

〈論文〉

浮島と都市の「あいだ」

ペルー、ティティカカ湖における水上交通の再編と

ロス・ウロス社会の観光化*

村 川 淳

はじめに

1984年出版の『民衆の氾濫と国家の危機』においてホセ・マトス・マルは、現代ペルーの社会変容を「アンデス化」(Matos 1984: 85)と形容した。首都リマの郊外に大挙として押し寄せたアンデス先住民が都市スラムを形成してゆく中、国家制度は破綻をきたしている—アンデスからの移民の存在を無視してペルーのナショナル・アイデンティティは構想しえないというのがその主張の要点である。

リマ中心主義との誇りも免れえない当書の構成ではあるが、かれの主張はアンデス地域の変容を見据えたものでもあった。2年の後、マトスは『リマのタキーレ』を上梓する。アンデス地域ティティカカ湖のタキーレ島からリマへと移住した7家族をとり上げ、その経験の諸相を聞き書きとして残したこの大著は、1950年に始まるマトスのタキーレ島調査の「続編」、そして『民衆の氾濫と国家の危機』の「姉妹編」とでも言うべき質を有している。この中でマトスは、自身の調査が引き金となり先住民のリマ移住が進展したこと、また、その後タキーレ島では観光化が進展し、かつてない求心力が生じていることに論及している (Matos 1986)。

『民衆の氾濫と国家の危機』が論じるように、アンデス地域からの移住

現象は疑いえない趨勢には違いない。しかし、このタキーレ島の経緯を一瞥しただけで窺い知れるのは、都市移住とアンデス先住民社会の再編には、より錯綜したプロセスが存在していることである (Paerregaard 1998)。本稿においては、タキーレ島の近傍で浮島生活を展開してきた先住民「ロス・ウロス」社会の観光化に焦点をあて、変質するアンデス先住民社会のダイナミズムを移住現象との連関において読み解いていきたい。

I 本稿の視座

1 都市と先住民集落の「あいだ」

20世紀も後半となり、浮島において観光化への萌芽が生まれていたのと時を同じくして、ティティカカ湖岸先住民社会では急激な社会変容が目撃されていた。学校教育・徴兵制を足がかりとした国家統合圧力が高まりを見せる中 (Hazen 1974)、湖岸唯一の大都市「プーノ」では先住民の流入が無視しえぬ状況となっていた。この趨勢を見極めるべく、プーノにおいて盛んになされた議論の1つに「チョロ化」論がある (Bourricaud 1954 ; 1975)。

アンデス移民の存在をいわば「所与」のものとして立論すれば事足りたマトスの「アンデス化」概念とは違い、プーノにおける移住現象を俎上に載せるには、すぐそこにある先住民集落の変容を射程に収めることが不可欠であった (Bourricaud 1967)。都市下層民層の出現を用意した先住民社会の経済構造を精査した上で、「土地なし=チョロ」という図式を導き出したマルティネスの議論 (Martínez 1969 : 28, 49) に典型が見られるように、都市と先住民集落の社会変容を複眼的に把握しようとした意義は正当に評価されるべきであろう。

しかし、これらの議論はチョロをめぐる社会関係・アイデンティティの抽出に専心するばかり、チョロという社会階層が生成してきた歴史的経緯を後景化させてきたきらいがある。先住民の都市移住が顕在化する過程とは、道路網整備によって都市と先住民集落との「あいだ」が劇的に短縮さ

れた過程でもあった。このような大状況に向き合うことなく、属地的な観点で「都市」・「先住民集落」といった分断線を持ち込みながら実証的調査が蓄積される時、流動化した先住民たちの「移動」そのものが俎上に載せられる余地はなかった。道路網拡張を基礎とした国家制度の拡充過程によって距離（まあい）が切り詰められる中、先住民たちはその過程をどのようなものとして経験してきたのか、という問いが発せられることもなかったのである。

本稿においてはロス・ウロスの浮島と都市との「あいだ」の変質に焦点を絞り、観光化するロス・ウロス社会の動態を描き出す。ティティカカ湖岸一帯における交通の再編を軸に、先住民による都市への往還、その速度・頻度の変化をとらえることによって、「チョロ化」一般に解消することなく、それぞれの先住民集落に固有な状況から社会変容をとらえることが肝要だと考えるのだ。

2 ロス・ウロスの「移動」と観光化

ロス・ウロスはティティカカ湖（標高3,810メートル、面積約8,560平方キロメートル）の湿地帯において漁撈狩猟採集活動を中心とした生活を展開してきた。湖岸浅瀬一帯にはトトーラ（totora）と呼ばれるアシに似た植物が繁茂しているが、ロス・ウロスはその茂みの中に居を構え、周囲に生息する魚類・鳥類を生活の糧としてきたのである。トトーラは舟・ゴザの材料、食料、燃料をはじめさまざまな用途で用いられてきたが、浮島・家の建材にまでトトーラを利用したロス・ウロスの生活はまさに「例をみない」（山本 1978：9）ものと言えよう。

植民地期の年代記家や聖職者は、これと類似した生活を行っている先住民 los uros/ urus について早くから報告している。そして、それら歴史的資料を集成する形で、アナル派の歴史家ワシュテルは民族学的手法を交えた学際的研究を残している（Wachtel 2001）。しかし、この中で主に言及されているのは、現在のボリビア領で生活するウル語話者であり、これ

を本稿で扱うペルー側プーノ湾のアイマラ語話者と無批判に結びつけることの問題は多くの論者が指摘するところである (Cano 1952 : 67 ; García 1949 : 54-55 ; Romero 1949 : 34-36)¹⁾。以下、プーノ湾の状況に焦点を絞りたい。

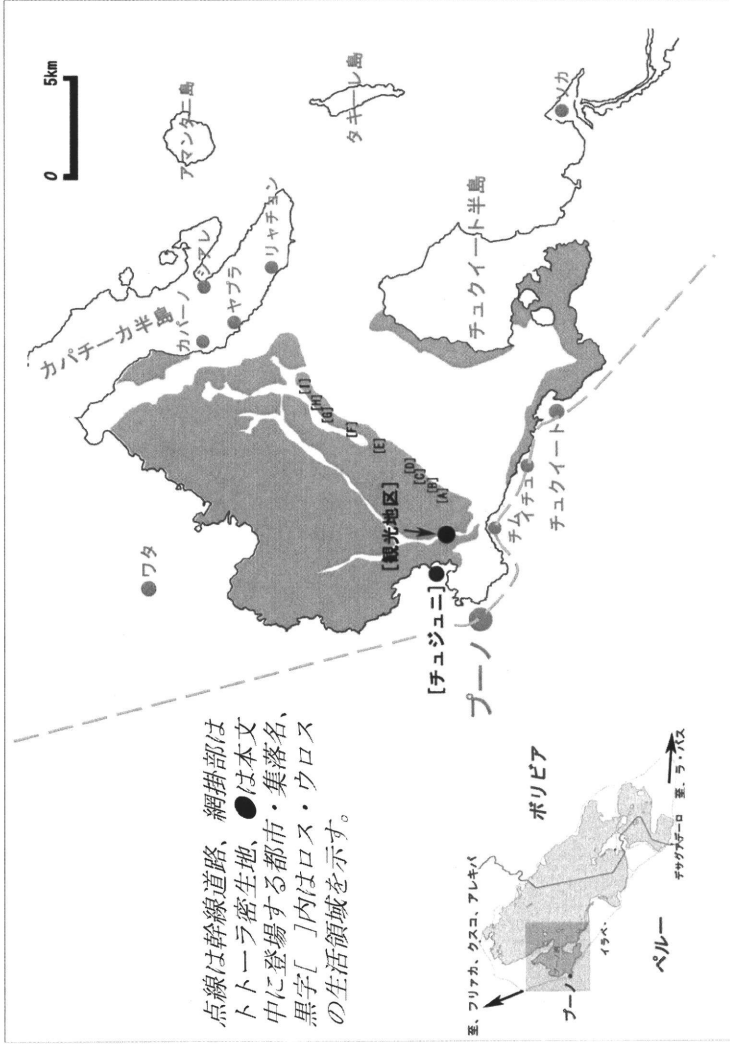
ロス・ウロスの生業、漁撈狩猟採集活動には大きな移動が必要とされてきた。また安定した土地基盤をもたぬロス・ウロスにとっては、食糧調達のための交易の旅は不可欠であった。トトーラ密生地を離れ、湖岸先住民集落への訪問を継続してきたロス・ウロスの社会は恒常的な「移動」の中にあっただといっても過言ではない。

このようなロス・ウロスにもこの半世紀、変化の波が押し寄せている。トトーラに深く依存したロス・ウロスの生活がエキゾティシズムの対象となり、急速な観光化が進展したのである。その変遷中、実際に浮かび、移動・分割・統合可能な浮島が創造され、トトーラに特化した生活が意図的に演出され始めた。ロス・ウロスの浮島を皮切りとして前出タキーレ島、アマンタニ島などにおいても観光化が進み、プーノを起点とした観光ルートが確立する中で現在へと至っている。

本稿が注目するのはこの過程においてたち現れたロス・ウロス社会における移動の再編である。恒常的な移動の中を生きてきたロス・ウロスが観光化の荒波にさらされた時、そこでひき起こされたのは単線的な都市移住ではありえなかった。浮島の移動、湖岸先住民集落への定住、プーノへの移住、都市との日常的な往還といったさまざまな移動のあり方を糸口として、例外的な一事例からアンデス地域社会の変容を再考することが本稿の目的となる。

ロス・ウロスの生活するトトーラ密生地をすべて取り囲む形で1978年に設立されたティティカカ国立保護区との係争が表面化する近年、ロス・ウロスを対象とした学術研究は急速に蓄積されているが (Escobar 2004 ; Kent 2006 ; 2008)、観光化による社会変容を実態調査に基づき把握したものは皆無である。ティティカカ湖水域における一連の国家介入 (後述マス

図 ティティカカ湖全区 (左下) とプーノ湾拡大図 (右)



出典) 筆者作成。

移入プロジェクト、水利開発計画、国立保護区設立等)を史的観点から把握しようとする学的作業 (Guevara 2007) の重要性を認めつつも、本稿が力点を置くのはそれら国家介入を可能とした歴史的條件 (交通網整備過程)、およびそれに対する先住民側からの呼応なのである。

3 「地域」としてのティティカカ湖

ここで一点、確認しておきたいことがある。それは湖、ロス・ウロスの暮らすトトーラ密生地には、かねてから湖岸先住民の往来が存在していたということである。

3,800メートルを超す高地にあって比較的温和な気候に恵まれたティティカカ湖岸域は、農牧活動を主とする先住民の集住地となってきた。しかし、その生業には雹害、霜害、干ばつなどのリスクが付きまといている。不確実性の中を生きる湖岸先住民に湖の水産資源は一定の庇護を与え、都市移住への緩衝として機能してきた (LeVieil 1987 : chap.6)。トトーラの重要性も見逃せない。森林限界を超え資源の乏しい当地では、湖岸先住民がトトーラをさまざまな用途で用いてきたが、近年では家畜飼料としての利用が増えている (LeVieil et al. 1989)。

このような湖の諸資源をめぐる往来はティティカカ湖の水位変動とともに幾度も攪拌されてきた。1940年代の大干ばつは先住民の記憶にも深く刻まれている。未曾有の水位減少の中、トトーラの生育する湖岸浅瀬一帯は完全に土地として乾き出したという。干上がった陸地でそのまま農作物の栽培・家畜の肥育を営んでいたロス・ウロスは、放牧目的で侵入してきた湖岸先住民と係争を抱えることになった (Murakawa 2007)。「土地」とも「湖」ともつかぬプーノ湾の広大な湿地のただ中で、その諸資源に深く依存しながら暮らしてきたロス・ウロスが特異な存在であることに疑いはないが、刻一刻と変化する流動的な湿地帯をうごめきつつ、生を紡いできたのは湖岸先住民にあって同じことなのである。プーノを境にその西側にケチュア語話者、東にアイマラ語話者が暮らす当地域にあって、少な

らぬロス・ウロスが、バイリンガル—さらに近年ではスペイン語とのトリリンガル—であることもこのような社会的交通の存在から容易に理解されよう。

本稿においては、道路網整備の困難なティティカカ湖岸域、および湖水域を一つの地域として設定しつつ (Orlove 2002)、地域的な水上交通の再編過程との連関においてロス・ウロス社会における特異な展開を見定めてゆきたい。

以下、Ⅱにおいてはティティカカ湖岸域における道路網の拡張を、Ⅲにおいては湖岸先住民集落における水上交通の再編を、Ⅳにおいてはそれに伴うロス・ウロス社会の変容を中心に扱う。湖岸先住民集落の状況については既存の学術研究を中心とした文献資料、ロス・ウロス社会についてはフィールドワークで得られたデータを基礎に立論を行った²⁾。

Ⅱ ティティカカ湖岸域における道路網整備とその限界

1 陸上交通概観

インカ国家の首都クスコとポトシ銀山を結ぶ幹線が通るティティカカ湖岸は植民地時代から交通の要衝としての位置を占めていたが、独立以降もボリビアへの中継地としての地位が揺るぐことはなかった。ティティカカ湖への蒸気船導入 (1870年)、アレキパとプーノを結ぶ鉄道路線開通 (1874年) によって、湖上経由ラ・パス行き経路が確立したことは、その後のアンデス地域経済の帰趨を決定的な形で方向づけることになる (Flores 1993)。ペルー海岸部、ひいては世界経済との接続を大幅に改善させた鉄道路線は、チリとの太平洋戦争を挟み1908年にはクスコへと延長され、羊毛ブームを巻き起こしてゆく。大土地所有者による土地収奪が深刻化する中、1910・20年代には先住民叛乱が頻発した。農業活動が盛んなティティカカ湖岸では大土地所有の拡大は限られていたと言われるが (Appleby 1976 : 297)、それでも数多くの係争が記録されていることは記憶に留め置かれてもよいだろう (Kapsoli 1984 : 19-20)。

近代的交通との連関でもう一点押さえておかねばならないのは1920年、レギーア政権によって公布された「道路法」である。先住民を主要な標的として、道路建設のための労働供出を義務づけた当法は、アンデス周辺地域における国家統合の駆動力としての役割を担うことになった。

1916年、法2323号によって国道との位置づけを与えられたティティカカ湖の南岸道路においても、道路整備が進展する (Romero 1928 : 471-472 ; cf. Tschopik 1968 : 19)。1920年代には蒸気船による水上交通が重用されていたようではあるが (Romero 1928 : 482)、道路網の拡張は先住民社会を確実に巻き込みながら、さらなる「周辺」へと押し進められたのである。

1960年代に目を移すと、プーノとクスコ・アレキパ、およびデサグアデーロ (ボリビアとの国境) を結ぶ幹線は未整備で (Dew 1969 : 102)、ティティカカ湖南岸道路は決して快適とはいえなかった (Plan COPESCO sf. : 49)³⁾。とはいえ、この道路が附近の先住民社会に多大な意味を持っていたことに疑いの余地はない。南岸道路沿いの集落「イチュ」にはトラックが行き交い、その荷台に乗った先住民のプーノへの日常的な往来が、そして移民現象が確認されている (IIP 1969 : 83, 87)。

2 道路網整備の限界—ティティカカ湖の水位変動

ティティカカ湖岸における道路網整備には、特有の困難があったのも事実である。1960年代、プーノ湾を囲むカバチーカ半島への交通事情についてガルドは次のように述べている。

「現状においてこの道路はワタ [=地名。以下、〔 〕内は筆者による補足とする] の部分において湖が全面的に氾濫しているため通行不能である。……通常の交通手段は帆掛けボートによる水路となるが、風向きによっては約8時間かかる」 (Galdo 1967 : 187)

ティティカカ湖が大きな水位変動を繰り返してきたことは先に述べたが、増水の際には湖畔は水没し、道路網は寸断された。劣悪な道路事情については対岸のチュクイート半島においても同様であった (Cárdenas 1989 : 4)。近年、道路整備が両半島部でも進められるまで、トトラ舟をはじめとする水上交通こそが湖岸先住民の往来を担保してきたのである (García 1949 : 55-57)。

ティティカカ湖島嶼部において、水上交通がより一層の重要性を帯びていたことは言うまでもない。大土地所有制が支配的であり、行政 (プーノ県プーノ郡カパチーカ地区) の末端機構としても機能していたアマンタニ島では、農奴が島から抜け出さぬよう水上交通は規制されていたという (Gascón 2005 : 94)。

3 波打ち際—ロス・ウロスの生活領域

大土地所有者はタキーレ島にも存在していたが (Matos 1964)、これら島嶼部との対照においてロス・ウロスの状況は鮮明に浮かび上がってくる。植民地期の聖職者も書き記しているように、ティティカカ湖岸一帯の湿地帯に部外者が入り込むのは容易ではなく、そこでは教会支配から逃れた先住民が独自の生活体系をまもりながら生き延びてきた (Calancha 1978 : 1468)。19世紀後半、ティティカカ湖ペルー側南岸地域でも状況は大きく変わらず、「アレキパ発フリャカ、プーノ行きの鉄道列車」といった「近代的進歩による巨大機器に見向きもしない」先住民の存在が記録されている (Basadre 1884 : 203)。「土地」とも「湖」ともつかない湿地が先住民たちの生を庇護し、20世紀間近のプーノ湾一帯においても自律的空間が維持されていたのである。

ロス・ウロスの古老からの聞き取りによると、かれらの従来の基本的な生活は以下の通りであった。トトラ舟で漁撈狩猟採集活動を行い、在来魚種、野鳥をとる。それらを携え、カパチーカ半島、チュクイート半島、アマンタニ島、タキーレ島を始めとする湖岸先住民集落に赴き、物々交換

によってジャガイモ、オカ、ソラマメ、オオムギなど農作物を調達する。湖岸集落では入手不可能な砂糖、塩、マッチ、ロウソクといった商品はプーノで入手した。プーノの街路で魚や野鳥を販売し、現金化した上で商品を購入し、浮島に戻るのである。

このように都市との往還は常に存在していたが、速度に限界のあるトローラ舟に支えられたそれら往還は限られたものであった。

Ⅲ 湖岸先住民社会における水上交通の再編

1 マス移入プロジェクト

ロス・ウロスの生活領域に変化の兆しが現れるのは、国家主導のマス移入を契機としてのことである。羊毛ブームの終焉以降、1929年の世界恐慌のあおりの中、窮乏を深める当地域への処方箋として、ボリビアとの国境画定（1932年）を終えたペルー政府は二国間プロジェクトへと踏み出した（Guevara 2007：13-18）。1938年、南岸道路沿いの「チュクイート」に孵化施設が建設され、移入種の選定後、ニジマスが放流された（Cano 1952：48-50；Laba 1979：341-343）。

マス移入の成功、そしてラ・パス、アレキパ、クスコにおける商機拡大は、ティティカカ湖における漁業の技術革新を誘発してゆく。湖岸先住民以外の人々も参入を図る中、外国製の刺網、木製ボートなどが導入されることになった（Laba 1979：343-344）。木材入手の容易なティティカカ湖南岸を中心に（Gilson 1938：536）、木製ボートが普及してゆくことになる。

このような状況の中、1940年代の干ばつが先住民社会を襲った。ティティカカ湖の水位減少によってトローラ不足に見舞われたタキーレ島では木製ボートへの代替へと踏み切らざるをえなかったという。これによって資材調達のための都市訪問が不可避となったが、従来15時間であったプーノまでの道程は5時間へと短縮されることになった（Matos 1964：66）。チュクイート半島やカパチーカ半島の先住民集落をも巻き込んだ木製ボ-

トへの代替過程は、都市との接続時間を大幅に短縮せしめ、その後の先住民社会の変容に道をつけることになった (Cano 1952 : 44-45)。

2 1960年代の「マスブーム」

移入されたマスは1940年代末になるとティティカカ湖のいたるところで確認できるようになっていた (Laba 1979 : 343)。これまで見たことのない魚種を目撃した湖岸先住民は当惑したが、やがて積極的な漁獲に乗り出してゆく (Orlove 2002 : 139)。

1960年、最初の缶詰工場建設 (チュクイート) の認可がおり (Calderón y Yactavo 1968 : 36)、他地域の4つの工場が続いた (Laba 1979 : 346)。当初、チュクイートの缶詰工場経営者は自らマスの漁獲を試みたが、先住民委託の方が安上がりで確実であると気づいたという。旧来から先住民が用いてきた漁業技術ではマスの捕捉は困難であったため、先住民に対して刺網、木製ボート、さらには船外機の購入資金貸付けを行うようになった (Orlove and LeVieil 1989 : 215)。同様の事態は他地域でも見られ、モーターボートを用い湖上を疾走する先住民がアマンタニ島やタキーレ島附近にまで繰り出す光景が目撃されてゆく (Calderón y Yactavo 1968 : 40-42)。

しかしながら、マス乱獲によってこのようなブームが長続きすることはなかった。缶詰工場も1969年までにはすべて閉鎖されることになる (Orlove and LeVieil 1989 : 218)。マスの移入によってボガやウマントといった在来魚種も駆逐され、不毛な湖だけが残されることになった。

3 湖岸先住民集落における水上交通—木製ボートの導入

南岸道路に位置し、マス移入に伴う関係諸施設の影響を直接的に受けたチュクイートとは異なり、プーノ湾岸の湖岸先住民集落においては新技術の導入がスムーズに進んだわけではない⁴⁾。カパチーカ半島、チュクイート半島では1960年代の後半になってもモーターボートは確認されていな

い。しかし、漁撈目的での木製ボートは出現している (Carmona et. al. 1967 : 39 ; Galdo 1967 : 166)。交通目的においても、カパチーカ半島のカパーノに5艘、ヤブラ、リャチョン、シアレに各3艘、チュクイート半島のソカには4艘の木製ボートがあり、アマンタニ島、タキーレ島との交通網を形成している。カパチーカ半島からは30人乗り帆掛けボートによるプーノへの毎日運航も行われていた (Carmona et. al. 1967 : 7 ; Galdo 1967 : 193)。

アマンタニ島においても、木製ボートが確認されている⁵⁾。

「木製ボート5艘からなる運送サービスがあり通常、順風なら4時間かけて、毎週プーノに行く。湖に12時間とどまることになることがあり、例外的な場合には24時間である」 (Galdo 1963 : 7)

1968年、アマンタニ島にはモーターボートが導入され (Gascón 2005 : 95)、天候に左右されることのない、プーノへのアクセスが担保されることになった。タキーレ島でも1977年に中古自動車エンジンが水上交通用として導入される (Healy and Zorn 1983 : 83)。新技術の導入は湖岸集落においても不可逆的な潮流となり、中心都市プーノとの接合を前提とした形で生活が再編されてゆくことになった。

IV ロス・ウロス社会の変容

1 浮島における水上交通—トトラ舟の残存

同時期のロス・ウロスに目を移した時、その様相は大きく異なっている。1960年代、浮島で行われたフィールドワークの記録には以下のようにある。

「現状においてプーノ湾にすむロス・ウロスは唯一絶対の舟としてアシ船を用い続けており、それでさまざまな場所に移動している。プー

ノに行くためにこの先住民が他の船舶と同じルートを利用することはなく、エステベス島にほど近いマンコ・カパック通りと呼ばれるトトラの中を通過して行く」(Centellas 1969 : 31)

図に示した [A] から [I] の9つの地区を緩やかなまとまりとして、ロス・ウロスでは漁撈狩猟採集活動を中心とした生活を継続していた。ロス・ウロスの古老からの聞き取りによると、1940年代の大干ばつは、ロス・ウロスの生活していたトトラ密生地を干上がらせ、生活に多大な影響を与えたが、舟の製作に必要な最小限のトトラは確保できたという。このようなロス・ウロスが、プーノ湾岸一帯のマスプームと距離を置いていたことは言うまでもない。山本による1970年代の記録を引用しよう。

「ウロ族 [=ロス・ウロス] の場合、葦舟の利用には、それほど変化がみられない。……ウロ族の居住するのは浮島であり、どこへ行くにも、葦舟が不可欠なものとなっている。また、その生業は、葦舟を利用しておこなう狩猟と漁撈である。その狩猟は、湖畔に自生するトトラの茂みでおこなわれ、漁撈活動もトトラの生える浅瀬にみられる小魚を対象としており、アイマラ族のようにティティカカ湖の沖にまで出ておこなうものとは異なる」(山本 1980 : 984)

山本が言うように「ティティカカ湖の貧しいインディオには、あし舟以外の船は望んでもなかなか手のとどかない存在」(山本 1978 : 19) であり、1970年代後半になっても生活の文脈における木製ボートへの代替は進展していなかった。しかし、ロス・ウロスが湖岸先住民集落における水上交通の再編と無関係であったわけではない。ロス・ウロスの生活領域を木製ボートが通り過ぎる頻度が着実に上昇してゆく中、かれらの中にも新技術への関心は高まっていたとインフォーマントは語る。

2 観光化への道

アンデス先住民一般にもれず、ロス・ウロスは、聖職者、メスティンをはじめとする部外者が先住民の脂肪を抜きとり、死に至らしめるという信仰を保持してきた。1950年代末に浮島を訪れたキリスト教再臨派の宣教師は次のような記録を残している。

「宣教師たちは、先住民が友好的であることを期待しながらパンを持っていった。そうではなかったのだ！長い棒で宣教師を追い立て、歓迎されていないことを知らしめた。しかし、宣教師は島を後にしようとしたとき、岸にパンを投げ込んだ。これが賢明なやり方であることが判明した。というのも翌月の再訪問の際、人びとはそれほど敵対的ではなかったからだ。島に上陸することを許しはしなかったが、棒を激しく振り回すことはなかった。先住民たちに再度、パンを投げ込んだ。3度目の訪問のとき、宣教師は上陸し、人びとと相対することができた。継続的な友情が生まれ、島に何度も訪問することになった」(Booth 1966 : 26)

1950年代の初頭には既に、浮島を訪れる観光客がいたことが記録されているが(Cano 1952 : 67 ; Romero 1949 : 34)、それは観光客が歓迎されていたことを意味しない。筆者の聞き取りにおいても、観光客が来た時には「隠れていた」という証言が多く聞かれた⁶⁾。

しかしながら、1963年、プーノに一番近い[A]地区に再臨派の小学校が建設されたことにより、状況は一変する⁷⁾。自身もアイマラ先住民であった初代教師は、公用語であるスペイン語はもちろん、観光客との付き合い方を教え込むことになる。つまり、観光客に「物乞い」をする代わりに手工芸品を販売する必要があるとし、刺繍のつくり方などを指導したのである⁸⁾。当時、この小学校に通っていたロス・ウロスは限られてはいたものの、卒業生たちは公用語を話すメリット、観光客と付き合うメリット

を熟知し、変革の旗手として振舞ってゆくことになる。

ここで注意しておきたいのは、観光客のもたらした現金収入の使用が都市部、つまりプーノに限られていたことである。現在でこそ浮島（後述〔観光地区〕）には商店があり、行商人も日常的に来訪しているが、当時、現金の流通は皆無であった。湖岸先住民集落でも現金を用いることはなかったといい、現金収入を得たロス・ウロスが都市と接合を強めてゆくことは当然の成り行きであった。

ロス・ウロスが木製ボートの取得に乗り出すのも時間の問題となる。1984年の記録には、42の観光客送迎用大型モーターボート、23の生業用ボートの存在が記されている（Calancho 1984：29-30）。前者の購入のためには、共同出資も広範に行われたという⁹⁾。

3 1986年の大増水と浮島の移動

ロス・ウロス、とりわけプーノに近い〔A〕から〔D〕の4地区の人々が観光業への依存を深める中、1986年に発生した未曾有の大増水が転機となる。水位の上昇により、波の高い従来の生活領域での暮らしに危険を感じた人々がプーノよりに浮島を移動させ〔観光地区〕を形成するに至ったのである。この移動によって、従来からの漁場、交易地に赴くにはより多くの時間（また、船外機を用いれば燃料費、用いなければ労力）を要するようになったが、観光客を呼ぶには有利な状況が生まれた。

ただし、正確を期しておけば、従来の生活領域から〔観光地区〕への流れはけっして単線的であったわけではない。例えば、〔C〕地区出身者からの聞き取りによると、かれらは大増水時には移動せず、そのままの場所で観光客を待つことになった。そのため観光のルートは、〔観光地区〕までの日帰りルートと、〔C〕地区経由タキーレ・アマンタニ島ツアーへと分断されたという。後者に関して言えば、観光客は「チム」附近の水路を経由してきていたが、時間の経過とともに〔C〕地区内でも競争が激化し、かれらの一部はチム方向へと移動を開始することになった。〔観光地

区]に移動した人がこちらに合流することもあり、観光目的の浮島が現在のように「観光地区」に結集するのは21世紀を迎えてからのことなのである。

4 観光化の諸帰結—ロス・ウロスの現在

このような経緯を経た現在のロス・ウロス社会は、次の3つのグループに大別すると把握しやすい。

1つ目は従来の生活領域で生活を続ける人々である。観光客が来訪することになった[A]から[C]地区はすでに消滅し、[D]地区に残る人もわずかとなった。しかし、[E]から[I]地区にかけては現在でも、漁撈狩猟採集活動および物々交換目的での湖岸集落への来訪が継続されている。

2つ目は「観光地区」で生活し、観光で身を立てている人々である(2009年2月現在、40島、280世帯)。観光で得られた現金収入を携えプーノへ赴くか、浮島に来訪する行商人から生活物資を購入し、生活している。

3つ目は湖岸集落「チュジュニ」、すなわち土地で生活する人々である。「観光地区」への浮島の移動と並行して当地への定住化が進行した。当集落近隣の道路は未舗装ではあるが、プーノ中心市街地までは乗り合いバスで25分程度である。

(1) 「観光地区」の求心力

土産物販売用の露天が林立し、観光アトラクションが整備された現在の「観光地区」は世界中からの観光客のみならず、ロス・ウロス自身を引き付ける求心力を獲得している。

従来の生活領域で生活を続ける人々の中にも、「観光地区」での生活を体験した人が少なからず存在している。そこで思ったように収入を得ることのできなかった人、観光客への対応に嫌気が差した人が従来の生活領域

に帰還している。

また、チュジュニに居を構えた人々も浮島との関係を断ったわけではない。観光客がやって来る前の夜明け時にはチュジュニから「観光地区」へと向かう多くの先住民の姿が目撃される。土地での生活を始めても、観光以外に収入が見込めるわけではない。観光客送迎用大型モーターボートを所有する人もいるが、かれらもプーノの埠頭から観光客を引き連れ浮島へと向かうのである¹⁰⁾。

現在、「観光地区」においては、浮島ごとに受け入れ観光客数の格差が顕著となっている。観光収入から溢れた人はやむなく漁撈狩猟採集活動に繰り出すか、他の共同体員からの仕事（浮島維持に必要なトトラ調達、手工芸品製作、観光用大型トトラ舟製作など）を請負い、身を立てている。

(2) 水上交通の諸相

近年、「観光地区」に住む人が中古船外機の卸売りを開始したこともあり、船外機の購入は格段に容易になった。銀行からの融資を受け、船外機を購入する人も増加している。

今日では、上記3つのグループを通して木製ボートはほぼ完全に普及し、船外機を所有する人も少なくない。トトラ舟のみを用いているのは一握りの古老に限られる。

プーノから離れた従来からの生活領域に生活する人々に関しても、状況は「観光地区」と大差ない。[I] 地区の1つの浮島での参与観察によると、6世帯すべてが木製ボートを、その内の3世帯が船外機を所有していた。

以前かれらは、浮島附近を通過するカバチーカ半島からの定期運行便に乗り込みプーノへ訪れていたという。腐敗性の高い魚を取り扱うが故、交易に限界を抱えていたかれらにとって都市への恒常的アクセスの確立は販路の拡大を意味し、漁撈活動の効率化のため木製ボートへの投資が進むこ

とになった（現在では船外機で遠洋に繰り出し漁を行っている人もいる）。21世紀を迎え、半島部では道路整備が進み、水上交通が消滅したため¹¹⁾、船外機を購入の上、恒常的な燃料支出を伴いながらプーノへ赴く状況が生まれている。かれらがプーノに行くのはほぼ週1回、所要時間は船外機を用いて2時間程度である。

トトラの藪の中に分け入るのに便利な小型トトラ舟は現在でも3つのグループを通して散見される。しかし以前、長距離移動に用いられていた大型トトラ舟が確認されるのは原則的として〔観光地区〕のみである¹²⁾。湖岸先住民集落は無論、浮島においても実用上の観点では用いられなくなっていたこの舟は現在、観光客を呼び込むための「目玉商品」として新たな位置づけを与えられている。〔観光地区〕においては大型トトラ舟を二つ繋げ、物見櫓を組んだ双胴船も出現し、観光客の遊覧に用いられている。山本（1980：968）によると以前の大型トトラ舟の全長は4メートル10センチであったが、観光客獲得競争が激化する今日では、10メートルを越すものもある。

その一方、2010年の〔観光地区〕においては金属製ボートの出現が人々の耳目を集めていた。中古の木製ボートが日本円にして3万円程度であるのに対し、この金属製ボートの価格は5倍はくだらない。先住民にはかなりの高額といえるが、コンスタントな観光収入を得ている人が観光業の堅調を当て込んで購入に踏み切ったのである。懼での漕艇が難しく、船外機の使用を前提としたこのボートは従来からの生業活動には不向きである。このような交通目的に傾斜した個人用ボートの出現はロス・ウロス社会が新たな局面に入ったことを示唆している（筆者の知る限り、キリスト教セクトのものを除き、湖岸先住民集落に金属製ボートが導入されている例はない¹³⁾）。

熟練した漕ぎ手が木製ボートを漕艇した場合、その時速は6キロ、船外機を装着すればその倍ほどになるが、この金属製ボートを船外機と組み合わせれば時速30キロも不可能ではない。プーノに赴く際、かれらの多くは

乗り合いバスの終着点「エステーベス島」にボートを係留しているが、[観光地区] からそこまでの所要時間は手漕ぎで35分程度、この金属製ボートを用いればものの数分である。そこからは舗装道路で中心市街地までは20分程度。[観光地区] とプーノとの往還はごく日常的なものとなっている。

結語

本稿においては、ティティカカ湖岸域における道路網整備を俯瞰しつつ、湖水域における交通再編とロス・ウロス社会の観光化の連関を探ってきた。以下、本稿の内容を簡単に確認するとともに、若干の考察を加え結びにかえることにしたい。

20世紀前半から道路網整備が進んだティティカカ湖岸域においては、南岸道路沿いのチュクイトを拠点として湖水域への国家介入が図られた。マス移入プロジェクトを皮切りに大干ばつ・チュクイトの缶詰工場による前貸しといった諸要素の連関の中、湖岸先住民集落においては、木製ボートへの代替、さらには船外機の導入が進んだ。しかし、ティティカカ湖の諸資源の庇護を受けたロス・ウロスの場合、トローラ舟からの代替はこれより遅れて開始された。浮島における観光化は表面的には宣教師の尽力および学校建設を契機に進展しているが、このような湖岸先住民社会における地域的な潮流をもって初めて具現化されたものと考えるのが妥当だろう。

土地に根ざした生活を展開してこなかったロス・ウロスには独自の展開が確認されたことにも留意しておこう。現在では浮島でも木製ボートを持たぬ人は稀であり、船外機を保有する人も多いが、このような水上交通の再編のみならず、浮島自体を移動させることによってロス・ウロスは都市との接合時間を短縮させてきた。観光収入をもとにプーノ近郊への定住を進めるロス・ウロスの状況を都市下層民化と括することもあながち間違いとは言えない実情がある。

しかし、ここで注意を要するのは、どんなに都市との距離を縮めても、ロス・ウロスが都市部には合流しえないという事実である。エキゾテシズムを求める観光客は他ならない「浮島」を訪れているのであり、浮島は都市に近づきこそすれ、土地にあがることは許されない。意図的に「伝統」が演出された浮島は極限まで都市との距離を縮め、ラディカルな接合を生み出している。交通手段への投資を厭わなくなったロス・ウロスは、この埋めようのない浮島と都市の「あいだ」を、観光収入をもとに際限なく短縮する運動の中に置かれていると言えるだろう。

「観光地区」のロス・ウロスが一種の脆弱性を抱え込んでいると指摘することはたやすい。観光客からの現金の投入がなければ（燃料費を捻出できず）、都市との往還もままならぬが、当の観光客は、ペルーの社会経済状況のいかんによっていつ来なくなるのかも分からない。そうした交渉に自らを賭すことによってかれらが実現しているのは、かつては不可能であった速度・接続である。湖岸先住民集落では未だ見られぬ金属製ボートを導入し、湖上を疾走するロス・ウロスとともに移動する時、そこにあるのはこれまでの「遅れ」を取りもどし、追い越す速度であるように思えてならない。

これら諸点を確認した時、「チョロ化」論の限界は鮮明に浮かび上がってこよう。都市との往還を日常的に繰り返すようになった先住民が都市で確認された時に「チョロ」として抽出されるなら、それは速度を増した先住民の移動の残渣が析出したものに過ぎない。観光化が進展した事例を選定することによって本稿が明らかにしたかったのは、先住民集落と都市との「あいだ」に絶え間ない往還が存在すること、そしてその短縮過程にこそ、この半世紀における先住民の経験が集約されているということである。

地域的な水上交通再編という潮流の中、アクセス困難な「土地」と「湖」の境界域にまで変化の波が押し寄せた1960年代は、ティティカカ湖岸地域の史的展開における一つの転機をなしている。道路網拡張を足が

りに、さらなる「周辺」へと侵出を図る諸アクターと、その接続の回路を反転・整序しつつ自らのテンポで生を紡ぎ合わせようとする先住民が交錯する力の場へと踏みこむための一試論として本稿を位置づけたい。

*本稿は、2007年度松下国際財団（現松下幸之助記念財団）研究助成による現地調査の成果の一部である。記して謝意を表したい。

註

- 1) 聞き取りによると「ロス・ウロス」は外部から与えられた呼称であり、自称はカピーニヨ（地名「カピ」の人）、もしくはアイマラ語でコタ・ハケ（湖の人）であったという。行政的には、2001年にセントロ・ポブラードとしての位置付けを得ており、その執行部が発行した小冊子によると人口は3,550人である。
- 2) 筆者は2004年から断続的に総計24ヶ月のフィールドワークを行っている。インタビューにはスペイン語を用い、スペイン語が話せない古老からの聞き取りに関してはアイマラ語通訳の協力をあおいだ。
- 3) 国境地帯であるが故の度重なる荷物検査もこれに追い打ちをかけていた（倉知 1964：39-40；Plan COPESCO n.d.：50）。
- 4) オルラブはホームページ上で、国家に登録された木製ボート数を自著（Orlove 2002）の付表として掲載しているが（http://www.des.ucdavis.edu/faculty/Orlove/book/appendices/boat_licenses.xls、2011年9月29日アクセス）、これは実体からは大きく乖離している。
- 5) プーノ県プーノ郡カパチーカ地区に属していたアマンタニ島は1965年に「地区」として行政的に独立し、カパチーカ半島と袂を分かったことにも注意しておきたい（Gascón 2005：211）。なおこの時分、同島における漁撈目的での木製ボート使用はなかった（Galdo 1963：15）。
- 6) 当時の浮島の状況については加藤（1967）、藤木（1962）を始めとする日本人登山家による記録も参考になる。
- 7) これより前に、[G]地区に国立小学校が開校されているが、その影響は限られたものであったという。
- 8) この初代教師は多くの手記を残しているが、その中でもこの旨が述べられている。
- 9) タキーレ島においても大型モーターボート購入のための共同出資は行われ

ていたが (Matos 1986: 90-91)、これはロス・ウロス社会におけるものとは性格を異にしている。漁撈狩猟活動のため各々が水上交通手段を確保してきた後者において、大型モーターボートは当初より自らの交通手段というより、観光収入源として期待されていた。個人主義的な傾向を色濃く持つ出資者たちは数年もすると、関係を解消するのが常であったという。

- 10) ロス・ウロスの観光客送迎用大型モーターボート組合には125艘 (2008年1月現在) が登録され、それらはプーノの埠頭に係留されている。
- 11) 近年、カパチーカ半島からタキレ島・アマタニ島へと足を伸ばす観光客の流れに期待し、[I] 地区にも観光化した浮島が出現している。
- 12) 唯一の例外は、前注で述べた [I] 地区である。
- 13) この金属製ボートは野鳥より速く湖水面を滑走することができるため、それを生かした新たな狩猟法も考案されているが、これはあらかじめ想定されていたものではない。

参考文献

- 加藤幸編. 1967. 『アンデスの白い鷹—芝浦工大ペルー・アンデス遠征記録』あかね書房。
- 倉知敬. 1964. 「1961年アンデス遠征記録—第三章ペルーからボリビアへ」(『針葉樹』13号、11月)、38-50ページ。
- 藤木高嶺. 1962. 『インディオの秘境—ペルー・アンデス登山と探検』朋文堂。
- 山本紀夫. 1978. 「アンデスのアシ舟—インディオたちのトトラ利用」(『季刊民族学』2巻4号、10月)、6-19ページ。
- . 1980. 「アンデス地域、トトラの民族植物誌」(『国立民族学博物館研究報告』5巻4号、12月)、951-1007ページ。
- Appleby, Gordon. 1976. "Export Monoculture and Regional Social Structure in Puno, Peru," in Carol Smith (ed.) *Regional Analysis: Social Systems* (New York: Academic Press), pp. 291-307.
- Basadre, Modesto. 1884. *Riquezas peruanas* (Lima: Imprenta de la Tribuna).
- Booth, Ernest. 1966. "Carlos of Lake Titicaca," *These Times*, Nashville, 75 (14), December, pp. 25-27.
- Bourricaud, François. 1954. "Algunas características originales de cultura mestiza en el Perú contemporáneo," *Revista del Museo Nacional*, 23, pp. 162-173.
- . 1967. *Cambio en Puno: Estudios de sociología andina* (México: Instituto Indigenista Interamericano [III]).
- . 1975. "Indian, Mestizo and Cholo as Symbols in the Peruvian Systems of

- Stratification,” in Nathan Glazer and Daniel Moynihan (eds.) *Ethnicity: Theory and Experience* (Cambridge/Massachusetts: Harvard University Press), pp. 350–387.
- Calancha, Antonio de la. 1978. *Crónica moralizada* (Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos [UNMSM]).
- Calancho, Ernesto. 1984. “Economía de los uros del Titicaca.” Tesis (Puno: Universidad Nacional del Altiplano).
- Calderón, José, y Ana Yactavo. 1968. “La pesca de la trucha en el lago Titicaca,” en *Estudio de dos problemas en Puno* (Puno: Instituto Indigenista Peruano [IIP]), pp. 30–48.
- Cano, Washington. 1952. *Estudio geográfico histórico y sociológico del lago Titicaca* (Buenos Aires: Ediciones Moreno).
- Cárdenas, Ana. 1989. *El enfoque de sistemas en el desarrollo rural: Caso de la comunidad campesina de Lukina Grande* (Lima: n.d).
- Carmona, Aurelio et. al. 1967. “La comunidad de Soqa.” Mimeo. (Puno: IIP).
- Centellas, Juan. 1969. *Estudio socio-educativo de los uros*. Tesis (Cusco: Universidad Nacional San Antonio Abad).
- Dew, Edward. 1969. *Politics in the Altiplano: The Dynamics of Change in Rural Peru*. (Austin/London: The University of Texas Press).
- Escobar, Fortunato. 2004. Manejo sustentable de recursos naturales de la Reserva Nacional del Titicaca: El caso Jatun Isla de sector Ramis y la isla flotante los uros de sector Puno: Tesis magistral (Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales).
- Flores, Alberto. 1993. “Arequipa y el sur andino,” en *Obras completas I: Alberto Flores Galindo* (Lima: Fundación Andina/ Sur Casa de Estudios del Socialismo), pp. 231–451.
- Galdo, Raúl. 1963. *El indígena de la isla de Amantaní* (Lima: Ministerio de Trabajo y Asuntos Indígenas).
- . 1967. “Estudio comparativo de dos comunidades: Uripa y Capachica,” *Perú indígena*, 27, pp. 163–198.
- García, José Uriel. 1949. *Pueblos y paisajes sudperuanos* (Lima: Cultura Antártica).
- Gascón, Jorge. 2005. *Gringos como en sueños: Diferenciación y conflicto campesinos en los Andes peruanos ante el desarrollo del turismo* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos [IEP]).

- Gilson, Cary. 1938. "Percy Sladen Expedition to Lake Titicaca, 1937," *The Geographical Journal*, 91 (6), June, pp. 533-538.
- Guevara, Armando. 2007. *Espejismos desarrollistas y autonomía comunal: El impacto de los proyectos de desarrollo en el lago Titicaca (1930-2006)* (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú).
- Hazen, Dan. 1974. "The Awakening of Puno: Government Policy and the Indian Problem in Southern Peru, 1900-1955." Ph.D. dissertation, Yale University.
- Healy, Kevin, and Elayne Zorn. 1983. "Taquile's Hometown Tourism," *Natural History*, 92(11), November, pp. 80-93.
- IIP (Instituto Indigenista Peruano). 1969. *Cuatro estudios de diagnósticos de las áreas de acción preferencial de la zona aymara sur* (Puno: IIP).
- Kapsoli, Wilfredo. 1984. *Ayllus del sol: Anarquismo y utopía andina* (Lima: Tarea).
- Kent, Michael. 2006. "From Reeds to Tourism: The Transformation of Territorial Conflicts in the Titicaca National Reserve," *Current Issues in Tourism*, 9 (1), pp. 86-103.
- . 2008. "The Making of Customary Territories: Social Change at the Intersection of State and Indigenous Territorial Politics on Lake Titicaca," *Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, 13 (2), pp. 283-310.
- Laba, Roman. 1979. "Fish, Peasants, and State Bureaucracies: The Development of Lake Titicaca," *Comparative Political Studies*, 12(3), October, pp. 335-361.
- LeVieil, Dominique. 1987. "Territorial Use-rights in Fishing (TURFs) and the Management of Small-scale Fisheries: The Case of Lake Titicaca (Peru)." Ph.D. dissertation, University of British Columbia.
- LeVieil, Dominique et al. 1989. "The Socio-economic Importance of Macrophyte Extraction in Puno Bay," in Thomas Morthcote et al. (Eds), *Pollution in Lake Titicaca, Peru: Training, Research and Management* (Vancouver: University of British Columbia), pp. 155-175.
- Martínez, Héctor. 1969. *Las migraciones altiplánicas y la colonización del Tambovata* (Lima: Centro de Estudios de Población y Desarrollo).
- Matos, José. 1964. "La propiedad en la isla de Taquile (lago Titicaca)," en *Estudio sobre la cultura actual del Perú* (Lima: UNMSM), pp. 64-142.
- . 1984. *Desborde popular y crisis del estado: El nuevo rostro del Perú en la década de 1980* (Lima: IEP).

- . 1986. *Taquile en Lima: Siete familias cuentan...* (Lima: UNESCO/Banco Internacional del Perú).
- Murakawa, Atsushi. 2007. "Cómo pueden los indígenas eludir la intervención estatal: El caso de los uros en la Reserva Nacional del Titicaca" en *Yusuke Murakami (ed.), Después del consenso de Washington: Dinámica de cambios políticos y administración de recursos naturales*, CIAS Discussion Paper Series, 2 (Kyoto: Center for Integrated Area Studies), pp. 103-120.
- Orlove, Benjamin. 2002. *Lines in the Water* (Los Angeles: University of California Press).
- Orlove, Benjamin, and Dominique LeVieil. 1989. "Some Doubts about Trout: Fisheries Development Projects in Lake Titicaca" in Benjamin Orlove, Michael Foley and Thomas Love (eds.), *State, Capital, and Rural Society* (Boulder: Westview Press), pp. 211-246.
- Paerregaard, Karsten. 1998. "The Dark Side of the Moon: Conceptual and Methodological Problems in Studying Rural and Urban Worlds in Peru," *American Anthropologist*, 100(2), June, pp. 397-408.
- Plan COPESCO. s.f. *Acondicionamiento turístico Machupicchu-Cuzco-Puno* (n.d.: Plan COPESCO).
- Romero, Emilio. 1928. *Monografía del Departamento de Puno* (Lima: Imp. Torres Aguirre).
- . 1949. *Historia económica del Perú* (Lima: Editorial Universo).
- Tschopik, Harry. 1968. *Magia en Chucuito: Los aymara del Perú* (México: III).
- Wachtel, Nathan. 2001. *El regreso de los antepasados: Los indios urus de Bolivia del siglo XX al XVI. Ensayo de historia regresiva* (México: Fideicomiso Historia de las Américas/Colegio de México/Fondo de Cultura Económica).