

## マデイラ・マモレ鉄道建設の政治・経済・社会的意義 —ブラジル旧共和制期における国土開発の試練—

丸山 浩 明

### はじめに

19世紀後半から20世紀初めにかけて、ブラジル・アマゾンの辺境に建設されたのがマデイラ・マモレ鉄道である。旧グアポレ直轄領（現在のロンドニア州）の首府ポルトヴェーリョからボリビアとの国境の町グワジャラミリンまで、マデイラーマモレ川の川沿いに敷設されたこの鉄道は、世界でも他に類例を見ないほど多数の犠牲者（病人や死傷者）を生み出した「悪魔の鉄道」としてつとに有名である。

わが国でもマデイラ・マモレ鉄道に言及した文献は散見できるが（野田1931；中隅1994；中武1998）、いずれも鉄道建設史の簡略な概説にとどまっている。そのため、関係国であるボリビアやブラジルの当時の政治・経済・社会的状況を踏まえ、鉄道建設の構想・準備段階から開業に至るまでの約半世紀にもおよぶ鉄道建設史の全体像を多角的に論ずるまでには至っていない。

一方、ブラジルではマノエル・ロドリゲス・フェレイラの『悪魔の鉄道：アマゾニアのある鉄道の歴史』に代表される詳細な鉄道建設史研究（Ferreira 1960）や、その中でもとくに人々を震撼させた熱帯病の猖獗とその撲滅に挑んだ医師らの活動を論考した研究（Benchimol e Silva 2008）、豊富な記録写真とともに鉄道工夫の日々の生活を明らかにした研究（Neeleman e Neeleman 2011, 2014）など、鉄道建設の全体像に迫るうえで必要不可欠な研究が数多く蓄積されている。また、地元アマゾンでは学生の教科書や政府刊行物などにもマデイラ・マモレ鉄道が盛んに取り上げられ、国や地域の重要な文化遺産としてその歴史や記憶を後世に伝える地道な努力が続けられている（Silva 1997；Borzacov 2004；Góes 2005；Governo de Rondônia 2005；Souza 2009；Nascimento Figueiredo 2011）。

そこで本稿は、これらの先行研究を踏まえつつ、19世紀後半から20世紀初頭にかけて世界市場を席卷したアマゾン産天然ゴムの資源開発をめぐり、その原産国であったボリビアやブラジルがいかに欧米の資本や技術を取り込みながら、インフラ整備の要とされたマデイラ・マモレ鉄道の建設に取り組んだか、とくに当時の政治・経済・社会状況の変化や壮絶な熱帯病との闘いに着目しながら解明することを目的とする。また、マデイラ・マモレ鉄道の建設工事に携わった日本移民の存在についても、限られた史料から明らかにする。

## I マデイラ・マモレ鉄道の建設前史

### 1. ゴム景気と辺境開発の国家戦略

天然資源が豊富なラテンアメリカでは、欧米の企業が資本や技術を導入して鉄道や通信などのインフラを整備し、天然資源の開発と獲得に取り組んできた。また、このような天然資源の輸出が長くラテンアメリカ諸国の経済を支えてきた。19世紀後半、世界市場で一躍脚光を浴びることになったアマゾン産の天然ゴムも、その開発や輸出は欧米諸国との密接な政治・経済的關係の中で推進されてきた (Pearson 1911; Loureiro 1986; Mendes 2004; Medeiros 2010)。

ゴム景気 (rubber boom) の曙光が見えた1860年代、アマゾン奥地で生産される大量の天然ゴムを欧米へ輸出するための輸送ルートの確保は、その原産国であるボリビアやブラジルにとって喫緊の重要課題であった。当時、ボリビアがベニ川やマドレ・デ・ディオス川の流域などで生産される天然ゴムを欧米へ輸出するためには、次の三つのルートが想定された (図1)。第一

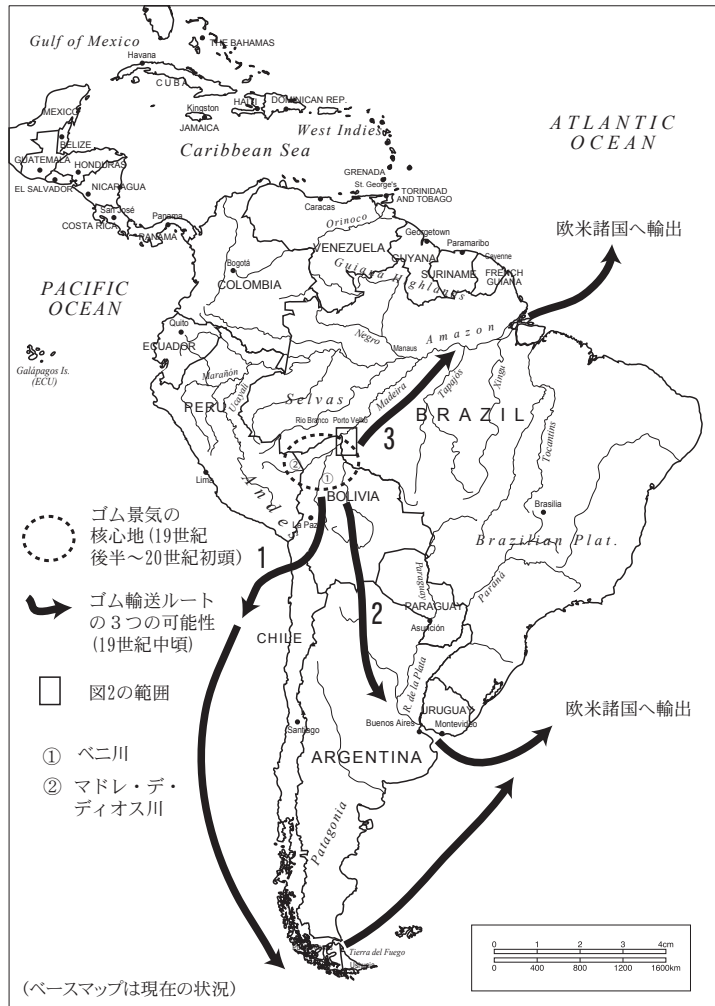


図1 ゴム景気の核心地と欧米諸国への輸送ルートの可能性



一方、ブラジルは1864年にパラグアイ戦争に突入した。しかし、当時はまだ戦場と化したマツグロソ州へ兵士や武器、食料などを陸路で輸送する兵站機能が未整備で、首都のリオデジャネイロと戦地との連絡もすべてパラグアイ川、ラプラタ川、そして大西洋を経由する水上ルートに頼らざるを得ない状況であった。そのため、広大な国土の内陸部へと至る多様な交通・輸送手段の確立は、ブラジルにとって国家の存亡に関わる喫緊の課題となり、その中でアマゾン川とその支流を遡上して隣国との国境地帯に至る交通手段の必要性が強く認識されるようになった。ちなみに、ブラジルでは1861年にジョアン・マルチンス・ダ・シルヴァ・コウティエーニョ (Coutinho, J. M. da S.) 技師が、マデ이라・マモレ川の滝・早瀬地帯を並走する鉄道建設を提案している。また、1866年にはブラジル皇帝が特別調査団の派遣をロペス・ネト男爵に命じ、彼の秘書となったタヴァレス・バストス (Bastos, T.) は、マデ이라・マモレ川沿いに鉄道ないし道路を建設しようと呼びかけた。

こうして、南米大陸の内陸部とアマゾン川を結ぶ交通・輸送手段の必要性で一致したボリビアとブラジルは、1867年3月に「友好・境界・航行・商業・送還条約 (Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Exatridição)」を締結した。ブラジルはその第7条で、ボリビア商人や商船のブラジル領内を流れる可航河川の自由な航行を認めると同時に、第9条で船の航行が困難なマモレ川右岸の最初の滝からマデ이라川のサント・アントニオまでの区間に、何らかの通路を敷設する強い意思を表明した。こうしてマデ이라・マモレ鉄道の建設は、ボリビア・ブラジル両国がアマゾン開発を推進するうえで必要不可欠な国家的プロジェクトとして認知されるようになった。

## 2. 鉄道建設の準備—チャーチ大佐とケラー兄弟の活躍—

ボリビアのケヴェド將軍は1867年にアメリカを訪問し、マデ이라・マモレ鉄道の建設に関心をもつ資本家ジョージ・アール・チャーチ (Church, G. E.) 大佐を見出した。彼はアルゼンチンのブエノスアイレスなど、南米各地の鉄道建設にすでに関わっていた。一方、ブラジルの農務大臣は、1867年10月に技師のジョゼとフランシスコのケラー兄弟 (Keller, J. and Keller, F.) に鉄道建設の準備を命じ、彼らは同年12月にマナウスに到着した。こうして、ポルトヴェーリョとグアジャラミリンを結ぶマデ이라・マモレ鉄道の建設が緒に就いた。

ケラー兄弟は、マデ이라川の河畔に農場を所有するボリビア人のアラウス・イナシオ (Inácio, A.) 副領事からさまざまな支援を受けた。1868年5月、彼の農場に入ったケラー兄弟は、そこでカヌー7隻、ボリビアのインディオ70名、白人労働者8名を得た。そして一団は7月にサント・ア



写真1 サント・アントニオの滝・早瀬地帯  
(2011年3月筆者撮影)

大型船舶の遡上限界であったこの急流域には、現在アマゾンを代表するサント・アントニオ水力発電所が建設されている。撮影当時はまだ建設工事中であった。

ントニオに到着した（写真1）。彼らはそこに約4ヵ月間滞在したものの、ブラジル政府の期待に応えられないまま、1869年1月にリオデジャネイロへ戻ってしまった。

一方、ボリビアではアメリカ人のチャーチが動いていた。1868年8月、彼はまず舟運会社のコンセッション（営業権）をボリビア政府から取得した。しかし、運河を開削する方が鉄道建設よりも困難であるとの認識が優勢な中で、儲かる見込みのない舟運会社の設立に資金は集まらなかった。会社の設立に失敗したチャーチは、一年後、ロンドンの資本家を見出して再びボリビアに戻ってきた。そして1869年末、今度は鉄道会社のコンセッションを取得した。さらに1870年4月、ブラジルを訪問したチャーチに、ブラジル政府はマデイラ・マモレ鉄道会社の設立を命じた。そして、サント・アントニオ―グアジャラミリン間の鉄道工事を2年以内に開始し7年間で完成させる義務を負わせる一方で、50年間という長いコンセッションを彼に付与した。

### 3. 鉄道工事の開始と挫折―熱帯病の猛威―

1871年3月に設立されたマデイラ・マモレ鉄道会社は、社長のチャーチが取得したコンセッションを2万リブラス（*libras*, 英ポンド）で買い取った。また、鉄道建設にあたる請負工事会社の選定に際しては、資本家とチャーチの意見が対立したが、資本家はイギリスのパブリック・ワークス・コンストラクション会社に工事を請け負わせることを社長に認めさせた。そして1872年7月、マデイラ・マモレ鉄道会社の技師ら25名がサント・アントニオに到着し、全長36kmの鉄道敷設を目指して工事が始まった。

しかし、アマゾンの原生林や沼沢地を切り拓いてレールを敷設する作業は、想像を絶する難工事となった。とりわけ蚊、ブヨ、ダニ、ハチ、アリなどの小昆虫が作業を阻み、さらにマラリア、黄熱病、赤痢などの感染症が蔓延して労働者たちを恐怖のどん底に突き落とした。結局、多数の病人や負傷者を出しただけで作業には進捗が見られず、この会社はわずか10ヵ月余りの工事の後、1873年7月に一方的に契約を破棄した。そして、多くの建設資材を現地に残したまま撤退してしまった。

そこでチャーチは、1873年9月にアメリカのドルセイ&カルドウェル（*Dorsay & Caldwell*）社、1875年8月にはイギリスのリード・ブロス（*Reed Bros*）社を請負工事会社に選定して再起を図ろうとした。しかし、いずれの会社も言語に絶する難工事と猛威を振るう感染症の前に速やかなる撤退を余儀なくされた。こうして鉄道工事は1877年10月、今度はアメリカ・フィラデルフィアの資本家が設立したフィリップ・アンド・トマス・コリンズ（*P&T Collins*）社に引き継がれることになった。

コリンズ社は、これまでに撤退を余儀なくされた複数の請負工事会社と同じ轍を踏まぬよう、熱帯での鉄道建設に十分な知識と経験をもった技術者や労働者を世界中から集めて現地に派遣し、万全を期して難工事に挑むことにした。用意周到に手配された人員や建設資材は、2回に分けて大型の蒸気船でアメリカから現地へ輸送されることになった。第一陣の工事関係者227名、建設資材500トン、機械・工具類200トン、石炭350トンを積載した蒸気船メルセディタ（*Mercedita*）号は、1878年1月にフィラデルフィアを出港した。そして、ベレンで荷を小船に積み替えてアマゾン川を遡上し、同年2月に工事現場のサント・アントニオに到着した。ところが、2月に第

二陣の工事関係者246名、500トンのレールや機械類、200トンの食料を積載してフィラデルフィアを出航した蒸気船メトロポリス（Metropolis）号は、航路上で暴風雨に遭遇して沈没し、乗船者80名とすべての建設資材を失ってしまった（Governo de Rondônia 2005）。

後にコリンズ社が行った総括によれば、海外からサント・アントニオに派遣された陣容は女性6名を含む合計719名であった。また、現地でもボリビアの先住民（インディオ）約200名、ブラジルのセアラ州などノルデステ（ブラジル北東部）からの労働者500名など、合計700名程が雇用されている。ノルデステからの労働者は、1877年に同地を襲った「大干ばつ」により土地を追われ、アマゾンのゴム景気に引き寄せられて集まった人々であった。

しかし、有能な労働者が選抜されて大量に現地投入されたにもかかわらず、工事は困難を極めた。その背景には、熱帯の原生林を切り倒し、湿地や湖沼を埋め立てて前進しなければならない過酷な作業環境があった。また、工事関係者のほぼ全員が何らかの病気に罹患し、とりわけマラリア、黄熱病、アメーバ赤痢などの感染症や脚気が原因で命を落とす者が後を絶たなかった。コリンズ社がサント・アントニオに開設した病院には、数百人の患者が収容されて治療を受けたが、同社が派遣した労働者だけでもその死亡者は141名に達したという。

契約では6ヵ月間働くと、労働者は現場を去るかさらに留まって働くかを選択できた。しかし、あまりに過酷な労働と身近な死への恐怖から、労働者の多くは会社を辞めて現場から退散した。加えて、契約期間の半ばで逃亡を図る者も後を絶たなかったため、工事の中断と会社の倒産はまさに時間の問題であった。

結局、工事開始から約2年後の1879年8月にコリンズ社は倒産し、すべてのアメリカ人に対して帰国命令が出された。敷設を目指した100kmの内、コリンズ社が実際に完成させたのはわずか7kmに過ぎなかった。コリンズ社長は財産をすべてを失い、彼の妻はサント・アントニオの精神病院で亡くなった。こうして鉄道建設はふたたび中断し、工事現場には「チャーチ」と命名された蒸気機関車や建設用機材などが放置された。ブラジル政府は1881年9月、法令に基づきチャーチに付与したマデイラ・マモレ鉄道のコンセッション失効を宣言した（Governo de Rondônia 2005）。

#### 4. ボリビアを追い詰めた2つの戦争

##### 1) 「太平洋戦争」の敗戦

コリンズ社が倒産した1879年、ボリビアとペルーの同盟軍は、硝石の輸出をめぐるトラブルから、その世界的な産地であったアントファガスタ県（ボリビア領）やタラパカ県（ペルー領）に侵攻したチリ軍との間で戦闘状態に突入した。一般に「太平洋戦争」とか「硝石戦争」と呼ばれる戦いである。アルフレッド・ノーベルがダイナマイトを発見して以来、硝石は黒色火薬の原料としてその価値を大いに高め、世界的に注目を集めていた。

この戦争は1883年にまずペルーが降伏し、翌年にボリビアも降伏してチリの勝利に終わった。その結果、ボリビアは1884年に太平洋に面する唯一の領土であったアントファガスタ県をチリに割譲した。こうして海への出口を失い内陸国となったボリビアにとって、アマゾン川を經由して大西洋に通じる交通・輸送ルートの確保は、以前にも増して国家の存亡に直結する最重要

課題となった。

こうした中、ブラジルは1882年5月、まだ戦時下にあったボリビアと河川航行とマデイラ・マモレ鉄道の建設に関わる条約を取り交わし、ふたたび鉄道建設を推進する約束をした。そして同年12月、鉄道建設の調査・検討を行う「モーシング委員会」が設置された。1883年3月には委員らが現地入りして調査を開始したが、すぐに彼らを病気が襲い、委員長のアルベルト・モーシング (Morsing, A.) も罹患して5月には蒸気船マウア (Mauá) 号でリオデジャネイロへ戻ってしまった。技師のジュリオ・ピンカス (Pinkas, J.) がモーシングの後を託されたが、病気は一向に終息する気配を見せず委員らを苦しめた。結局、同年8月にピンカスを初めとするすべての委員がサント・アントニオからマナウスへ撤退した。その際、ピンカスはジョアン・バチスタ・アルヴァレス (Álvares, J. B.) という男から円筒状に巻かれた平面図を託された。それはイギリスのパブリック・ワークス・コンストラクション会社が10年前に作成した、現地調査の結果を示すオリジナルの図面であった。

一方、一足先にリオデジャネイロに戻ったモーシングは、農業大臣に報告書を提出するとともに、技師のウエル・バセラー (Bacellar, H.) にマデイラ川の川底調査を行うよう説得した。彼はサント・アントニオの下流約7kmにあるポイント・ヴェリョ (Ponto Velho) の沖合に、大型蒸気船が投錨できる場所がないか調べようと考えた。時を同じくして、ピンカスを代表とする「ピンカス委員会」が設置され、1884年5月に委員らは再びサント・アントニオに向かった。当初、彼らは21名ずつ5つの隊に編成され、各隊が調査を行いながら上流を目指して前進した。そして同年9月、彼らは77日間の現地調査を終え、約200kmの鉄道敷設予定地の情報を収集してマナウスに戻った。その後、鉄道工事の再開に向けてブラジル政府、モーシング、ピンカスの3者間でたびたび協議が重ねられたが、意見は対立したまま鉄道工事は再開されることなく、歲月だけが過ぎていった (Governo de Rondônia 2005)。

## 2) 「アクレ紛争」とペトロポリス条約

鉄道建設をめぐる状況は、二〇世紀を直前にして一変した。当時、ゴム景気に沸くボリビアのアクレ県にはブラジルから多数のゴム採集人たちが、「黒い黄金 (ouro negro)」と呼ばれる天然ゴムを求めて流入していた。こうした中1899年7月、スペイン人のルイス・ガルベス (Galves, L.) 率いるゴム業者らが、政治家、企業家、知識人などの支援を受けて、アクレ県のボリビアからの分離独立と「アクレ共和国」の樹立を一方向的に宣言した。いわゆる「アクレ紛争」の勃発である。ガルベス率いる分離独立運動は1901年までに一応鎮静化した。しかし1902年8月、今度はブラジル人ゴム業者のプラシド・デ・カストロ (Castro, P. de) が煽動するアクレ県の分離独立運動が勃発して、再びボリビアと戦争状態に陥った。

ブラジルはこれに呼応するようにアクレ県に兵を送り、1903年に同地を占領した。しかし、それはブラジル正規軍が大義名分の下にボリビアと戦争を交え勝利したというよりも、ゴム景気に誘われてアクレ県に流入したブラジル人たちが勝手に引き起こした戦争の後始末を行った感が強い。なぜなら、ブラジルは1867年の「アヤクチョ条約」でアクレ県がボリビア領であることを正式に認めていたからである。

そのため、両国は外交的に解決の道を模索し、1903年11月に「ペトロポリス条約」が締結された。この条約によりボリビアが19万km<sup>2</sup>におよぶアクレ県をブラジルに割譲する見返りとして、ブラジルはボリビアに賠償金200万ポンド・エステリーナ（英貨）の支払いとマデイラ・マモレ鉄道の建設を約束した。このようなブラジルの戦後処理の背景には、ゴム景気に沸く当時のボリビアを背後で後押しするアメリカの圧力があつた。

## II マデイラ・マモレ鉄道の建設本史

### 1. カトランビのコンセッション取得と鉄道工事の再開

「ペトロポリス条約」により、ブラジルはサント・アントニオとグアジャラミリンを結ぶマデイラ・マモレ川沿いの鉄道本線と、ムルチーニョの町かその付近を通過してベニ川とマモレ川の合流点の町ベラ（ボリビア領）の対岸に至るマモレ川沿いの鉄道支線を、4年間のうちに敷設しなければならなくなった。ブラジル議会は1904年2月に「ペトロポリス条約」を承認し、法令1,180号により鉄道建設に必要な資金の貸し付けも認めた。大統領は同年3月の法令5,161号で、この鉄道建設が条約に従って完璧に実施されるだろうと述べた（Governo de Rondônia 2005）。

鉄道工事の競争入札は、リオデジャネイロの技師2名が参加して1905年5月に実施された。その結果1906年8月、ジョアキン・カトランビ（Catrambi, J.）技師にマデイラ・マモレ鉄道のコンセッションが与えられた。カトランビは、アメリカのファーカー（FARQUHAR）社を請負工事会社を選定した。ペンシルベニア州出身の技師パーシヴァル・ファーカー（Farquhar, P.）が社長を務めるこの会社は、キューバやグアテマラでの鉄道工事やブラジルでの築港工事（ベレン港やリオグランデスル港）を請け負うなど、すでに十分な実績があつた。ファーカーはブラジルの鉄道、電話、電気などのインフラ整備事業に強い関心を持ち、当時ブラジルで最大の個人投資家でもあつた。彼はカトランビが鉄道の競争入札に勝ち、いずれ自社の強力な後ろ盾となることを見込んで活動していた。

ファーカー社は3名の技師を監督者としてアマゾンに派遣した。そのため、請負工事会社は彼らの名前を冠して、メイ・ジェキル&ランドルフ（May-Jekyll & Randolph）社と呼ばれた。同社のブラジルにおける代表者はアレクサンドレ・マッケンジー（Machenzie, A.）が務めた。1907年5月、サント・アントニオへ向けて12名の技師や契約労働者たちがニューヨークを出港した。途中、ベレンでは食料や建設資材のほかに労働者100名が調達された。そして同年6月、総勢140名がアマゾン川を蒸気船ジャヴァリ（Javari）号で遡上した。

工事は1907年6月23日に始まったが、すぐに労働者たちが逃亡を始め、7月1日時点の残留者はわずかに28名という有様であつた。また現地に残った者たちも、労働・居住環境の改善を求めてストライキを執行し、工事は遅々として進まなかつた。当時、サント・アントニオにはインド人やボリビア人を中心に約300名が居住していたが、そのうち白人はわずか5名（イギリス人とポルトガル人が各1名、ドイツ人が3名）だけであつた。レンガと漆喰で作られた建物が12棟あり、その内の3～4棟が金属屋根の倉庫であつた。労働者の住居は、竹や木を組みその上をヤシの葉で覆った粗末な小屋であつた。



メイージェキル&ランドルフ社は、1879年に鉄道建設から撤退したアメリカのフィリップ・アンド・トマス・コリンズ社が現地に残っていた蒸気機関車などの機材を有効に活用するため、サント・アントニオからポルトヴェーリョに作業拠点を移し、そこで駅舎やプラットホーム、整備工場、住居などの建設を進めた。さらに1907年8月、ファーカー社はカトランビが所有するコンセッションの取得を狙い、アメリカ・メイン州のポートランドにマデ이라・マモレ鉄道会社（Companhia Madeira-Mamoré Railway）を設立した。こうして、メイージェキル&ランドルフ社は工事から撤退し、その後をマデ이라・マモレ鉄道会社が引き継ぐことになった。ブラジル政府は1908年1月、法令6838号によりカトランビに与えた60年間のコンセッションをマデ이라・マモレ鉄道会社に移譲することを承認した（Governo de Rondônia 2005）。

## 2. 世界中からアマゾンに集まった鉄道工夫

マデ이라・マモレ鉄道会社は、世界中から鉄道工夫を集めてアマゾンに送り込んだ。これは人口が少ないアマゾンでは、ブラジル人労働者を大量に雇用することが困難だったからである。さらに、現地のブラジル人には過酷な鉄道工夫の仕事よりも、慣れ親しんだ儲かるゴム採集の方がより魅力的だったこともある。表1は、マデ이라・マモレ鉄道会社の雇用者数と死亡者数の推移である。1907年に446名だった雇用者は、1908年には2,450名に急増した。これは中米で鉄道工夫の経験があるスペイン人やイタリア人、ギリシャ人などが大量に送り込まれたからである。また、1909年にはキューバから約4,000名の労働者が到着して、雇用者は4,500名に膨れあがった。

表1 雇用者および死亡者数の推移

年	雇用者数	死亡者数
1907	446	6
1908	2,450	65
1909	4,500	425
1910	6,024	428
1911	5,664	419
1912	2,733	209
計	21,817	1,552

（Ferreira 1960 をもとに筆者作成）

さらに1910年には、バルバドス、トリニダード・トバゴ、ジャマイカなどの西インド諸島から2,211名、ブラジルやポルトガルから1,636名、スペインから1,450名の鉄道工夫が流入して、雇用者は全体で6,024名にも達した（Ferreira 1960）。当時建設中だったパナマ運河の労働者までが、高賃金を条件に引き抜かれたという。

工事が始まった1907年から工事が完了した1912年までに、マデ이라・マモレ鉄道会社が雇用した労働者数

は合計21,817名を数える。国籍別にはスペイン、イタリア、ギリシャ、ポーランド、キューバ、ポルトガルが多く、このほかにもドイツ、ロシア、スイス、スウェーデン、トルコ、コロンビア、カナダ、スコットランド、ベネズエラ、アメリカ、インド、ハンガリー、中国など、世界各国から労働者が投入されている（アンドウ 1983）。その中には日本人もいたとみられ、Ferreira (1960) は「おそらく日本人であろう鉄道工事の東洋人労働者4名」と題する写真を著書内に掲載している。

このような会社の募集に応じて正規に雇用された契約労働者のほかに、仕事を求めて各地から自前で集まった流れ者のような労働者も相当数いた。彼らはこなした仕事量に応じて賃金が支払われる労働者（tarefeiros）で、線路に沿って10km置きに作られた一時的キャンプに寝泊まりしながら、レールの敷設など厳しい作業に従事した。これらの労働者を含めると、実際には約3万人に及ぶ鉄道工夫たちがポルトヴェーリョやサント・アントニオに集結したものとみられる（Góes 2005）。

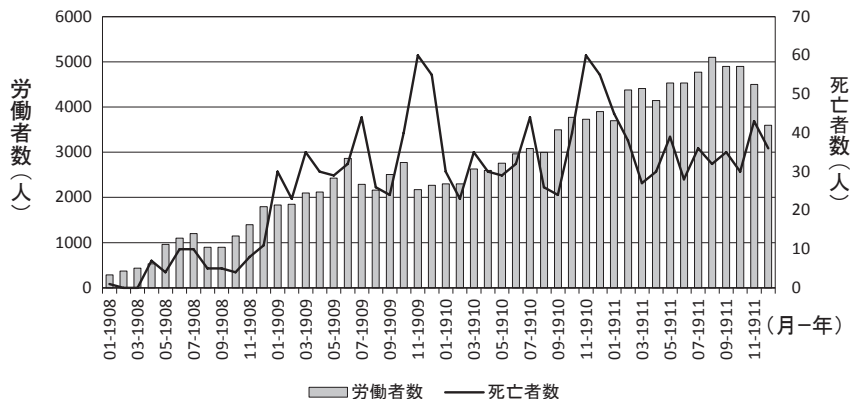


図3 労働者数と死亡者数の月別推移 (1908年1月～1911年11月)  
(Ferreira 1960 をもとに筆者作成)

しかし、その一方で実際に鉄道工事に従事できた正規の労働者数は、会社が雇用した契約労働者数 (表1参照) に比べて遙かに少ない点に注目しなければならない (図3)。これは労働者の多くが劣悪な食事や居住環境、過酷な労働の中で病に倒れたり、逃亡したりして、到着後まもなく工事から離脱していったことを物語っている。実際、死亡者数の月別推移をみても、その数は1年の中で大きく増減を繰り返しており、とくに雨季の初めに当たる11月から翌年の1月頃にかけて死亡者が急増する傾向が読み取れる (図3)。実際に工事に参加できたのは、全労働者の4割にも満たなかったと言われ、このような多数の離脱者を埋め合わせるために、会社は毎月大量の雇用者を補充し続けねばならなかったのである。

世界中から多数の鉄道工夫が流入したサント・アントニオでは、すぐに売春や暴力が蔓延して町は不健全な無法地帯となり、急速に衰退した。その一方で、鉄道の起点となったポルトヴェーリョでは上・下水道や電気などのインフラ整備が進み、さらに映画館や電話会社、印刷・製氷工場、屠殺場、テニスコートなども建設されて町は急速に拡大と発展を遂げた。

### 3. 熱帯病との壮絶な闘い

#### 1) カンデラリア病院の開設とベルト医師

マデイラ・マモレ鉄道建設において、最も深刻な障害となったのがマラリアに代表される感染症の猖獗であった。技術者や労働者の多くは、現地到着後2～3ヵ月もするとマラリアなどに罹患して動けなくなり、大幅な工事の停滞が常態化していた。そこで会社はイタリア人のベルチニ (Bertini) より土地を購入し、1907年2月2日、ポルトヴェーリョーサント・アントニオ間の高台にカンデラリア (Candelária) 病院を開設した。しかし、当初はキニーネなどの薬剤や医療品の不足から十分な治療が行えず、300床あったベッドも常に満杯状態であった。

1907年にカンデラリア病院に着任した医師のベルト (Belt, H.P.) は、「世界で最も不健全な鉄道 (estrada mais doentia do mundo)」工事において免疫力がなかったのは技術者で、彼らは病院の医療サービスを最初に受けたと述べている。また、ここではマラリアが特異な経過を辿っ

で最も悪性な形で発現し、世界の他地域では知られていないある要因、すなわち“激しい悪性貧血（anemia perniciosa）、急速な肝臓・脾臓・胃腸の鬱血（急速な脾臓と肝臓の巨大化）、熱の高さとはまったく不釣り合いな身体的衰弱、関節のむくみ、そして運動・感覚神経の部分的麻痺”によって複雑化を見せるようだと指摘した。マラリアや蠕虫病（helminthiasis）の患者たちは、当時はまだ因果関係がよく知られていなかったのだが、彼らの不十分な栄養状態、とりわけビタミン欠乏症（avitaminose）に起因する高頻度の脚気（beribéri）の併発により容体が悪化した（Benchimol e Silva 2008）。

ベルトの日記には、飢餓による極度な衰弱のほかに、カタル性胆管炎（colangite catarral）、悪性貧血、脳鬱血（congestão cerebral）、腸感冒（gripe intestinal）といった病名が挙げられている。さらに1908年には天然痘（varíola）が猖獗を極め、とりわけ多くのインディオを死に至らしめた。ベルトは報告書で、当地の医療活動はロンドンやリバプールの熱帯医学学校のような専門機関で訓練を受けた、多数の経験豊かな専門家により担われねばならないと指摘した（Ferreira 1960）。

## 2) オズワルド・クルス博士の研究・医療活動

病気による多数の離脱者を補完するために、会社が労働者を大量に雇用し続けることに対して、ヨーロッパ諸国から厳しい批判が沸き起こった。こうした中1910年7月、ブラジルの熱帯病研究の権威オズワルド・クルス（Cruz, O.）博士が、ペリザリオ・ペナ（Pena, B.）医師をともなってカンデラリア病院に赴任した。会社はオズワルド・クルスの名声や知識を利用して内外の厳しい批判をかわそうとした。彼らは現地にて28日間滞在して、マラリアの発生と密接に関わる河川や湿地、湖沼の環境特性や、植物相、動物相、労働者の生活実態などを詳細に調査した。その結果、湖沼や水たまりが出現する洪水後の低水期にマラリアを媒介する蚊が大量発生することや、マデイラ川の下流は健康地だがその支流は不健康地であることなどを明らかにした。また人々の劣悪な食事や下水・ゴミ処理システムの未整備による不衛生な居住環境など、労働者の生活習慣や居住環境もマラリアを重症化させる要因になっていることを指摘した。

オズワルド・クルスは、原始的なキャンプ生活を続ける労働者に認められる病気として、マラリアのほかに十二指腸虫症（ancilostomíase、この病気は半数以上の労働者に見られた）、脚気、赤痢（disenteria）、血色素尿（febre hemoglobínúruca）、黄熱病（febre amarela）、マドゥラ足（pé de Madura）、ピンタ熱（pinta）、鼻咽頭リーシュマニア症（espúndia）、内臓リーシュマニア症（calazar）を挙げている（Benchimol e Silva 2008）。

鉄道工事が絶頂期を迎えた1910～1911年頃、カンデラリア病院には11名の医師が雇用されていたが、このうち5名はパナマ運河の建設中に熱帯病に関する経験を積んでいた。また、通常4名の医師が病院内で働き、残りの7名は作業現場での医療活動に従事した。カンデラリア病院には、結核や黄熱病患者の隔離病棟も設けられていた。その施設や医療器材は、都会の病院と比べてもまったく遜色のないものであった。

オズワルド・クルスは、実際に湖沼や水たまりに石灰や石油を散いて蚊の発生を予防したり、労働者に無償で蚊帳やキニーネを配布したりして、マラリアの発症を最小限に食い止めようと

した。彼の指摘でとくに興味深いのは、マラリアの拡大が多分に労働者の無知や不注意、頑迷さに起因しているというもので、とりわけキニーネの服用に対する労働者の偏見や拒絶反応の大きさについて言及している。その背景には、キニーネ服用後に労働者を苦しめた胃の不調や耳鳴り、めまい、吐き気、そして時には目が見えなくなったり耳が聞こえなくなったりといった、実に多様かつ深刻な副作用があった。そこでオズワルド・クルスは、キニーネを配布する職員に労働者がきちんと薬を服用したことを示す証明書を発行させ、労働者はその証明書がないと賃金を貰えないシステムを採用した。労働者はキニーネを服用しなかった日数に応じて賃金を差し引かれた。また、蚊の活動が活発になる夕暮れ以降に蚊帳を使わなかった場合にも賃金は削減された。そのため、キニーネの管理責任者は労働者がきちんと宿舎に戻り、部屋で蚊帳を利用しているか確認しなければならなかった。

週3回の血液検査が全員に実施され、マラリア罹患者に対しては集中的に治療が施された。その一方で、医療従事者にはマラリア予防の障害となるいかなる社員も解雇できる「自由裁量権 (discretionary power)」が与えられていた。オズワルド・クルスは、慢性的なマラリア患者を労働者として雇用しないように会社に進言すると同時に、「顕微鏡的に治癒 (microscopically cured)」していない者、すなわち血液中に寄生虫がまだ認められる労働者は工事の布陣から外さねばならないと主張した。その一方で、マラリアの症例がまったく見られなかった作業班に対しては毎月褒美を与えることで、健康維持に対する労働者の士気を鼓舞しようと努めた (Benchimol e Silva 2008)。

このようなオズワルド・クルスらの医療活動については、その評価が分かれるところである。確かに彼らの現地調査により、マラリア罹患のメカニズム解明や予防策の立案に不可欠な臨床データがもたらされ、それがその後のブラジルにおける熱帯医学研究の進歩に大きく貢献したことは疑いの余地がない。しかし、その一方で鉄道工夫らのマラリア罹患者が実際に激減したかという点、必ずしもそうではなかった。

表2は、オズワルド・クルスらが着任した1910年と翌年のカンデラリア病院における主な病気別の退院許可者数と死亡者数である。労働者の5大死因だった病

表2 主な病気別の退院許可者数と死亡者数

疾病	1910年		1911年	
	退院者	死亡者	退院者	死亡者
マラリア	4,585	18	4,968	51
脚気	419	51	242	19
アメーバ赤痢	287	51	277	49
血色素尿	116	13	113	15
肺炎	71	58	61	55
計	5,478	191	5,661	189

(Ferreira 1960 をもとに筆者作成)

表3 国・地域別死亡者数 (1911年)

国・地域	死亡者数
ブラジル	168
スペイン	82
アンティル諸島	61
ポルトガル	21
アメリカ合衆国	15
ギリシャ	10
ボリビア	9
イタリア	8
ベネズエラ、コロンビア	各7
中国、トルコ、ペルー	各3
ドイツ、フランス、イギリス、オーストリア、アラビア	各2
ロシア、プエルトリコ、日本、デンマーク	各1
不明	8
計	419

(Ferreira 1960 をもとに筆者作成)

気の中で、とりわけ罹患・死亡者数が多いのがマラリアである。退院許可者数の圧倒的な多さは、ベッド数300床の病院ではとうてい入院治療が不可能であったことを如実に物語っている。マラリアを原因とする退院許可者数と死亡者数は、ともに1910年より1911年の方が多くむしろ保健衛生状況は悪化している。もちろん、1911年には新規労働者が5,664人も補充されていることを考慮すれば、マラリア罹患者の増加には一定の歯止めがかかったと評価することも可能である。しかし、畢竟するにその効果は一時的かつ限定的なもので、会社は相変わらず工事を進めるために次々と作業員を入れ替えて労働者不足に対処せざるを得なかったことがわかる。ちなみに1911年の国・地域別死亡者数をみると、とくに労働者が多かったブラジル、スペイン、アンティル諸島の出身者が多いが、その中に日本人も1名含まれていることは注目に値する（表3）。

#### 4. マデイラ・マモレ鉄道の開通とその代償

マデイラ・マモレ鉄道会社は、多数の病死者や逃亡者を補うために毎年大量の労働者を雇用する人海戦術を採用して難工事に挑んだ（表1参照）。その結果、鉄道敷設距離は1909年末に70kmまで伸張し、天然ゴム（borracha）やブラジルナッツ、皮革類などを積載した蒸気機関車が輸出港のポルトヴェーリョへ向けて走った。その後も路線は順調に距離を伸ばし、1910年5月にはポルトヴェーリョより90km地点のジャシー・パラナ（Jacy-Paraná）まで、1911年9月には220km地点のアブナン（Abunã）まで鉄道が開通した（図2参照）。当時、マデイラ・マモレ鉄道会社は、蒸気機関車11両（写真2）、客車2両、コンテナ貨車76両、そしてゴンドラ車（無蓋貨車）163両を所有していた（Governo de Rondônia 2005）。

マデイラ・マモレ鉄道は1912年4月30日、ポルトヴェーリョーグアジャラミリン間全長364kmで全線開通した（ただし1923年に路線が一部伸張されて総延長は366kmになった）。1907年6月の起工からすでに5年の歳月が流れていた。1912年8月1日には鉄道開通を祝う記念式典が盛大に挙行され、この日を境に1722年に始まったマデイラ川の滝・早瀬区間における船の航行は中止された。こうして、ボリビア・ブラジル両国の悲願だったマデイラ・マモレ鉄道はようやく現実のものとなったが、同時にこの鉄道建設が支払った代償も筆舌に尽くしがたいほど大きかった。



写真2 マデイラ・マモレ鉄道を走っていた蒸気機関車（2011年3月筆者撮影）

すなわち、既述したようにマデイラ・マモレ鉄道の建設工事には、会社が正規に雇用しただけでも2万人を超える多国籍の労働者が世界中から動員された。しかも、その多くがマラリアや黄熱病、脚気などの病気に罹患して多数の死者を出した。その悲惨さゆえに、いつしか「枕木一本に一人の命（Cada dormente representa um operário morto）」とか「悪魔の鉄道（A ferrovia do diabo）」の異称で呼ばれ、その犠牲者数は第一次世界大戦のヴェルダン戦（死傷者約70万人）に匹敵す

るとまでいわれるようになった（アンドウ1983）。しかし、これらの異称や言説は現実と大きく乖離した根拠のない誇大表現にすぎない。

表1は1907～1912年の死亡者数の推移である。これによると、工事が最盛期を迎える1909～1911年には死亡者数が毎年400名を越えており、工事期間全体の死亡者は1,552名に達している。マデイラ・マモレ鉄道会社が公表したこの死亡者数は、あくまでカンデラリア病院で亡くなり近くの墓地に埋葬された正規労働者の数である。しかし、実際にはそれより遙かに多くの労働者が病気に罹り、カンデラリア病院での診察を受けられないまま、作業現場や宿舎で、あるいはそこからの移動途中で、さらにはマナウスやベレンへ逃避したり母国へ帰朝したりした後に、当地で罹患した病気が原因で死亡していると推測できる。その中には、会社が正規に雇用した労働者ではない者や、途中で解雇されたり仕事を放棄して逃亡したりした者なども数多く含まれると考えられる。

つまり、表1の死亡者数にはカンデラリア病院の外で亡くなった労働者数がまったく反映されていないことになる。この点についてFerreira (1960) は、鉄道工事で病気に罹り亡くなった労働者数を、カンデラリア病院の死亡者数の3倍とみるのは妥当であり、その数は最大で4倍に達するとみることができると指摘している。つまり、マデイラ・マモレ鉄道の建設工事に伴う死亡者は、最大で6,208名と見積られる。そのうえで、彼は工事に使われた枕木の総数は54万9,000本（1,500本/kmで総延長は366km）なので、「枕木一本に一人の命」の異称は、まったく事実と異なる単なる誇大表現に過ぎないと結論づけている。

また、マデイラ・マモレ鉄道には「黄金レールの鉄道 (Estrada de trilho de ouro)」という異称もある。これはこの鉄道建設に莫大な資金がつぎ込まれたことを表す象徴的表現といえる。実際、ブラジルがこの鉄道建設に投じた資金は総額6万2,000コントス・デ・レイス（1コント・デ・レイスは百万レイス）にも達した。しかし、当時この資金で購入できた金の総量は28トンだという。鉄道のレールは1メートル当たり25kgなので、28トンでは1,120mの黄金レールしか作れない。しかもレールは2本必要なので、実際には560メートルの黄金レールしか敷設できないことになり、この異称もまた根拠のない誇大表現に過ぎないと説明されている（Governo de Rondônia 2005）。しかし、むしろこのような誇大表現が次々に創作・流布されるほど、この鉄道建設が絶望的に多数の犠牲者と莫大な資本投入の上に実現したことに目を向けねばならないであろう。

ちなみに、ペルー日本移民の山岸晋齋は、1917年にマデイラ・マモレ鉄道に乗りポルトヴェーリョへ出た。彼はその時の見聞を「森林内の鉄道・熱病の都」と題し「此駅（ヴィラ・ムルチーニョ駅）からポルトビア（ポルトヴェーリョ）と云う人口一万位の町まで密林中を継た延長四百キロ米突位の鉄道が<sup>ママ</sup>布設してある。毎週二回往復して居り（中略）四百キロ米突の距離を二日間要するから其速力の遅さも察せられる。天然護謨を盛に輸出した時敷設したもので鉄道の枕木一本に付き一人の病死者を出したと云う話を聞いて天然地開発の為に多大の犠牲を払つてゐる事に驚く。（中略）熱病患者を収容する病院があるが病室は何れも氷室の様な装置になつて居り、患者を氷詰の室に収容し食物も飲料も総て氷詰の物のみ給与し病体を冷しぬいて黴菌を殺すと云う不思議な療法で限りなく続出する患者を最も安全に簡易に根治する、世界稀に見る変つた

治療法を目撃した。(括弧は筆者補足)」と記している(山岸1937:46-47)。

### 5. ボリビアでの鉄道延長工事と日本人—八木宣貞の足跡—

ブラジルにとってマデイラ・マモレ鉄道の開通は、滝や早瀬が連続するマデイラ・マモレ川の致命的な舟運問題を解決し、アマゾン奥地からゴムなどの天然資源を大量かつ安全に搬出するための輸送手段の確保につながる朗報となった。しかし、その一方でボリビアにはまだ深刻な問題が残されていた。それは、ボリビア領を流下してマデイラ・マモレ川に合流するベニ川にも、カチュエラ・エスペランサに代表される滝・早瀬地帯が存在し、とくに水位が下がる乾季の船舶航行は危険と困難を極めていた。

そこで、ベニ川とマドレ・デ・ディオス川の合流点に位置するボリビア領リベラルタと、マモレ川を挟んでブラジル領グアジャラミリン(マデイラ・マモレ鉄道の終点)の対岸に位置するボリビア領グアヤラミリン(Guayará-Mirim)を結ぶ、ボリビアでの鉄道延長工事が計画された(図2参照)。ボリビアの悲願であるアマゾン輸送ルートの確立は、この鉄道建設により名実ともに完了することを意味していた。ポルトヴェーリョに本社を置くマデイラ・マモレ鉄道会社は、ボリビアの要請を受けて調査を実施し、リベラルターグアヤラミリン間全長45kmの鉄道延長線建設に踏み切った。工事は1914年1月にリベラルタとグアヤラミリンの両方から始まったが、この時リベラルタ側の建設工事を請け負ったのがペルー日本移民の八木宣貞であった。

八木は1907年1月4日、明治殖民会社の第1回航海(ペルー日本移民としては第4回航海)の移民監督として、横浜港より「笠戸丸」に乗船してペルーに渡った自由移民である。大卒のインテリで語学が堪能なうえに商才にも長けていた八木は、日本人最初の雑貨店をリマに開業して成功を収める一方、契約農場での過酷な生活を逃れて命からがらリマに集まってくる日本移民を私財を投げうって救済した。また互助制度の頼母子講の開催や、沖縄青年同志会、日本同志会の結成にも関わるなど、ペルー日系社会の創成と発展に寄与した功績は今も高く評価されている。

農場から逃亡を繰り返す日本移民の悲惨な現状を目の当たりにした八木は、日本人がサトウキビやコーヒー、綿花などの大農園(アシエンダ)で契約労働者として働いても、結果的に農園主に搾取されるだけで、独立はおろか生存すら保証されないことを察知した。そして、不遇な人生を強いられている日本移民の活路を、当時ゴム景気に沸きたち高収入が約束されていたアマゾンのゴム採集に賭けたのである。彼は周囲の制止も聞かず、自らの目でゴム景気の実態を確かめるべくアンデス越えを決断した。そして1911年初め、繁盛していた雑貨店を知人に任せ、約30名の日本移民を引き連れてアンデス山脈を越え、マドレ・デ・ディオス川流域のゴム地帯に赴いた。しかし、不運にも1912年後半から東南アジア産ゴムの生産量急増に起因するゴム価格の暴落により、もはやアマゾンのゴム栽培は数量的にも価格的にも国際市場で太刀打ちできなくなってしまった。その時の様子を八木は次のように記している。

「日に日に悪いニュース許り、当地方一般非常な<sup>マ</sup>困乱状態に陥つた。使用人は解雇され地主は地所を売つて食料品を積んでボリビアのリベラルター向け出発する状態となつた。毎週二隻のカノアに食料品必需品を積んでマルドナルド港より出帆した。(中略)筆者も同様致し方なく

当地に見切りをつけて、カノアを仕立て六人はかいで漕ぎ私は梶取りで出発し五日目にリベラルター市に到着、ひと先ず先発隊と一緒に、まづ第一に家を借りて早速仕事の請負業を開始した。」(八木1963:23-24)

八木はアルコール缶を船に積み、諸河川を往来して各地でゴムと物々交換する交易商を営んだり、イギリスの会社が受注した無線電信塔の建設工事の下請けをやったりして、何とか生計を立てていた。そんな折、八木のもとにリベラルタ側から始まるマデイラ・マモレ鉄道延長線工事の下請けが舞い込んだのである。Ferreira (1960) は、マデイラ・マモレ鉄道の本線工事に日本人が参加していたことを示唆しており、その勤勉な働きぶりに惚れ込んだ鉄道会社の関係者が、当時日本人のリーダー的存在であった八木に白羽の矢を立てたことは想像に難くない。

八木は「一九一四年世界戦争の勃発した時、筆者はボリビアのリベラルタ町に在住同地の有力者であったメナチョ氏と二人でリベラルタとグワイヤラミリン間の鉄道工事を請負つて居た(四十五ロメートル位)メナチョ氏が会計で筆者は専らホルトペーヨの鉄道会社(伯国のマデラマモレーレールウエイ コンパニー)とのエラミエンタの受取交渉の仕事、及び処女林を切り開く仕事一切を引受け日本人三十人とボリビア人三十人を使い盛んにやつて居た。」と記している(八木1963:28-29)。

しかし、命を賭した八木の凄絶な壮図も工事開始からわずか半年で挫折の悲哀を味わうはめになった。すなわち、第一次世界大戦勃発直後の1914年8月、暴落するアマゾン産ゴムの将来性に見切りをつけたマデイラ・マモレ鉄道会社が、ボリビアでの鉄道延長線工事の中止を決定した。さらにこれに追い打ちをかけるように、共営者で会計担当のメナチョ氏が、工事中止に伴い鉄道会社が支払った巨額の清算金を横領してアメリカへ逃亡してしまったのである。八木は「所が或日急に本社から仕事停止の電報が入った。メナチョ氏は飛んで行った。筆者はその整理を待つて居たがいつまでも帰つて来ないので自身鉄道会社へ行つて見て驚いた。メナチョ氏は会社から相当の金額を受取り北米へ高飛びしたとこのことをボリビアの総領事から聞かされ落胆した。」と述べている(八木1963:29)。

膨大な借金を抱え、返済のあても絶たれてしまった八木は「生の苦しみを味うより目前の滔々と流れるベニー河の瀧をなして二丈位落ちている大河に身を投げようか？また携帯中の七連発の銃で一発の下に命を絶とうか？と思案の中にゴウゴウと流れる水の音を聞きながら夜は明けた。」と記している(八木1963:29)。八木は自殺を思いとどまったが「漸くりベラルタ町へ着いたら待つて居ましたと云わん許りに十五人位の人々から支払いを要求され、いくら事情を述べても聞き入れてくれない。又筆者が金を貸した人は四散して居ないので少ない勘定は筆者所持金の中から支揃い、四五百円の多額の部は借用証書入れてリマにて支払うことに約束した。その後十年、十二年の後彼等の親類の手を経て全部返却した。」と述べている(八木1963:30-31)<sup>1)</sup>。20世紀初頭、アマゾン奥地で繰り広げられた壮絶な鉄道建設の舞台に、「ペルー下り」と呼ばれる日本移民の逞しい姿があったことは記憶に留めねばならない。

## 6. マデイラ・マモレ鉄道の運命

マデイラ・マモレ鉄道は、当初の構想より開業まで約半世紀という長い歳月を費やし、「悪魔



の鉄道」の異称を受けるほど多数の犠牲者と巨額の資金投資の上に完成をみた。しかし、こうしたボリビア・ブラジル両国の大きな期待にもかかわらず、開業後この鉄道が脚光を浴びることは一度もなかった。すなわち、1910年に頂点に達したアマゾンのゴム景気は、1876年にイギリス人ヘンリー・ウィッカムにより持ち出されたゴムの種子から発展した東南アジアのゴムプランテーションに圧倒され、その後急速に衰退してしまった。鉄道完成の翌年に当たる1913年には、生産量で東南アジア産ゴムに逆転されて世界一の座から陥落した。その後も両者の差は拡大する一方で、鉄道完成から10年後の1923年には、アマゾン産のゴムは世界全体の一割にも満たない規模にまで縮小し、もはや数量的にも価格的にも世界市場で東南アジア産ゴムに太刀打ちできなかつた（図4）。

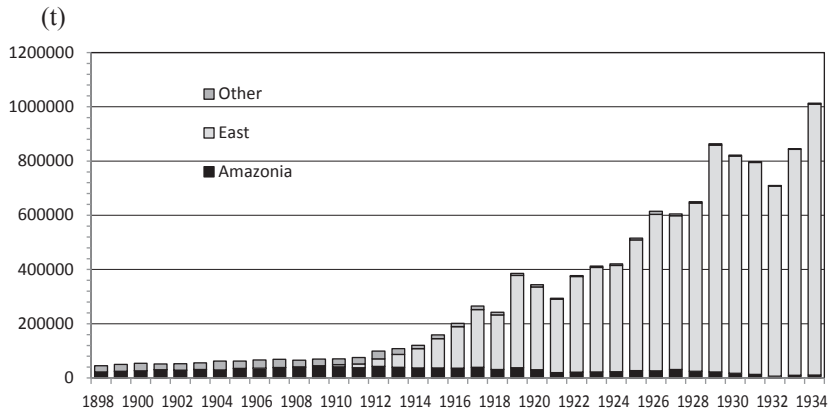


図4 世界の地域別にみたゴム生産量の変化 (1898～1934年)  
(Loureiro 1986 をもとに筆者作成)

ゴム産業の突然の凋落が鉄道経営にもたらした影響は甚大であった。マデIRA・マモレ鉄道は、開業2年後の1914年までは何とか採算がとれるだけの天然ゴムを輸送できたが、それ以降は経営を維持するだけの物流も確保できず、会社は深刻な業績不振に陥っていった。そして1931年6月、マデIRA・マモレ鉄道会社は60年という長いコンセッションを供与されていたにもかかわらず、経営を断念して鉄道をブラジル政府に300万ドルで売却してしまった。同年7月、ブラジル政府は法令20,200号によりアルイジオ(Aluízio)大尉にマデIRA・マモレ鉄道の輸送再開を命じたが、すでにゴム景気が終焉を迎えたアマゾンでは、いかに手を尽くしても採算に見合うだけの物資輸送は不可能であった。さらに1966年以降、ポルトヴェーリョーグアジャラミリン間で鉄道に代わる自動車道路の建設が企図されるようになった。こうして1972年7月10日、マデIRA・マモレ鉄道は



写真3 ポルトヴェーリョー駅とマデIRA川  
(2011年3月筆者撮影)

開業からちょうど60年の節目に廃線となった。

このように、マデ이라・マモレ鉄道は天然ゴムをめぐる国際市場の浮沈に翻弄され、支払った多大な犠牲と投資に見合うだけの経済的利益をまったく回収できぬままひっそりと姿を消した。そして、打ち捨てられた蒸気機関車や軌道は熱帯林に朽ち果てていった。その後ロンドンアが直轄領から州に昇格した1981年、マデ이라・マモレ鉄道は州知事ジョゼ・テシェイラ・デ・オリヴェイラ (Oliveira, J.T.de) の尽力により、ポルトヴェーリョーサント・アントニオ間の約7kmで観光用に復活した (写真3)。2005年にはブラジルの文化遺産にも指定され、さらに2012年には百年祭が挙行されるなど、世界の鉄道建設史の中でももっとも悲惨な工事となった「悪魔の鉄道」の史実を後世に語り継ぐ努力が続けられている。

### おわりにーマデ이라・マモレ鉄道建設の意義ー

マデ이라・マモレ鉄道建設は、19世紀後半から20世紀初頭にかけて世界市場を席卷したアマゾン産天然ゴムの輸出を促進するために、ボリビア・ブラジル両国が連携して推進した国家戦略としてのナショナル・プロジェクトであった。しかし、熱帯林を切り拓いて前進する鉄道工事は困難を極め、さらにマラリアなどの熱帯病が未曾有の犠牲者を生み出した。そのため工事はたびたび中断され、その完成には構想より約半世紀の歳月と膨大な予算を費やす結果となった。また、鉄道完成直後には東南アジア産ゴムに国際市場を席卷され、アマゾンのゴム産業は急速に凋落した。こうしてマデ이라・マモレ鉄道は、経済的利益をほとんど生み出すことができないまま廃線となり熱帯林に姿を消した。これがマデ이라・マモレ鉄道の一般的言説である。

しかし、この鉄道建設が経済的要因に収斂しえないきわめて重要な政治・社会的要因を兼ね備えていたことを看過することはできない。すなわち、「太平洋戦争」敗戦により突然内陸国になってしまったボリビアにとって、大洋への出口確保は、単にゴム輸出に限定されない国家の存亡に直結する重要な政治的課題となった。同様に「パラグアイ戦争」で戦場と化した国境地帯に兵力や物資を効率的に補給できなかったブラジルにとっても、その苦い経験からそれまで無関心であった広大な国土の辺境開発が喫緊の重要課題となった。

ブラジルが直面した辺境開発の必要性は、単に隣国との戦争に備えるという外的要因からのみ喚起されたわけではない。むしろ植民地時代の歴史の歪みが生み出した重篤な国内問題への気づきと、それに対する政府の迅速な対応がその背景にあったことを見逃すことはできない。すなわち、1822年にポルトガルから独立して「帝政時代」を迎えたブラジルは、約三世紀にわたる植民地時代に構築された古い社会制度からの根本的な脱却を迫られた。1850年の奴隷貿易禁止はその象徴的出来事であり、その結果19世紀後半には奴隷の代替労働力として多数のヨーロッパ系移民が導入されることになった。

しかし、沿岸部の都市を中心に生活する大農園主らオリガキー (oligarcy, 寡頭支配層) が、国の政治・経済を牛耳るという基本構造が転換したわけではなかった。そして、1888年の奴隷制廃止を契機としてブラジルは「旧共和制期 (1889～1930年)」を迎えた。しかし、古い体制

を温存したままの大きな政体の変化は、国内に潜んでいたさまざまな歪みや問題を噴出・露呈させる結果となった。その象徴的事件の一つが、1896年にノルデステで勃発した「カヌードスの乱」であった。

この事件は、路傍伝道の托鉢僧アントニオ・コンセリエイロ率いる信徒集団がバイア州北部のカヌードス山中で蜂起し、約1年にわたる政府軍との激しい戦闘の末に平定されたブラジル史上最大の内乱である。文豪エウクリデス・ダ・クーニャ (Cunha, E. da) は、名著 *Os Sertões* (奥地) の中で、この内乱を「共和制の打倒と帝政の復活を目論む狂信者集団の反乱」と捉えることに警鐘を鳴らした。そして「一人の狂人に熱狂した死んだ社会、古い社会が、不意に我々の前に武器を携えて蘇った」と記して、事件の本質を「我々が歴史の逆流 (um refluxo em nossa história)」として捉えた (Cunha 1952:181)。

すなわち、「400年にわたって長大な海岸部に住み、文明化された生活の反映 (reflexos) を楽しんできた我々は、突然共和国という予期もせぬ遺産を受け継ぐことになった。そして、近代的な考え方の激流の中で恍惚となり、文明の梯子を急速に登りつめる一方で、国土の中心に住む我ら国民の3分の1を、数世紀にわたり薄い闇の中にそのまま置き去りにしてきてしまった。借り物の文明 (西欧文明) に惑わされ、盲目的な模倣者となった我々は、ほかの国の有機的規範 (códigos orgânicos) に最良であったものばかりをすべて受容し、革命的な情熱にかられて、我が国独自の急迫した問題に歩み寄る試みをすべて避けてしまった。こうして、我々の生き方とあの素朴な同胞たちの生き方との差異をさらに深めてしまった。(我々にとって) 彼らは、この大地 (ブラジル) に住みながら、ヨーロッパからやってきた移民たちよりもっと異邦人であった。なぜなら、我々と彼らを隔てているのは、一つの海ではなく、三つの世紀なのだから。(筆者訳、括弧は筆者補足)」 (Cunha 1952: 181-182、丸山2000)

こうして「我々が歴史の歪みに対する反逆」を辛うじて平定した共和国政府にとって、これまで見捨てられてきた「奥地 (セルトン)」やそこに生きる「異邦人」たちへの気づきや配慮が、政体維持に欠かせない喫緊の国家的課題となった。豊かな沿岸部の「借り物の文明」を奥地へと広めるために、人や情報、物資の移動を可能にする交通や通信などのインフラ整備は急務となり、鉄道建設はまさにその実現を象徴する国家的事業の一つとして位置づけられた。19世紀後半のコーヒー、綿花、砂糖などの輸出産業の発展を背景に、おもに経済的な理由からブラジル沿岸部を中心に盛んに建設された鉄道は<sup>2)</sup>、20世紀に入るとサンパウロ州やマットグロッソ州などの内陸部へと急速に路線を延ばしていった。

熱帯林を貫いて辺境地帯に至るマデイラ・マモレ鉄道の建設は、こうした実質的な国家統一の実現に不可欠なインフラ整備の進展を、新生共和国政府が国の内外に強く印象づける象徴的な事業であったといえる。また、実際に鉄道工事に参加した労働者が外国移民や「カヌードスの乱」で政府軍と対峙した「セルトンの異邦人」たちであり、さらに彼らと先住民のカリプナ (caripuna) 族が遭遇・接触して交易を始めるといった事実は、まさに「三つの世紀」で分断された多様な国民間の深い溝を埋め合わせ、一つのブラジルを協同で建設しようとする共和国政府の姿勢を内外にアピールする役割も果たしたと考えられる。

ちなみに、マデイラ・マモレ鉄道の建設と時期を同じくして、高名なロンドン将軍 (General

Cândido Mariano da Silva Rondon) がこの地域で電信線架設の国家的事業に挑んだことも見逃すことはできない。彼は1907年より約8年の歳月を費やして、クイアバとサント・アントニオを結ぶ全長約2,270kmの電信線を架設した。こうして首都のリオデジャネイロとアマゾンの辺境を結ぶ通信インフラが整備された。また、この事業により多数の知られざるインディオ集団の存在や彼らの文化が明らかになり、1910年にはブラジル初の国営インディオ保護機関SPI(Serviço de Proteção aos Índios) が設立されたことも、ロンドン将軍が残した大きな功績といえる。彼は1914年にアメリカ合衆国大統領だったセオドア・ルーズベルトと、アマゾン川支流の「疑惑の川 (*Rio da Dúvida*、後にルーズベルト川と改名)」を探検したことで有名である (Millard 2005, Diacon 2004)。また『悲しき熱帯』の舞台として、1930年代にレヴィ＝ストロースが探検した地域としても、ここは世界中の注目を集めた (レヴィ＝ストロース著川田訳2001)。

このように、マデイラ・マモレ鉄道の建設は、経済的にはほとんど成果が見られなかった一方で、政治・社会的には共和国として船出したばかりのブラジル政府にとって重要かつ象徴的な国家的事業としての意義を内包していたと考えられる。また、マラリアなどの熱帯病猖獗に対処するため、鉄道建設中に著名な医師らが現地でも調査・診療に当たったことで、その後ブラジルが奥地開発を進めるうえで重要な熱帯病予防に関する知見が蓄積され、ひいてはブラジル熱帯医学の発展に大きく寄与したことも、鉄道建設に支払った代償の大きさを想起すればせめてもの償いといえよう。

#### 〈註〉

- 1) 八木は、その後第二次世界大戦でアメリカの収容所に連行される苦渋まで味わった。後年、彼は自身の人生を振り返った自叙伝のあとがきに「第一次世界大戦勃発当時、ゴム林で生死の境をさまよい『天は自ら助くる者を助く』の金言で一命を拾った覚えがある。第二次世界大戦の終末の際に又繰り返し同じ金言を実行する宿命の境遇になった。」と述べている (八木1963:67)。
- 2) ちなみに、ブラジルにおける鉄道建設の歴史は随分と古い。ブラジル帝国議会は1835年10月31日、法令101号により首府リオデジャネイロからパイア、ミナスジェライス、リオグランデドスルスの3方向へ延びる鉄道建設法案を可決している (IBGE 1986)。しかし、この計画は肝腎の工事を請け負う鉄道会社が見つからずに破綻した。そのため、実業家のマウア男爵 (Barão Visconde de Mauá) が10年間のコンセッションをもらい1854年に完成させたマウア鉄道 (リオデジャネイロと皇帝の別荘地ペトロポリスを14.5kmで結んだ) が、ブラジルで最初の鉄道となった。マウア鉄道の完成を皮切りに、ブラジルでは次々と鉄道建設が始まり、1854～1907年間に合計88鉄道が着工した。このうち全体の84%にあたる74鉄道は、コーヒーなどの輸出産業が発展した1870～1890年代に集中的に建設されている。これにともない鉄道の敷設距離も、1870年以前の約750kmから1870～1880年代の9,000km、そして1890～1910年代の11,000kmへと急伸した (Dickenson 1982)。

次の表は、1907年時点で営業中の所有・経営形態別鉄道数と営業距離を示している。これによると、全体の55%にあたる43鉄道が連邦政府、36鉄道 (45%) が州政府の管轄により建設さ

れており、それぞれの営業距離は前者が約11,441 km (65%)、後者が約6,164 km (35%)であった。また連邦政府管轄の鉄道は、政府が所有・経営する鉄道 (De propriedade e administração da União)、政府が所有・賃借する鉄道 (De propriedade da União, arrendadas)、政府が認可して金利保証する鉄道 (Concedidas pela União, com garantia de juros)、政府が認可して金利保証しない鉄道 (Concedidas pela União, sem garantia de juros) の4つに細分される。

このうち最も多いのは、外国企業も含む民間企業に鉄道会社を作らせてその会社に一切の工事を請け負わせ、無事工事が完成した暁にはコンセッション (営業権) を与える形態で、全体の23%にあたる18鉄道が敷設した約5,000 km (全体の29%) がこのやり方で建設されている。このほかに、建設資金の何パーセントかの金利を連邦政府が会社に税金免除の形で支払う金利保証の導入など、ブラジル政府はあまり資金を使わずに鉄道建設を促進する方法を積極的に採用していたことが見てとれる。

所有・経営形態別鉄道数と営業距離 (1907年)

所有・経営形態		鉄道数	(%)	営業距離	(%)
連邦政府所有	連邦政府経営	6	8	2,912.561	16
	営業権賃借	18	23	5,025.852	29
連邦政府認可	金利保証あり	9	11	1,747.924	10
	金利保証なし	10	13	1,754.910	10
州政府		36	45	6,163.970	35
計		79	100	17,605.217	100

(IBGE 1986より作成)

### 〈参考文献〉

- アンドウ・ゼンパチ 1983. 『ブラジル史』 岩波書店.
- 中隅哲郎 1994. 『ブラジル学入門』 無明舎.
- 中武幹雄 1998. 『奥アマゾンの日系人—ペルー下りと悪魔の鉄道—』 鉦脈社.
- 野田良治 1931. 『南米の核心に奮闘せる同胞を訪ねて』 博文館.
- 丸山浩明 2000. 『砂漠化と貧困の人間性—ブラジル奥地の文化生態—』 古今書院.
- 八木宣貞 1963. 『五十年前後の思い出』 私家版.
- 山岸晋齋 1937. 『南米雑録』 信濃海外協會.
- レヴィ=ストロース、C. 著川田順造訳 2001. 『悲しき熱帯 (I・II)』 中央公論新社.
- Benchimol, J. L. e Silva, A. F. C. da 2008. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República. *Hist. cienc. Saude-Manguinhos*, 15(3):719-762.
- Borzacov, Y. P. 2004. *Estrada de ferro Madeira-Mamoré: Uma história em fotografias*. Porto Velho: Gráfíel Gráfica e Editora.
- Cunha, E. da 1952. *Os Sertões*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves.
- Diacon, T. A. 2004. *Stringing together a nation: Cândido Mariano da Silva Rondon and the construction of a modern Brazil, 1906-1930*. Durham: Duke University Press.
- Dickenson, J. P. 1982. *Brazil*. New York: Longman.

- Ferreira, M. R. 1960. *A ferrovia do diabo: História de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo: Edições Melhoramentos.
- Góes, H. 2005. *Estrada de ferro Madeira-Mamoré: Patrimônio da humanidade*. Porto Velho: Editora Ecoturismo.
- Governo de Rondônia 2005. *História da estrada de ferro Madeira Mamoré*. Porto Velho: Governo de Rondônia.
- IBGE 1986. *Séries estatísticas retrospectivas Vol.2 O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias, Tomo 3 – indústria de transportes, indústria fabril*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Loureiro, A. J. S. 1986. *A grande crise (1908–1916)*. Manaus: Editora Umberto Calderaro.
- Medeiros, E. L. de 2010. *Seringueiro o desbravador da Amazônia*. Poro Velho: Rondofoms Ind. Gráfica.
- Mendes, J. A. 2004. *A crise Amazônica e a borracha*. Manaus: Editora Valer.
- Millard, C. 2005. *The river of doubt: Theodore Roosevelt's darkest journey*. New York: Anchor Books.
- Nascimento Figueiredo, A. 2011. *História do Amazonas*. Manaus: Editora Valer.
- Neeleman, G. e Neeleman, R. 2011. *Trilhos na selva: O dia a dia dos trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré*. São Paulo: Bei.
- Neeleman, G. and Neeleman, R. 2014. *Tracks in the Amazon: The day-to-day life of the workers on the Madeira-Mamoré Railroad*. Salt Lake City: University of Utah Press.
- Pearson, H. C. 1911. *The rubber country of the Amazon: A detailed description of the great rubber industry of the Amazon valley, which comprises the Brazilian State of Pará, Amazonas and Matto Grosso, the territory of the Acre, the Montaña of Peru and Bolivia, and the southern portions of Colombia and Venezuela*. New York: The India Rubber World.
- Silva, A. G. da 1997. *Conhecer Rondônia*. Porto Velho: M&M.
- Souza, M. 2009. *História da Amazônia*. Manaus: Editora Valer.

(まるやま ひろあき 立教大学文学部教授)