

Title	ドイツ人地理学者の見た19世紀コロンビア：海岸部とマグダレナ川流域の姿
Sub Title	Colombia en el siglo decimonoveno visto por un geógrafo alemán : su región costeña y cuenca del río Magdalena
Author	前田, 伸人(Maeda, Nobuhito)
Publisher	慶應義塾大学日吉紀要刊行委員会
Publication year	2016
Jtitle	慶應義塾大学日吉紀要. 人文科学 (The Hiyoshi review of the humanities). No.31 (2016.) ,p.1- 23
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10065043-20160531-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

ドイツ人地理学者の見た19世紀コロンビア

——海岸部とマグダレナ川流域の姿——

前 田 伸 人

【はじめに】

1：本稿の目的

本稿は、19世紀末にコロンビアを調査旅行したドイツ人地理学者の旅行記を利用しながら、同国の海岸部やマグダレナ河流域の状況を再現することを目指している。

19世紀後半の旧スペイン系ラテンアメリカ諸国と言えば、同世紀の前半に蔓延していた政治的な混乱がようやく収束し、ヨーロッパ諸国を市場として第一次産品を輸出することによって、経済的に好況期を迎えていた時期に当たる。とりわけ、アルゼンチンやメキシコがその典型例として挙げられよう。

しかし、全ての諸国が同様な経験をしたわけではない。自然地理的な条件が国民経済を促進する要因になったり、逆に制約する要因になったりする場合があるからだ。しかも、それに関連して交通の開発具合に違いがあり、それが国民経済のみならず、国家統一を左右することが多かったと言えよう。その好例としてコロンビアが挙げられよう。従って、地勢ないし気候といった、いわゆる地理的要因に着目しないわけにはいられない。

また、コロンビアと言えば、ノーベル文学賞受賞者であるガブリエル・ガルシア・マルケス（Gabriel García Márquez）を生み出した国だ。彼の筆法は魔術的リアリズムと称せられるが、それを成り立たしめる要素は、

同国の或る時代の現実を反映しているものが少なくない。文学者ならずとも、透徹した学者は彼に劣らぬ観察結果を提示しているのである。

こうしたことから、地理学者の旅行記を取り上げる意味があると思えるのである。ただ、あくまで本稿では記述を限定し、特定の地域と交通の側面に焦点を当てていくことに留める。当時の自然地理学界でフンボルトはもちろん、ロシアの地理学者クロポトキンに見られるような、流行を極めた山脈の配置と走向に関する議論をすれば、コロンビア東部の状況を知ることにもつながるだろうが、これは後日改めて論じたいと思う。

2：研究史

19世紀のコロンビアを政治史・経済史の観点からまとめた著作には、デイヴィッド・ブッシュネル『近代コロンビアの形成』（1993年）⁽¹⁾がある。政治制度上の連邦制は、自然地理的な制約が加わって各地域の自立性を促したため、統一国家の形成が遅れたコロンビアの歴史を描いている。さらに、ようやく統一国家に向けて内実を整えた政治家ラファエル・ヌニェス（Rafael Núñez）大統領の姿勢・政策に関する記述にも見るものがある。

コロンビア独立直後の歴史に就いては、ビクトル・アンドレス・ベラウンデ著『ボリーバルとスペイン系アメリカの革命の政治的思想』（1938年）がある。南米の“解放者”シモン・ボリーバル（Simón Bolívar）に焦点を当てて、彼が18世紀以来の啓蒙思想を背景にして南米の独立と共和体制樹立を達成する過程を描いている。コロンビアに関してはグラン・コロンビアを作るも彼の死と共に瓦解した状況・原因についても描かれている。

独立前後や独立以後のコロンビア（時にはエクアドル、ベネズエラも含む）の様子は、欧州人の手になる旅行記を参照すると良い場合がある。そのいくつかを示しておこう。

スペインからの独立前すなわちヌエバ・グラナダ副王領であった時代に

(1) David Bushnell, *The Making of Modern Colombia* (Univ.of California Pr., 1993).

関しては、1799年から1804年にかけて中米と南米を広く調査した探検者には、ドイツ人アレクサンダー・フォン・フンボルト (Alexander von Humboldt) とフランス人エメ・ボンブラン (Aimé Bonpland) がいた。コロンビアに関しては、エクアドルへと向かう行程の中で、沿岸のカルタヘナ、マグダレナ河、植物学者ムティス (Mutis) と会見した副王領府のボゴタ、シパキラ岩塩坑、ポパヤン、キンドゥー峠を跋涉したのだった。ただ、残念なことに、コロンビアの記述に関してはまとまった著作が少なく、フンボルトの日記から再構成するしかない。

一方、独立した直後に旅行したのがフランス人ガスパール・テオドル・モリヤンであった。同国の財務問題を扱うべく同国に渡り、その詳細は『1823年コロンビア共和国旅行』(1824年、ベルトラン刊)⁽²⁾に纏められている。同人は、セネガルやサン・ドマング (ハイチ) への探検で知られるほか、ルイ16世期の財務官を父に持つ人物としても有名である。

同じく、独立直後にコロンビア入りした人物として、フランス人ジャン・バティスト・ブサンゴーがいる。科学立国を志向した新生グラン・コロンビア共和国の要請に応える格好で、上記のフンボルトの推薦を受けて入国した人物である。その『回想録』(1892年から1903年)⁽³⁾にコロンビアの情勢が描かれているし、他にも関連する科学的な小論が発表されている。1835年に出た『チンボラソ登山』⁽⁴⁾や『アンデス山脈の地震について』⁽⁵⁾がその例である。

また、19世紀末にコロンビアに渡ったのが、本稿で扱うアルフレート・ヘットナー (Alfred Hettner) である。その成果の一つが1888年に出版さ

(2) Gaspard-Théodore Mollien, *Voyage dans la République de Colombia en 1823* (A. Bertrand, 1824).

(3) Jean-Baptiste Boussaingault, *Mémoires*, 5vols. (1892-1903).

(4) Idem., “Ascension au Chimborazo”, *Annales de Chimie et de Physique*, Nr. 58 (1835).

(5) Idem., “Sur les tremblements de terre des Andes”, *Annales de Chimie et de Physique*, Nr. 58 (1835).

れた『コロンビア旅行記』⁽⁶⁾である。同書は約80年後の1969年に再版されている。なお、このヘットナーについては、その弟子でもあったエルンスト・プレーヴェが小論として、ウーテ・ヴァルデンガとともに『若き日のアルフレート・ヘットナー』(1985年)⁽⁷⁾を刊行している。とくに、ヴァルデンガはヘットナーが行った二つの南米旅行について対照している。

ヘットナーとほぼ同時期、コロンビアに足を踏み入れた人物である無政府主義者エリゼ・ルクリュ (Elisée Reclus) も『世界地誌：大地と人類』(1876-1894年)の中でも南米を扱っている。また、旅行記としても『サント・マルタのシエラ・ネバダ山への旅行』(1881年)⁽⁸⁾がある。

20世紀になってからはヴィダル・ドゥ・ラ・ブラーシュ (Vidal de la Blache) 編集、ドゥニ (Denis) 著『世界地誌第15巻の2：南アメリカ編』(1927年)⁽⁹⁾がある。その中にアンデス諸国の一つとして、ベネズエラに続いてコロンビアが扱われており、とくにマグダレナ河に注目が向けられている。

3：章立て

先述した、1888年刊の『コロンビア旅行記』を底本にして、19世紀末のコロンビアの姿の一部を記述していく。記述は次のように進められる。

第一章では、二つの描写を行う。一つは、19世紀におけるヨーロッパ人によるラテンアメリカ探検の歴史と特徴をまとめる。今ひとつは、本稿の中心をなす地理学者アルフレート・ヘットナーの足跡を描く。続いて第二章では、19世紀コロンビアが経験した政治・経済的な状況をまとめる。輸

(6) Alfred Hettner, *Reisen in den Columbianischen Anden* (Brockhaus, 1969 (Rep.of 1888)).

(7) Ernst Plewe et Ute Wardenga, *Der Junge Alfred Hettner* (Franz Steiner, 1985).

(8) Élisée Reclus, *Voyage à la Sierra Nevada de Saint-Marthe* (Hachette, 1881)

(9) P. Vidal de la Blache (dir.) et P. Denis, *Géographie Universelle*, t. 15 (Armand Colin, 1927).

出振興に関する鉄道ブームについても触れる。第三章では、ヘットナーの旅行記を読み進めていく。こうして、海岸部とマグダレナ川流域に限定するが、国民国家を形成する前の時期に当たるコロンビアの一側面を明らかにすることになろう。

【第一章：ラテンアメリカの探検】

1：探検の主流

18世紀は博物学と探検の時代であった。その流れにあって、当時に中南米を植民地にしていたスペインは同地に積極的に探検隊を派遣して様々な調査を行った。その流れは同地の独立前夜まで引き継がれた。その典型が、1799年から1804年に至るアレクサンダー・フンボルト並びにエメ・ボンプランの探検である。二人はスペイン政府から全面的な支援を取り付けることで探検を敢行した。現在のメキシコ、キューバ、コロンビア、ベネズエラ、エクアドル、ペルーを回ったのである。欧州帰還後は、パリを拠点にして旅行の成果を公刊した。こうしてフンボルトはそれまでの新大陸記述に代わるアメリカ像を提供したので、『アメリカ第二の発見者』と呼ばれるに至った。

しかし、19世紀の10年代から20年代にかけてラテンアメリカが独立すると、とりわけ旧スペイン領であった諸国は、自由主義対保守主義といった政治的抗争にあけくれ、おまけに経済の不振もあり、国土調査を目的にした探検隊を受け入れる余裕すらなかった。アルゼンチン、メキシコなどもそうだった。1824年の異常な鉱山ブームでメキシコに拠点を置く鉱山会社の株が短期間に高騰したかと思えば暴落したことに発する経済不況、中南米諸国の経済信用の失墜もこれに拍車をかけたともいえよう。

これに比べ、帝政として出発したブラジルは、相対的に政治的・経済的な安定があったので探検隊を迎え入れてそれを広い国土開発に役立てるという余裕があった。ある意味18世紀的な啓蒙主義的精神がまだ息づいていたとも言えるだろう。そこで、フンボルトによる探検形式がブラジルで生

かされることになったのである。フンボルトとフライベルク鉱山学校で同学だった、ジョゼ・ボニファシオ・アンドラーデ (José Bonifacio de Andarade) がブラジル政府の中枢にいたこともこうした趨勢に影響を与えたかもしれない。

代表的な探検を管見しておこう。ババリアの出身であるヨハン・バプティスト・スピックス (Johann Baptist Spix) とカール・フリードリヒ・フィリップ・フォン・マルティウス (Karl Friedrich Philipp) がいる。二人は、オーストリア皇帝の娘レオポルディーナ (Leopoldina) がのちのブラジル皇帝ドン・ペドロ (Dom Pedro) に輿入れするのに同行してブラジル入りし、アマゾンを含めてブラジル各所を探検した (1817-1820)⁽¹⁰⁾。他にもドイツ系ロシア人のゲオルク・ハインリヒ・ラングスドルフ (Georg Heinrich Langsdorff) が1825から29年にかけて探検している⁽¹¹⁾。さらに、フランスのアルシド・ドルビニ (Alcide d'Orbigny) がいる。

旧スペイン系諸国はそうはいかない。そうはいつても、フンボルトの推薦や慫慂で現地に赴いた者も少なくない。一人は、フェルディナント・ベレルマン (Ferdinand Bellermann) だった。美的感覚と科学的精神の結合として、熱帯地域の風景をフンボルトは好んだが、彼に代わって風景を描いたのがこのベレルマンだった。彼はベネズエラに赴き、当地の風景を描期、その中には乾期の風景画、フンボルトがかつて訪れた地、例えばグアチャロ洞窟などの絵がある⁽¹²⁾。他には、探検者としてカール・フェルディナント・アップン (Karl Ferdinand Appun) がいる。20年近く現地に留まってオリノコ川さらにはアマゾン調査を敢行している⁽¹³⁾。

19世紀の二十年代と三十年代にかけて現在のコロンビア、エクアドルに

(10) Edward Goodman, *The Explorers of South America* (Univ. of Oklahoma Pr., 1992), pp. 296-299.

(11) *Ibid.*, pp. 300-301.

(12) Kai Uwe Schierz et Tomas Taschitzki (hrsg.), *Ferdinand Bellermann: ein Maler aus dem Kreis um Humboldt* (Michael Imhoff, 2014).

(13) Goodman, *Op. cit.* pp. 282-284.

派遣されたのがフランス人のジャン・バティスト・ブサンゴーだった。彼もフンボルトの推挙でこの地域を訪れた一人である。エクアドルにあるチンボラソ火山でも登山を試み、制覇した高さは師匠のフンボルトのそれを越えたことでも有名である。さらに、コロンビアの財政・債務処理のために当地に赴いたのがモリヤンである。彼は、フランス革命前に財務を担当したモリヤンを父に持っている人物である。

さすがに19世紀後半にもなると、スペイン系諸国も政治的な安定を迎えるに至り、探検隊さらには個人の来訪も盛んになった。コロンビアは大西洋と太平洋とを結ぶ結節点に当たっているのも目にする機会も多くなったのである。本稿で扱うヘットナーはもちろん、亡命生活を送っていたアナキストのエリゼ・ルクリュールもこの地に足を踏み入れている。

2：アルフレート・ヘットナーの足跡

本稿で扱う旅行記を書いたのは、ドイツの地理学者アルフレート・ヘットナー（1859から1941年）である。美術史家で知られるヘルマン・ヘットナーを父として生まれた。いかにも地理学の方法論を確立した書斎派の地理学者としてのイメージが強いが、実は若い時には偶然も幸いして、南米をフィールドにした地理学者であった。ヘットナーが生まれたのは、奇しくも地理学の二大巨頭であるアレクサンダー・フォン・フンボルトとカール・リッター（Carl Ritter）が死去したのと同じ年であった。

ヘットナーの学歴を簡単に見てみよう。まずハレ大学で修学した。ここで地理学をキルヒホフ（Kirchhoff）から、哲学をハイム（Hiem）から、また地質学をフリツチュ（Fritsch）から学んでいる。その後ボン大学、ストラスブール大学で博士号を取得している。その際の論文は、『地理と西パタゴニアの気候』である。その後一年間ボンに戻ったが、同校ではリヒトホーフエン（Richthofen）が地理学を講じていた⁽¹⁴⁾。

(14) Rudolf Vierhaus (hrsg.), *DBE*, Band 8 (Saur, 2007), p. 801.

父親が急逝するとプロイセンの大臣であったブンゼン（Bunsen）からの推挙があって、ヘットナーはコロンビアに赴任する英国公使の子弟を教育する家庭教師として、1882年公使一家とともにコロンビアの首都ボゴタに赴いた。教育の職を終えても、公使からさらなる支給を受けて、コロンビア各地を広く探検する機会を得ることが出来た。1884年に帰国し、旅行の成果は1888年に『コロンビア共和国旅行記』と1892年に『ボゴタの山脈』などにまとめられた⁽¹⁵⁾。

帰国後は、1887年にはライプツィヒ大学で大学教授資格を得ている。ここではラッツェルの後任としてリヒトホルフェンが地理学を講じていた。その後、再び南米に赴く機会を得た。その機会を設けてくれたのがアドルフ・バステアン（Adolf Bastian, 1826年から1905年）だった。この人物はベルリン博物館の民族学部門をより充実させようと図り、スペイン語に通じているヘットナーを1888年ペルー・ボリビアに派遣して、同地の考古学的遺物を収集させたのである。同時にバステアンはペルーで活動を展開する企業にも遺物を収集させている⁽¹⁶⁾。

こうしてヘットナーは二度目の南米行きが叶ったのである。彼は先ず、以前のコロンビア行と同様にパナマのコロンに赴き、その後地峡鉄道に乗って太平洋側のパナマに出、そこでペルー行きの航路でカリャオに上陸している。その後の路程を示しておこう。ペルーの首都リマに赴いた後、オロヤ鉄道（鉱山地域）に乗って当時終点であったチクラ（Chicla）へ、アンデス越えをしてヤウリ（Yauri）銅鉱山へ赴き、モリエンド（Mollendo）へ向かい、そのあと再び鉄道に乗ってアレキバ、タクナに行っている⁽¹⁷⁾。実はこれでバステアンから委託された探検旅行は終わりの筈だった。

(15) Ute Wardenga, “Die beiden Südamerikareisen Alfred Hettners” in Plewe et Wardenga, *Der Junge Alfred Hettner* (Franz Steiner, 1985), p. 30.

(16) Hanno Beck, *Große Geographen* (Dietrich Reimer, 1982), p. 217.

(17) *Ibid.*, pp. 217-218.

しかし、さらに旅行を継続することが出来た。というのも、ベルリン地理学協会から新たに資金を供与されたからである。その旅行の行程を示しておく。硝石の産地であるイキケ、次いでバルバライソ、バルディビアへ、ドイツ人入植者地であるオソルノ（Osorno）に赴き、リャンキウエ湖（Llanquihue）、プエルト・モント、タルカウアノ、コンセプシオンを経て、首都であるサンティアゴ、そのあと鉄道を利用してサンタ・ローサへ向かった。さらに、馬に乗ってアンデス越えをしてアルゼンチンのメンドーサへ、そこから鉄道を利用してブエノス・アイレスに、ラ・プラタ、モンテビデオへ向かった。さらに鉄道に乗って当時の終着駅であるミナスで下車し、そこから速達郵便用の馬車を利用してウルグアイ国を横断してバジェ（Bagé）へ。再び鉄道を利用してペロタスとリオ・グランデ・ドゥ・スルへと赴いた。その後蒸気船を利用してポルト・アレグレへ、そこは温帯地域だったからボメルンやフンスリュック出身のドイツ系移民も多く、実際に移民宅を訪問している。続いて、リオ・グランデ、サン・パウロ周辺の高原、リオ・デ・ジャネイロ、ペトロポリス（ブラジル宮廷の所在地、外交官の居住も多い）に巡検に赴き、そしてリスボンを経由して1890年帰国したのである⁽¹⁸⁾。こうして、彼は当初のペルー・ボリビアのみならず、チリ、アルゼンチン、ウルグアイ、ブラジル南部をも新たに探査することが出来たのである。

後世において書斎の人と思われたヘットナーがまさしくフィールドワーカーの面目躍如たるを發揮した時代だった。ただし、この結果足を痛めることになったのが、後にたたることになる。もっとも、1913年から14年にかけてヨーロッパロシア部、マグレブ地域、更に世界周航で南アジアや東アジア（シベリアを含む）をも見聞しているのであるが⁽¹⁹⁾。

ともあれ、南米帰国後は、地理学の方法論、体系化に努めることになる。その著作を示しておこう。1895年には現在に至るまで発刊されている『地

(18) *Ibid.*, p. 218.

(19) *Neue Deutsch Biographie*, Bd. 9, p. 31.

理学雑誌 *Geographische Zeitschrift*』を創刊した。1905年には『ヨーロッパアジア』を著し、1915年には『英国の世界覇権』を書いている。1919年には『学問と教育における地理学の統一性』を出している。1921年と28年には『大陸の表面形態：地形学の問題点と方法』を出版した。1923年には『地球上での文化伝播』が出されている。1927年には邦訳もある『地理学：その歴史、本質と方法』が出ている。1933～35年にかけて4巻本の『比較地理学』が出ている。また遺稿が編集された作品に戦後1947から57年にかけて3巻本『人類の一般地理学』がある。

【第二章：コロンビアの政治と経済】

1：政治的側面

19世紀後半になると、ラテンアメリカ諸国は次第に政治的安定を迎え、経済的に好調な欧州に対する原料供給地として、輸出志向が鮮明な経済上昇期を経験した。欧州からは移民のみならず、資本を積極的に取り入れ、ますます輸出にのめり込む経済を進めていったのである。外国資本で鉄道が延伸したのもやはりこの時期である。そうした発展の典型が、アルゼンチンであり、メキシコだった。

それに比べると、南アメリカの北部にあるコロンビアもその例外ではなかったはずだが、上に挙げた国々と比べ、地形上の制約もあり驚異的な経済発展を迎えたとは言いがたかった。それでも、欧州向けプランテーション農業を軸に輸出志向経済を行った。ヘットナーが旅行したのは、まさしくこうした時期だったのである。

独立してからのコロンビアの政治の流れを簡単に振り返っておこう。実は、コロンビアは何度か国名・領域の変更を被っている。所謂“解放者”と称せられるシモン・ボリーバルの発案で建国されたのが、現在のコロンビア、エクアドル、ベネズエラの三国を包含するグラン・コロンビア（1819年から1831年）であった。これは旧スペイン植民地時代のヌエバ・グラナダ副王領にほぼ相当する。

しかし、ボリーバルが死去すると、同国は忽ち瓦解して現在の三国に分かれて独立した。こうしてコロンビア部分はヌエバ・グラナダ共和国（1832年から1858年まで）になったが、現在のコロンビアとパナマから成る、中央集権的な共和国であった。その後、グラナダ連邦（1858年から1863年まで）へと国名が変わり、連邦制が法制化された。そのため、各州は独自に法律を制定できた上に大統領を選出できた。逆に、中央政府は公共の秩序、刑法、通貨、外交といった分野しか関与できなかったといえる。

その後、コロンビア合衆国（1863年から1886年まで）が成立し、自由党の政権下、自由主義並びに連邦制が強調された。各州は自らの憲法を創出でき、独自の軍隊を持つことが出来た。大統領職は二年に限定され、立法府が行政府よりも大きな力を持つに至った。

その後、1886年憲法を制定することで現在にまで連なるコロンビア共和国（1886年から現在に至る）が成立した。従来見られた連邦制の行き過ぎを修正し、中央政府が各州の政治・経済に適宜関与して行く体制が整えられることになる。この際の重要な政治家は、カルタヘナ出身のラファエル・ヌニェス（1825年から1894年）であるから、彼の経歴を以下で振り返っておこう。53年に下院議員になり、ボリーバル県の知事に就任。55年から57年には財務大臣と防衛大臣を兼務した。彼は当時自由党・急進派の先頭にあったが、次第に抽象的なイデオロギーに懐疑を持ち、秩序と進歩を基調にした実証主義的な、実務重視の姿勢を取るようになった。1876年には自由党独立派の候補として大統領選に出馬するも、敗北。そして1880年から82年には大統領に就任している。1884年に再び大統領に選出された時は、保守党の支援を受けている。そして“再生運動”を創始し、1886年には新しい憲法を創始した。これまで進められてきた、急進的な自由党の政策を修正していった。連邦制の行き過ぎにブレーキをかけ、教会との和解に努め、従来よりも経済分野に中央政府が積極的に介入することを推進した、というのが歩みである²⁰⁾。

保守党の領袖モスケラ政権の時代にも既に輸出志向を中心にした政策を

推進している。彼はサンタンデル派のフロレンティーノ・ゴンサレスを財務大臣に任命し、政策を進めていった。煙草の専売制を民営化した上に、1847年に関税改革を進め、その対象品は平均25パーセントも下げられたとされる⁽²¹⁾。

自由党と保守党の支持者間の中で何度か内戦が生じている。代表的なものを挙げると、1851年、1859年から62年、1876年、1885年の年に発生している⁽²²⁾。

2：経済的側面

コロンビアは地形的な制約もあって、各地域が相対的に自立していた。しかし、外部的なインパクトがそれを次第に変えていった。

カリブ海地域、所謂コスタ（Costa）と呼ばれる地域をまとめると次のようになる。一般的に、1830年から1849年頃まで社会的にも経済的にも停滞を経験していた。スペイン植民地時代に存在した奴隷を使ったプランテーション農業は、当然のことながら奴隷制の廃止で衰退したことが大きな原因である。それに伴い、外国貿易も低調でカルタヘナとサンタ・マルタ両港の貿易活動も低調なままであったとされる⁽²³⁾。

しかし、その中でパナマ地峡は大きな変化を受けた。アメリカ合衆国西部でゴールド・ラッシュが生ずると地峡に人が殺到した。すなわち、合衆国東岸から西部に向かう人々は、南米の先端に位置するホーン岬周りが時間がかかりすぎることからこの航路を忌避するようになり、代わりにパナマ地峡経由のルートを好んで選択するようになったのである。これに併せて、1856年アメリカ資本の会社により、パナマ地峡鉄道が完成し、大西洋と太平洋を往来する動きが盛んになった次第である⁽²⁴⁾。

(20) David Bushnell, *The Making of Modern Colombia* (Univ.of California Pr., 1993), pp. 140-148.

(21) *Ibid.*, pp. 99.

(22) *Ibid.*, pp. 119-120, 129-130.

(23) *Ibid.*, pp. 80-81.

19世紀後半は、欧州と同様に鉄道の世紀である。パナマ以外にも鉄道建設が推進されている。その推移について以下で触れておこう。一般的に言って、自由党政権時代の1860年代から85年までの間に推進されている。鉄道敷設の特徴は次のようにまとめられる。一つ目は、開設した路線は何れも短距離であること。例えば、河港のバランキーリヤ（河港）と海港サバニーリヤを結ぶ鉄道は僅か27キロに過ぎない程だ。二つ目には、外国資本と自国資本の合弁事業であったこと。外国人の中で最も著名な推進者はキューバ系のアメリカ人フランシスコ・シスネロス（Francisco Cisneros）である。また、三つ目には、各州から事業に対し特権や財政的支援が行われたこと。四つ目には、各路線は相互に繋がっていないこと。ヒラルドット鉄道とサバナ鉄道が連絡され、ボゴタからファカタティバまで繋がっているのがせいぜい例外である。さらに、五つ目には、鉄道の大部分がマグダレナ河水運の補助機関に過ぎなかったこと。六つ目には、輸出志向の目的で建設されたこと、にまとめられる⁽²⁴⁾。

続いて、具体的な鉄道路線を記しておこう。バランキーリヤ＝サバニーリヤ鉄道（1869年から1871年）は27キロの路線である。アンティオキア鉄道（1874年から1929年）はメデリンからマグダレナ河畔のプエルト・ベリオに至る38キロの路線である。パシフィック鉄道（1878年から1915年）は太平洋沿岸の港ブエナビントゥーラから内陸のカリに敷設された26キロの鉄道である。ククタ＝スリア鉄道（1878年から1888年）は、ベネズエラ国境に近いククタからスリア河沿岸への運送を扱う54キロの鉄道で、積み替えられた貨物はのちにマラカイボ湖を経て大西洋に向かうのである。ヒラルドット鉄道（1881年から1910年）は、マグダレナ河畔のヒラルドットからボゴタへ至る31キロの鉄道である。ラ・ドラダ鉄道（1881年から1882年）は15キロの鉄道である。プエルト・ウィルチェス鉄道は、1881年に竣工したがマグダレナ河畔のプエルト・ウィルチェスからプカラマンガまで

(24) *Ibid.*, p. 81.

(25) *Ibid.*, p. 134.

の鉄道だが、4キロが完成したのみである。サバナ鉄道（1882年から1889年）はボゴタからファカタティバまでに至る18キロの鉄道である。サンタ・マルタ鉄道（1882年から1961年）はサンタ・マルタからマグダレナ河畔までの12キロの鉄道だが、後に大西洋鉄道に合併され、1961年ボゴタからサンタ・マルタへの鉄道として完成する²⁶⁾。

総じて、コロンビアの鉄道は地形的な制約があった建設費が高くついた。その中であって、バランキーリャ＝サバニーリャ鉄道とラ・ドラダ鉄道の二つは山地を登攀することがなくてマグダレナ河と結びついたので、最も利益が上がった路線とのことである²⁷⁾。

鉄道こそが近代化の証であったことはコロンビアも例外ではなかった。ガルシア・マルケスの小説にも蜃気楼のような鉄道建設のことが記されているのはまさしくそれだろう。ともあれ、鉄道に資源を向けようとした分、幹線道路の建設は遅れたとされる。

【第三章：アルフレート・ヘットナーの旅行記】

1：はじめに

ヘットナーは ただし、この稿ではパナマ、コロンビア沿岸地域、マグダレナ川流域を扱った部分に限定して描きたい。東部コロンビアについては後日稿を改めて執筆したいと思う。博士号を取得したばかりのヘットナーは、父が死去した際、知人であったゲオルク・フォン・ブンゼンから問い合わせを受けた。ボゴタに赴任する英国公使ハリス＝ガストレルとともに同地に赴き、そこで二十歳になる息子の外交官試験のための勉強を見てくれないかというものだった。彼はそのあとコロンビアを自身で見聞することになる。

彼の行程は、大西洋を越えてパナマ地峡に到着し、次にカルタヘナへ、サバニーニャで上陸してからはマグダレナ河を遡航した。河港のバランキ

²⁶⁾ *Ibid.*, pp. 134-136.

²⁷⁾ *Ibid.*, pp. 134-135.

ーリャ、オンダへ。そこからは陸路を取りボゴタに赴いている。それ以後は各地を探索することになるが、とくに東部地域を調査する際には、フンボルト時代から流通していたアゴスティーノ・コダッツイ（Agostino Codazzi）作製の地図に満足できず、独自に地質図を作製している²⁸⁾。

2：パナマ地峡

ヘットナー一行は、英国のサザンプトン港で王立郵船のメッドウェイ号に乗船し、1882年7月23日当時コロンビア領であったパナマのコロン市（Colón, 英名 Aspinwall アスピンウォール）に上陸した。当地は厚い雲に覆われ、スコールに遭ったのである²⁹⁾。

コロン市には三日間停泊することになっているので、この機会を利用してヘットナーはパナマ地峡鉄道に乗車して太平洋岸のパナマ市に赴くことができた。彼の記述を借りてみよう。鉄道完成以前の地峡横断は4ないし5日を要したのに対し、鉄道では4から5時間を要するだけである、と。さらに彼の乗車した鉄道路を示すと、丈の低い樹林で覆われた沼沢地を走り、ガトゥン（Gatún）付近でチャグレス（Chagres）河と交差する。先ずこの川に沿い、次いでその支流のオビスポ（Obispo）河に沿って走ると分水嶺に達する。ここはセロ・デ・クレブラ（Cerro de Culebra）といい、海拔80メートルの高さに位置する。そこからはグランデ川に沿って太平洋側に達するという行程だ³⁰⁾、と記している。

この時期、地峡地域では既に運河開削が進んでいた。ヘットナーはその現場に立ち会ったのである。1869年水平式の運河であるスエズ運河を建設したレセップスが1881年に手掛けていた。鉄道から見える熱帯雨林は短い間隔で畑を持つ集落でしばしば中断されている。先住民の村はもちろん、

²⁸⁾ Hanno Beck, *Op.cit.*, p. 217.

²⁹⁾ Alfred Hettner, *Reisen in den Columbianischen Anden* (Brockhaus, 1969), p. 9

³⁰⁾ *Ibid.*, p. 10.

白人、黒人、混血、そして中国人の集落があった。鉄道建設で成立したのもあれば、運河開削で新たに出来た集落もある⁽³¹⁾、と見ている。

ヘットナーはこの運河が持つ世界的に持つ影響を意識していた。おそらく、エッカーマンが『ゲートとの対話』の中でフンボルトがパナマ運河の可能性を論じていたのを知っていたかもしれない。従って、次のような意見を開陳している。アメリカ合衆国や英国がレセップスの試みに悪い噂を流すことで妨害したり、傷つけたりすることにいそしんでいることに対し、我々ドイツ人はこんな嫉妬とは無縁であり、パナマ運河の建設こそ偉大な文明の営為であると見なしている⁽³²⁾、と。ただし、レセップスにも苦言を呈している。仮に当初の見積もりを多く超過しようとも、期限を遙かに超過しようとも、水平式運河ではなく、閘門式運河の選択しかあり得ない⁽³³⁾、とも語っているのである。

鉄道の終点地パナマ市に到着すると、次のような感想を漏らしている。スペイン式の建築はあるものの、度重なる火災や地震で崩壊した教会や修道院が目立つ。廃市のようなパナマであったが、それでも地峡鉄道の完成で賑やかさを取り戻したと言える。ここの商業はヨーロッパからの商人が携わり、看板の中にはドイツ系と覚しきものも少なくない。だが、ここがコロンビアであることを意識させられたのは、特異な格好をしているコロンビア兵が駐屯しているのに遭遇したことだった。兵士たちはコロンビア内陸諸州出身の貧民であり、当地の高温多湿の気候に難渋しているらしい⁽³⁴⁾、と述べている。

そのあと、パナマ湾の先端にあるテラスに立って、そこからの光景をも描いている。湾内にはいくつかの小さな島があるが、その中でタボアガ島が最も目を惹く。と言うのも、湾の深さが浅く、合衆国の蒸気船がパナマ

(31) *Loc. cit.*

(32) *Ibid.*, p. 11.

(33) *Loc. cit.*

(34) *Ibid.*, pp. 11-12.

に接岸できず、この島に接岸しているからである、と。ここからヘットナーは運河の建設に関してやはり付言している。パナマ運河を建設する際は、湾奥に向かって深く浚渫するべきであり、満潮の高さが高い故に、大がかりな水門を備えるべきである、として水平式運河では駄目なことを述べている⁽³⁵⁾。太平洋に向かう蒸気船に向かう乗客に羨望を覚えながら⁽³⁶⁾、彼は鉄道でコロン市に戻ったのだった。

3：カリブ海沿岸

7月26日錨を上げてカルタヘナ（Cartagena）に向かった。彼はカルタヘナの歴史と現状を簡単にまとめる一方で、河港であるバランキーリャ（Baranquilla）に就いても記している。

ヘットナーは、カルタヘナに関して歴史的な回顧を行っている。同市はパナマ、サンタ・マルタ（Santa Marta）に次いで1533年創建されると、数百年間スペインと南米とを結ぶ独占貿易の拠点として栄えた。1778年の自由貿易令以後もその地位に変動はなかった筈だが、1795年に主な湾口が閉鎖された。しかも、独立後マグダレナ河とを結ぶ運河（ディケ Dique と呼ぶ）に砂が堆積して船舶の航行に不便をきたして用をなさなくなり、サンタ・マルタやバランキーリャに取って代わられた⁽³⁷⁾、とする。

カルタヘナ出港後、バランキーリャの外港であるサバニーリャ（Sabanilla）港、より正確には沖合の投錨地サルガール（Salgar）に到着した。ここで面白い記述をしている。何隻かのサンパンが横付けすると複数の男性がタラップを上がってきた。税関吏や衛生吏と思いきやそうではなく、船会社の代表や英国領事などの個人だった。コロンビアでは数年前から、自由主義の原則と齟齬を来すことから検疫作業を止めている⁽³⁸⁾、と

(35) *Ibid.*, p. 12

(36) *Loc. cit.*

(37) *Ibid.*, pp. 13-14.

(38) *Ibid.*, pp. 14-15.

述べている。読みようによっては、時の自由主義政府に対する皮肉ともとれる箇所である。ともあれ、税関の手続きは次のバランキーリャに移管されている由である。こうして三週間あまりを過ごした蒸気船との旅に別れを告げ、小さな蒸気船に25分ばかり乗って上陸、客車に乗って出発した。この鉄道は、1870年ドイツの企業により建設された後、国有化された鉄道であるが、ボリーバル鉄道と呼ばれている。バランキーリャまで22キロで45分の旅をおこなった⁽³⁹⁾。

こうしてバランキーリャに到着した。ヘットナーは、同市の発達について記している。そもそも、バランキーリャの重要性は人口の集中するマグダレナ川の河口に近いことによるものであり、海岸地域と最も容易な交通路となっている。しかし、同市が重要性を持ったのは、ここ最近のことである。スペイン植民地時代に独占を誇ったのはカルタヘナであるが独立戦争以後衰退し、共和国成立後はサンタマルタに拠点に移った。大西洋を横断してきた船舶の貨物はサンタ・マルタでサンパンに積み替えられ、潟湖であるシエナガ（東プロイセンにあるクールラント Kurland の潟湖に似ていると記す）を通り、マグダレナ川の支流に入り、ソレダー (Soledad) ないしバランキーリャに到達する。その後、上流へと貨物が運ばれることになる⁽⁴⁰⁾、と述べている。

やがて、バランキーリャが擡頭する姿に言及している。マグダレナ河で蒸気船が走るようになったのは1845年だが、大きな支流に限られた。徐々に外国の商人も定着し、ドイツ人も多かった。更に内陸との業務を担当する代理店も置かれた。それに対しサンタ・マルタは合衆国の商人が定着した。では、バランキーリャがサンタ・マルタを次第に凌駕することが出来たのか。実は、マグダレナ川の下流は上流から運ばれて北で泥土が堆積しているため、喫水の深い船舶が入港できない。そのため、ドイツ企業が中心になって、バランキーリャとサバニーリャ間に鉄道を敷設し、外洋船の

(39) *Ibid.*, pp. 15-16.

(40) *Ibid.*, pp. 19-20.

貨物はサバニーリャで鉄道に積み替えることにしたからである。ここから、外洋船はサンタマルタに必ずしも停泊しないで、河口に位置するサバニーリャに寄港することになったために、それにつながるバランキーリャがのし上がっていった。かくて同市は、コロンビアの輸出入の三分の二を占めることになったとされる⁽⁴¹⁾。更に、経済が成熟した暁には、下流の浚渫を中央政府が音頭を取って進めていくべきとしている。アメリカ合衆国のミシシッピ川の下流にしても、堆積物が多いためその浚渫にコストをかけている例を見ても明らかだとも述べている⁽⁴²⁾。発展の証として、国勢調査を見ても居住人口が増加していることに顕著である。すなわち、1851年には6100人だったのが、1870年には11600人、1882年には15000人までに達している⁽⁴³⁾、と引いている。

4：バランキーリャ上流のマグダレナ河

マグダレナ河で蒸気船を走らせる営業権は1823年でエルベルス氏に付与された。ライン川とエルベ川で初めての蒸気船が走った5年後という比較的早い時期だった。しかし、その試みは忽ち頓挫し、1845年ようやく再開されたことに言及している⁽⁴⁴⁾。

バランキーリャより上流は水運以外の鉄道や他の交通手段がない。プエルト・ナシオナル（Puerto Nacional）で下船すると、あとはラバの背に揺られて悪路を進むことになりかねない。それ故、内陸に向かう人々はもっと上流のオンダまで遡航してから各地へ向かうと述べ⁽⁴⁵⁾、植民地時代以来変わらないマグダレナ河の重要性を確認している。

彼はまたマグダレナ下流域の停滞した状況についても触れている。カリブ海側の二州であるマグダレナ州とボリーバル州は、海に近いことが外来

(41) *Ibid.*, p. 21.

(42) *Ibid.*, p. 20.

(43) *Ibid.*, p. 21.

(44) *Ibid.*, p. 22.

(45) *Ibid.*, pp. 21-22.

のあたらしい文化と接触する機会が多いという常識に反して、最も進歩とは程遠い地域である。奴隷制の廃止後は熱帯作物中心のプランテーションが廃れ、粗放的な牧畜や生活水準ぎりぎりの農業が行われているに過ぎない。しかし、この地域は急進派に使喚された人々（黒人が多い）が農園を襲い、持ち運べるものは略奪し、持ち運べないものは破壊するといった争乱が最も激しい地域である⁽⁴⁶⁾、と述べている。コロンビアにつきものの内乱の一端を示していると言えるのではなからうか。

マグダレナ河は主要な交通路であるが、その流路には変更がある。ヘットナーは、河川争奪が本流の流れを変えたため、交通の拠点が移動したことを指摘している。すなわち、マグダレナ河はいつも水を湛えていると言うよりは、時とともに河床が浅く狭い支流が分かれたり、あるいは逆に合流したりすることが多い。ベラノ期つまり乾期になると、支流が乾いてしまつて分散した湖になったりするのである⁽⁴⁷⁾、と。

流路の変更は都市の盛衰に関係することも言及している。マグダレナ河の本流が、古くからの支流であるロボ（Lobo）河に流れ込むと、このロボ川の少し上流であるシティ・オヌエボ（Sitio Nuevo）でカウカ（Cauca）河と繋がったことで、本流そのものが変更したのである⁽⁴⁸⁾。そこで影響が出たのである。その例としてモンボス（Mompós）市を挙げている。同市は1539年、本来のマグダレナ川沿いに建設された町であり、長年にわたり、上流のオンダ（Honda）と下流のバランキーリャとを結ぶ重要な中継地点として栄えた。しかし、本流から外れたために寂れてしまった⁽⁴⁹⁾。その代わりに擡頭してきたのが、マガンゲ（Magangué）市である。同市は、カウカ川の下流とマグダレナ河が繋がったからである。同様な例として、モラレス（Morales）市が寂れ、代わりにシマーニャ（Simaña）

⁽⁴⁶⁾ *Ibid.*, pp. 30-31.

⁽⁴⁷⁾ *Ibid.*, p. 28.

⁽⁴⁸⁾ *Ibid.*, pp. 28-29.

⁽⁴⁹⁾ *Ibid.*, p. 29

市とプエルト・ナシオナル市が栄えるに至った⁵⁰⁾、と述べている。

さらに、降水量の季節的変動が大きいのでそれが河川の水位に関わり、船舶の航行にも影響を与えることについても触れている。すなわち、欧州諸国より熱帯地域の方が降水量の季節的変動が大きい。それ故、河川は多量の水を抱えることがあるかと思えば、季節によっては、表面に砂州が顔を覗かせて、細々とした流れになってしまう時がある。それゆえ、円滑な航行に適しているのは、マグダレナ河下流だけである。他方、もう少し上流では、蒸気船は測鉛を垂らしながら、とても遅い速度でしか走ることが出来ない。しかしこれだけの細心の注意を払っても浅瀬で座礁することもしばしばで、数週間後にやっと浮上することも時にはある⁵¹⁾、と述べている。

河川を走る船舶はある意味社会の縮図である。ヘットナーは次のような記述を行っている。バランキーリャから乗船した蒸気船は、ミシシッピ河で走行しているようなタイプの船舶である。船尾に大きな車輪を持ち、底の浅い幅の広いキールを持った一種の外輪船であった⁵²⁾。燃料には、石炭ではなく川沿いの薪を使用するのだが、一日に三度か四度補給しなければならぬのである。それ故、道中すがら、小屋に燃料用の薪が山積みされているのをしばしば見かけるのである。しかし、小屋の主人は高い値段でないと売ってくれないのである。船長ないしパーサーが交渉をまとめると、すぐに乗組員やボーイすら投入して薪を船内に運ばせるのである。この積み込みに一時間かかることを考えれば、一日の6分の1を費消する⁵³⁾、とあきれているようだ。他にも、耐えがたい暑さ、それに下流では夜の航行も安全だが、上流方面になると、砂州のせいで座礁する危険や流木に接触する危険も無視できない⁵⁴⁾、と述べている。

⁵⁰⁾ *Loc. cit.*

⁵¹⁾ *Ibid.*, pp. 27-28.

⁵²⁾ *Ibid.*, pp. 23-24.

⁵³⁾ *Ibid.*, pp. 26-27.

⁵⁴⁾ *Ibid.*, p. 27.

乗組員の構成も多様である。船長はドイツ系のアメリカ人だが、ほとんどドイツ語を理解しない。彼の同僚はキュラソ（Curaço）出身のオランダ人であったが、海軍が余り整備されていないのに、「提督」と呼ばれる始末だった。機関員は英国人ないしアメリカ人だった。パーサーと水先案内人－この河川の特性にいろいろと知悉していた－はコロンビア人だった。パーサーは欧州風の服装をしていたのに対し、水先案内人は地元の人で、乗組員（半裸の黒人とサンボからなる。絶えずしゃべり、大笑いし、悪口を言っていた）の多くと余り教育程度は変わらなかった⁵⁵⁾。以上が船員たちであった。たまたま一等客だった面々が集まっていた。ガストレル（Harris Gastrell）一家、ヘットナー本人、ウィラー氏（健康上の理由でボゴタに向かっていた。ヘットナーがボゴタで交遊した人物）の他、兄弟がボゴタで商売をしているエルサレム出身の“トルコ人”もいる。その他、海岸地域の出身で教育程度が低いが陽気な人もボゴタに向かう人である⁵⁶⁾。さらに、二等客は身分が最も低い黒人の血を交えた連中が大部分だった。彼らの中には秘かに入国した連中がいて、鎖で繋がれたが乗組員を助力するという約束に反して再び解放されたのだった⁵⁷⁾、と綴られている。

ここの記述で“トルコ人”とあるのは、当時オスマン・トルコ帝国に属する人を指したから、現在の観点からすれば、様々な民族を包含している。コロンビアの作家ガルシア・マルケスの小説から類推すれば、ユダヤ人あるいはアラブ人の可能性がある。

一行が下船したのはオンダである。近くに急流があるので、以前ならその前で下船しなければならなかったが、丈夫な樹木に纜綱を縛り付け、ウィンチで巻き上げながら急流を遡航することで更に上流の方に寄港した⁵⁸⁾、と記されている。

⁵⁵⁾ *Ibid.*, p. 24.

⁵⁶⁾ *Ibid.*, p. 25.

⁵⁷⁾ *Loc. cit.*

⁵⁸⁾ *Ibid.*, pp. 39-40.

オンダ市もカルタヘナと同様、植民地時代はボゴタ、アンティオキア、カウカ河溪谷さらにはエクアドルなどを結ぶ結節地点として重要な地域だった。独立後は、各地域が独自に港湾を持つようになり、従来の重要性を失った。しかし、水運から陸路へと積み替える積み替え地点や代理店を設置した場所として、ボゴタや他の内陸諸都市を結ぶことになった⁵⁹⁾、とその経済的変化が述べられている。

こうしてヘットナー一行は陸路ボゴタへと向かうのである。途中、おそらくは下野したと思われる、自由党員で前大統領だったカルタヘナ出身のラファエル・ヌニェスと遭遇している⁶⁰⁾のが興味を引く。

【まとめに代えて】

この論考では、19世紀後半にコロンビアに渡った地理学者の旅行記を利用しながら、同国の海岸部とマグダレナ河流域に焦点を当てて、とりわけ交通の盛衰に目を向けながら、コロンビアの実情の一端に触れた。しかし、ヘットナーの本領が生かされている自然地理学の記述には余り触れられなかった。今後は、彼の方法論が南米体験とどう関わっているか、彼が下したコロンビアの地勢的特徴、さらにはそれがどのように国民経済の形成と関わっていくのかについて考察を深めねばならないだろう。その上で、ペルーやボリビア探検の持つ意味についてもコロンビアの場合と比較して考察すべきであろうと思われる。

⁵⁹⁾ *Ibid.*, p. 40.

⁶⁰⁾ *Ibid.*, p. 49.