

## 地理資料シリーズ

# カリオカ水道橋と リオデジャネイロの 現状

### [右写真解説]

リオデジャネイロのシンボリック存在の一つであるカリオカ水道橋は、植民地宗主国ポルトガルリスボンにある「自由の水水道橋」(Aqueduto das Águas Livres)を模して建設され、1750年に完成した。全長270m、高さが17.6mで、42もの二重のアーチから成る美しい形貌の同水道橋は、ラッパという地区に位置しているため、地元ではラッパ・アーチ (Arcos da Lapa) という愛称で親しまれている。

カリオカ水道橋を通る路面電車は、リオ中心街の駅を出発し、同水道橋を渡った後、写真左奥に見えるサンタ・テレーザの丘を1時間程かけて経回り、元の駅に戻って来る。この路面電車を利用する地元の人もいるが、速度や頻度などにおける利便性は高くなく、観光的な要素も強い。

(写真：帝国書院 2005年8月撮影)

ブラジルのリオデジャネイロ(以下、リオ)には、キリスト像のあるコロコバードの丘などの観光名所が多くあるが、その中の一つにカリオカ水道橋 (Aqueduto da Carioca) がある(「カリオカ」とは、ポルトガル語で「リオ市出身の人」という意味)。カリオカ水道橋は、ブラジルがポルトガルの植民地だった時代に、リオの中心街からほど近いサンタ・テレーザという丘にある水源の水を中心街の住民に供給するために建設された。建設計画の構想は17世紀初頭から練られていたが、それから100年以上経った1723年によく木造の水道管が敷設され、現在のようなローマ様式の石造りの水道橋へと造り替えられたのは1750年のことである。

その後、19世紀後半になると、リオ市内の水道供給網の整備が進んだことから、1896年以降、カリオカ水道橋はサンタ・テレーザと中心街を結ぶ路面電車の陸橋として使用されるようになった。この路面電車は1859年にリオ市で開始されたものであるが、開業当初の動力源はロバであり、その後、蒸気、電気へと変わっていった。このように都市としてのインフラ整備が進められたリオは、1763年に植民地の首都となり、1960年にブラジリアへ遷都されるまでの約200年もの間、ブラジルの中枢都市として栄華を極めることとなった。

しかし、ブラジルの政治の中心ではなくなり、人口最大都市および経済の中心地としての座をサンパウロに奪われた20世紀半ば以降、リオは衰退の時代を迎えることになる。有力な近代的産業が乏少であり、植民地時代からの長い年月で構築された社会構造が旧態依然かつ硬直であったリオは、近代化と開発主義が押し進められた当時の時代変化に適応できなかったのである。建物や交通機関などの都市インフラの老朽化と整備の遅れが顕著になる一方、ファヴェーラ(土地不法占拠を起源とするスラム街)が市

内外のいたるところに形成されていった。そして、麻薬の蔓延とともにファヴェーラを拠点とした犯罪組織が勢力を拡大するにつれ治安が悪化し、ブラジル国内外を問わず治安の悪さがリオの代名詞の一つに挙げられるようになった。

そして、カリオカ水道橋周辺も、このようなリオ全体の變化に漏れることはなかった。古き良き時代のリオの上流階級や知識階層の人々は、サンタ・テレーザの小高い丘の上の大邸宅に住み、劇場やお洒落なバーやレストランが集まるカリオカ水道橋周辺地区で、夜遅くまで集うことを習慣としていた。しかし、カリオカ水道橋から程近い中心街の治安悪化が進むとともに、居住環境の悪い丘に形成されやすいリオのファヴェーラがサンタ・テレーザの丘にも広がるようになると、カリオカ水道橋周辺の景観も様変わりしていった。また、カリオカ水道橋やサンタ・テレーザの丘を通る路面電車では犯罪が多発するようになり、観光客から敬遠されるようになった。

しかし、最近、カリオカ水道橋周辺では政府主導による再開発が進んでいる。同水道橋のある広場にはコンサートなどができる大規模なイベント施設が、サンバなどを演奏するライブハウスやレストランが集まる周辺地区には豪華な高層マンションが建設されている。そして、週末の夜ともなると多くの夜店が立ち並び、大勢の人々が賑わっている。これらの再開発により、カリオカ水道橋周辺は文化の発信地として以前の活気を取り戻しつつある。

近年のリオは、沖合の海底油田の開発が進むなど、経済的な活性化が見られている。また、世界的にも有数の観光地という知名度を活かし、国際的な会議やイベントなどが多く開催されている。依然として治安問題は深刻であるが、大都市圏として人口1,000万以上を抱えるブラジル第2の都市リオのポテンシャルは、依然高いといえよう。

(日本貿易振興機構 アジア経済研究所 近田亮平)

