□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□◇□□□◇
□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□

□□□□□□□□□□□□□□□□□□□

□□
□□□DER□□□

□□

□□□

□□□☆□□□□☆

□□Rio Ribeira de Iguape□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□

□□

□□

て拡大した。

レジストロから見るとイグアッペ市はさらに河口に直線距離で４０キロ下った地点で、桂はそのほぼ中間地点にある。逆に三番目のセッチ・バーラスはレジストロより２０キロほど川上だ。セッチ・バーラスより山間部へ２０キロほど奥まったところにはキロンボも拓かれた。

青柳郁太郎は笠戸丸移民の４年後、１９１２年３月にサンパウロ州政府と５万ヘクタールの無償譲渡を含む植民地設立契約を結んだ。彼が代表だった「東京シンジケート」は、いわば仮の組織で、翌１９１３年3月１０日の創立総会で本格的な「伯剌西爾拓植株式会社」に組織替えをし、さらに１９１９年からは「海外興業株式会社」（以下、海興）に合併された。太平洋戦争開戦にともない、１９４２年の資産凍結令によって清算されるまで、海興が植民地開設・運営事業を進めた。

□□□☆□□□□☆

今でこそサンパウロ市から国道１１６号を通って車で3時間余りで着くレジストロだが、戦前は3日がかりだった。だから百年前、桂植民地への入植者はサントス港から船でイグアッペ港へ向かい、河蒸気船に乗り換えてリベイラ河を遡った。

１９１４年にジュキア鉄道が開通してからも、サンパウロ市からサントスまで鉄道、サントスからジュキア駅までジュキア線、そこで河蒸気に乗り換えてレジストロまで４、５時間という実に不便な土地だった。桂ならレジストロで別の河蒸気に乗り換え、さらに一日だ。

陸路はレジストロからセッチ・バーラス、キロンボを通過して海岸山脈を超えてピエダーデに抜ける馬やロバしか通れない山道しかなかった。そこが１９３８年に車が通れる州道になり、サンパウロ市まで7時間余りで行けるようになった。さらに１９６１年に現在の国道１１６号が開通してようやく便利になった。

百年前は、サンパウロ州奥地に向けてモジアナ線、ソロカバナ線、ノロエステ線などが続々と延びている時期だった。なぜ青柳はそんな不便な場所を敢えて選んだのか——。日本移民はそこを切り開き、戦前は米、サトウキビ、養蚕、バナナ、コーヒーなどが色々と試され、戦後はついに〃お茶王国〃が誕生した。だが、そこに至る道のりは平坦なものではなかった。（つづく、深沢正雪記者）