調査を行ったマルチウスとスピックスの2人は、5月2日から新しい長期の旅に出た。ここからバイアのサルバドールを目指した。

ところで2人が考えたバイアまでの道程は変わったものだった。まずミナス・ノーバと呼ばれるジエキチニョンナ河筋の地帯にまで北上する。そこから西に折れ、現在のモンテス・クラロスを通り、針路を北北西にとつて現在のジャヌアリアに出る。ここでサンフランシスコ河を渡つて、ブラジリアの方向を目指す。が、ただ現在で言えばゴヤスとの州境のゼライス山脈にまで行って引き返し、あと東北東に進んでサルバドールに行くというものである。

この行程だと直線距離でも2000^キに達するだろう。それを当

時の曲がりくねった「道」を通れば、2倍以上になるに違いない。だからサルバドールに到着したのは4ヵ月後の二月二日だった。もつとも、これだけ時間がかかったのは、距離に加えて道が粗末だっただけでなく、内陸部に当時は野生の動物が多く、その標本を採集するためにスピックスが数カ所で合計1ヵ月半以上も滞在していたためもある。

が、この旅で一番の問題はその「季節」だった。5月といえどもまさに「乾期」のはじめである。その乾期にセツカ(干ばつ)地帯を旅行する。当時、オウロ・プレットには「ブラジル鉱物・地質学の父」と言われるフォン・エシエベークがいた。ポルトガル王朝に働いていたが、もともとドイツ人であり、滞在中はマルチウスたちの世話をしてくれた。彼はこの2人がまだブラジル内陸になれていないのに、乾期のセルトンの旅することを心配した。しかし、この2人には、その苦しさが予想できなかったようである。また、時間的にも、何年間もブラジルに滞在していることはできない、ということもあった。

ジエキチニョンナ河流域のアラクリーを、2人は7月4日にゴヤス方面に向けて出発している。このあたりはミナス内だが、気象的には「ポリゴノ・デ・セツカ」地帯に含まれるところである。ただ、道の状態は比較的良好だったようだ。たとえばモンテス・クラークロスから約100^キ離れているS・J・デ・ポンテまでを2日間で歩いている。1日7レグア強のスピードだった。

この当時、ミナスの内陸部からゴヤス方面にかけて騎馬で旅

する道は数多く存在した。同じ1818年の12月に、オーストリアの植物学者ポールも、同じくミナス経由でゴヤスに入っているが、その時の道は、2人の通った道を少し南に寄った、現在のパラカトゥーからマルコス河で州境を越えるものだった。

この人口の少ない地帯に数多くの道があったのは、19世紀にいたるところに「牛の道」が付き、あと18世紀には金探しのグループが多くそこを歩き回ったためだった。同時に、あの広大な東北地方（約150万平方キ）の土地が、19世紀の末には、ほとんどセズマリアとして払い下げられてしまっていて、新しく農牧畜をはじめようとする人間は、ミナス奥地からゴヤスに入り込む以外にはなくて、それらの人間が通った跡も道になっていた。マルチウスたちのミナス・ノーバからバイアまでの旅は、そのような道を利用したものだった。ところで、道はあるものかならずしも人家があるわけではない。2人は何度も水のあるかたわらで野営しているが、そのような折り、吸血コウモリに役畜が襲われるのも体験している。吸血コウモリ（翼手目ヘラコウモリ科のチスイコウモリ亜科）は世界では新大陸に3種いるだけで、スピックスらには初の体験で、「牛よりも役畜の方が被害が大きい」ことを書いているが、ただ当時は、このコウモリが恐水病やねむり病などを伝染させることなど、まだ知られていない。それでもこのコウモリの害で牛馬の損失の多いところから牧場主たちは、コウモリの巣となっている岩山の洞窟などを「タバコの葉や、硫黄の煙で燻蒸して数百から数千匹のものを殺す」ところも見た。なに

しろ今日でも、ほとんど住人のいない平原地帯であり、野営のおりに襲ってくるのはコウモリだけではなかった。この付近ではオンサ(豹)にも襲われている。ただ野営の際には夜番をたてているので、この番人がオンサを発見して役畜に被害はなく過ごしている。

また、サンフランシスコ河の近くにきた時は、すでに9月になっていた。だから乾期もぐっと厳しくなっていて、水のある小川、泉などが減っており、人も役畜も渴きに苦しむことになるが、遠くから水の匂いを感じる役畜は、水の近くでは人間を後ろに残して水にまで走る。そこであやうくワニやスクリーの餌食になりそうなものも出てくる。

19世紀のセラード地帯

2人はサンフランシスコ河岸に到着以前にS.J.デ・ポンテにほぼ1カ月滞在している。ここは現在でも3万人強の田舎のムニシピオだが、ここに当時のブラジルには珍しく高い知識と徳性をもったアントニオ・N・ドウアルテという神父がいて、この神父が長旅に疲れた2人を親切に世話してくれたこと、ベルデ・グランデ河が近くて疲れた役畜の回復に適当な草地があったことのためだった。まったく当時のブラジルで有徳の神父というのはまれな存在だったようである。特に1759年にポルトガル王朝の宰相ポンバルが、イエズス会修道士を追放したあとに、カトリック聖

職者の質は最低にまで落ちる。16世紀のバイアでの記録だが、私生児を持たぬ神父は数少ない存在だったようだ。なにしろ聖職者は王の官吏なので、身分は保障されており、墮落するのが当然だったかも知れないが、しかしときおり、このドウアルテ神父のような人がおり、わずかにカトリックの権威を保っていたようである。

この神父と日々語らい、またこの間を利用して2人はオンサ、アンタ、鹿、山豚などから、ワニうや数多くの鳥などを取って標本としている。またマルチウスは植物の中で、特にヤシ類が好きなので、本国に帰った後に「ブラジルのヤシ類」の研究まで発表している。そのブラジルのヤシ類の中で、一番感嘆しているのはブリチー椰子だが、その美しさを最初に堪能したのもここに滞在中であったようだ。単にその美しさだけでなく、葉からとる繊維、幹は木材としての利用の他、美味なアルコール飲料となる樹液を出し、果実からは栄養価の高い食物が作られることも記録している。つけ加えると、この地帯はミナス内陸部でも人間が住みはじめたのは遅く、18世紀も後半になってからだったようだが、当時すでに1万人を超すまでになっていた。「これは当地の自然条件がよく土地は肥沃で、農作物がよくできるし、人間は多産で、しかもブラジルでは珍しく幼児死亡率が低いから」と記録している。

ドウアルテ神父と別れた後、2人はゴヤス方面を目指し、ジャヌアリア（前世紀にはブレージョ・ド・サルガードと呼ばれ

ていた)でサンフランシスコ河を渡った。ここではアリランニヤ(大カワウソ)が群れをなして大声をあげながら河を泳ぎ回るように、同じく数多いスクリーが動物を襲う時には尾を木や石に巻きつけることはすでによく知っており、そうでなくて河岸にどくろを巻いただけの時には、大声で追いたてた中を役畜を連れて通って行ったようだ。なお、ここでスピックスは、ピラニアのものすごさについて書いている。この魚はすでにフランスの動物学者がミレテス・マクロポムスと分類していたが、ただし博物学者でこの魚についての生態的観察記録を書いたのは、彼が初めてかも知れない。

ここからゴヤス州境までのゼレイス台地上の高原は、現在は「セラード」と呼ばれて、南部の農業者が入り込んで大規模な機械化農業を行っている。ただ当時も住民が皆無ではなくて、途中の「セーラ・デ・アララ」という付近では、葬式の列に出会っている。またそこでマルチウスは「ブラジル人のつける地名は、どうしてこんなに同じものばかりなんだ。(リベイロン○○)(セーラ××)と、今までにいったい幾つ同じものがあつたものか、これでは地図なども混乱してしまう」と嘆いている。その州境ではるか西のゴヤス州内を望み、トカンチンス河に思いをはせ、そこから先は行く時間がないことを残念がって東に引き返した。その残念がるのは、ブラジルの大自然の研究に、今まで博物学者の通つたことのない所を、目の前にしながらみすみす引き返さねばならないからだ。だから帰国後にポール博士がゴヤスに研究

に行ったことを知って、「それなら良かった」と安心している。

当時の博物学者たちは、「まだ誰も行ったことのない場所を研究する」ことに一種のほこりを持っていたようだ。だから、ブラジルについても「誰がどこを通った…」ことはよく知られており、あと1838年からイギリスの植物学者G・ガートナーが、ブラジルに研究旅行に出かけるとき、マルチウス「：現在まで未だ調査されていないルートは、セアラの海岸から内陸にかけ、あとピアウイー、マラニオンだ」と適格な指示を与えている。

古代動物の化石

このゴヤス州境からサルバドールに向けては、いまは州境をなしているカリニャニャ河沿いに下向し、サンフランシスコ河は河岸のカリニャニャの町から対岸バイア州のマリヤダに渡っている。参考までに、このサンフランシスコ河から西岸にもバイア州は15万平方キロと広大な面積を持つが、この土地はマルチウスが旅行した当時まではペルナンブーコに所属していたものだった。それが1827年にバイア所属に移転されたものである。そうして、じつは今日では名を知る人も少ないマリヤダの町からサルバドールまでを結ぶ道は、当時まではバイアの主要道路の一つだった。このためこの河岸の町に王朝は通行税徴収所を設置しており、西部側からは牛馬、ほかタバコ、綿花などの農畜産物が、また東のバイア側から織物、鉄製品やヨーロッパ産品が運ばれて

いた。

ところで、そのバイアの当時の主要道路の一つを通り、それからサルバドールまでの距離は800^キ強と思われるが、そこを9月29日から11月10日まで40日を要している。つまり進行スピードがぐっと遅くなっているが、これは途中に博物学者にとって興味ある対象が多かったことよりも、乾期の一番厳しい時期に、セツカ地帯を旅行することの困難さのためだったようである。

マリヤータを出発すると間もなく、道はジアマンチーナ山系の登りとなる。この山中のカエチテー（標高850^ミ）、リオ・デ・コンタス（標高950^ミ）といった町には、地形、気候もサンフランシスコ河流域の暑い平原と異なっていて、むしろミナスの山地を思わせて、2人を喜ばせまた疲れをいやしてくれたようだ。この地帯は、バイア内陸のなかでは古くから拓けたところで、一つにはわずかながら金がでた故もあるが、他にはこれらの山地の山麓部は地味が肥沃で、農業に適していたためでもあった。現在でもノルデステ地方有数の棉と穀物の生産地だが、この19世紀の初期にも同様で、マルチウスは「…一本の棉の木で生育の良好なものからは、10〜15ポンドの綿花、3〜5ポンドの精綿が採れる」と感心している。つまり、このバイア西部からサルバドールを結ぶ道は、もとは「牛の道」としてできたものだが、この時代には「棉の道」となっていたようだ。

ところで、このリオ・デ・コンタスの町で2人が喜んだのは、その周辺のサント・アントニオ河畔の砂地の、しかも浅いところ

から数多くの巨大な陸棲動物の遺物が見つかったことだった。「一つで8ポンドある歯」「長さが9フィートの骨」などが出たという。2人は探索したおりには、そのような完全なものは見つからず、*Ursus*の骨の破片だけしか入手できなかったが、スピツクスはこれを「マストドンのもの」と考えたようである。なおマストドンとは、以前に考えられた古代象のことである。

新大陸で巨大動物の遺物としては、ラプラタ河下流域、また同じくアルゼンチンのバイア・ブランカ平原のものが有名だが、じつはバイアでもこのジアマンチーナ山地以外に、もつと北部のイタピクルー河上流の平原地帯にも多い。ただ当然ながらバイアでそれらの研究など考えるものはおらず、遺物は次第に破壊されてしまいつつある。このジアマンチーナ山地で蒐集品が増えたことで、これを30頭ほどの役畜に積み、サルバドルを目指して旅を続けたところで、2人は乾期ノルデステの内陸の旅の厳しさを実感することになった。この時の2人の通った道は部落もない、ただ農場の名前だけが記されているだけなので、正確にたどれない。リオ・デ・コンタスからバイア鉄道の主要駅のコンテンダス・ド・シンコラーまでの間と思われるが、ここであやうく遭難するところだった。乾期の末でほとんど途中に水がなく。また途中にたまにある農場も、食糧、飼料など供給してくれる余力のあるところは無い、ということ、リオ・デ・コンタスで道案内人を雇い、途中の万全を期したのだが、まず役畜がつきつきと倒れはじめ、自信を失った道案内人は夜逃げしてしまい、「今はこ

れまで：」と考えた2人は、蒐集品の箱を道端の木立の中に置き、傷ついた役畜を放ち、まだなんとか役にたつ役畜に人間だけが乗り、東の方をめがけて急ぐことにした。

現在の地図で見ると、この2人が遭難しかけた場所というのは、せいぜい50平方キロほどの地帯だが、ただ全バイアに人口50万人ほどしかいなかった時代では、まったくの無人の荒野だったに違いない。

この時は、すぐ後ろからきたカエチターの農場主アゴスチーニョ・ゴメスの大キャラバン隊に助けられた。よほどうれしかったに違いない。2人は旅行記の中で「彼に神のお恵みが多からんことを」と記している。そもそもこの2人のブラジル調査は、まったく神の恵みが多かったようで、長い旅を通じて採集した数多い動物、鉱物、植物、人類学的な標本を、ほとんど本国に届けることができた。その数は植物だけでも7000種に達するほどだ。ものだが、こんな幸運は当時の内陸の旅ではまれなことだった。しかし、この遭難しかけた時だけは重い動物の骨や鉱物見本類、また古生動物の遺物などは、さすがに放棄せざるを得なかったようである。

なお、この区間で、彼らは当時のバイアのセルトンの雰囲気伝える他のできごとにも出合っている。彼らは医師でもあり時間之余裕のある時には、泊まった部落で病人を治療してやっていたが、とある場所で夜遅く、いわゆるセルトンの1バレントン（荒くれ者）が山刀、ピストルで武装したまま入り込んできて、「早

く治療してくれ、ここにぐずぐずできないんだ」と治療を強請したこともあった。このようなバレントンの存在は、セルトンでは珍しいことではなかった。たとえばこの時期のバイアの軍隊は「正規兵3200名」、ほかに民兵組織がある。特権階級に属する将校はべつにして、兵士には希望者が無く、このため時折は都市、農村部を問わず「人間刈り」をして兵隊を集めていた。この「人間刈り」を恐れて、サルバドール近郊の農村の住民が逃げだし、食糧供給が困難となったことさえある。当然ながら、満足な素質の人間が兵になるわけはなく、それらの軍服を着て犯罪を犯し、発覚した場合にはセルトンに逃亡した。1808年の記録で「正規兵の20割」がこのようにして逃亡したとされている。単に逃亡兵士だけでなく、逃亡奴隷、そのほかの犯罪者でセルトンに逃げてきている者は多く、正当な住民には大きな恐怖となっていた。その意味では、マルチウスたちの体験は数少なくて、当時の社会情勢を正しく伝えていないようである。

ブラジル最初の植民地

このあと2人は、満足な水がなくて種々の疫病に苦しみながら、しかし特別な問題もなくパラグワスー河下流の町サン・フェリックスに到着。これから先は船便を利用して二月二日サルバドールに入っている。

ところで、二人がサルバドールからつぎの目的地サン・ルイ

ス（マラニョン）に向けて出発するのは、翌年の2月18日だが、この間に2人は重要な小旅行をした。目的地はバイアの南イレウス地方である。この往復のほとんどは船だったので、どんな道があったか不明だが、海岸の砂浜以外には道らしいものは無かったようである。なにしろこの地方のカカオ栽培が盛んになるのは、この2人が旅行してから50〜60年も後のことで、この時期にイレウスの住民はわずか2400人、しかもその大部分はインディオ（主としてポトクード族）である。産業はそのインディオがヤシの葉の繊維でつくる品物、ほかに当地方に多かったピアサーバヤシの繊維でつくる網、ブラシ、ござ等だけだった。が、じつはポルトガル王朝は、このほとんどがインディオだけの地域に最初の植民地を開設し、そのドイツ、スイス等からの外国人移民を導入していた。マルチウスたちはそこを視察したものだ。

ブラジルで「移民」といわれるのは1750年以前に、アソーレス島人を住民の少なかった南部とアマゾン河口に導入した時にはじまるが、これはもともとポルトガル系で、本当の外国移民は1812年にエスピリット・サントと南バイアに開設した「植民地」に導入したのがはじめてである。うち南バイアのものはムクリー河流域に造営された。ただ、「植民地」というものの、じつはインディオの教化部落的なものだったらしい。当然というべきか道路さえ無かったようだ。だから失敗というよりも移民が近づくのも難しかったらしい。

ただポルトガル王朝は、当時ヨーロッパで外国移民導入の姿勢

を見せる必要があった。ナポレオンが没落した後のパリ会議でも、ウィーンでも奴隷廃止は主要な会議の議題となっている。奴隷制は維持しつつも、ポルトガルとしては奴隷以外に外国移民歓迎の態度をしめし続け、その外国移民受け入れ植民地も、造営することをしめさねばならなかった。だから1812年のあと同18年、前と同じ地帯に2つ、リオに1つの外国移民受け入れ植民地を造成した。リオのものは有名なスイス移民のノーバ・フルブルゴで、南バイアのもはサン・ペドロ・デ・アルカントラと呼ばれるものだった。イレウス河上流の、今日イタジュー・ド・コロニアと呼ばれる地域に所在していたようである。これもまったくインディオ部落と同じもので、2人がここを訪問した時は、数家族のボトクー族のインディオが見られただけとなっていた。じつはこの「植民地」は、1818年にオーストリアのマキシミアン皇太子もみずから現地を視察したところだった。なによりも立地条件が最悪で、さらには王朝に、実際には移民のための植民地建設などの気持ちなどなかったようで、ここに入植したドイツ人たちはすぐに自分らで適地を探し、たとえば数家族のドイツ移民は、イレウスから少し北部のイタイペ河流域の、当時アルマードス(現在のイタジューペ付近)と呼ばれた地域に土地を見つけて開墾をはじめていた。うち1人は1レグア平方(36平方キ)の原始林の払い下げを受け、2人の奴隷と、ほかに近隣のインディオの協力を得て木を倒して山を焼き、トウモロコシ、米、サトウキビ、コーヒーを植えつけていた。じつはこの後4年してブラジルは独

立するが、その後には、政府の指導する植民地では、移民に払い下げる土地面積は「〇分」が最大となり、また「奴隷労働を使用せぬこと」が厳しく規定されるようになった。

この1820年には、植民地計画そのものもずさんだが、それだけに移民に対する取り扱いにも、なんの方針もなかったことがマルチウスの記録でわかる。それにしても移民の多くは各種の風土病に悩んでおり、また折しもイレウスに到着するとこのスイス移民の乗った船が、入港直前に難破するのも見聞し、この南バイアの開拓は容易ではないと感じたようだ。

これから30年後に、ドイツ人ヘルマン・ブルメナウがブラジルに植民地建設を考えた折りに、マルチウスは南部のサンタ・カタリーナの方面を指示したといわれるが、そうだとしたら、彼の頭の中には、この時に見た熱帯地での開拓の苦闘の状況が浮かんでいたのかも知れない。

この南バイアの原始林を歩きまわってクリスマス、正月を過ぎた2人は、1月22日サルバドールに帰着している。

東北地方セルトンを抜ける

さて1819年二月10日にサルバドールに到着したマルチウスらは、イレウス方面に造営させたブラジル最初の「植民地」などを視察したし、翌年2月18日に、直線で1600^キ離れているサンル・ルイス(マラニオン)に向けて出発した。

ただこの時期は、1816～17年、また同21～22年が東北地方には記録に残る大セツカが発生しており、この16年も天候は不順だったらしい。このためサルバドールの知人たちは、この時期の内陸の旅の危険なことを話して、しきりに出立を止めさせようとしている。また、サルバドール出発といってもカシヨエイラまでは船で、そこに10日間逗留して内陸の旅の準備をしたのだが、そこでも、この年も雨期にほとんど雨がなかったことから、内陸の旅は危険だから中止するようすすめられた。

だが、予定を変更できるものでなく、それらの忠告を振り切って2月27日にカシヨエイラを出発した。約1カ月後の3月30日にサンフランシスコ河畔のジュアゼイロになんとか到着するが、ただ前の2年間に雨が降らず、この年の雨期もほんのわずかな雨しかなかったことで、この区間は出発3日目に通ったフェイラ・デ・サンターナからは、徹底的な水不足に苦しめられている。水不足で苦しむのは人間だけではなく、役畜の方がもっとたいへんで、途中で何頭も倒れてしまった。前年のサルバドールまでの途中での危機とあわせ、このバイア内陸の旅で、干ばつのセルトンの恐ろしさを身をもって味わったものだった。運が悪ければそこで命を失うことになる。

バイアの内陸の道は、当時カシヨエイラを出ると3方向に通じていた。一つは南下するもの、二つ目はマルチウスたちが通ってきたゴヤス方面に通じるもの、三つ目が「牛の道」(エストラーダ・レアル・デ・ガード)と呼ばれたマラニオン方面に通じるも

のである。

この当時(19世紀初頭)、サン・ルイスはブラジル第4の海港都市であり、そこそ第2の都市サルバドールを結ぶ道なら「もう少しは安全な道なはずだ」とマルチウスたちは考えていたのかも知れない。が、予想を上回る悪路のうえ、前年からのセツカで泉、井戸の水も涸れ、住民が逃げだした部落が多く、旅人を苦しめたものだった。この道路は、現在の国道 324号および 407号線にほぼ沿っていたようである。このバイア側は前記した「牛の道」を見ればわかるが、「19世紀後半に、サンフランシスコ河までに幾筋ものがつけられた。だがそのマラニオンまでの全コースは1690年頃のはじめに開通している。そうして、これは珍しく王朝が指図して見つけさせたルートだった。

16世紀の末までは、ブラジルには植民者の数が少なく、また本来なら開拓の義務を持っていたカピタニアのドナタリオたちも、王から得た地土地を放棄してしまった者が多くて、特に北部のパラー、マラニオン、ピアウイー方面は完全に見捨てられていた。

そのことに気づいたフランス、イギリス、オランダ人たちが、その空白地帯に入り込んでくる。特にフランス人は、サン・ルイスを中心として「赤道フランス領」を設置しようとした。1612年からのことで、また同じ頃にイギリス人、オランダ人はアマゾン本流から主流に沿って盛んに植民を試みていた。この事情を察知したポルトガル王は、ブラジルから兵を出してフランス人を追

い出し(1615年)、あと1616年には、現在のベレンに砦を築いてポルトガル王領を確保している。

これはこの地帯がサルバドールからきわめて遠いことに加えて、じつは海流と風の関係がきわめて悪く、なかでマラニオンからセアラ方面に向けての船便は難航し、サン・ルイスからセアラ州西端のカモシンまでの短い距離でさえ50日をかけても到着できなかつた。こんなことからポルトガル王は、マラニオンからアマゾンにかけての地域を、ブラジル総督の管轄から外し、別に「マラニオン」パラ総督府」を設置し(1621年)、ポルトガルから直接に管理することにした。ただ、いずれにしろ新総督府は勢力が弱い、なにかことが起きた際には、ブラジル総督府の協力が必要であり、その連絡のために船便がだめなら陸路の開通がなんとしても必要となってくる。このためポルトガル王はマラニオン総督に命じて、内陸部を抜ける交通路を見つけさせようとした。

どうも、当該地方の陸路について言えば、マラニオンからパラ(ベレン)までの方が早く踏破されたようである。説が多くて正確ではないが、一説によればすでに1616年に、ペドロ・テイシェイラが森林を抜けてマラニオンからベレンに到着したと言われる。ただ、そのルートが一般の人間も通るようになったのは、1770年になってからのことだった。マラニオンからバイアに向けてのルートのことだが、総督がやつきになっての督促にもかかわらず、調査隊は失敗が続いて連絡ができないままが続く。1670年

になんとかマラニオン総督の部下がバイアに達するが、それは実際の使い物になる道とは思われなかった。

実用のルートが見つかったのは、「17世紀も末に近い1690年の頃のことである。マラニオンとピアウイーは隣接しているが、地理が不案内で交流が無かった。ただ、そのピアウイーには1670年頃からあとサンフランシスコ河を越えてバイアの牧畜業者が入り込んできており、総督の部下ジョン・ヴェーリョ・ド・ヴァーレが、そのピアウイーの牧畜業者らの牧場を結んでバイアに出ることに成功したものだ。その後、マラニオン総督がバイアの総督に、その陸路を通って出した第1号の公信は、1694年7月15日付のものが翌年の4月16日に到着している。もつとも、その2日後に、別のルートを通った他の使者が12月11日付の手紙を届けているから、一度基本的なルートが見つかる、後は次第と便利なコースに改良されたものに違いない。それが続いて1750年頃にどうやら本格的なサルバドル・サン・ルイス道路が定まり、それをマルチウスたちが通ったものだった。

ジュアゼイロ付近

このセルトンの道を、しかも人の通わぬセツカの厳しい中を旅行したことで、マルチウスたちは「奥地にある銀山を掘りに行くに違いない」と、各所の住民たちから噂され、時にはあからさまに敵意をしめされたりした。この600^キの道の走破に30日以

上を要している。マルチウスたちはヴィラ・ノーバ・ダ・ラインニャ、現在のセニョール・デ・ボンフィンに疲れたキャラバンを休養させておき、その間に2人だけは遠く離れたベンデゴアの隕石を調べるために数日間の旅をした。この隕石は1784年に発見されたもので、1888年にリオの国立博物館に移されている。この間休ませておいたキャラバン隊であるが、セツカ期で役畜の食べられるものが無く、毒草を食べて病気となるものなどもあり、相当数の役畜を残して出発した。ただ、ここまで来ればジュアゼイロは遠くなかった。3日ほどの行程でサンフランシスコ河流域の平地に到着し、そこではじめてカルナウーバ椰子に出合っている。椰子類がすぎだったマルチウスは、その特異な樹形に感嘆している。セニョール・デ・ボンフィンからジュアゼイロまで、数の少ない役畜だけで旅ができたのは、今回の行程で、博物学上の標本はなにも採集しなかったためだった。まったく大セツカのセルトンには生きたものはほとんどなにも見当たらない。ただそんななかで、彼らは各地で古世代の巨大動物の骨にであい、完全な骨格は掘る余裕はなかったが、それが広範囲に分布し、そして数の多いことに驚いている。

このバイアの内陸部セルトンについて、そうとうな予備知識を持っていったと思われるが、それでもそこが大平原でなくて起伏が多いのは予想外だった。それだけに最後にサンフランシスコ河畔の平原に達し、そこで水不足に悩むこともなくなり、サンフランシスコ河を故国のライン河にたとえて、その美しき、恵みの

大きさを讚美した。

飼料と水の不足で衰弱してしまった役畜の、体力回復を主目的にジュアゼイロで3週間休養をとっている。もつとも当時はこの町は「50軒の家並みと約200人の住人…」だけの、小さな河畔の部落にすぎない。ただこの付近には塩、硝石の生産があった。ポルトガル王朝がブラジル国内で塩の生産を禁止していたのが解かれてから、主として内陸部の牧畜用のため生産されていた。その生産現場を視察した2人は「当地方の年間生産量は3・5万袋、1袋がここでは300〜400レイスで取り引きされている」ことを記録し、あと塩で当地方が発展することを予測している。なお、この塩は岩塩ではなくて、河畔の低地に多い湖の中には、塩分がきわめて高いものがあり、それを塩田に引き込んで乾期にその水分を蒸発させただけのものだった。精製するわけではなく、だから混じり物が多い粗悪品だが、それでも海から遠い内陸部のゴヤス、ミナス、ペルナンブーコなどではきわめて重宝されていた。

十分な休養で元気になったマルチウスたちは、4月21日にジュアゼイロを出発して河を渡った。その対岸は現在のペトロニーナだが、ここは東北地方内陸部の商業の1中心地で、その主取引品目は牛、ピアウイー方面からサルバドール方面に2万頭の牛が運ばれていたようだ。もつとも、ピアウイーからペルナンブーコに直接出る道がなく、またマラニオン方面に牛の需要が少なかったころには、ここを通る牛は年間6万頭にも達したらしい

…」と記録している。

つけ加えると18世紀のヨーロッパの王たちは、領民から各種の税を取り立てるのは「徴税請負人」と呼ばれる一種の民間金融機関を利用していた。この制度が腐敗して、中世からの王朝の危機の一つの原因となるのだが、当然にポルトガル王もその請負人を利用していった。そうして、じつはこのサンフランシスコ河渡河地点にある通行税徴収も、ずっとその請負人を利用していった。この1819年当時で、請負人が王朝におさめる金は600ミルレイスほどだったようである。

「ブラジルのスイス」

ここからピアウイーに向けての道路は、ペルナンブーコの一角を横切っている。本当は2人はペルナンブーコの首都レシーフェにも行きたかったらしい。ただわずか2年前の1817年にレシーフェで、ブラジルからの独立を目的とした大蜂起が起き、王朝はリオとサルバドールから兵を出して鎮圧したばかりで、不穏な空気に包まれていたためにそこを敬遠したようだ。

レシーフェ方面は住民の意識が、他方面より高かったものか、16世紀の前半に7回の反乱を起こしている。その最初のものがこの1817年で、完全な自由貿易、また共和制による独立を目的としたものだった。その反乱首謀者は、国民政府を樹立し、その政府はフランスが革命後に出した憲法に似た基本法まで準備してい

た。その第1回の独立運動に失敗したあと、次は1824年(当時ブラジルはすでに帝政で独立していたが)に「赤道連邦」として、より大規模な独立運動を起こしている。この時は単にペルナンブーコだけでなく、近隣の4県も参加している。こんなことでも、たしかに博物学者たちが落ちついて調査できる状態ではなかったかも知れない。それらのペルナンブーコの不穏な空気も、この最内陸部までは影響していない。また、それに加えて、ほんらいならセツカが一番激しい地帯なのだが、この旅の少し前に相当の降雨があり、水も牧草も充分にあつて、このためサンフランシスコ河からピアウイー首都オエイラスまでは、全行程のなかでもっとも恵まれた旅となった。

このセルトンは不規則ながら20年ほどの周期で、まったく雨が降らない年があり、その時はすべての植物は枯死状態となり、家畜は飢えと渴きで全滅し、人間は沿岸地方に向けて流亡しなければならなかった。が、そのセルトンに一度雨が降れば、そこは一面緑の天国にかわる。ペルナンブーコの最奥地でこの状態に出合った2人は、それを「ブラジルのスイスとも呼べる」と讃えている。まったく乾期の状態からは夢想だにできない大変化だった。

この区間の旅が幸運だったのは、ペルナンブーコとピアウイーの境界セーラ・ドス・イルモンス(兄弟の山)まで達して行く手を見ると、その先はふたたび干ばつのセルトンで落胆するのだが、じつはその夜からピアウイー側にも豪雨がはじまって、むしろ

る雨に悩むことになる。つまり、旅はふたたび緑に化した野を進むことになった。

同じ東北地方の内陸部のセルトンながら、ピアウイー側はバ
イア方面と異なっている。この地域の草原を「ミモーゾ」と地元
の住民が呼ぶが、牛の放牧にはきわめて好適である。だから1673
年頃、それまでのサンフランシスコ河畔にいたポルトガル人ドミ
ンゴス・アフォンソは、インディオを追って当地方に入り込み、
その牛の放牧に好適な自然条件を見ると、たちまち次々と多数の
牧場を拓き、死ぬまでその数は30にもなっていた。

この時代は、ポルトガル植民者が土地を取得するのには、それ
ぞれが地方長官に申請してセズマリアを払い下げてもらうことにな
っているが、現在においても法があるのかどうかわからないよ
うな東北地方の内陸部である。まして地方長官もいなかったこ
世紀後半は、アフォンソのような豪の者には、それこそ土地は切
り取り放題だったに違いない。彼の30の牧場の総面積がどれだ
けに達していたか不明だが、その広大さはポルトガル本国まで知
られており、1675年に当時のペドロ二世王は、ブラジル総督にた
いして、ドミンゴス・アフォンソ、ガルシア・ダ・ヴィーラ、ゲー
デス・デ・ブリット等々は、いかなる手段で広大な土地を私有化
したのか、それらの広さはどれだけあるのか、それらはいかに利
用されているのか…、等々について調査し報告するように命じて
いる。

それはともかく、アフォンソについては言えば「セルトン」の

別名を持った豪の者だったが、死に際してすべての牧場をイエズス会修道会に寄付し、「利益は慈善事業と、また牧場を拡張することに使うこと」と遺言している。イエズス会はその遺言を実行し、利益でサルバドール、その他に病院を経営し、さらに1759年にブラジルから追放されるまでに、ほかに3つの新しい牧場も造営した。これらの牧場は、ほかのすべての資産と同じく、イエズス会を追放した後に王朝が没収した。これら牧場は水、地形などの立地条件の良い場所にあり、マルチウスたちはそれらをたどりながら旅を続けたのだが、かつて高い生産性だったといわれるそれらの牧場が、現在は低い収益なのにあきれている。すべての牧場には支配人がおり、支配人には現金の報酬はなく、ただ毎年の牧場で生まれる牛馬の4分の1をもらう。また、副産物の乳製品も支配人の収入だった。ほかに牧場を利用して豚、羊、山羊等を飼育する権利も持っていた。それぞれの牧場には平均して20人ほどの黒人奴隷が働いている。必要な人数の倍以上だが、とって家畜用にトウモロコシまた人間用の食糧も栽培するわけもなく、病気、毒蛇等の害で死ぬ牛馬が多いうえに、また牧場では考えられない多くの牛も「食用」として殺している。だから最終的には33あったという牧場は王朝の手に移ってから、外部に販売できる牛の数は年間で3000頭程しかなかった。「こんな無駄が多い、計画性のない牧畜というのは世界に少ないのではないか」と2人は考えたようだ。

さまざまな旅人たち

いずれにしろ、このアフオンソが、ピアウイーのセルトンに入って牧場を造営した後に、他にもそれをまねる者が続き、次第と人口が増える。王朝は1718年にここをマラニオン総督に属するカピタニアとして独立の行政区とした。その首都がオエイラスである。なお、このカピタニアは1822年のブラジル独立とともに「プロビンシア」に昇格した。このオエイラスはパルナイーバ河支流のカニンデ河畔にあり、自然条件は好いのだが、ただ内陸部にありすぎて交通の便が悪い。このため1852年、現在のテレジーナに変わった。テレジーナも海から遠いものの、ポチ河がパルナイーバ河に合流する地点にあり、マラニオンやセアラーに行く陸上交通の要所となっていた。以前はポチ・ヴェーリヨと呼ばれた場所だが、新首都となる際に、当時の皇帝妃テレザ・クリスチーナの名をかしたものだ。もちろんマルチウスらの旅の時代の首都はオライラスで、ここに5月3日に到着した。当時ピアウイーの全人口は7万人強、うち首都は15000人の住民だった。

後記するが、当時のマラニオンは綿と米の生産が多く、ヨーロッパ向けの輸出がきわめて好調で、このため首都サン・ルイスは国内第4の海港と言われていた。ただ、それでも国内各地との船舶便は不便で、マルチウスたちが歩いている道は、くり返すようにだがセツカ期にはきわめて危険が多いにもかかわらず、気候のよい時期には相当の交通量があったようである。

たとえばマラニオンの人口は20万人強、うち8万人が黒人奴隷である。この奴隷の輸入は、半分は船で直接アフリカから連れてきたものの、あとはバイア方面からこの道を通って陸上を運ばれてきている。マルチウスたちも昔人ほどの奴隷を運んでいる商人と同じ場所で宿泊したこともある。その奴隷たちの陽気さ、音楽にあわせての踊りのリズムカルさに感心しているが、同時に、その奴隷たちが付近の畑に植わっているマンジョカを、毒性の少ないアイピン種とまちがって掘って食べて、大部分の者が中毒をおこして苦しむのを、マルチウスは商人を指図して吐剤を多量に作って飲ませ、また解毒剤を飲ませて助けてやったりもした。なお、マルチウスの書いているところによれば、そのマンジョカの葉がその根の中毒にはじつに効果的な解毒剤だそうである。

また、牛馬を海岸地方の市場に運ぶのに当然数多く出会うが、ほかに精神に異常をきたした旅人とも道ずれになったりしている。町から遠く離れた場所で、連れもなく1人で荷物も持たず徒歩で旅をしており、一見正常なのだが、時とすると異常をきたす。途中でいろいろ話して判明したところでは、バイアから船でサン・ルイスに旅をしていて船が沈没し、妻は波に飲まれ、また一人の娘はサメに襲われ、彼自身はなんとか助かり海岸に到着したものの、あまりのできごとで精神に変調をきたしたもののようである。それにしでも、どうやって海岸からピアウイーの内陸部までたどりついたのか、わからないありさまだった、道はいろんな

人間が通るところだが、それにしても16世紀のはじめ、まだまったく不便だった。ピアウイーの内陸の道も、じつにさまざまな人間が歩いてきたものだった。

マルチウスとスピックスの2人は、この後もマラニオンのサン・ルイスまで行き、あと1年近くアマゾン河流域、単に本流だけでなくジャブルー河、ネグロ河まで走破している。しかしこれは、ピアウイーから河を渡ってマラニオン管内に入っただけのカシアスから後の旅は、すべて河船によるものだった。単にアマゾン流域だけでなく、そのカシアスからサン・ルイスまでもイタピクルー河を綿を積んだ船で下航している。

たしかに「水の道」もおもしろいが、「道」の本筋からはずれるようなのはぶくことにする。

農業者が作り上げた連絡網

いま考えると不思議な気がするが、16世紀の半ばまでブラジル内で道が一番未発達だったのは南の3州だった。もつとも理由は簡単なことで、なによりも人間が住んでいなかったからだ。なかでサンタ・カタリーナが一番少なく、1823年で普通人47000人、奴隷3000人の計5万人だったと見られる。

サンタ・カタリーナといえば面積の小さな州だが、それでも約9万平方^キ、つまり韓国と同じで、そこにわずか5万の人が住んでいたが、大部分はフロリアーノポリスの島とその海岸の地帯だ

け（捕鯨基地もあった）。ほかは南部の牛馬をサンパウロ方面に運ぶ「トロツパの道」の宿場町的なラージエス、クリチーバノスなどにわずかだったから、ほぼ州全体が無人の森林地帯だった。

無人は言い過ぎだが、じつはカリジョー、ボトクード、カインガング等のインディオが相当数いたと思われているが、彼らは道路とはあまり関係しなかったので、ここでは除外して考えることにする。

サンタ・カタリーナの地形は、おおざっぱに海岸平野、山脈、山脈上の高原と3地域に区分でき、そのほとんど全域が16世紀後半にはじまった外国移民の入植によって開拓されるのだが、当然開拓は海岸平野からはじまった。

その海岸平野に、今日ではブルメナウとジョインビールの2産業都市があるが、じつはこの2つの地区の植民が比較的早く（1850年）にはじまり、なかで19世紀末にブラジルの道路網を完備させていたのは、そのブルメナウを中心とするイタジャイ・アスー河流域である。

ブラジルに外国移民を導入しての植民地造営は、16世紀も早くからはじまっているが、最初の5つはいずれも短期間のうちに失敗してしまう。最初の成功例となったのは、1824年から造営されたリオグランデ・ド・スールのサンレオポルド植民地だった。その多くのものが失敗したのは、どうも植民地経営の主体の王朝が、植民地に道路の必要なことを知らなかったためのものである。サンレオポルドもその点では同じだったが、たまたまそこが、

海岸のポルトアレグレから30^{キロ}と近距離だったこと、それによりは植民地まではカイー河、シーノ河など船便が通じていたので救われたものだった。

ポルトガル系というかイベリア半島系の住民には、どうも道路の持つ意味が理解できなかったようである。これは文化人類学的にもきわめて興味あるテーマとなりそうだ。第2次世界大戦後に大統領だったゼツリオ・ヴァルガス自身「外国移民たちの植民地が、常に政府に要求したのは、わずかに道路と学校の二つだけだった。だが不幸にして、以前の政府担当者たちには、この二つのものの重要性が理解できなかった」と、語っている。

もつとも、これは「以前の」だけではないようだ。現在のブラジルは外国融資が得られたために、道路も学校も相当につくったものの、それらの持つ意味が現在でも理解されていないことは、道路の荒廃、教育の荒廃を見れば見当がつく。そのような社会のなかで、ブルメナウ、またはイタジャイ・アスー河流域の、多くの植民者たちは、どんなにして自力で道路を造りあげたのだろうか。

「民間植民地」の特徴

じつはブルメナウ植民地は、政府が計画したものではない。政府の計画した植民地がほとんど成績をあげないことで、1836年にポルトガル王朝は、民間資本の植民地事業への参入を認め、し

かも、その植民地会社は、外国資本も内国資本と同様の資格を与えた。

これにより例えば、1846年にドイツ資本のハンゼアチカ植民会社が設立され、現在のジョインビーレを含めた164平方キロの植民地建設をはじめめるが、ブルメナウもそれとは別にヘルマン・ブルメナウ博士が個人で植民地建設を考えたものである。彼がブルメナウを選んだのは、ここにはイタジャイ・アスー河の船便があつたかも知れない。土地の選定、測量、最初の移民など、すべては河口のイタジャイからの船便によるものだった。しかし、この船便に満足していたのではない。当然に植民地計画図には道路が書き込まれており、入植者が到着しはじめた後、最初の共同作業は道路の開鑿と橋梁架設だった。

ブラジル政府が計画した植民地でない、つまり民間の、それも外国人が計画した植民地の場合には、最初から道路建設が含まれているのは当然だった。ブルメナウ植民地より約90年後のことだが、日本移民としては初期(1913年から)に設立されたレジストロ植民地も、当初から道路計画があり、また植民地内約130^キの道路の補修、橋梁保全を主目的の一つとして1919年には日本人会が組織されたものだった。

だから、ブルメナウ植民地内に道路が縦横につけられて行ったのは、民間の人間が道路の重要性を認識し、生産物輸送のために道路を建設したのは当然の結果だった。しかし、ブルメナウ博士の場合には、それを外部まで拡大させたものである。植民地内

部は1850年から10年をかけてほぼ完了する。その1860年から外部の世界と植民地を結ぶ道路工事を、植民地の仕事としてはじめてのものであった。1863年の植民地報告書を見ると「すでに27.9キロの馬車用道路と、ほかにトロツパ用の幅狭い道を二〇キロ開けた」ことが記されている。ここでブルメナウに幸いだったことは、そのイタジャイ・アスー河流域には、彼と同じく道路の重要性を理解している外国人の民間植民地がたくさん出現していたことだった。

ブルメナウより歴史が古いものとしては、現在のイリヨッタに1845年からベルギー人のヴァン・リード植民地があり、1836年にはイタジャイ植民地が開設されていた。またブルメナウの後には、サンタ・テレザ(1853年)、新イタジャイ(1860年)、ブルスケ(1860年)、ルイス・アルベス(1877年)などの植民地が次々と開設されている。

それらの中にはブルスケ植民地のように、王朝造営のものもあるが、この植民地は王朝が造営したとは言うものの、入植者はすべて外国人であり、開設7年目の1867年の記録では、入植していたのはバーバリアとホルスタイン出身のドイツ人1428名となっている。これらの他に、イギリス人入植者たちのペドロ皇太子植民地(1866年)、フランス人入植者のセードロ植民地(1867年)、ポーランド人たちのリベロン・デ・オーロ植民地(1867年)等々といった小規模植民地もある。

つまりイタジャイ・アスー河流域の大森林地帯の中には、

1850年前後からこつぜんとしてドイツ人をはじめとする外国人移民が増加し、当時はまだその森林のなかに数多かつたインディオの攻撃で、植民者が殺されたりいながら(註Ⅱブルメナウ植民地だけで白人以上)、まず自給自足農業を目的とし、それが達成できると前後から、外部と結ぶ交通網を考えはじめていたに違いない。「交通路を考える」というのは、これら多数の植民地は、いづれもイタジャイ・アスー河の船便のあるところに設置されたのだが、その河が決して平穏な河でなかったことにもよる。

この河は1883年に大増水してブルメナウ市が浸水し、「後背地の森林を伐採してしまったために、洪水がはじまった」とされ、洪水対策が日本の協力で研究された。たしかに森林を伐つてしまった影響はあるが、この河は森林が手つかずに繁茂していた時代から定期的に大増水を起こしていた。

ブルメナウ植民地に初期の入植者が入り込みはじめた1852年から、平常水位を50センチ以上も上回る大増水が記録され、19世紀の後半に同様の規模のものが5回あり、1880年などは16.8センチの大増水となり、植民地は甚大な被害を受けたところが多く、ルイス・アルベス植民地では25名ものものが流されて死亡している。最良の交通路と思われていたイタジャイ・アスー河がこんな暴れ河では安心して使えない。なんとしても道路が必要と皆が考えているところに、ブルメナウ植民地が率先して外部を結ぶ道路の工事をはじめた。このニュースはたちまち多くの植民地に伝わって、道路開通工事は流域入植者全体の共同作業となっている。な

お、これら弱小の植民地の努力のほかに、同じ河筋ではないものの、ブルメナウから約130^キ離れているジョインビーレに、同時期から植民地造営をはじめていたハンゼアチカ植民会社の協力も大きかった。強力な資本を持つだけに、19世紀の50年間に1000^キの道路、450^キの大小の橋を架けているが、これがイタジャイ・アスー河と外部を結ぶのに大きな役割を果たしている。

政府までも協力した

さきにヴアルガス大統領の、「昔の政府担当者たちは、植民者たちからの道路開鑿の要請を受け入れなかった」との言葉を引用したが、じつは珍しいことだが、このサンタ・カタリーナでは地方政府までが道路建設に協力した。もちろんはじめからではないが、入植者たちが、このなんの産物もなかった森林だけだったところから多くの生産物を産出し、その入植者たちが他方では営々と道路まで建設しはじめている。このために1800年になると、政府も河口から流域を縦断して山脈上にあるクリチーバノスまでを結ぶ道路の建設に乗り出したものだった。

この道路工事も、どうもポルトガルのではない発想が取り入れられている。それは、政府は貧乏で金がない。しかし、無人の土地はほぼ無限にある。そこで、道路工事に働く者には「3分の1を現金で支払い、残りに3分の2は希望する土地を分譲する」としたものだ。考えてみると大土地所有者の多いノルデステ

などでは不可能な方式で、またそれでもノルデステでは働く希望者がいたかどうかも疑問だが、このサンタ・カタリーナはその希望者がおおぜいいた。それは外国人入植者たちの子弟だった。

その当時までの当地方の外国人といえば、ドイツ人、イタリア人のほかベルギー人、スイス人、オーストラリア人ほか9カ国以上となっているが、19世紀までの農業者には子供の数が多い。それらの子供たちで独立期の年齢に達しているものたちがたちまちこの方式の道路工事に押しかけた。このため、その道路工事は約10年間で完了するが、同時にこの道路工事に働いた人たちが次々と新しい植民地を拓いていってリオ・ド・スール、ロントラ、ポウゾ・レドンド、タイオー等々の農村が出現したものだだった。

特に前記した強力なハンゼアケカ植民会社が、ジョインビーレほか州北部の開拓事業が一応完了した1897年から、この道路沿いのイビラーマで広大な土地分譲をはじめたことで、さらに住民数が増加し、それにあわせてより道路網が完備していった。このため、19世紀末になると、サンタ・カタリーナでは海岸平野地帯(標高20m^{以下}平均)から、イタジャイ・アスー河流域については標高400m^{以下}地帯までの道路網が完備してしまっている。

今日考えると、道路などあたり前の気がするが、19世紀末のブラジルでは、これはまったく夢のようなことだった。しかもリオのような大都市近郊ならいざ知らず、当時のブラジルとしては知る人も少なかった僻地のサンタ・カタリーナ内陸部のことであ

る。そこは当時のブラジルでは唯一の、完備した道路網が出現したものだ。ブラジルの道路は、19世紀だけでなく21世紀を迎える現代でも依然として貧弱なものである。だから1920年に広くブラジルを旅行したアメリカ人のロイ・ナツシュは、このサント・カタリーナのイタジャイ・アスー河流域にきて本当の驚いたようだ。帰国後に出版した旅行記の中で、「ブラジルの中にただ一つ道路網が完備した地帯があった。しかもその道路は、先進国なみのものである。幅は4¹⁾で路面は重量運搬に耐えられ、年間のあらゆる季節にも通行が可能である。自動車は時速50²⁾を出すことができる。そこにはドイツ人を主とした外国人移民の農業地帯で、その中心のブルメナウ管内だけでも、この道路の全長は2480³⁾に達している（註11 当時はまだ多くのムニシピオに分割しておらず、ブルメナウ管轄の面積が広がった）が、当地の市役所は、全収入の63⁴⁾を、道路の開通、補修に投入してきている……」ことを特記している。

このイタジャイ・アスー河流域の道路網のことは、このロイの旅行記を通じて、ブラジル人政治家のなかにも少しは知られるようになったようである。ワシントン・ルイスといえばブラジルで自動車道路のことを最初に考えた大統領として知られているが、じつは彼は大統領就任前の1926年にわざわざ当地方を視察し、このあとに道路を政府の仕事として真剣に考えはじめたようである。

ところで、道路を考えたことのなかった政府に、道路問題に

ついでに専門家がいるはずはなかった。そこで彼は当時のブルメナウ市長を引き抜いて「交通・公共土木省」の大臣にしている。

革命的な「馬用道」

ロイが旅行記のなかで「幅4¹⁾の…」と書いているが、ブルメナウ博士、あるいは他の外国移民が考えた「道」の特徴は、「馬車が通れるもの」ということだった。

この「道」については、これまで書いてきたようにポルトガル系の支配者たちの考えていたのは、道はないほうが好いが、造るとしてもそれは役畜が1頭通れるだけの幅のトロツパ用の「途」で、つまり「道」以前のものである。

ポルトガルでは横行貴族が、市街地をはなばなく乗り回す馬車は外国から導入されてあったものの、一般貨物を大量に運搬するための、荷物用馬車というのは皆無ではなかったが、発展しなかった。馬車がなければそれを通す道というのは考えられなかったのが当然かも知れない、ところで、農産物生産を考える植民者にとっては、重量物運搬は必要不可欠で、馬車運搬が最初から考えられている。だから、彼らが開鑿した道路も馬車を通すためのもので、前記したブルメナウ植民地の1863年の報告書にも「馬車道27.9^{キロ}」と明記している。このこともブラジルでは革命的なことであった。

1832年に、リオに短期間滞在したイギリス人博物学者の

チャールズ・ダーウインは、リオからカーボ・フリオまで騎馬旅行をしているが、「…ブラジルでの主要道路の一つなのにもかかわらず、この道はきわめて状態が悪い。これではあの不細工な牛車以外の車は通れない。橋はすべてが丸太でつくられているが、ひどく破損しているで傍路を通らなければならなかった…」ことを書いています。つまり王朝所在地リオの近郊でこれだったものである。

そんなブラジルに、しかも、当時はもつとも未開発地帯だったサンタ・カタリーナの森林の中に、彼らはブラジル最初の馬車用道を開いていった。もちろん、道だけを拓いたものではなく、同時に馬車も作った。

これも現在では考えがたいこととなったが、16世紀に新大陸の未開地を目指したヨーロッパ移民たちは、なにもない森林地帯のなかに新天地、あるいは新しい社会を創くりあげるのが目的であり、このために農業者以外にもすべての職業の者が移住している。そのなかで製材、木材加工は最優先のもので、だから早くから拓けたノルデステで板が入手困難だったその時代に、これらの植民地では、水力利用の製材所が動いており、板は安価で供給され、当然に馬車製造も早くからはじまっている。だから、イタジャイ・アスー流域では入植がはじまって、農業がはじめると同時に、これと並行して手工業も盛んとなっている。その第1期の1880年までに、工業としてビール醸造などまで含めての食品加工、木材加工、皮革工業と並んで馬車製造が大きな比重をしめて

いた。

その馬車も、近距離用の小型のものから、長距離用の大型、さらには道路のない荒地地用のものまでも製造されている。余談だが、16世紀末にパラナ州に入り込んだウクライナ人移民たちは、大型馬車隊でパラナからアルゼンチン国境まで大量運搬を職業としたことが知られている。その際にもっとも評価が高かったのは、このサンタ・カタリーナ製の馬車だったようだ。

ブラジルにきた外国移民たちは、奴隷を使わない経済活動、教育の普及、そのほか社会を近代化する。人間の意識を近代化するため数多くの物、思考方法等を導入した。残念ながら、人口比のなかで、これらの者の数が少ないために、ブラジルは今日もまだ「豊かな途上国」としての立場にとまっているが、ただこれらの移民の多かった南3州が「もう一つのブラジル」と、他の地方とはまったく異なった雰囲気を持ち、経済的にももっとも重要な地帯となっている。

この外国移民たちのブラジルにたいする影響の最大のもので、目に見える形のあるものとしては、このイタジャイ・アスー流域につくりあげた道路網と言えそうである。

(終)

田尻 鉄也

1930年1月24日生まれ。宮崎県西臼杵郡高千穂町上野

東京都立大学人文学部社会学科卒業

1954年9月10日サントス港着のブラジル丸で渡伯。パウリスタ新聞記者、コチア産業組合総務部移民課を経て、農業雑誌「アグロナッセンテ」編集主幹、サンパウロ人文研究所研究員、1998年4月6日、サンパウロにて没。

著書に1999年出版された「ブラジル社会の歴史物語」(毎日新聞社)、訳書「アマゾン紀行」(A・ラッセル著、お茶の水書房)がある。その他、アグロナッセンテ誌でブラジル歴史の葉、ブラジル街道物語、ブラジル農業の歴史、月刊誌「オーパ・ブラジル」にブラジルの秘境シリーズ、秘境に分け入った人たちなどを連載。日伯農村文化振興会の「のうそん」に16年間、ブラジルに於ける日系人の農業などを連載。