

19世紀末アメリカ資本による メキシコの鉄道建設

小澤 治郎

はじめに

1860年代から始まるメキシコの鉄道建設は、1880年代にアメリカ南西部のアチソン・トピカ・アンド・サンタフェ鉄道の勢力を背景としたメキシコ・セントラル鉄道がエルパソ、メキシコ・シティ間を1884年に結び、デンバー・アンド・リオグランデ鉄道を背景としたメキシコ・ナショナル鉄道がラレド、メキシコ・シティ間を1888年に結び、メキシカン・インターナショナル鉄道がテキサス州、イーグル・パスとメキシコ・シティを結ぶことによって一応全国的な組織をえた。その後20世紀初頭まで続く鉄道建設は、一面から見れば、1876年に政権を握ったポルフィリオ・ディアス大統領の「近代化」政策の成果であったが、一面から見れば、アメリカの「鉄道によるメキシコ侵略」であった。少数の大農場主（ハシェンドスの下に人口の90パーセントを占めるインディアンやメスティーゾ（スペイン人とインディアンの混血）の貧農が極端に貧しい生活を送っていた当時のメキシコに、全国的鉄道網が生れたことは、たしかに従来の馬車交通に頼っていたメキシコの経済を大きく変化させ、それなりの「工業化」を生むことになった。しかし、メキシコ戦争以来、アメリカを憎む国民感情が横溢しているなかで、先にメキシコ・シティ、ベラクルス間の鉄道建設をイギリスに頼らなければならなかったメキシコが、今度はようやくアメリカ南西部にまで伸びてきたアメリカ鉄道勢力に頼らざるをえなかったことは、独自に鉄道建設を行うだけの国力と工業をもたない後進国メキシコの悲劇であり、

このような体制下で展開される「工業化」は決して本格的なものではなかった。

一方、アメリカの側から見れば、カンザス・シティ、デンバーから西漸してきた鉄道勢力と、カリフォルニア州から東漸してきた鉄道勢力は、テキサス、ニュー・メキシコ、アリゾナ州に鉄道敷設を終るや否やメキシコへ進出する。これはこれら鉄道勢力の自らの勢力範囲を拡張しようとする飽くなき進出欲の結果であったが、より巨視的に見れば、モンロー宣言によってヨーロッパ勢力がラテン・アメリカに及ぶことを政治的に拒絶してきたアメリカが、この度は一歩進めて、経済的にこの地域を支配していくための手段の獲得を意味するものであった。一般に鉄道は一国内の政治・経済の統一において大きな役割を果たすだけでなく、対外進出、帝国主義的支配においても重要な役割を果たすのであるが、このメキシコへのアメリカ鉄道勢力の進出は、19世紀のアメリカ鉄道業の活動のなかで、そのような役割をもっとも端的に果たした例といえる。

本稿ではメキシコ側、アメリカ側の双方の状況を見ながら、アメリカの鉄道勢力がメキシコへ進出して行った過程とそれがメキシコの政治・経済に及ぼした影響を跡づける。

1. メキシコ側の状況

メキシコの人口は1808年の650万から1910年の1500万に増加するが、後者の時点でも80パーセントが農村人口であった⁽¹⁾。その間、メキシコの社会は、大体において、スペイン人かフランス人の子孫であるクリオール人が上流階層を占め、インディアンが下層階層、両者の混血であるメスティーゾが中流階層である構成であったが、19世紀を通じて離婚が進んだ結果、1824年に全体の27.3パーセントを占めたメスティーゾは1910年には53パーセントに達した。一方、白人人口は1824年の18パーセントから1910年には7.5パーセントに減少し、インディアンも54.4パーセントから39パーセントへ減少した⁽²⁾。このように、19世紀末には混血のメスティーゾが中心的存在となり、少数のクリオール人（スペ

イン人の子孫）がメキシコの土着文化を軽蔑して、外国崇拜に自己満足を見出だそうとしたのにたいして、メキシコのナショナリズムの担い手として成長しつつあった。混血人が徐々に増えていくなかで、片や白人のクリオール人は、ローマ・カトリック教を信じ、スペイン語かフランス語を話して、富と政治権力を誇ったが、片やインディアンは偶像を崇拜し、多くのインディアン語を話して、ほとんど裸足で歩き廻るような極貧の状態を抜けでることができず、ほとんど毎年のように叛乱を起した。そして、スペイン語が主要語でありながら、互いの間で通じない多くのインディアン語が存在するという事態は、文化的にメキシコを統一することを妨げた。

片や鉄道以前の交通は、メキシコの各地を分断された状態に放置していた。1810年革命までのスペイン政府統治下の道路政策は貧弱なもので、わずかにメキシコ・シティ、ベラクルス間、メキシコ・シティ・プエブロ間、メキシコ・シティ・タルカ間の三つの有料道路が敷かれていたが、それ以外の地域の道路は、曲りくねった、少し雨が続けば通行不能になる程度のものであり、メキシコ製の馬車が、イギリスやアメリカのものとは違って、型ばかり大きくて、積載能力において劣っていたこともあって、運送費はきわめて高価であった。革命後も中央政府、地方政府、農場主ともに道路建設には熱心ではなく、一般に道路建設に必要な出費を負担できる経済状態ではなく、1865年になっても、前記の道路に、ガナファト、サン・ブラス、トルカ、アパムなどとメキシコ・シティを結ぶ道路が増えただけで、一般に旅客旅行には強盗に襲われる危険（かなり大量で平均年2000人が捕えられて牢獄へ送られた）や怪我の可能性がつきまとい、貨物旅行は軽量の奢侈品に限られ、メキシコ・シティ近辺でも、小麦の運搬に100マイルにつき、ブッシュル当り5～6ドルを要する有様であった。⁽³⁾

このような状況のなかで当然鉄道建設が期待されたが、政府の財政状況が事実上破産状態にあり、政情不安定な状況では外国からの投資は容易にえられなかった。1837年政府はヴェラクルス、メキシコ・シティ間の鉄道を認可するが、3年後には何の建設も行われないうまま契約は破棄された。1842年には独裁者サ

ンタ・アナが同じルートの建設を再認可するが、7年後に3マイルが建設されただけで再び破棄された。1850年にはヴェラクルス州が建設にとりかかり、54年には8マイルが敷設された。その他メキシコ・シティ、グアダルーブ間が建設されたが、1860年にメキシコの鉄道は僅か15マイルであった。(同年アメリカの鉄道は3万マイルであった。)

この間、メキシコの人口は徐々に増加していた。その背後では、インディゴやコチニール(一種の染料)の生産は減少しつつあったが、トウモロコシ、木綿、砂糖などの農業生産は増加し、獣皮、麻、木材などのアメリカを主要な輸入国とする輸出は増加しつつあったという事情があった。しかし、この生産の若干の増加を支えていたのは、古くからの原始的農法と一日25セントという極端な低賃金労働であり、この間遊休地(名目は政府の土地)の処分の形で、大農場主の元へ土地が集中しつつあった。⁽⁴⁾すなわち、激しい身分差のなかでの原始的農業の人口増加に支えられた若干の生産増加に過ぎなかった。

一方、外国資本に支えられた若干の工業化も進行中であった。とくに、政府の保護主義政策によって、綿工業は、1845年には11万5000錠を擁する、5000人の労働者が働く52の工場をもつことになった。この規模はこの後25年間続き、綿工業以外の紙製造、醸造業、その他生活関係商品の生産もそれほど変化を示さなかった。この背景は、圧倒的な農業社会での企業精神の欠如、不安定な政情の下でしばしば変る高率の税金、90パーセントを超える文盲率のため熟練労働者が育ちにくかったこと、そして交通の未発達であった。⁽⁵⁾

国際貿易の構造は端的に後進国型を示した。伝統的に輸出のほとんどは金銀の貴金属が占め、それは1842年には92パーセント、72年には86パーセントに達した。輸入は貴金属の収入(と借入金)に依存し、貴金属の生産が増えると増え、減ると減った。⁽⁶⁾

1821年から1861年の間に政権担当者が56回も変り、政権担当期間の平均が37週間という政情不安定のなかで、保守的なカトリック教勢力と政府が対立するという形で、欧米諸国の近代化の影響をそれなりに吸収しつつあったメキシコ

は、1876年に政権の座についたポルフィリオ・ディアス大統領が40年という長期にわたって政権を握るといふ、メキシコとしては珍しい時期を迎えることになった。かれは、あまり成功はしなかったが、アメリカにならってヨーロッパ諸国からの移民を奨励する政策を行ったり、工業化や都市化を促進したり、「未住」の土地を政府の手によって測量したり——これは後で見ると、結局大農場主の土地を増すことになった——して、それなりの「近代化」政策をとるが、鉄道建設もその一つであった。

1880年代に集中的に行われる鉄道建設の準備時期は1876～80年であったが、この計画を進めようとしたメキシコ政府が直面したのは外国に敵対する国民感情と資本不足という相矛盾する二つの問題であった。

長い間その支配下にあったメキシコ人の欧米諸国にたいする反感は根深いものがあつたが、とくに当時のアメリカに対する反感は全国的であつた。メキシコ戦争の傷痕は深かつたし、南北戦争後ナポレオン三世の傀儡マクシミリアンをアメリカが失脚させ、フランス軍隊を引き揚げさせたことはアメリカの威信をメキシコ人に見せつけ、ディアス政権を承認することの代償に、米政府が幾多の譲歩をディアス政権に求めたことはメキシコ政府をいら立たせていた。そして、両国の国境地帯で、メキシコの私兵がアメリカ領内に侵入、略奪し、それを罰するためにアメリカ警備隊がメキシコ領内まで進出するという双方の越境事件が、この時点でも頻発して⁽⁷⁾いた。これらの結果である反米感情は、ほとんどの政治家たちが、南北の方向の、アメリカとメキシコを結ぶ形の鉄道建設を嫌がつて、東西の方向の鉄道建設を唱えたことに端的に現われた。鉄道に関しては、60年代にイギリス資本によって建設されたメキシコ・シティ、ヴェラクルス線が外国人の投資がいかに大きな影響を及ぼすかを教えていたこともあつた。

一方、建設資金の出所はなかつた。自国の鉄工業の未発達、鉄道に関する技術にたいする無知、鉄道経営の無経験、高い利子率の下での鉄道経営ではそれほど利子を期待できなかつたという条件の下で、鉄道に出資しようというメキシコ人はいなかつた。政府自身が建設する以外に途はなかつたが、その政府

は外債に苦しんでいた。政府は自らが建設してあとの経営を個人に委譲する方式と、1マイルにつき6000～1万3000ペソの援助をして、州政府に建設させる方法を提案するが、ディアス政権以前には前者はわずか32マイル、後者も140マイル⁽⁸⁾の建設にとどまった。アメリカ資本に頼る以外に方法はなかった。

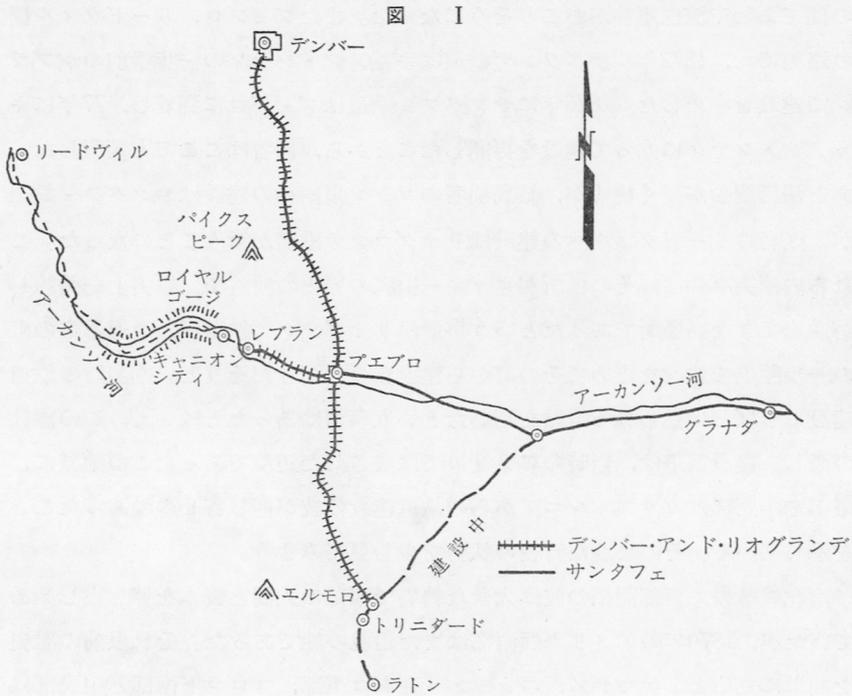
〔注〕

- (1) Frederick C. Turner, *The Dynamics of Mexican Nationalism*. 1968. pp. 62-65.
- (2) *Ibid.*, pp. 72-73.
- (3) Charles C. Cumberland, *Mexico, The Struggle for Modernity*. 1968. pp. 155-161.
- (4) *Ibid.*, pp. 164-166.
- (5) *Ibid.*, pp. 167-170.
- (6) *Ibid.*, p. 171.
- (7) J. Fred Rippy, *The United States and Mexico*. 1931. pp. 297-306. Charles C. Campbell, *The Transformation of American Foreign Relations, 1865-1900*. 1965. pp. 88-91.
- (8) *Ibid.*, pp. 211-214. 1860年代から70年代前半にかけての数多い鉄道建設計画とその失敗については Fred Wilbur Powell, *The Railroads of Mexico*. 1921. pp. 102-107.

2. アメリカ側の情勢

南北戦争後、アメリカ南西部でもようやく鉄道建設が始まった。1869年5月にはユニオン・パシフィック鉄道とセントラル・パシフィック鉄道がプロモントリーで結ばれ、1870年にはカンザス・シティとデンバーを結ぶカンザス・パシフィック鉄道が完成した。1873年にはアチソン・トピカ・アンド・サンタフェ鉄道はコロラド州ラ・ジュンタに達し、さらに西のプエブロと南のサンタフェの2方向へ進もうとしていた。1870年にペンシルヴェニア鉄道の応援をうけながらデンバーの実業家たちによって設立されたデンバー・アンド・リオグランデ鉄道は、サンタフェ鉄道に対抗しながら、デンバーとコロラド州南部およ

19世紀末アメリカ資本によるメキシコの鉄道建設（小澤）



びニュー・メキシコを結ぼうとしていた。両者はニュー・メキシコへの進出と銀の産出地であったコロラド州リードヴィルへの進出をめぐって対立することになった。この対立は1873年以降十数年にわたって続くことになったが、この2社の対立がそのままメキシコの鉄道建設にももちこまれることになるので、その経緯を少し精しく見てみよう。

両者の対立の場面は図Iに見られるコロラド州からニュー・メキシコ州にまたがる地域で、まずラトン・パスでの対立は、1873年一步先にトリニダードの手前まで建設してきたリオグランデ鉄道が、73年恐慌の影響をうけて資金不足に陥り、トリニダードの手前5マイルのところ（のちのエル・モロ）で建設を中止したことから生じ、78年にサンタフェ鉄道がトリニダードへ乗り入れようとしたとき、リオグランデ鉄道も建設を再開しようとし、ここに両者の建設隊

の間であわや流血事件がおこりそうになった。またプエブロ、リードヴィル間の路線でも、1872年リオグランデ鉄道はキャノン・シティの一步手前のルブランで建設を中止した。1876年にサンタフェ鉄道はプエブロに到着し、77年にキャノン・シティに向って建設を再開したことから、両者はここでも衝突した。あと法廷闘争が長く続くが、結局前者のラトン以南への建設はサンタフェ鉄道が、後者のリードヴィルへの建設はリオグランデ鉄道が行うことになった⁽¹⁾。これらの衝突事件は、その場所がロッキー山脈の岩山の峡谷で、事実上一路線しか通過できない場所であったという事情、リオグランデ鉄道が、通過予定の町の一步手前で建設を止めてその町から建設資金を引きだそうという当時の鉄道建設でしばしば見られる策略を用いたという事情はあったとはいえ、この両社の激しい建設競争は、当時のアメリカでは残された辺境であったこの地域に、東部や中西部、カリフォルニアからの鉄道建設の波が押し寄せつつあったことを示している。そのような背後の状況を少し見てみよう。

南北戦争後、西部開拓の波は大きな勢いで東部の人間と資本を押し出し始めていたが、1870年のアメリカ西南部はまだ辺境の地であった。それ以前の歴史を簡単に見ると、テキサス、ニュー・メキシコ東部、コロラド南部と中央部は1836年以来メキシコに対抗してテキサス共和国を作っていたが、1845年に合衆国に併合され、1853年にガズデン協定によってアリゾナとニューメキシコが、現在のメキシコとの国境まで獲得された。テキサスを中心に、牧畜業、木材業、綿作が見られ、東のカンザス州から定着農業が拓がり始めていたが、1848年のサッター砦での銀の発見、1852年のタクソンの金の発見は人口移住に大きな拍車をかけた。人口増加と産業の展開に伴う交通の必要は、1850年代末にはカンザス・シティからサンタフェを経てサンフランシスコ近くのストックトンに至るカンザス・アンド・ストックトン・エクスプレスや、セント・ルイス、メンフィスからエルパソ、ユマを経てロスアンゼルスに至るバターフィールド・オーヴァーランド・エクスプレスを生むが、大陸横断鉄道として議論された32度線や35度線は戦争前の南北の対立のため実現しなかった⁽²⁾。南北戦争後カ

ンザス・パシフィック鉄道が東から姿を見せ、69年のユニオン・パシフィック鉄道の開通とともに鉄道時代が近づいた。最初アチソンとトピカを結ぶため、この地の鉄道唱導家サイラス K. ホリディによって1859年に設立されたアチソン・トピカ鉄道は、63年には土地付与の許可を受けるが資金不足のため建設はおくれた。68年になってポトワトミー・インディアンの保留地の土地付与を受けることを許可されたこと、それに伴ってポストンを中心とするマサチューセツの資本が進出することになっていよいよ建設が始められたのであった。

1870年のこの地域の情勢をまとめてみると、カンザス州は1861年に州に昇格していたが、コロラド、ニュー・メキシコ、アリゾナはまだ準州で、オクラハマはインディアンの保留地であった。この地域には190万人が住んでいたが、そのほとんどはテキサスとカリフォルニアで、サンフランシスコだけが10万人を超える都市であったが、カンザス・シティが3万2000人、ガルヴェストン1万4000人、サン・アントニオ1万2000人、ヒューストン9000人、ロスアンゼルス、サンディエゴ合せて9000人と都市化現象は緒についたばかりだった。テキサスの家畜と木綿、カリフォルニアの家畜、羊、穀物、カンザスの穀物を中心とする農業生産額は1億3100万ドルで全国の5.3パーセント、鉱物資源は1000万ドルで全国の6.5パーセントを占めるにすぎなかった。5193マイルという鉄道マイル数は全国の9.7パーセントを占めたが、このうちの $\frac{2}{3}$ はカンザス州で、残りの1000マイルがカリフォルニア州で、ニュー・メキシコ、アリゾナはまだ全く建設されていなかった。カリフォルニアでも、サンフランシスコとロスアンゼルスはまだ結ばれていなかった。⁽⁴⁾

以上のように、1870年のアメリカ南西部はほとんど未開地に近い状況であったが、アチソン・トピカ・サンタフェ鉄道の場合に見られるように、とくに鉄道を通じての東部の資本の進出と、それなりに近代文明を身につけた、あるいはつけつつある開拓民の、未開民族インディアンを駆逐しながらの西漸がメキシコの場合とはかなり違った情勢を生みだした。アメリカ鉄道業の側から巨視的にみると、南北戦争前にミシシッピ河以東の北部諸州に一応の鉄道網を作り

上げていた鉄道業は、すでに幹線鉄道を中心とする当時としては大企業とその経営陣、およびそれをバック・アップする金融組織を作り上げていた。これにはポストンなど古い商人たちが、産業革命における工業化への参加に立ちおかれて、いわば周辺的な鉄道業に投資先を見出している場合——たとえば、ミシガン・セントラル鉄道、イリノイ・セントラル鉄道、シカゴ・パーリントン・アンド・クインシー鉄道など——と、企業経営、株式操作、鉄道技術など自らの技能と力によって鉄道経営者として成功してくるニューヨーク・セントラル鉄道のヴァンダービルト、イリー鉄道のジェイ・グールド、ペンシルヴァニア鉄道のトマス・スコットらのグループに分けることができるが、いずれも南北戦争後の時期に、西部および南部への進出がかれらの重大関心事となった。ほとんどの主だった経営者がそれに参加したと考えられる。南部については、⁽⁵⁾ジョン・ストーヴァーの研究に精しいが、西部の場合、鉄道誘致が始まると、地元の鉄道計画者は、土地付与とそれを信頼する東部資本によって鉄道建設の実現を保証し、その上で地元資本をあらためてかき集めるのが通り相場になってきた。また外国資本を導入する場合も、その保証人として、東部資本は不可欠の存在であった。東部の資本は、これまでのめざましい西部開発のなかでの鉄道の活躍とその初期の独占的な収益を期待して、まだ人影もまばらな、農地すら開けていない荒野の中へ鉄道を建設していった。このような形で、ユニオン・パシフィック、セントラル・パシフィックの場合も、大きな政府の援助があったとはいえ、個人企業が建設することができたのであり、南西部の場合も、次に見るように、東部の有名な鉄道企業家たちが活躍することになった。⁽⁶⁾そしてその勢いはそのままメキシコまで延長して行ったのであり、メキシコはそれに頼らざるをえなかったのである。

1870年代後半期の西部における東部資本の角逐を概観すると、1874年にジェイ・グールドはユニオン・パシフィック鉄道の支配権をえたのち、シカゴから伸びているシカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道、シカゴ・アンド・ロックアイランド鉄道、シカゴ・アンド・パーリントン鉄道との間の互いの勢力範囲を

決めたアイオワ協定を操作して、自らに有利な状勢を作ろうとするとともに、シャイアン以東の通商で自社と競争状態にある元来はペンシルヴァニア鉄道系のカンザス・パシフィック鉄道（当時ヘンリー・ヴィラードの勢力下にあった）をあわよくば合併しようとして、これまたカンザス・パシフィックを狙うパーリントン鉄道のボストン資本の一部を代表する J. M. フォーブスとの間にいざこざをくり返すが、前述のようにカンザス・パシフィックの子会社的地位にあったリオグランデ鉄道とサンタフェ鉄道の間抗争が生じているなかで、79年にこのリオグランデ鉄道を含めてカンザス・パシフィック鉄道を自らの支配下に治めていった。ここに、ユニオン・パシフィック鉄道（グールド）とサンタフェ鉄道（ボストン資本のトマス・ニッカーソン）の間に対立が生じた。

一方、78年以降、恐慌が静まって鉄道建設熱が復活する情勢のなかで、ハンティントンを中心とするサザン・パシフィック鉄道がカリフォルニアから東進⁽⁷⁾し、1880年にはエルバソに達した。ここに、ニッカーソンのサンタフェ鉄道、ジェイ・グールドの勢力、ハンティントンのサザン・パシフィックの3者の間で勢力争いが展開されることになった。サンタフェ鉄道勢力はサンディエゴから北上するカリフォルニア・サザン鉄道の建設、アルブケルケからサンフランシスコに向うアトランティック・アンド・パシフィック鉄道の建設、およびメキシコのカリフォルニア湾の沿岸のグアイアスから北上してサザン・パシフィック鉄道と結ぶリノーラ鉄道の建設などによってカリフォルニアへ進出し、サザン・パシフィック鉄道に脅威を与えた。そして両者はエルバソで連絡しながら、運賃の割当をめぐる激しく対立し合った。一方、グールドはカンザス・パシフィック鉄道を手に入れたあとテキサス・アンド・パシフィック鉄道、カンザス・アンド・テキサス鉄道を購入してテキサス州に大きな勢力をもった。これは当然エルバソから東へ進もうとするハンティントンの勢力と衝突することになり、両者の本社のユニオン・パシフィック鉄道とセントラル・パシフィック鉄道の勢力争いも復活するが、ハンティントンがユニオン・パシフィック鉄道に併行競争路線を建設するという脅迫を実行しようとしたことからグールド

II



ドも折れ、サザン・パシフィック鉄道のニュー・オルレアズへの進出を許す⁽⁸⁾という形で、両者は妥協した。

このように、三つの鉄道勢力が、勢力範囲の拡大、衝突、攻撃を展開し、そしてある程度勢力範囲が決ったあとは妥協する形で、アメリカ南西部の鉄道網は形成されていったのであるが、その背後には農業、鉱山業、牧畜業の展開があったのであり、それらを背景とした西部の都市化も進展した。たとえば、1890年にはカリフォルニア州の人口の52.3パーセントは都会に住んでおり、コロラド州のそれは48.3パーセントであった。⁽⁹⁾

〔注〕

- (1) L. L. Waters, *Steel Rails to Santa Fe*. 1950. pp.93-127. James Marshal. *The Railroad That Built an Empire*. 1945. Chap. 10.
- (2) Ray Allen Billington, *Westward Expansion, A History of the American Frontier*. 1967. Chap. XXXI, The Transportation Frontier, 1858-1884.
- (3) 1870年まではサンタフェ鉄道はまったくマサチューセッツ資本の指導下にあった。主な出資者はピアース兄弟、ニッカーソン家、ビーボディ商会などであった。Waters, *op. cit.*, p. 35. Julius Grodinsky, *Transcontinental Railway Strategy, 1869-1893*. 1962. p. 90.
- (4) Thomas Doniphan Best, *The Role of The Atchison, Topeka, and Santa Fe Railway System in the Economic Development of Southwestern United States, 1859-1954*. Unpublished Doctoral Dissertation, 1959. pp. 22-24.
- (5) John Stover, *The Railroads of the South, 1865-1900*. 1955. また、ストヴァーが、北部資本家が南部の鉄道業を支配したことを強調しすぎた点を批判したものとして、Maury Klein, *Southern Railroad Leaders, 1865-1893. Identities and Ideologies*. *Business History Review*, Vol. 42, No. 3.
- (6) 東部資本の西部での活躍、とくにボストン資本については、A. M. Johnson and Barry E. Sapple, *Boston Capitalists and Western Railroads*. 1967. がある。西部の鉄道へ投資したボストン、ニューヨーク資本の背景については、Frederick Cople Jaher, *The Urban Establishment, Upper Strata in Boston, New York, Charleston, Chicago, and Los Angels*. 1982. Chap. II, III. その他、拙稿「ペンシルヴァニア鉄道の歴史」『岐阜経済大学論集』、第11巻第1・2号、1977、「19世紀中葉アメリカ西部の鉄道——その建設、競争、統合をめぐる」『西洋史学』第82号、1969、など。

- (7) 70年代のハンティントンらのカリフォルニアでの独占的活躍については、Stuart Daggett, *Chapters on the History of the Southern Pacific*. 1922. Chap. VI-VII.
- (8) Grodinsky, J., *op. cit.*, Chap X.
- (9) Best, T. D., *op. cit.*, p. 26.

3. メキシコでの鉄道建設

アメリカではすでにメキシコ戦争直後からメキシコへの進出は種々の形で提唱され、現に小規模な、不法な越境事件と侵入は幾度か生じていた。⁽¹⁾このような状況の下で、メキシコへの鉄道建設案が生れたのは不思議ではなかった。1863年ごろから元メキシコ大使のウィリアム S. ローズクランズは、平和的進出としてメキシコへの鉄道建設を当時のシュワード国務長官や次のフィッシュ国務長官に進言する一方、メキシコ政府にタクспанからメキシコ・シティまでの建設許可を働きかけた。しかし、「アメリカ嫌い」の多いメキシコ国会議員たちやイギリス系のメキシカン・レイルウェイ勢力の反対によってそれは容易に実現しなかった。1870年ごろから、デンバー・アンド・リオグランデ鉄道のパーマー社長が自社の勢力拡張の一環として関心を示し始め、トマス・スコットを代表とするペンシルヴァニア鉄道の重役たちも参加して計画が作られ始めた。メキシコ側もこの情勢を見て、72年ファーレス大統領が一応認可を与えた。その後ファーレス大統領が死に、73年恐慌でトマス・スコットのテキサス・パシフィック鉄道が倒産するなどの事件があり、この案は実現しなかった。一方、これも元大使館員であったエドワード L. プラムが、71年からインターナショナル・レイルロード・オブ・テキサスの社長として、ローズクランズに対抗して建設運動を展開した。このアメリカ企業間の競争に加えて、73年恐慌によりアメリカの資本が不足したこと、76年にはファーレスの後を継いだレルドに代ってディアスが政権につくという混乱があったことなどの原因が重なってどの計画も実現する気配はなかった。78年になってアメリカ政府がディアス政

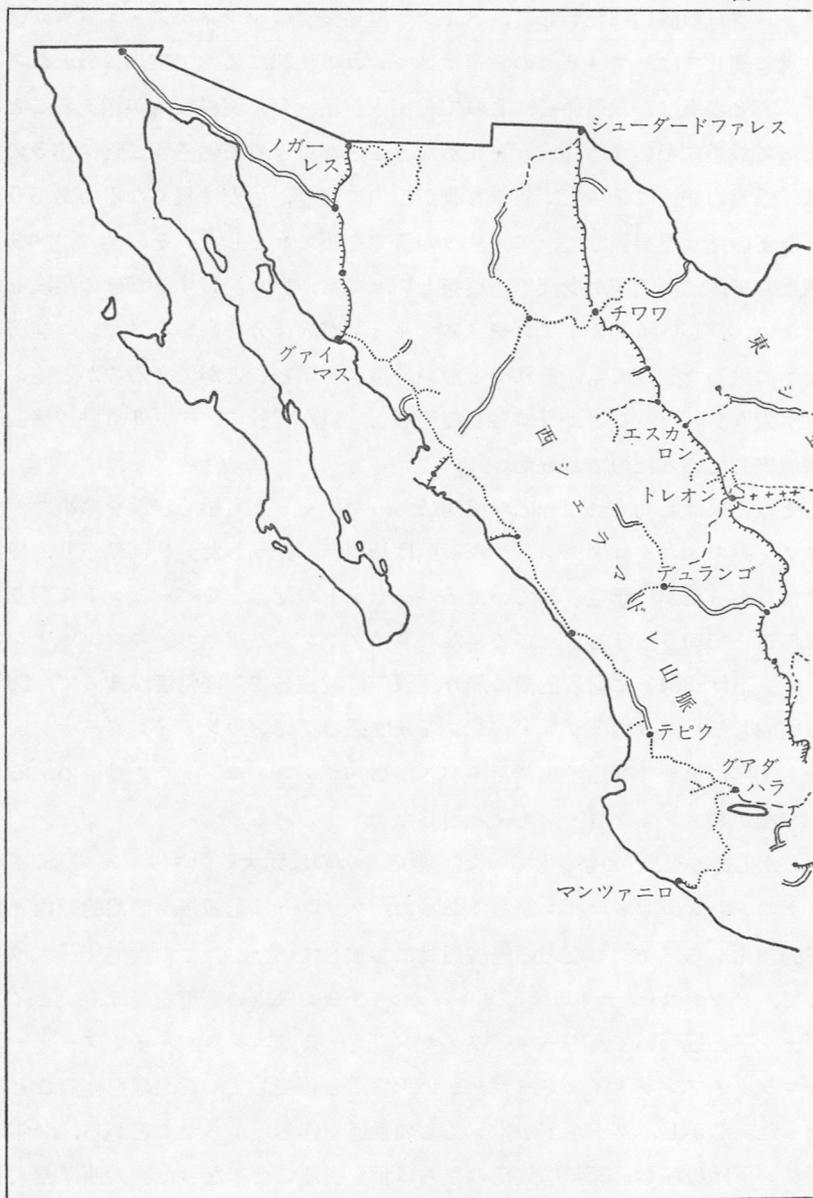
権を公認し、アメリカの景気が回復するにつれて、動きが再び始まった。アメリカ側では、東部の金融界と、シカゴ、セントルイスの商工業会で、メキシコとの通商の増大、メキシコへの鉄道建設の声⁽²⁾があらためて高まった。79年にはソノラ鉄道がサンタフェ鉄道勢力によって建設され、さらに1880年にはこのグループによるエルバスからメキシコ・シティまでの建設が、メキシコ・セントラル鉄道としてディアス大統領に認可されることになった。そしてリオグランデ鉄道のパーマーは1880年9月にメキシカン・ナショナル鉄道を組織して認可を受け、ラレドからメキシコ・シティまでの建設を始めた。ジェイ・グールドも81年7月、メキシカン・オリエンタル・インターオーシャンック・アンド・インターナショナル鉄道を組織し、サザン・パシフィック鉄道も、ラレドの北のピードラス・ネグラスからメキシコ・シティまでの建設認可を81年6月⁽³⁾に入手して、メキシカン・インターナショナル鉄道を組織した。このように南西部の代表的な鉄道勢力が、勢力範囲拡張競争におくれなため、ディアス大統領がアメリカ資本を歓迎する姿勢を示した機会を捕えて、一せいにメキシコ国内への乗り入れを始めたのであった。

初期の段階ではメキシコでの鉄道建設にたいする危惧の念がアメリカ人の間で強かった。なかでも78年、当時の駐メキシコ米大使のジョン W. フォスターが、(1) アメリカの鉄道建設が、「メキシコ国の破壊」につながるとメキシコ人が恐れていること、(2) メキシコ政府はヨーロッパ諸国に大きな負債を背負っている⁽⁴⁾ので、アメリカ鉄道会社に建設資金の援助はできないだろうこと、(3) メキシコの治安は乱れているので、メキシコ政府はアメリカの鉄道を充分保護できないだろうことの3点を挙げて、メキシコは鉄道建設に適した土地ではないとした。ポストンやニューヨークの金融界にもその“投機性”を危ぶむ声は強かった。たとえば、サンタフェ鉄道の主要株主であったキッダー・ピーボディ商会は、1883年になってもメキシコ・セントラル鉄道の将来を危ぶんで投資額を押えている⁽⁵⁾。一方、すでに国内の反対派を押えて、アメリカ鉄道誘致の方向に動き始めたディアス政権は、今度はアメリカ資本を招くことに熱心になり、

フォスターの議論にたいして、メキシコ財務長官のマティアス・ロメロが、第1点に関しては、アメリカの鉄道はメキシコの法律によって正当に扱われること、第2の点は、鉄道開通によって輸出入が増大し、関税収入が増えることによって鉄道にたいする助成金をまかなうことができるであろうこと、第3の点は、鉄道の開通によって軍隊の移動が自由になり、治安は良くなるであろうことなどの反論を展開して、アメリカの資本を招こうとした。その他、アメリカ側としては、商工業が少なく、農業といっても、自ら消費するだけの生産しかない、貧しいインディアンやメスティーゾが大部分を占めるメキシコ経済のなかに鉄道を敷いても、それほど通商の増加を望むことができるのかと危ぶむ声が大きかった。このように各層の思惑と危惧を背景に、アメリカ鉄道諸会社は進出していったのであった。

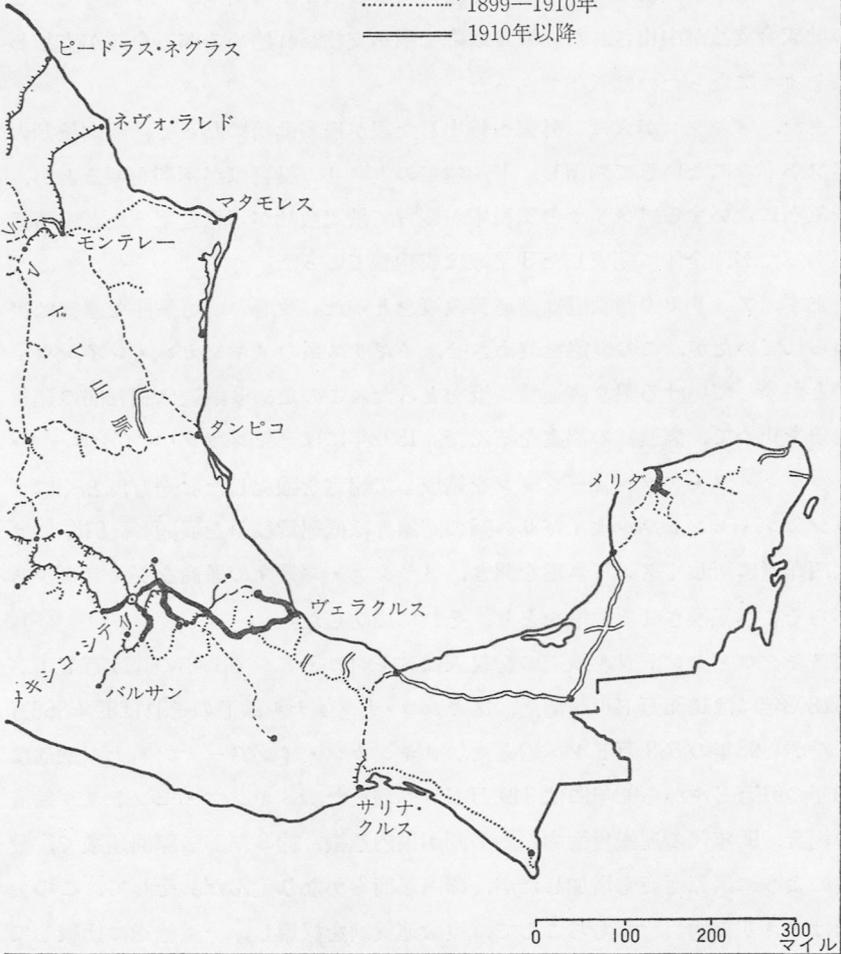
その結果は要約すれば一応の成功であった。もっとも早く建設を始めたサンタフェ系のメキシコ・セントラル鉄道は1884年に完成した。株価は下り、経営は苦しかったが、予定されていた7パーセントの配当を4パーセントに切り下げることで切り抜けることができた。リオグランデ鉄道系のメキシコ・ナショナル鉄道は1884年に財政危機に陥り、87年に破産して、経営者が変わって、88年に完成した。第3のサザン・パシフィック系のメキシカン・インターナショナルも88年にテキサス州イーグル・パスからメキシコ・セントラル鉄道のある点とつながり、メキシコ・シティと通じた。

しかし、失敗したものもあった。悪名高いのは元大統領ユリシーズ S. グラントのメキシカン・サザン鉄道であった。グラントは退職後、政治的理由と経済的理由からメキシコなどの経済活動に参加していたが、この鉄道ブームに際して、メキシコ・シティ以南のメキシカン・サザン鉄道の認可を受け、ジェイ・グールドと近づいて、グールドのメキシカン・オリエンタル・インターオーシャンニック・アンド・インターナショナル鉄道と連絡して一貫路線を作ることになった。しかし、グールドが本気でこの鉄道を作らなかったことから、84年にグラントは破産し、85年に貧窮のうちに世を去ることになった。大西洋と太平



メキシコの鉄道建設

- 1880年以前に建設
- 1880—1884年
- - - - 1885—1899年
- - - - Abandoned sections
- 1899—1910年
- ==== 1910年以降



洋を結ぶ計画であったテワンテペック鉄道も82年に資金不足から倒産した。

このように着工した5路線のうち3路線が成功するのであるが、これらも危険な時期を経験した。そのなかでもメキシコ政府の建設助成金問題は予想されたように各社を悩ませた。メキシカン・インターナショナル鉄道を除いて、他の2社は1マイルにつき6000～1万3000ペソの助成金を約束されていたが、85年にはディアス大統領のヨーロッパ諸国への負債支払の交渉が行き詰って、この助成金支払が中止された。87年以降一部が支払われ始めるが、全額が支払われるようになったのは91年であった⁽⁷⁾。

また、メキシコが大量に外国へ輸出した銀が過剰供給になって、銀本位制のペソがドルにたいして減価し、ドル建てのアメリカ投資家が不利を蒙るとか、鉛鉛石にたいするアメリカの関税率が変わって鉄道会社が不利を蒙るなどの事態があったが、全体に完成した3路線は成功していった。

まず、アメリカの諸鉄道は高運賃政策をとった。政府の認可条件で運賃は定められていたが、この規定を改めさせ、イギリス系のメキシカン・レイルウェイと競争していける限り高運賃政策をとった。このため3鉄道は相互間の運賃競争を止めて、高運賃の協定を結んだ。1892年にはメキシカン・レイルロード・トラフィック・アソシエーションを結成して協定を強化した⁽⁸⁾。一方、とくにメキシカン・セントラルはイギリス系の諸線とは低運賃競争を展開し、91年には大西洋岸に新しくタンピコ港を開き、メキシコ・シティの通商をヴェラクルスからそこへ転換させる政策をとり、それに成功した⁽⁹⁾。

メキシコ・セントラル鉄道の総収入はメキシコ・ドルで85年の355万ドルから1898年には1358万ドルへ増え、メキシコ・ナショナル鉄道のそれは89年366万ドルから98年の633万ドルへ増えた。メキシカン・インターナショナル鉄道は89年の91万ドルから98年には349万ドルへ増えた。メキシコ・セントラル鉄道の場合、90年代の運搬貨物中の約7割が国内運搬、約3割が国際間運搬で、後述のように国際通商も増加したが、国内通商もかなり生んだ。そして、この会社はアメリカ的慣行をもちこんで、複数運賃制を採用し、一貫輸送に比較して

(10)
短距離輸送に割高運賃を課した。

建設以前から期待されていたように、3鉄道の開通によってメキシコ・アメリカ間の通商は激増した。1885～1893年の間にアメリカのメキシコとの通商は3倍に増え、その間のメキシコ国境を越えてなされる陸路通商は5倍に増えた。1890年代にアメリカはイギリスに代って第1位のメキシコとの通商国となり、1900年にはメキシコの全輸入の51パーセントは合衆国からなされ、その大部分は両国にまたがる鉄道によってなされた。(11)

三大会社を中心に、メキシコ全体の鉄道は1884年末に3600マイルに達し、アガレス、エルパソ、イーグル・パス、ラレドの4カ所でアメリカと連絡した。その後メキシコの鉄道は年平均3000マイルで増え続け、1910年には1万2000マイルに達した。

このように、ディアス政権下のアメリカ資本を中心とする鉄道建設は、鉄道会社の側から見ると一応成功したといえる。この間鉄道以外の工業化も表面的には華々しく見られた。しかし、これはメキシコの真の近代化とはどうも言いえない性質のものであり、逆にディアス政権の後進的性格が鉄道建設や表面上の工業化を生んだという方がより実体に即しているようである。この点を次章で見ることとする。

〔注〕

- (1) たとえば、山本幹彦『アメリカ帝国主義の形成』1977、56—57頁。
- (2) T. F. Rippy, *op. cit.*, p. 309.
- (3) Thomas Kevin O'Horo, *American Foreign Investments and Foreign Policy: The Railroad Experience, 1865-1898*. Unpublished Doctoral Dissertation, 1976. pp. 73-75. David M. Pletcher, *Rails, Mines and Progress. Seven American Promoters in Mexico. 1867-1911*. 1958. pp. 34-101.
- (4) O'Horo, T. K., *op. cit.*, pp. 78-79.
- (5) *Ibid.*, pp. 151-152.
- (6) かれはニカラグアの運河会社の重役、メキシコの金鉱会社、アメリカ、キューバ、メキシコ間のケーブル敷設会社の重役をしていた。Pletcher, D. M., *op. cit.*, pp. 158-165.

- (7) O'Horo, T. K., *op. cit.*, pp. 108-111.
- (8) *Ibid.*, pp. 120-122.
- (9) この間メキシコへのイギリスの鉄道投資も、1865年の60万ドルから1895年の5000万ドルへと大幅のびているが、そのうちの多くはアメリカ系のメキシカン・セントラル鉄道へ投資されたようである。Irving Stone, *British Long-Term Investment in Latin America, 1865-1913. Business History Review*, Vol. 42, No. 3. pp. 328-329.
- (10) *Ibid.*, pp. 25-27.
- (11) O'Horo, *op. cit.*, pp. 132-137.

4. ディアス政権と鉄道建設

ポルフィリオ・ディアスの政権は1876年から1911年まで（あとで見るように、4年間の中断がある）という、メキシコとしては異例の長期安定政権となったが、実際は名前だけの共和制と大統領制による後進国型独裁者の一人であった。当時のメキシコの社会構成から見て、それは必然的であったといえる。

1830年に貧しいメスティーズとして生れたディアスは、ほとんど教育も受けずに軍隊に入り、サンタ・アナの軍隊と戦ったり、フランス軍に抵抗している間に、ファーレス大統領の將軍の一人に出世した。72年にファーレスに代ってレルドが政権を握ってからディアスは教会勢力のきげんをとったり、アメリカの鉄道資本の導入を唱えてアメリカの勢力に迎合したりして政治的立場を強化し、76年に半ば武力によって政権についたのであった。そのころのメキシコは大小の無法な私兵隊の跳梁の下に乱れ切っていたが、ディアスはこれらを“パン・オ・パロ”（パンか棍棒か）の方法で手なずけていった。すなわち、強力なものにたいしては賄賂や利権を提供して手なずけ、弱いものは武力で屈服させたのである。かなりの流血の結果、治安が回復していったが、その治安を回復させたディアスの支配下の官憲の多くは従来の私兵隊・山賊たちであった。このような軍事的方法に加えて、片や新聞を統制して反対の声を抑え、そして今から見るように、政界、軍隊、教会、外国資本、大土地所有者など当時のメキ

シコ⁽¹⁾の有力勢力と妥協しながら自らの覇権を認めさせていった。

政界との取引は、マヌエル・ゴンザレスを1880～84年に一時的に政権につけた政治的取引に端的に見られる。80年に表面的に共和制を尊重していることを示すためにとられたこの方策は、80年にディアスに政権を返すことを前提に行われたもので、87年以降は再選を認めるよう憲法を修正することによってディアスは政権に居続けることができた。そして1892年以降ディアスは自らの周辺にこれまでのメスティーゾに代ってクレオーレスの、教育のある政治家たちを登用し、自由主義の雰囲気⁽²⁾で自らの政権の近代性を装ったのであった。

自らも経験が深かった軍隊にたいしては、各將軍を州知事に任命するなどの方法によって、経済的に報いることによって政権を狙う野望を封じ、その下にいる極貧状態の兵士たちを監督させた。ディアス自身は、表面上はアメリカの侵攻に備えるとして、5万人の兵を擁し、將軍たちの叛乱に備えた。教会にたいしてもかれは二重政策でのぞみ、片や「改良法」で統制しながら、片や僧侶の数の増加を許したり、土地所有を認めたりする政策で懐柔した⁽²⁾。

外国人にたいしては、鉄道の敷設、鉱山業の開発、20世紀に入ってからには石油発掘の利権をゆだねることによってその支持をえた。ディアス政権の末期には外国資本がメキシコ経済を支配する状況が見られ、鉄道業はアメリカ、イギリス、ベルギーの資本、石油業および鉱山業はアメリカとイギリス資本、繊維工業はフランス資本、鉄器類と薬品類はドイツ資本が支配した⁽³⁾。そして、さらに、後述するように、外国人が大量の土地を所有する事態が生じた。

1910年になっても、工業で働く労働者が全体の11パーセントを占めたの⁽⁴⁾にたいして、農村労働者は64パーセントを占めたが、その多数のメキシコ人が働く農村を支配したのが、多数の日傭労働者（ペオン）が働く農場を支配した数千人の大農場主たちであった。ディアスは政権につくや否やこの大農場を保護、育成した。警察力の強化によって治安を回復し、外国資本による鉄道を建設することによって外部の市場を与えた。また、西部、北部、テワントペックに散在した未占有地をかれらに与え、さらに正式に登録されていないインディアンや

メスティーゾの土地をとり上げて、大農場主に安価に提供した。1883年以降、かれが認可した“測量会社”が、利用できるすべての土地を測量し、慣習的に農民たちに住まわれていても、正式に登録されていない土地が農民たちからとり上げられて、大農場主や外国企業家に払い下げられた。1910年までに全国の土地の約1/3、1億8000万エーカーがこのようにして処分された。このような政策で、ディアスは大農場主や外国企業家の協力をゆるぎないものにしたのであった。⁽⁵⁾

ディアス政権の「安定」は以上のような後進国型独裁的政治構造の上にえられたものであり、その一見はなやかな「近代化」はきわめて後進国的な大農場制をその基盤とするものであった。大農場主たちを支えた日傭労働者たちは、大農場主たちの自給自足的な邸宅の片隅に、粘土でできた、窓もなく、床もない小屋に群がり住んだが、その賃金一日25セントavoは18世紀以来変わらず、インフレを計算に入れると20世紀に入るところにはその実質賃金は確実に減っており、ますますその貧しい境遇にしがみつかざるをえなくなっていた。片や、大農場主たちはフランス文化崇拜など欧米カブレの生活をしながら、実は日傭労働者の低賃金労働に頼る方向にのみ傾き、農業経営の近代化を怠り、機械化に背を向け、政治力にのみ頼って、税金すらきわめて小額しか国に納めないなど、メキシコの経済発展の宿痼的存在と化しつつあり、1910年以降のメキシコ革命の重要な原因となる方向へ向っていた。大農場主と並んでディアス政権に優遇された外国企業家は、大農場主と並んで何百万エーカーもの土地を手に入れた。とくに、ウィリアム・ランドルフ・ハースト、ハリソン・グレイ・オティス、E. H. ハリマン、ロックフェラー一族、グッゲンハイム一族などのアメリカ勢が顕著であった。⁽⁶⁾

〔注〕

- (1) Herbert Herring, *A History of Latin America, From the Beginning to the Present*. Third Edition, 1968. pp.325-327.
- (2) *Ibid.*, pp.328-330.
- (3) *Ibid.*, pp.330-331.

- (4) Cumberland, C. C., *op. cit.*, p. 223.
- (5) Herring, H., pp. 331-332.
- (6) Jhon Kenneth Turner, *Barbarous Mexico*. 1910. cited in Lewis Hanke ed., *History of Latin American History*, Vol. II. The Modern Age. p. 271.

む す び

本稿では1880年代以降のアメリカ鉄道資本によるメキシコ内の鉄道建設を、アメリカの鉄道業界、メキシコの状況、およびアメリカの鉄道建設を受け入れたディアス政権の政治構造の面から見たが、要約すれば先進国型の、今や帝国主義段階を迎えようとしつつある鉄道資本が、植民地型の後進国経済に入ってしまった一例であるといえよう。⁽¹⁾アメリカ南西部がまだ未開の状態であり、その地の鉄道建設がそのままメキシコのなかへ延長していったことから、表面的には両者は同じように見える点が少なくないが、たとえばメキシコの鉄道建設が、その資本の多くと技術のすべてをアメリカに頼りながら、その敷設労働は現地人——およびアメリカから連れてこられた黒人たち——の極端な低賃金労働によってなされたこと⁽²⁾にその植民地的性格が見られる。

そして、その後の事態の展開は、帝国主義的先進国経済対植民地型後進国経済の関係を明らかにする。双方の国内の相手国にたいする敵対感情をどうにか押えて、1884年に、新通商条約が結ばれるという表面的な平和関係のもとで、⁽³⁾アメリカのメキシコ鉄道業への投資は1902年に3億ドル、1911年に6億5000万ドルに達したが、⁽⁴⁾これは各産業のメキシコへの進出をひき出した。まず鉱山業では、ハースト一族、グッゲンハイム一族、バトピラス会社、アナコンダ勢力、グリーン・カナニア勢力、U. S. スチールなどの大企業が進出した。1902年にその投資額は9500万ドルに達した。⁽⁵⁾そして、これは前述のように大量の土地所有と結びつき、これと連なって、アメリカ人による牧場経営、農場経営が大規模に展開され、モルモン教徒らの小規模農民もかなり流入し、一般に土地投機

がはなばなしく展開された。その他、アメリカの銀行、化学工業、食品加工業、各種商業がメキシコに進出し、20世紀に入ってからスタンダード・オイルを先頭に石油大資本が石油採掘を始めた。1902年のアメリカのメキシコへの総投資額は5億ドルを超えたとされ、1912年には15億ドルに達したとされた⁽⁶⁾。

一方、メキシコの外国貿易は1877年から1910年の間に9倍に増加するが、輸出の面では銀を主力とする伝統的な貴金属の輸出が減って、他の鉱物資源、農業生産物が増え、輸入の方は金属（加工鉄、銅）、化学製品、機械類などの工業製品が増えるという植民地型に変わっていった。そして貿易の相手国として、イギリスを抜いてアメリカが1位に登場する。1877年にメキシコの輸出の42パーセントを受けとったアメリカは、1901年には81パーセントを受けとった。メキシコの輸入の面でも、世紀の転換期に、アメリカ商品は55パーセントを占めた⁽⁷⁾。そして、1912年には、メキシコの鉱山業の78パーセント、金属業の72パーセント、石油業の58パーセント、ゴム業の68パーセントをアメリカ人が所有するに至った⁽⁸⁾。

以上が、鉄道資本を尖兵とするアメリカ資本の進出の結果であった。本稿では精しく触れなかったが、この背景には、すでに1860～70年代から、アメリカ政界の一部に、キューバ併合論、両大洋をつなぐ運河問題と並んでメキシコ占領論が見えかくれしていたこと、メキシコ側にもアメリカ資本の進出に伴ってそれに反撥する雰囲気が強まり、それが1910年以降のメキシコ革命の重要な課題になっていった面が考察されるべきである。そして、アメリカ鉄道資本の面から見れば、1890年代から20世紀初頭にかけて、中国、キューバ、フィリピンの鉄道建設にアメリカ資本が進出していくが、1880年代のメキシコの鉄道への資本輸出は、その実験的、先駆的意味をもったのであった。

〔注〕

- (1) 19世紀中頃のヨーロッパ諸国の後進国との接触は、従来のように海岸線だけにとどまらず、内陸部まで入りこみ、鉱山業、土地開発、交通（とくに鉄道）、港湾施設、加工工場などに永久的投資がなされた。Cf. Richard C. Robinson, *Interrelationship of Business Enterprise and Political Development*. *Business*

History Review, Vol. 36, No. 3, 1962.

- (2) F. W. Powell, *op. cit.*, p. 125.
- (3) David M. Pletcher, *The Awkward Years, American Foreign Relations Under Gerfield and Arthur*. 1962. pp. 180-191.
- (4) J. F. Rippy, *op. cit.*, p. 312.
- (5) *Ibid.*, p. 313.
- (6) *Ibid.*, p. 318.
- (7) C. C. Cumberland, *op. cit.*, pp. 227-229.
- (8) J. F. Rippy, *op. cit.*, p. 318.
- (9) Milton Presur, *America's Outward Thrust. Approaches to Foreign Affairs, 1869-1890*. 1971. Chap. X. また、19世紀末の対外進出熱については、David Healy, *U.S. Expansionism, The Imperialist Urge in the 1890's*. 1970. C. S. Campbell, *op. cit.*, Chap. 5-16. など。