

— 16～18 世紀のスペインのアメリカ植民地における造船 —

日本海事学会例会 2017 年 4 月 8 日

山田義裕

目次

1. <u>はじめに</u>	2
2. <u>16 世紀に栄えた中米の造船所：ニカラグアのレアレッホ</u>	4
1) 太平洋の発見とペルー征服	4
2) ニカラグアのレアレッホ造船所	5
3) レアレッホで特筆すべき造船用木材	9
3. <u>メキシコの造船所</u>	11
1) 太平洋岸での造船	11
2) メキシコ湾での造船	13
4. <u>南米での造船</u>	17
1) ベネズエラでの造船	17
2) エクアドルのグアヤキル造船所	19
3) パラグアイでの造船	24
4) パラグアイで特筆すべき造船用木材	26
5. <u>ハバナの王立造船基地</u>	27
1) 1717~1736 年：パティニーニョとフアン・デ・アコスタの時代	29
2) 1740~1751 年：ハバナ王室造船会社の時代	31
3) 1764~1789 年：カルロス 3 世と海軍本部の時代	32
4) ハバナで特筆すべき造船用木材	33
Bibliography	34

1. はじめに

スペインによる中南米発見後、その植民には、当然ながら、本国の船が使用され、直ちにアメリカにおいて新造船を建造する必要はなかった。傷んだ船の傾船修理（スペイン語で「カレーナ」）をする程度であった。

① アメリカにおいて船を建造する必要が出て来たのは、新たな地理的な発見を求める航海のためであった。とくに、マジェラン海峡が発見されるまで、船が大西洋側から太平洋側に行くことは出来なかった。

② 次に、船が必要とされたのは、植民が進んで、アメリカ大陸各地に出来た植民拠点間の交通・通商のためであった。

以上の地理的発見と植林地間の通商の目的のための船は、それほど大型の船は必要とされなかった。

③ アメリカでの産銀が増加すると、英国、オランダ、フランスなどのヨーロッパ強国の私掠船、海賊船が跳梁するようになる。これらの海賊行為から身を守るために、銀を運ぶ軍艦「銀のガレオン船」を含んだ「インディアス船隊」と呼ばれる護送船団が本国との間に組まれた。この船隊の船は、総じて本国製であった。多島海であるカリブ海は海賊達の格好の隠れ家となり、その対策のために「バルロベント艦隊（アルマーダ・デ・バルロベント）」が編成された。この艦隊には、ハバナなどで建造された船が使われた。

④ ペルーの銀山で産出した銀は、リマから海路パナマに運ばれ、そこから駄馬と人力によってパナマ地峡を超えて大西洋岸に運ばれたが、マゼラン海峡が発見された後は、この太平洋側の航路は私掠船と海賊の絶好の餌食となった。船だけでなく、太平洋岸の港とその市街地も狙われ、大きな損害を蒙った。船隊と港の防衛を行い、対抗するためには、小型船ではなく、ガレオン船を使用する必要があった。そこで創設されたのが「太平洋南岸艦隊（アルマーダ・デ・マル・デル・スール）」である。現在のニカラグアのレアレッホやエクアドルのグアヤキルで建造された船がkの艦隊で使われた。

⑤ もう一つのガレオン船のような大型船を必要とした航路は、メキシコとフィリピンを結ぶ太平洋横断の「マニラ・ガレオン」であった。この航路の船は、当初メキシコや中南米の太平洋岸で建造されたが、フィリピンのマニラで大型ガレオン船が建造されるようになり、その品質とコストの優越性が明らかになると、アメリカ側でのマニラ・ガレオンの建造には終止符が打たれた。

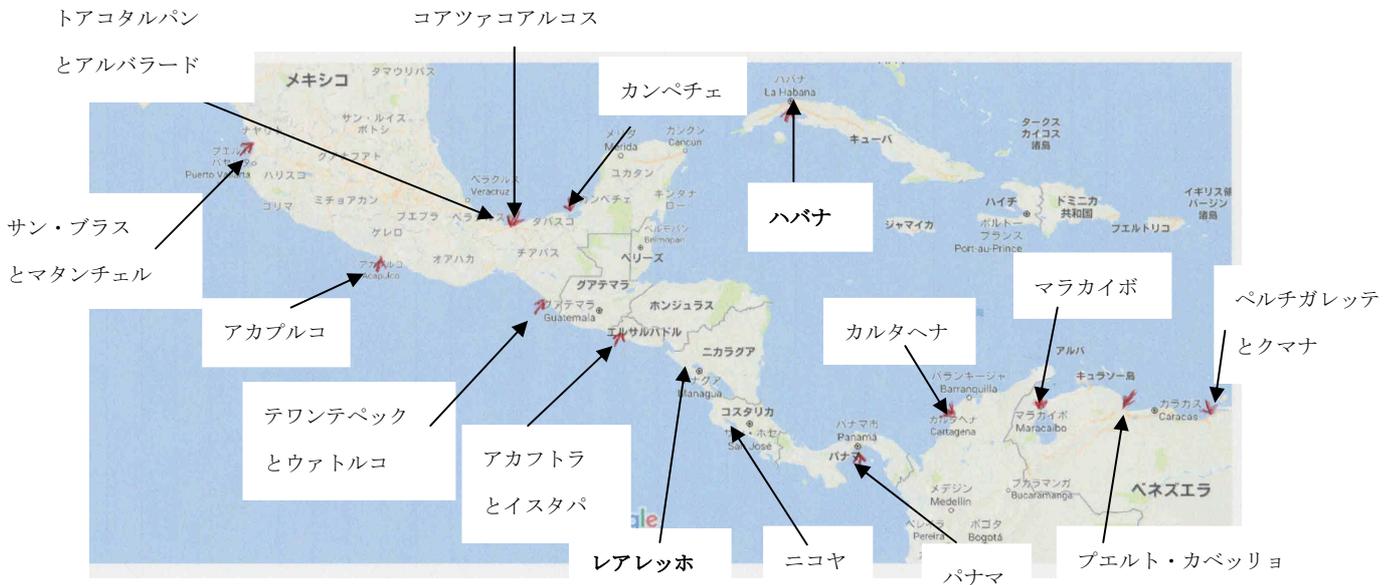
⑥ 以上の造船が行われた場所は、その必要性から、カリブ海と太平洋沿岸に展開したが、18世紀には南米の太平洋側にも、特異な立地に、小型な造船所が出来た。それはラ・プラタ河上流のパラグワイのアスンシオン近辺である。

本報告において、中南米各地に出現した多くの造船所についての概要を述べるが、これらスペイン語でアスティジェーロ（astillero）と呼ばれる造船所は、近代以降の乾船渠を有する恒久的な施設ではなかった。これらの施設は、海岸あるいは浜辺に、台木を鉄道の枕木状に、海あるいは河に向かって並べただけのもので、スペイン語で船台/グラダ（grada；階段の意味）と呼ぶ。グラダの上に竜骨を横たえ、その前後に船首材と船尾材を取り付け、それらの間に、順次肋骨を並べ、肋骨を支柱で支えて、船殻を建造して行くだけのものではあった。グラダは、船1隻を建造する毎に作れるようなものではあった。そのように簡単なものではあったが、この^{アスティジェーロ}造船所を設置するには、次の要件が大切であった。

- ① 強い波風から防護されていること。即ち、湾、入江、特に河口岸が好まれた。
- ② 造船に適した木材が近くで産出すること。ヨーロッパの樹木とは異なる木材が使われた。南洋材の中には、造船に適した優秀な木材が多く見つかった。
- ③ 労働力が近くから集められること。船大工はスペイン人であったが、木材の切り出しや運搬、そして造船所の単純労働にインディオが使われた。インディオの労働力が不足するようになると、アフリカから連れてこられた奴隷がとって代わった。時代が下るにしたがい、スペイン人とインディオとの^{クリオーリョ}混血児が船大工になっていった。
- ④ 進水のために、潮汐の満ち引きの差も重要であった。
- ⑤ 木材以外の造船材料の入手が容易であることも重要であった。当時、鉄はスペイン領アメリカでは産出せず、全てスペイン本国から輸入された。その他の重要な材料の一つは、索具用の綱を作る繊維であったが、竜舌蘭（マゲイ）の繊維などが代用され、まいはだには、ココ椰子の繊維が使われた。帆布用には麻と木綿が耕作によって産するようになった。まいはだ詰めに使うタールも適当な松材のような木材が産する土地で作られた。これらの原材料は、その産地から造船所のある土地に運ばれ、重要な交易品となった。

これから述べる、造船所については、後に^{アルセナル}国営造船基地となったキューバのハバナ以外は、ほとんど資料がないと言っても過言ではない。かろうじて、ローレンス・A・クレイトンによる精力的な研究「新世界におけるまいはだ詰め工と船大工：グアヤキル植民地における造船所」によって、グアヤキルの状況が知れるくらいである。ハバナとグアヤキルに次いで、三番目に栄えたレアレッホについてもほとんど資料はない。本報告はほとんど全て、探検家、征服者、アメリカ植民地の為政者、商人、旅行者、等の報告書に散見する記事を採用した現代の歴史書に頼っている。特筆すべきは、英国とオランダの海賊や私掠船に度々襲われた際の報告が重要な情報を提供してくれることである。

地図 1：中米を中心としたスペインの造船所



2. 16世紀の中米の造船所：ニカラグアのレアレッホ

中米とは通常、メキシコ、グアテマラ、エル・サルバドル、ホンジュラス、ニカラグア、コスタリカ、パナマ、ベリーズの8か国を言う。

1) 太平洋の発見とペルー征服

スペインのアメリカ植民地における最初の造船活動は、アンティールヤス諸島とハバナであったが、新造船の建造ではなく、インディアス航路に就航している船の修理であった。

最初のアメリカ大陸における新造船の建造は、マジェラン海峡が未だ発見されておらず、大西洋からスペイン船が行くことが出来なかった太平洋側であった。1513年にパナマ地峡を横断して太平洋（「マル・デル・スル：南の海」と呼んだ）を発見したバスコ・ヌーニェス・デ・バルボアは、南米の西海岸を探索するためにバルサス川（現在のパナマ国のラ・パルマ市の近く）で4隻の船を建造し、太平洋を70kmほど航海し、ダリエン（現在のパナマ国のコロンビアとの国境近く）のプエルト・ピーニャスまで探検した。この航海中に、南に行くと黄金があるという、ペルーのインカ帝国の噂を聞いた。バルボアは、大西洋岸のアルカで造船に適した木材を見つけていたので、これらの船の建造のために、インディオとアフリカの黒人達に材木を担がせて地峡を超え、多大の死者を出した。

ペルーのインカ帝国の征服後、メキシコ、パナマ、ペルー間の交通が盛んになり、メキシコ太平洋岸南部と中米での造船が盛んになってきたメキシコについては、後述することとし、ここでは中米での造船について述べる。

エルナン・コルテスと共にメキシコのアステカ王国を 1520 年に征服したペドロ・デ・アルバラードは、その後、南方の征服に向かい、1524 年にグアテマラ、ホンジュラス、エル・サルバドルの中米を征服した。1530 年にグアテマラの先遣都督^{アドラント}に任命された。そして、フランシスコ・ピサロとペルー征服に向かうために、グアテマラのイスタパ(Iztapa)で 6 隻の船を建造し、1534 年に合計 11 隻の船と 600 人以上の男達を率いてペルーに向かったが、ディオゴ・デ・アルマグロと衝突し、わずか 1 隻の船でグアテマラに戻らざるを得なかった。この頃、近くのエル・サルバドルのアカフトラ(Acajutla)でも造船が行われた。

2) ニカラグアのレアレッホ造船所

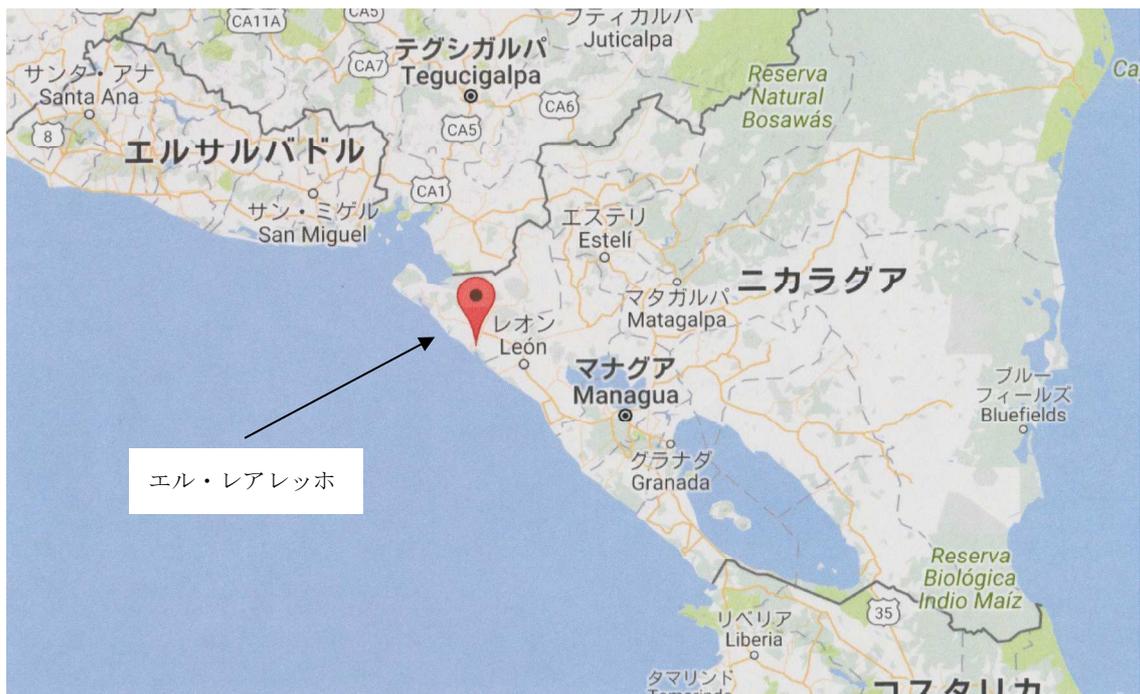
1523 年にニカラグアの潮汐の干満がある大きなレアレッホ河を遡行したヒル・ゴンサレスとアンドレス・ニーニョによって、港に適した地点が発見され、「ポセシオンの港」と名付けられた。この村落が次第に大きくなり、周囲にある造船に適した豊富な木材と、インディオの労働力を利用して造船が始められ、その後 3 世紀に渡って中米最大の造船地として栄えるレアレッホの発祥の地となった。この地の最初の交易品はインディオの奴隷で、1526 年には 1 船分の奴隷がパナマに到着した記録がある。奴隷交易が拡大し、スペイン人の入植者は 1531 年に、この交易のために造船を行うことが認められた。1533-1534 年の間に、奴隷交易のための 15~20 隻ほどのカラベル船の存在が報告されているが、これらの船はニカラグアとパナマで造られ、船乗りとピロトもこれらの地方で調達された。

レアレッホが、最初に大きく注目されたのは、ペドロ・デ・アルバラードによる 1534 年のペルー征服のためであった。この時、アルバラードは、3 隻の船がピサロのために建造中であるとの情報を得て、武装した部下を送り込んで、完成していた 2 隻の船と未だ完成していない 1 隻から錨、索具、帆を奪わせた。こうしてレアレッホはペルー征服、そしてその後の中米とペルー間の交易のための船、食糧、兵士、奴隷の供給基地へと発展していった。造船用木材の伐採と輸送はインディオによって行われたため、インディオ人口の減少を招き、ラス・カサス神父のインディオの人権無視の告発の理由の一つとなった。減少したインディオの労働力はアフリカからの黒人奴隷に置き換えられていった。

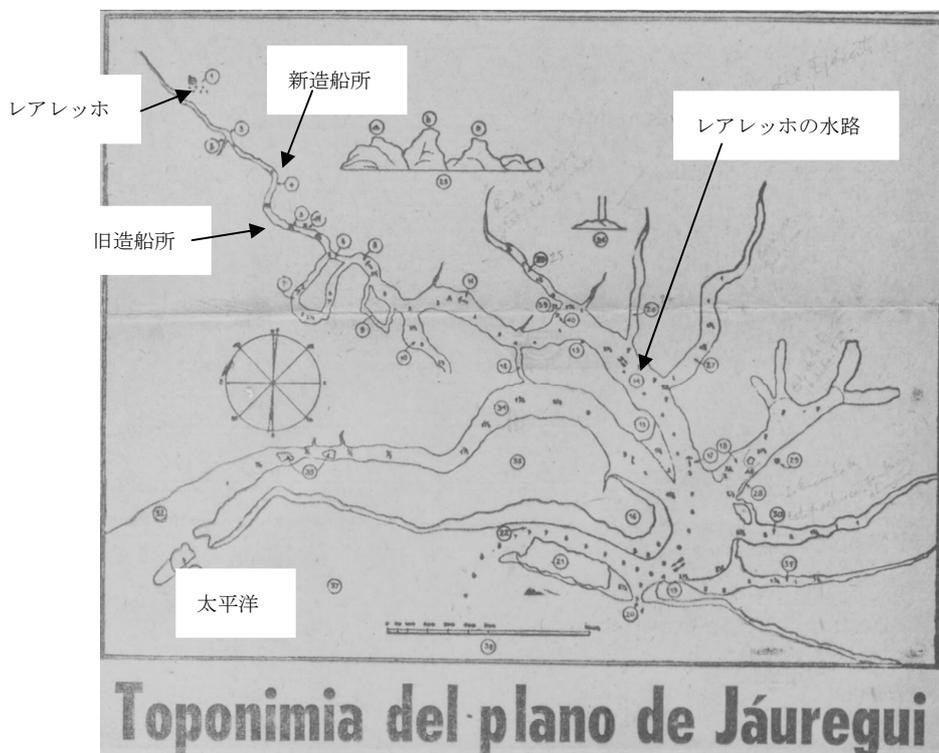
レアレッホでの造船の最盛期は 16 世紀で、この間、中南米における主たる造船所の地位を保持し続けた。そこで建造された船は、①ペルー産銀をスペイン本国へ運ぶためのリマからパナマ地峡までの輸送。②メキシコとペルー間の太平洋岸交易、③フィリピンとメキシコのアカプルコ間のマニラ・ガレオンに使われた。

マニラ・ガレオンについては大型船が建造された。1579年には350トネラーダのガレオン船2隻が完成した報告がある。1587年にキャベンディッシュに捕獲されたマニラ・ガレオンは700トネラーダあった。しかし、フィリピンでのスペイン人による造船が盛んになると、フィリピンの①材木の優秀さ、②安価な鉄の入手の容易さ、③船大工と鍛冶屋の質の高さから、フィリピンでの造船が好まれ、レアレッホではマニラ・ガレオンは建造されなくなる。1585年にイエズス会のアロンソ・サンチェス神父は、レアレッホや他のヌエバ・エスパーニャでの造船の非効率性とコスト高を報告している。500~600トネラーダの船で、ヌエバ・エスパーニャでは1隻の建造費が5万~6万ペソするのに、マニラではわずか6,000~8,000ペソしかかからないと言っている。また、マニラでは鉛が入手出来、ココナツ油がまいはだ詰めに使用でき、索具用ロープは最高の品質であることも述べている。

地図2：エル・レアレッホ(1)



地図 5 : 1819 年のレアレッホの地図



17 世紀に入ると、レアレッホは凋落の兆しを見せ始めた。まず、1610 年にレオン市が、港からわずか 17km のセロ・ネグロ火山の麓に移ってきて、レアレッホの重要人物達が、気候の悪いレアレッホからそこへ移ったことである。100 人近くいた白人スペイン人が 20 年近く後にはわずか数人となってしまった。次に、度重なる海賊の襲来である。

1579 年 4 月に、レアレッホは、フランシス・ドレーク接近の知らせを受け、石塁を築き、レアレッホ河の河口に鎖を渡したが、ドレークは捕えたピロートに水先案内をさせることが出来ず、港を通り過ぎて北上したために、町は被害を受けずに済んだ。

1637 年に英国の海賊トーマス・ゲージが襲来した時、レアレッホには 200 家族ほどが住んでいたが、ほとんどインディオと混血児ばかりで、町を守る気などないとゲージは書いている。

1684 年に英国人の海賊エドワード・デイビスは、レアレッホへ遡上する途中で、石塁によって防御が固められているのを見て、戦うことなく、太平洋岸を北上していった。翌年、デイビスは他の海賊仲間を誘い、8 隻の船と 640 人の人員でレアレッホに押しかけ、レオンにまで行進して同町を略奪して焼いた。その帰路にレアレッホを襲撃したが、住民は全員避難して無事であった。レアレッホの町を焼き、1685 年 9 月 7 日に港を去って行った。

この翌年の 11 月にはフランス人の海賊^{バッカニア}フランソワ・グロニエがレアレッホに入港したが、同町が焼かれて人がいないのを見て、周りのサトウキビ荘園や牧場を襲い、レオンに 120 人で進撃したが、今度はレオンの町が手厚く防御されているのを見て、ここを去り、フォンセッカ湾のエル・ビエッホの町を襲って、必要な食料などを得て、ニカラグアを去って北上して行ったが、帰路に再びエル・ビエッホを襲った。この後、グロニエは、翌年にも 3 度目のエル・ビエッホ略奪を行っている。1687 年 12 月に、スペインの 30 門砲の軍艦サン・ロレンソ号が到着し、レアレッホの港口に錨泊し、造船の復興を促した。2 隻の小型ガレー船が建造され、1690 年と 1691 年に、メキシコのウアトルコからバハ・カリフォルニア間の通商路の護衛に就航した記録がある。

しかし、これで海賊の襲撃が終わったわけではなく、1704 年に英国の海賊ジョン・クリップarton がレアレッホで 2 隻の船を捕え、同年に、英国のウィリアム・ダンピアが、メキシコのシュアタネッホからレアレッホに向かう 80 トネラーダの船を捕獲している。

造船は 19 世紀まで続けられているが、レアレッホが再び脚光を浴びることはなかった。

3) レアレッホで特筆すべき造船用の木材

レアレッホでは造船に適した木材が得られたが、その中でも、特筆されるものを列挙する。南米の木材で気を付けなければならないのは、同じ樹木であっても、地方で呼び名が異なることである。現地人が命名しているもの、スペイン人が命名しているもの等が混在している。以下の他に、マホガニーも重要な材木であった。

① グアッシモ (guácimo)、学名 : *Guazuma ulmifolia*。スペイン語圏で様々な呼称がある。

英語名は West indian elm, bay cedarm 等。高さは 30m、直径は 30-40cm に成長。分布 : カリブ海、中米、南米、メキシコ。用途 : 家具、道具の柄、靴木型、木炭、薬。



グ
ア
ッ
シ
モ

- ② サポディリヤ (sapodilla)、学名 : *Manilkara zapota*、高さは 30m に、直径は 1.5m にも成長することもあるが、通常は高さ 9–15m、直径 50cm 以下。分布 : カリブ海、中米、南米、メキシコ。フィリピン、インド、東南アジア、ハワイ。果物が極めて甘く、好んで食される。船喰い虫への抵抗力が強いと言われた。



サ
ポ
テ
イ
リ
ヤ

- ③ マデーロ・ネグロ (madero negro) : ニカラグアでの名称「マデーロ・ネグロ」はスペイン語で「黒い材木」という意味。様々なスペイン語名がある。学名 : *Gliricidia sepium*。英語名は quickstick。高さは 10–12m、直径は 50cm 以下。分布 : メキシコと中米原産だが、カリブ海、インド、東南アジア。熱帯でコーヒー等の日陰用に植樹された。



マ
デ
ー
ロ
・
ネ
グ
ロ

3. メキシコの造船所

1) 太平洋岸での造船

バルボアの太平洋発見はペルーのインカ帝国の発見につながり、ペルーの征服が完了する頃から、北米でのスペイン人による征服地メキシコとペルー間の通商が始まった。メキシコ・シティーから太平洋岸のウアトルコまで街道が整備され、エルナン・コルテスの庇護のもとに、1537年頃より、ウアトルコは太平洋岸の物資の積み出し港、とくにペルーとの交易の中心地として1575年頃まで栄えた。交易には上記したレアレッホ、イスタバ、アカフトラで建造された船が使われた。材木の伐採と運搬という単純労働にインディオの労働力を使い、1540年の中頃からウアトルコでも一部の造船が始まったが、造船が栄えることはなく、交易港としての地位も傾き、1587年以降は単なる漁港となってしまった。

1521年にマゼランが、そして1543年にルイス・ロペス・デ・ビリャロボスが太平洋を横断して、ポルトガル人がすでに居たモルッカの香料諸島に到達していた。当時のモルッカの香料は、世界貿易において、最も重要なものの一つであり、スペインもこれを入手することを目指していた。メキシコ（ヌエバ・エスパーニャ）の副王ルイス・デ・ベラスコは、ロペス・デ・レガスピ（1528年~1559年、メキシコ市長）に対して、1564年初頭に、香料諸島への遠征を命じた。同副王は、1560年に、ベラクルスに居るフアン・デ・ラ・イスラに対して、船大工、まいはだ詰め工を太平洋岸のラ・ナビダーの港に送るよう命じており、イスラ自身が、然るべき資金を携えラ・ナビダーへ赴いている。イスラは建造中の船があることの報告、また造船の作業者に逃亡者が出たことなどを副王に報告している。レガスピは1564年11月2日に、修道士でパイロットでもあったアンドレス・ウルダネータを同行させ、5隻の船に500名の兵士等を乗せ、ラ・ナビダーをフィリピンに向けて出港した。

フィリピンから戻ったウルダネータは、アカプルコの港を好み、ラ・ナビダーは造船の基地として顧みられることはなかった。いわゆるマニラ・ガレオンの建造は、アカプルコで一部行われはしたが、レアレッホ造船所の方がすぐれており、同造船所で建造されたガレオン船がマニラ航路に使われた。そのレアレッホも、フィリピンにおける造船の方が有利であることがわかり、マニラにお株を奪われたことは、上記した通りである。ラ・ナビダーとアカプルコにテワンテペックを加えると、16世紀前半に25隻位が建造されたという推定がある。

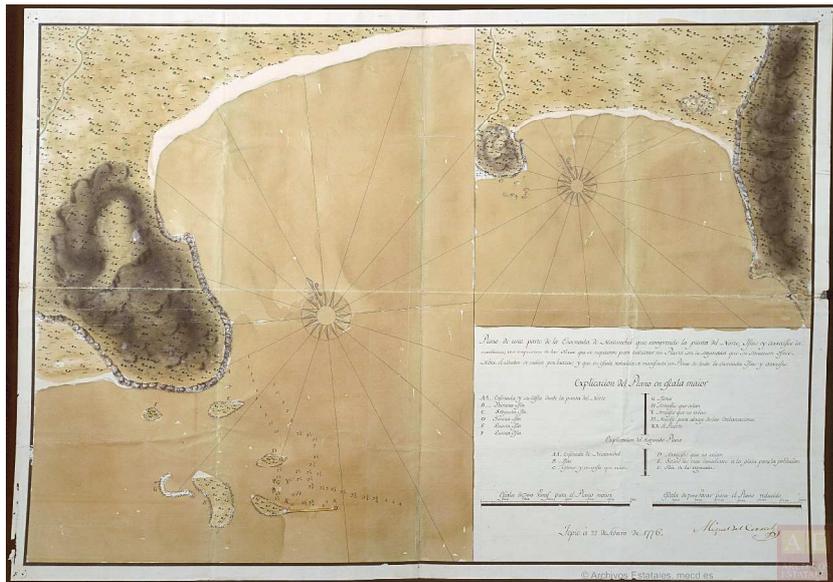
18世紀の後半に、スペインの北太平洋の前線の防衛のために、サン・ブラスとそこから3マイル南の海岸のサンチアゴ川のマタンチェル（現在はマタンチェンと呼ばれる）が注目を浴びるようになる。1767年10月に最初の何隻かが、サン・ブラスで進水した。また海軍部の重要人物であるマヌエル・リバーロが同年に、マタンチェルでの4隻の船を建造するように派遣されている。その後、1774年にフアン・ホセ・ペレスの北米太平洋岸への遠征用フリゲート艦サンチアゴ号（ラ・ヌエバ・ガリシア号とも言う）の艤装が完了されたことが報告されている。

また 1778 年には、イグナシオ・デ・アルテアーガのアラスカ遠征用ヌエストラ・セニョーラ・デ・ロサリオ号（プリンセッサ号とも言う）が建造された。

地図 6 : メキシコ太平洋岸サン・ブラスとマタンチェルの航空写真



地図 7 : マタンチェルの 1776 年の古地図



1811年にアカプルコにおけるフィリピンやアジア諸国との通商が禁止されると、サン・ブラスは密輸で栄えた。同港にも閉鎖令が出されたが、実際にはその後も50年ほど密輸活動が続いた。1873年にサン・ブラス港は再度閉鎖が宣言され、その商業的な活動は途絶えた。

2) メキシコ湾での造船

エルナン・コルテスのメキシコ湾岸上陸により創立されたベラクルスは、メキシコの最も古い港であった。現代でこそ、近代的な造船所があるが、スペインの植民地の頃には、船の修理が行われることがあっても、本格的な造船が行われることはなかった。最も大きな理由は造船用木材の調達が出来なかったからである。

18世紀初頭に目論まれたスペイン海軍の革新の一環として、1713年にカリブ海域内での造船所の強化がベルナルド・デ・ティナヘーロによって検討され、キューバのハバナ、メキシコのトラコタルパンとカンペチェ、そしてベネズエラのマラカイボが俎上に上がった。ハバナは目覚ましい発展をとげることとなるが、その他に、テワンテペック地峡のコアツァコアルコスに目が留まり、1730年にフェリペ5世が造船所設立の決定をし、建設が行われた。しかし、熱帯での不健康な気候、材木の不足、ベラクルスから200km離れていることから来る、鉄製品などの部材、部品の調達の不自由さが障害となった。1734年に建造されたヌエバ・エスパニョーラ号がベラクルスに回航され、そこからスペイン本国へ向かったのを最後に、副王カサ・フエルテが造船所を閉鎖した。一番の理由は、コストの高さであった。この時も、木造船時代のスペインの造船発注システムの常なる問題、そしてジレンマである、「請負契約が良いのか、国の直接管理が良いのか」という議論が戦わされた。

コアツァコアルコスは、1635年以降、ハバナで建造された船への帆柱類の供給センター、傾船修理の港として残った。その後もアシエント戦争（英国で言う「ジェンキンスの耳の戦争」）とオーストリア継承戦争に繋がる海上覇権戦争によって、1748年までは機能した。

コアツァコアルコスとベラクルスの間にある、アルバラード（上記のペドロ・デ・アルバラードを記念して命名された）と、そこからパパロアン川を遡上したトラコタルパンでも18世紀の終わり頃から19世紀にかけて造船が行われているが、詳しいことはわかっていない。また、カンペチェ州のカルメン市の要塞に守られたテルミノス湖に注ぐ河川を遡上した所（現在は河口が埋まっているようである）に「アスチジェーロ」という名の付く小さな村落があり、アスチジェーロ筆者はこれが通常「カンペチェの造船所」と言われたものではないかと想像しているが、確認は得られていない。

地図8：メキシコ湾の造船所 アステイジェーロ



アスチジェーロの村落の空中写真



アルバラードとトラコタルパンの空中写真



地図9：メキシコ南部の地図：造船所跡

*現在のカンパチエ市
とは異なる

カンパチエ*
カルメン島要塞

アスチジェーロ

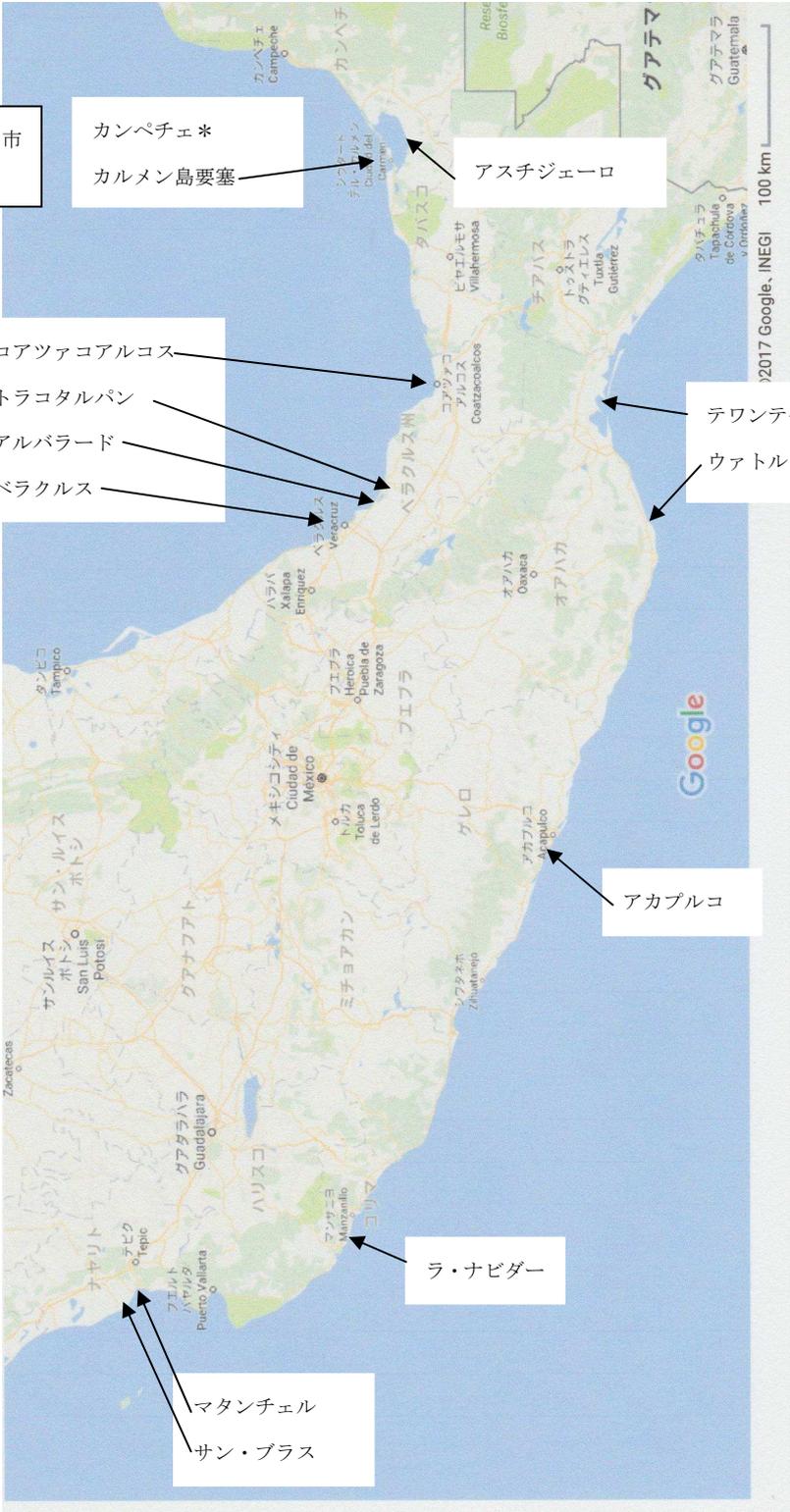
コアツァコアルコス
トラコタルパン
アルバラード
ベラクルス

テワンテペック
ウートルコ

アカプルコ

ラ・ナビダー

マタンチェル
サン・ブラス



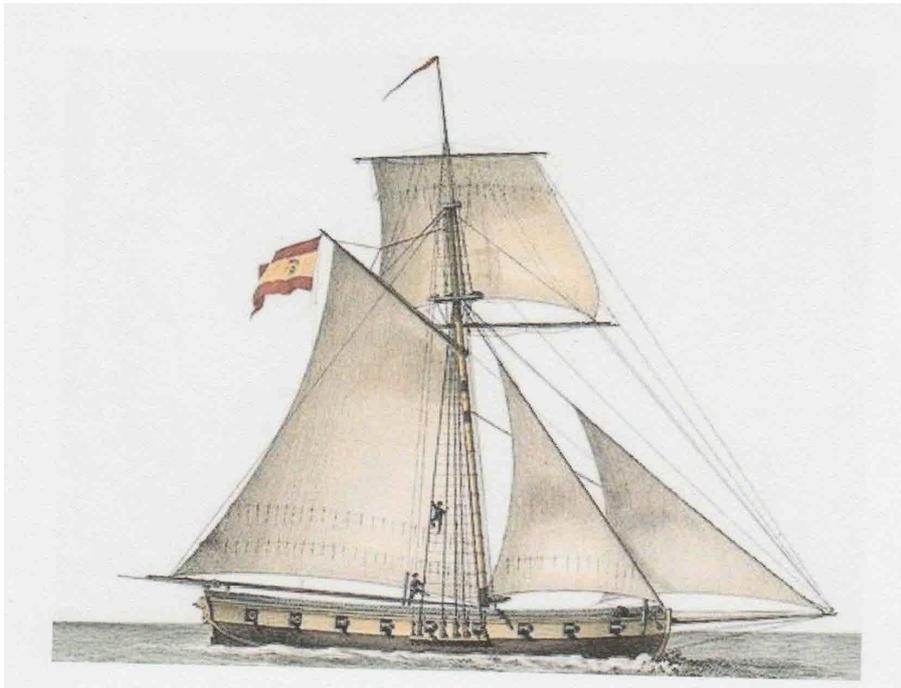
4. 南米での造船

1) ベネズエラでの造船

ティエラ・フィルメといわれたベネズエラでも、16世紀末頃から造船が行われたようである。ティエラ・フィルメ最大の港であるカルタヘナ・デ・インディアス、あるいはマラカイボ、クマナ、プエルト・カベリョでかなりの数の船が建造されたが、漁船、近海交易用の小型船舶が多かった。資料もあまり残されておらず、研究もほとんど無い状態である。

1778年から50年間に、スペイン本国のカディス港への入港が確認されている、即ち大西洋を渡ったベネズエラの船は、つぎの通りである。

- ・マラカイボ製：ベルガンチン船/8隻、フリゲート艦/3隻、コルベット艦/2隻、ゴレータ船（2檣の軽走船）/2隻の合計15隻。
- ・クマナ製：コルベット艦/2隻。・プエルト・カベリョ製：バランドラ船（1檣でガフとジブ2枚、上部に横帆1枚を有する小型船）/1隻。
- ・ペルチガレット製：パケボーテ船（パタチェ船の意味に使われた）/1隻

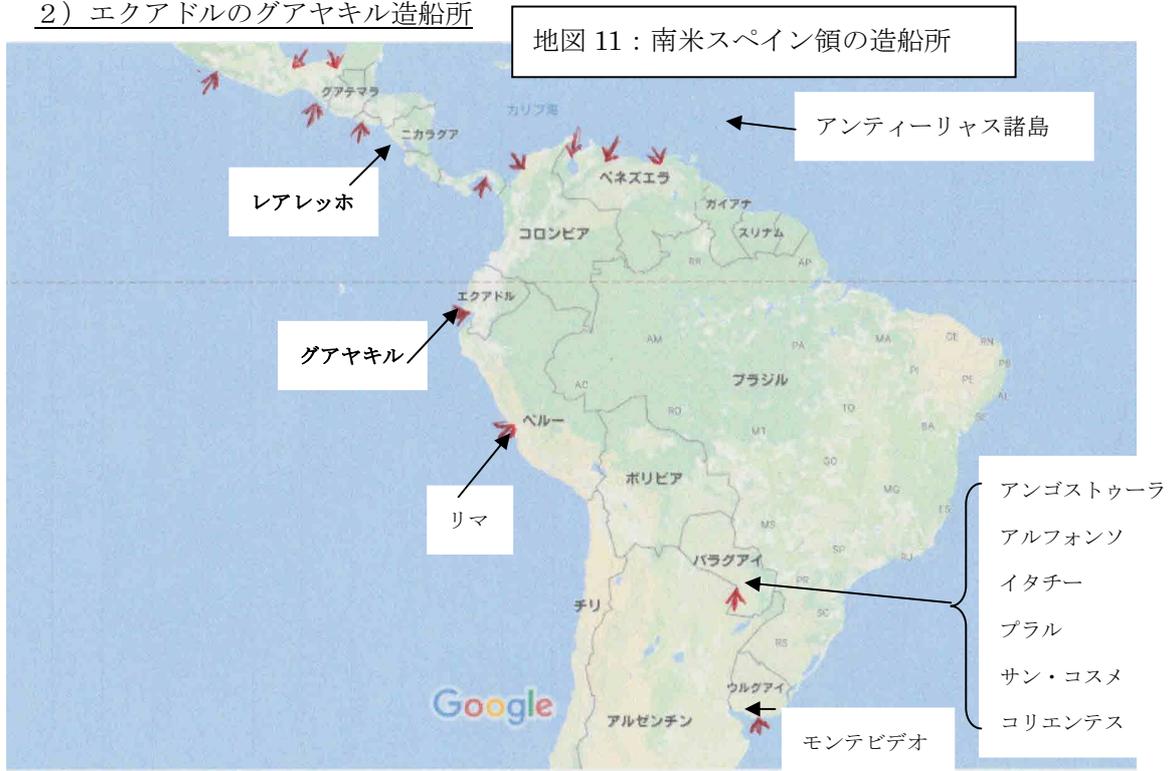


バランドラ船

地図 10：ベネズエラの造船所

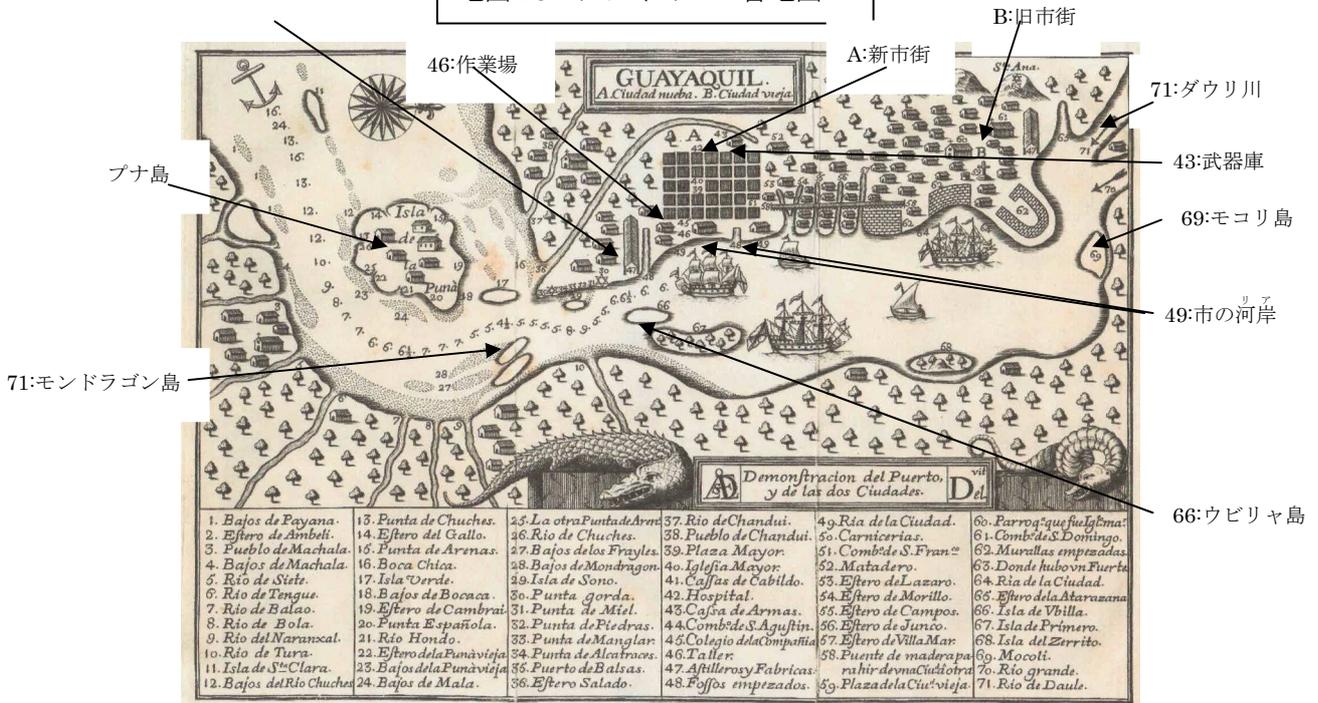


2) エクアドルのグアヤキル造船所



47:造船所と製作所
アステジャエロ ファブリカ

地図 13：グアヤキルの古地図



エクアドルの首都キトーはインカ帝国のクスコと並ぶ帝都であり、両都はインカ道で結ばれていた。15世紀末に皇帝ワイナ・パックが死ぬと、帝国はワスカルとアタワルパの二人の息子によって二分され、ワスカルがクスコを中心とした地帯を、アタワルパがキトーを中心とする一帯を治めた。二人の間で内戦が起こり、アタワルパが勝利した。アタワルパはクスコに向かう途中で、スペインのフランシスコ・ピサロに捕まり、1533年に処刑された。キトーはスペイン人の侵略を防ぐためにアタワルパの武将ルミニャウィによって破壊された。

エクアドルの高原地帯での原住民の征服が完了し始めると、獲得したインカ帝国の金銀を海岸から運び出す港を必要とし、スペイン人の都市グアヤキルが、最終的に1537年にグアヤナ河の河口近くに創立された。同市はここに150年近く在ったが、1624年の2回に渡るブラジルを根拠地とするオランダ人海賊の襲来と、1687年のフランス人の海賊^{バックナー}フランソワ・グロニエによる略奪という海賊の度重なる襲撃に会い、防衛上、グアヤナ河を遡った現在の場所に、1687年に移された。

グアヤキルは16-17の両世紀に渡って、主に四つの機能で栄えた。

- ① 南米中部のリマ、トルヒーリョ、アリカなど、砂漠地帯ともいえる樹木の無い地帯へのガチャペリ材、オーク材などの、教会、政庁、家屋の建築のための輸出である。
- ② これらの木材を生かした造船で、スペイン植民時代を通して、スペイン領アメリカにお

ける、キューバのハバナに次いで二番目の造船量を誇った。グアヤキルに次いだのがレアレッホである。ここで建造された船は、マル・デル・スル艦隊（南米の太平洋岸艦隊）の軍艦とペルーからパナマへの銀を輸送する船に使われた他に、パナマを經由して来るスペイン本国からの輸入品のペルーとの交易、メキシコ副王国とペルー副王国の間にあるという地の利を生かした交易用の船などに使われた。

- ③ キトーなど、エクアドル高地の港としての役割。本国やヌエバ・エスパーニャから輸入されて、キトーなど高地に運ばれる品は、グアヤキル市内のエンバルカデーロ（現在でもダウレ川とパパアヨ川の間で砂州に地名が残る）と言われる河岸で、ボティキンと言われる底の浅い舛に移されて、川を高地に遡上した。
- ④ 17世紀から栄えるようになったカカオの栽培と輸出である。カカオは、アカブルコ経由でマニラ・ガレオンによって、中国にも輸出された。

こうした造船と交易港としての繁栄と、それによるペルーの副王都リマと直接に密接した関係を有したグアヤキルは、常にキトーの羨望の対象であり、両市の関係はあまり良くなかった。

船の発注方法

この頃のスペインでは、国による船の建造の発注方法として、①材料費、人件費など全てを、国庫から支出しながら、王室の造船官の直接監督で建造するやり方と、②造船請負業者と請負契約を結んで、監督をしながら、業者に建造を任せる「アシエント」と言われるやり方の二つがあった。品質上、後者のやり方では、単なるコスト削減にとどまらず、手抜きさえもあり得、当然ながら前者が好ましかった。しかし、高給の官吏を多数使う前者のやり方はコスト面で不利であった。常に財政難に悩んでいたスペイン王室は、通常、出来合いで支払を行う後者のアシエント方式を選んだ。このアシエントの開始での発注について、グアヤキル（即ちペルー副王国）の次のような例が残っている。

副王のディエゴ・フェルナンデス・デ・コルドバは 1623 年に請負契約での造船を決定し、それが公告されると、グアヤキルの造船業者、ホセフ・デ・カストロが札を入れ、副王によって受理された。このビッドは、3 日間公知に付された。このビッドよりも安価で良い条件がこの間に提出されれば、比較検討されるが、この場合、他の入札はなく、カストロに発注が為された。

副王国による造船のための資金調達はどうであったか。

グアヤキルのプナ島で、1640~1644 年に 2 隻の王室用ガレオン船を建造した例が、その情報を若干もたらしてくれる。この 2 隻の建造のために 4 年間で支払われた金額は 25 万 7000 ペソで、毎年平均して 6 万 4,000 ペソが国庫から支出された計算となる。この頃、グアヤキルの市としての毎年の主な収入源は、タール（まいはだ詰めに使用）の製造販売の独占による、8,000~1 万ペソであった。即ち不足分の 5 万 5,000 ペソが、4 年間、毎年リマの副王の国庫から支払わ

れた計算となる。1670年代に、海賊対策での造船が増えた時は、もっと大きな額になった。不足分は、海賊の被害を恐れるリマの商人への特別税、原住民への税金の増額、などで補われた。海賊対策での急な造船には通常の入札では間に合わず、国庫による直接建造の方法が採られることが多かったが、コストも高かった。

造船監督官に与えられた大きな権限

造船の一貫した監督官（スペルインテンデнте）は、副王から直接に、一大事業である造船をスムーズに行うために、大きな権限が与えられた。例えば 1656 年にメーリョ監督官を任命する際の副王のアルバ伯爵の命令書には「そして、同様に、建造に必要なインディオ、その他の物、品物を持って来させるために、信頼できる人物を、その州のいずれの場所にも派遣できる権限を、貴殿に与える。その際、貴殿を押し留めたり、邪魔したりすることが出来るような裁判、即ち判決は、たとえそれが当該のグアヤキル市以外の裁判管轄権であっても、認めないものとする」と書かれている。

上記した 1640~1644 年のプナ島での 2 隻のガレオン船の建造は、王室の直接の監督のもとに行われたが、その監督官に、副王は、現職の代官（コレヒドール）であったマルティン・デ・ベレンセグイをそのまま監督官に就任させた。これによって、監督官・代官という地位によって、造船を進める全ての権限が与えられた。しかし、このことは地方の役人、あるいは住人との紛争を起す原因にもなった。

ホセフ・デ・カストロのような、造船請負業者が監督官になった場合、揉め事はもっと複雑であったが、カストロにしてみれば、大変な権力を手にしたのであった。

建造の命令書には、船の大きさ以外にも「材木、肘材、ボルト、ピン、釘、そしてその他の建造用の鉄製品・・・」が指定されていた。副王国の他の地域から任命された監督官には、もっと詳細な材料についての指示が与えられた。ただ、詳細な指示であっても、所詮、緩やかなガイドラインにすぎず、コスト、納期などの行政的な要素による判断が優先し、それらの技術的な条件は必ずしも守られるものではなかった。

監督官は副官を任命したが、副官は、地元出身者で、造船の知識、大工や下働きの扱い、材木の品質や伐採に通じた者であった。往々にして、自らが私設造船所の所有者であることも多く、仕事に応じて、王室造船所と自分の造船所を行き来したり、部下や材料の融通も行った。

造船所の労働者は、白人がその仕事を嫌ったことから、メスチッソ、黒人、ムラートが幅を利かせており、人種、肌の色による賃金差はなかった。

船台の場所決めは重要で、監督官は派遣される前に、現地の関係者に選定させることもあったが、現地に到着してから、自分で確かめて決めることが多かった。

進水は、船尾から、クレードルを用いて行った。グアヤキルの造船所（即ち船台）の場合は、グアヤス河へ、プナ島の場合は、グアヤキル湾に向かって、クレードルに載せて水際へ引っ張

り、最後にクレードルを取り除いてから、船首をハンマーで叩いたり、あるいは綱で引っ張ったりして、進水させた。グアヤキルで進水した大型船は、そこで艤装するとグアヤス河の水深では喫水が足りない恐れがあったので、プナ島で艤装されることがあった。

ドレークの襲撃を恐れて 1583 年にグアヤキルで、副王マルティン・エンリケスの命により、400 トネラーダのガレオン船が建造され、「サン・ペドロ・イ・サン・パブロ・イ・エル・アポストル・サンティアゴ号」という恐ろしく長い名前が付けられた。この船の建造には 3 年がかかり、1586 年に完成した。1580 年に創設されたマル・デル・スル艦隊（南太平洋岸艦隊）の「アルミランタ（提督艦）」（「カピターナ（旗艦）」に次ぐ副官船）として少なくとも 15 年間は就航していたようである。

同艦隊には、1689 年から 1695 年までの期間に存在したナビオ船（大型軍艦）、フリゲート艦、その他の船を合わせて 38 隻が就航したが、その内の 21 隻（ナビオ船：5 隻、フリゲート船：6 隻、その他の種類の船：10 隻）がグアヤキル製であった。レアレッホ等の中米の造船所で建造されたものは 15 隻（ナビオ船：1 隻、フリゲート艦：7 隻、その他の種類の船：7 隻）、そしてチリ製が 2 隻（ナビオ船：1 隻、フリゲート艦：1 隻）で、圧倒的にグアヤキル製が多かった。商船については、不明であるが、グアヤキル製が圧倒的に多かったことは間違いない。

グアヤキルの造船用木材

グアヤキルで造船が栄えた最大の理由は、近隣から入手できる豊富な優秀な造船用木材であったが、その中で特筆すべきものをいくつか挙げる：

- ① マリア（María）、学名：Calophyllum antillanum。樹高 20m。帆柱に使われる。カリブ海のアンティールヤス諸島が原産。パナマでパロ・マリア（Palo maría）と呼ばれ、ブラジルではサンタ・マリアの樹（Arbol de santa María）と呼ばれ、樹高 20~50m になる、同じテリハボク属の樹木（学名：Calophyllum brasiliense）があるが、別物なので注意を要する。帆柱、帆桁に使用した。



マリアの樹



ガチエペリの樹

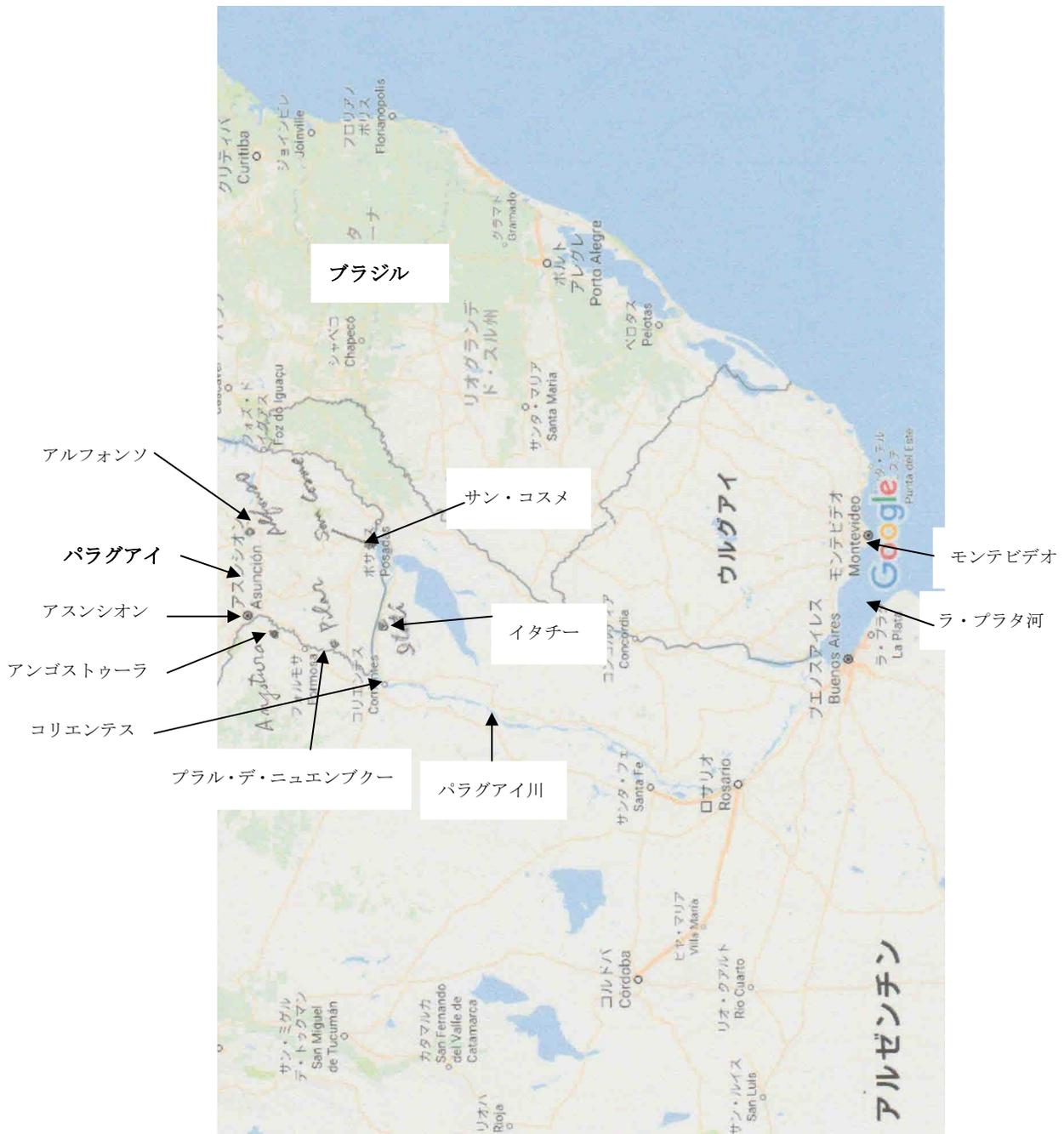
② グアチェペリ (Guachepeli, guachepelin, etc) 学名 : *Diphysa robinoides* Benth、樹効 15~20m。直径 30-50cm。アメリカ合衆国南部から南米に分布。硬さと頑丈さによって船殻に推奨された。

3) パラグアイでの造船

16 世紀の間レアレッホが南米の太平洋岸における最も重要な造船所であったが、一方で大西洋側でも造船は行われその重要拠点、大西洋に面した大河ラプラタ河が北上してパラナ川となり、更にパラグアイ川となる、その川の港アスンシオンであった。詳細は残っていないが、1542 年に 1 隻のカラベラ船と 10 隻のベルガンチン船が建造された記録がある。建造された大部分の船は、小船の類であったが、1545 年にアルバレス・ヌニェス・カベッサ・デ・バカ（北米の探検家、またイグアスの滝の発見者として有名）がアスンシオンから本国への帰国に際して指揮したナビオ船が建造された。その後も 1563 年のナビオ船（火災を起こした）、1575 年に進水したナビオ船サン・クリストバル・デ・ラ・ベントゥーラ号、ラプラタ河とパラグアイの総督ファン・デ・トーレス・ナバレッテが建造したナビオ船などの航洋船も建造されている。

19 世紀末の対英戦争によって、インディアス航路へ、アメリカ現地製造（スペイン語で「クリオーリョ」と呼ぶ）の船隊が参加する有利な条件が与えられ、パラグアイの造船所は再び脚光を浴びるようになった。この機会の有効利用のイニシアチブを取ったのは、バスク地方に家系の源流を有するカシミロ・フランシスコ・デ・ネコチェアというブエノスアイレスの商人であった。彼は、母国のバスクから 2 人の船大工親方を招聘し、パラグアイ川の左岸の、アスンシオンから 9 レグア下流のアンゴストゥーラの港に造船所を開き、1798 年に、ヌエストラ・セニョーラ・デ・ロス・ドローレス/第 1 号艦と呼ばれる 470 トネラーダのフリゲート艦を進水させた。このアンゴストゥーラの成功によって、わずか 2 年の間に、パラグアイ川のこの地方にサン・アントニオ、ビジェルタ、ピラル・デ・ニェンブクーの小ぶりの造船所が、この他にエル・イアグイ川にアルフォンソ、パラナ川上流にサン・コスメ、コリエンテス地方にイタチーの造船所が出来た。1797 年から 1801 年の 5 年間に、アンゴストゥーラは 4 隻のフリゲート艦、2 隻のベルガンチン船、1 隻のケチェマリン船（フランス語に由来。2 檣の小型船。ケッチ船に似た船と思われる）、アスンシオンは 1 隻のベルガンチン船、ピラル・デ・ニェンブクーは 1 隻のフリゲート艦と 1 隻のベルガンチン船、1 隻のスマカ船(zumaca あるいは sumaca。英語では smack。英国海域、バルト海、そしてラ・プラタからブラジルにかけて、良く使われた 2 檣の小型船)、アルフォンソは 1 隻のベルガンチン船と 2 隻のスマカ船を建造した。しかし、このパラグアイの造船にとって有利な状況は長続きしなかった。その理由は、ブエノスアイレスの商人にとって、中立者への商業許可は関心が持てるものではなかったこと、そしてブエノスアイレスの商人に対し奴隷売買のために、外国船を購入する許可が下りたこと、最後に 1806 年と 1807 年の英国の侵略によってラ・プラタ河船隊という独自の商業船隊を持つ目論見

が無くなったことである。こうして、パラグアイの造船所は河川交通用の船の造船所と化した。



地図 14 : パラグアイの造船所



ベルガンチン船



スマカ船

4) パラグアイでの特筆すべき造船用木材

- ① ラパチョ (Lapacho) 別名: タイ (Tjý)、タベブイア (Tabebuia)。学名: *Tabebuia heptaphylla* (or *tajy*) パラグアイの国の樹。「タイ」の名はグアラニー語から由来。美しい桃色の花 (*lapacho rosado*) が咲く。黄色もある。タベブイアにはいろいろな種類があり、ブラジルの黄色の花が咲くイペイ樹もその一つ。アルゼンチンにも多い。樹高 15m。材木は堅い。



ラパチョ

- ② タタネー (Tatané)、学名 : Pithecellobium scalare。樹高 15~17m、直径 1.2~1.5m。材木は極めて堅い。



タタネー

5. ^{アルセナル}ハバナの王立造船基地

キューバ島は 1492 年のコロンブスの第 1 回航海によって発見された。1512 年にディエゴ・ベラスケス・デ・クエーリャによってキューバ島が征服され、1515 年にハバナに村落が創られた。アメリカへ来るスペイン船が海賊や私掠船に狙われることが相次ぎ、その対策として 1561 年に護衛船団を組んで航海をすることが定められ、ハバナがアメリカ側から本国へ戻る時に全ての船が集結する基点となった。

ハバナが天然の良港で、良質の造船用木材が周囲に豊富であったことから、16 世紀の中頃には、造船が始まっていたようであるが、16 世紀から 17 世紀にかけての造船に関する資料は、ほとんど残っていない。造船の公式な記録としては 1595 年のものが最初と言う。

1605 年頃に、王室はカリブ海での海賊に対抗するためにバルロベント艦隊を創設し、この艦隊のために 7 隻のガレオン船をハバナで建造するように命じた。1610 年に、この内の 5 隻が完成したことが国王に公式に報告されている。

17 世紀は、原住民インディオの大きな減少、度重なる海賊の襲撃、黄熱病が流行したことで、人口が減少した状態が続き、造船に目立った記録はない。

真のハバナにおける造船の繁栄は、18 世紀になってからと言っても過言ではない。18 世紀のハバナにおける造船の繁栄時期は次の三つに分けられる。

- ① 1717~1736年：パティニーニョとフアン・デ・アコスタの時代
- ② 1740~1751年：ハバナ王室造船会社の時代
- ③ 1764~1789年：カルロス3世と海軍本部（Intendencia de Marina）の時代

カスティージョ・デル・モーロ

1589年、1734年に大幅強化

地図 15：ハバナ 16世紀（作者不明）

ハバナ港への入り口が
鎖で塞がれている



カスティージョ・デ・ラ・フェルサ
1747年に強化

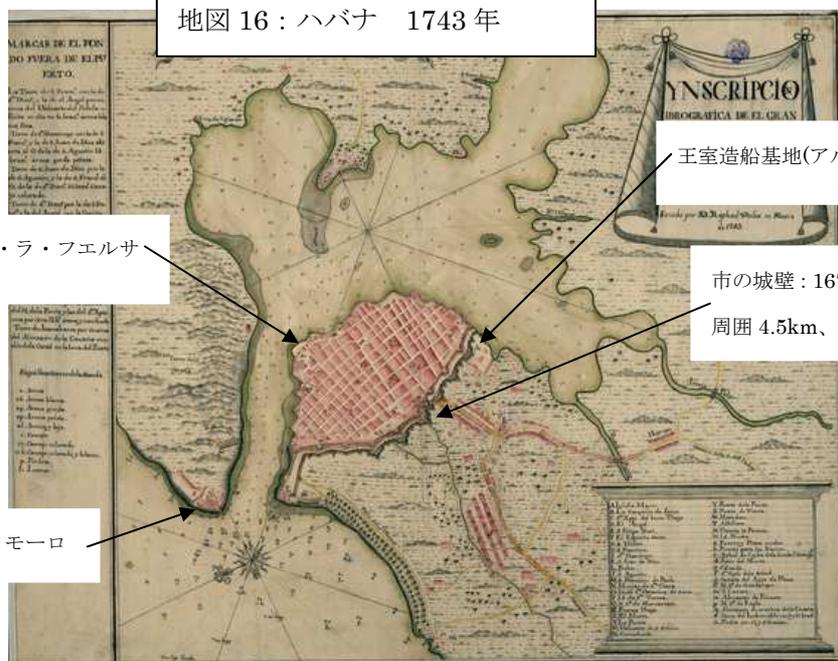
地図 16：ハバナ 1743年

カスティージョ・デ・ラ・フェルサ

王室造船基地(アルセナル)

市の城壁：1674年~1797年建設
周囲 4.5km、高さ 10m

カスティージョ・デル・モーロ



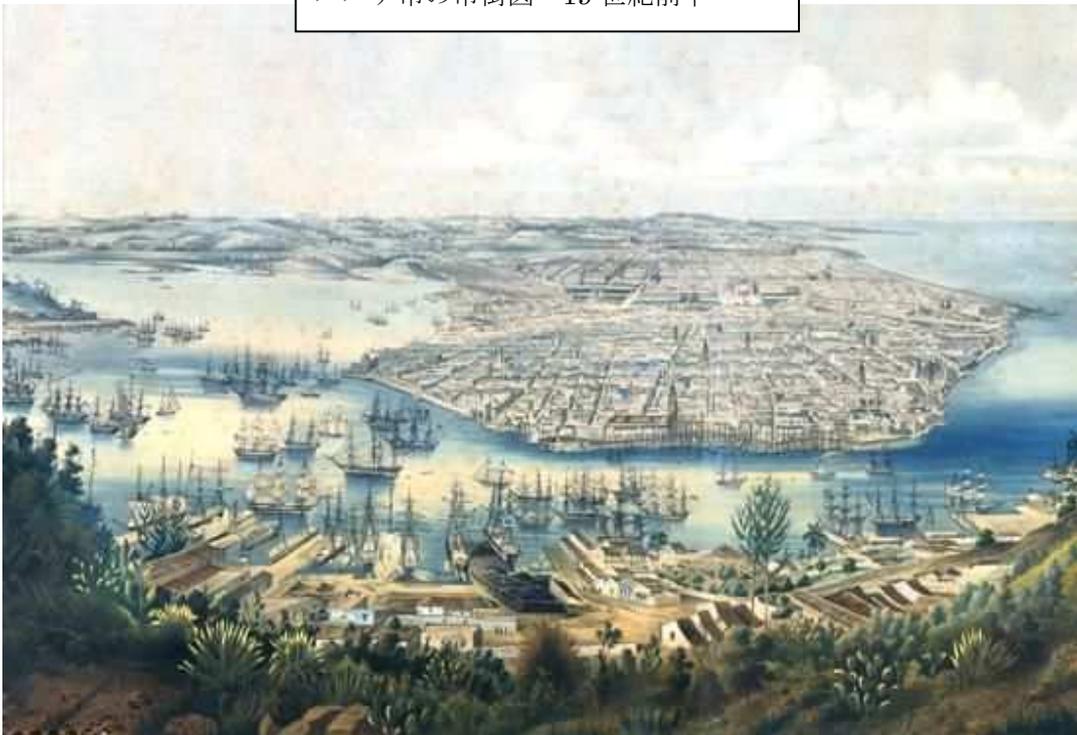
1) 1717~1736年：パティーニョとフアン・デ・アコスタの時代

ハプスブルグ家のカルロス 2 世が嗣子を残さず没すると、フランスのブルボン家のルイ 14 世の孫のフェリペ 5 世が後を継いだ。しかし、これに異議を唱えた、ヨーロッパ列強間で 1701 年にスペイン継承戦争が始まった。多大の犠牲を払って、同戦争が 1714 年に収まると、フェリペ 5 世はスペインの近代化を図った。イタリア人の家系のホセ・パティーニョに首相、大蔵大臣、海軍大臣、インディアス担当大臣を兼任させた。パティーニョは海軍の近代化を図り、その一環として、アメリカの植民地での造船の改革にも手を付けた。メキシコのコアツァコアルコスで述べたが、1713 年にベルナルド・デ・ティナヘーロが、カリブ海での艦隊のための新たな造船所の選択を始め、コアツァコアルコスを選んで、その建設を行ったが、失敗に終わってしまった。この時に、結局ハバナの増強が行われることになった。

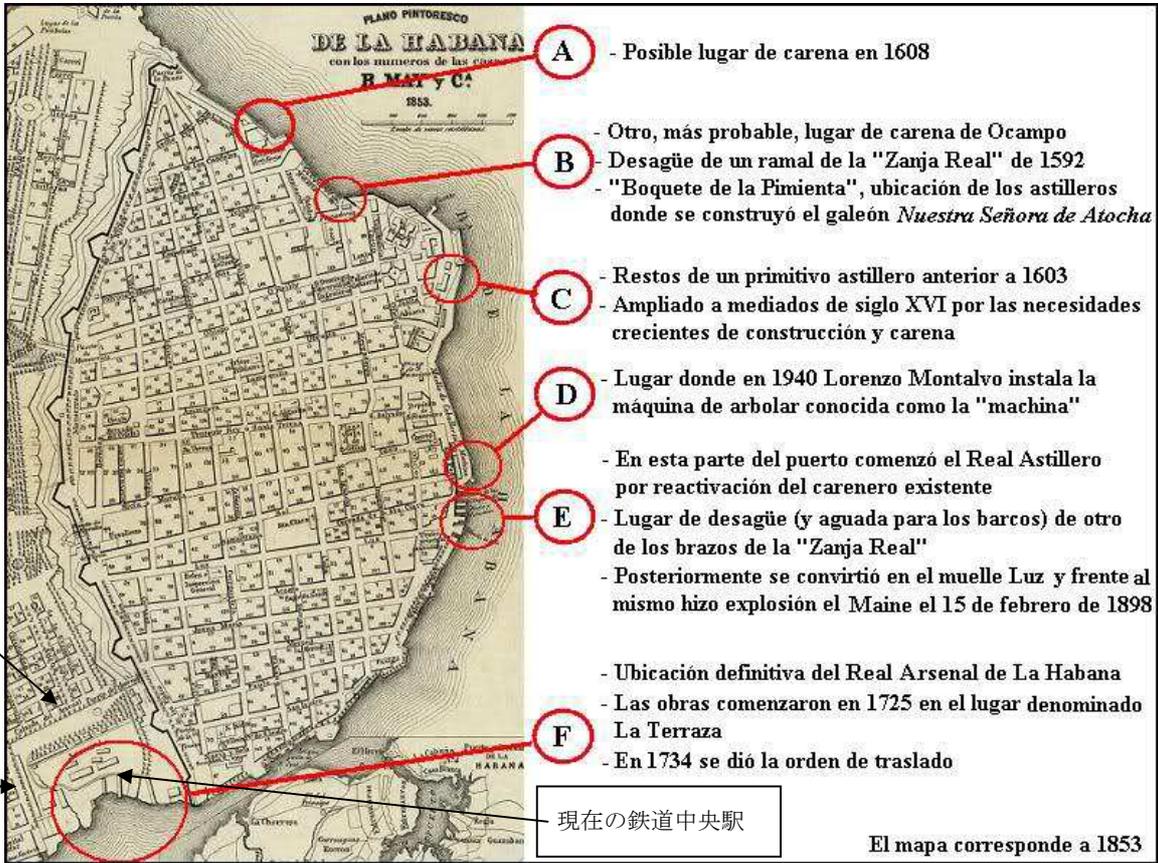
このパティーニョの時代、1713 年に、王室はハバナに 10 隻の戦列艦の建造を命じた。結局 1736 年までに 22 隻の戦列艦と 2 隻のフリゲート艦を建造し、最初の繁栄を謳歌した。

場所は、市の城壁の南で、現在の鉄道の中央駅のある所であった。東は城壁、北は現在アルセナル通り、南西がファクトリア通りというゆかりの名が付いた通りとなっている。

ハバナ市の市街図 19 世紀前半



地図 17：ハバナ市街の造船所関連の場所 1853 年

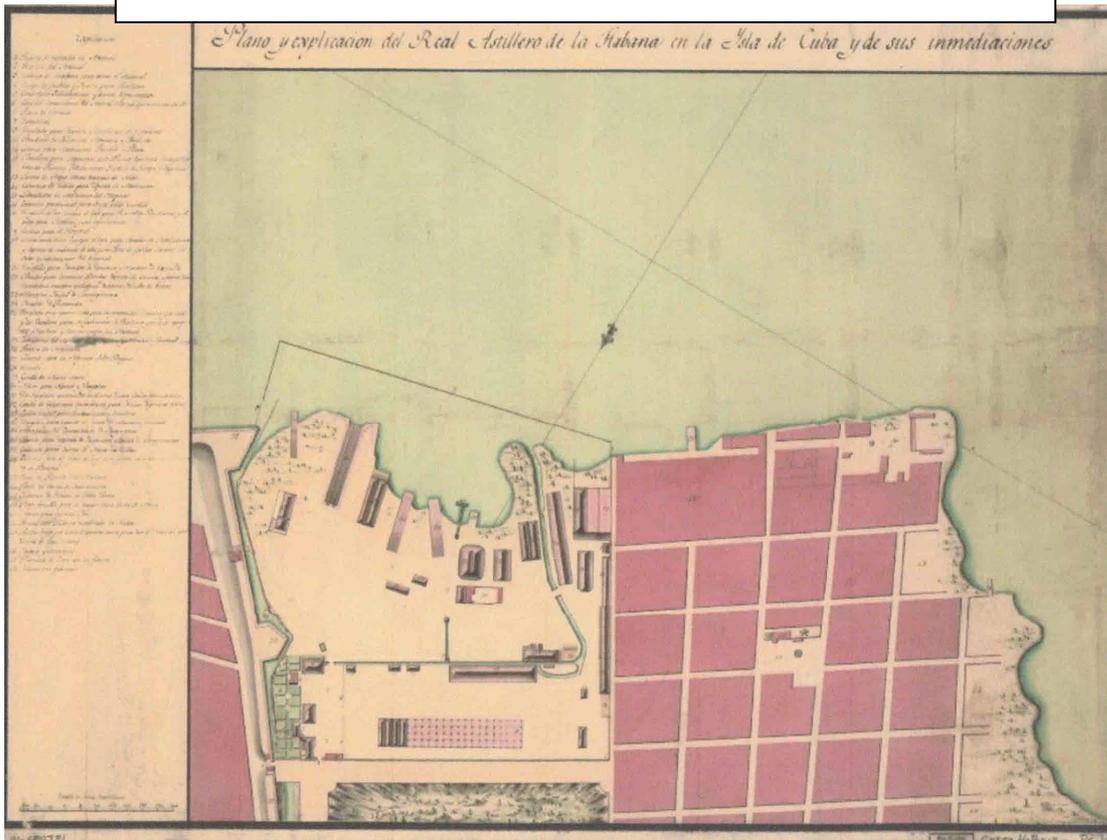


地図 18 の解説

- A：・1608年の傾船修理地（カレーナ）と思われる場所
- B：・もう一つの可能性の高い、オカンポの傾船修理地の場所
 - ・「サンハ・レアル（王室下水道）」の支道の排水口
 - ・ガレオン船ヌエストラ・セニョーラ・デ・アトーチャが建造された造船所のあった場所「ボケッテ・デ・ラ・ピミアンタ」^{アスチジェーロ}
- C：・1603年以前の初期の造船所の遺跡^{アスチジェーロ}
 - ・増加した造船と傾船修理の必要性のために16世紀中頃に拡張された
- D：・1940年に、ロレンソ・モンタルボが「マチナ(machina)」として知られた帆柱揚重機(máquina de alborar)を設置した場所
- E：・「サンハ・レアル」の支道の別の一つで、排水口（そして船の飲料水積込み）の場所
- F：・ハバナ市の王室造船基地の最終的な場所^{レアルアルセナル}
 - ・「ラ・テラッサ」と呼ばれる場所で、1725年に公示が始まった
 - ・1734年に移転の命令が出た

アルセナルの面積は全部で9ヘクタール、その内2~3ヘクタールが船の建造と修理そのものに使われ、5ヘクタールが材料置き場、建物、作業棟に使われた。この9ヘクタールとは別に、3ヘクタール位の使用できない湿地があった。造船基地の南の海岸線は約500mあり、水深の深い小湾（現在のエンセナダ・デ・アタレス）に面しており、そこに船を進水させた。

19世紀のハバナのアルセナルの図（ライブラリー・オブ・ kongress所蔵）



パティーニョの時代のハバナで請負契約（アシエント）で多くの船の建造をしたのは、ハバナの建造家ファン・デ・アコスタであった。

この時代にアルセナルで建造されたのは、ナビオ船：9隻、フリゲート艦：5隻、その他：3隻であった。

パティーニョが失脚すると、1739年に、英国人ロバート・ジェンキンス船長が、ハバナで捕えられ耳を削ぎ落とされるという事件が起こり、この野蛮な行為に憤激した英国議会はいわゆる「ジェンキンスの耳戦争」をスペインに宣戦布告して、56隻の軍艦と130隻の輸送艦をもって、ハバナを占拠した。この事件の本質は、スペインが英国の密貿易を厳しく取り締まったことに原因があった。

2) 1740~1751年：ハバナ王室造船会社の時代

アシエントによる造船のやり方に行き詰まったスペインは 1737 年に「ハバナ王室会社」を設立して、政府の払い下げ資産とタバコの専売商権の収入のもとに、アルセナルを管理させ、造船を行わせた。この時代は、パティニーニョに認められて取り立てられ、彼の没落後に、カルロス 3 世に侯爵に任じられたエンセナダが海軍増強を行った時代であった。この時代にハバナで建造された船は、ナビオ船：15 隻、フリゲート艦：3 隻と、大型戦列艦建造による造船の繁栄の時代であった。船台は 4 基を数え、サンハ式と呼ばれた水力丸歯鋸が導入された。エンセナダは、イエズス会の追放を意図したカルロス 3 世と対立し、1766 年に失脚した。1762 年にスペインの王位継承を巡って七年戦争がはじまり、英国は 200 隻の船団、8000 人の水夫、12000 人の兵士、2000 人の黒人奴隷をハバナに差し向け、同市を占領した。1763 年に、英国は同市を返還する見返りにハバナ港を開港させ、キューバにおける奴隷販売権を獲得した。

3) 1764~1789年：カルロス 3 世と海軍本部 (Intendencia de Marina) の時代

ハバナは 1764 年に、全スペイン帝国内での自由貿易が認められ、経済繁栄を取り戻した。しかし造船に関しては、隻数は回復したものの、大型船建造の時代は終わってゆく。

以上の 1723 年から 1796 年までのハバナの王室造船基地 (アルセナル) で建造された船は次のようになる。

船の種類	隻数	搭載大砲数
戦列艦	51	3,642
フリゲート艦	16	684
コルベット艦	7	160
郵便船	7	116
ベルガンチン船	9	136
ゴレタ船	14	164
艇	2	
浚渫船	2	
浚渫ランチ	6	
合計	114	4,902

18 世紀全体では、戦列艦：74 隻、フリゲート艦：32 隻、その他の船：42 隻、合計：148 隻となる。ハバナは 18 世紀を通じて、スペイン帝国の最も重要な海軍・造船の中心地であったと結論づけられる。

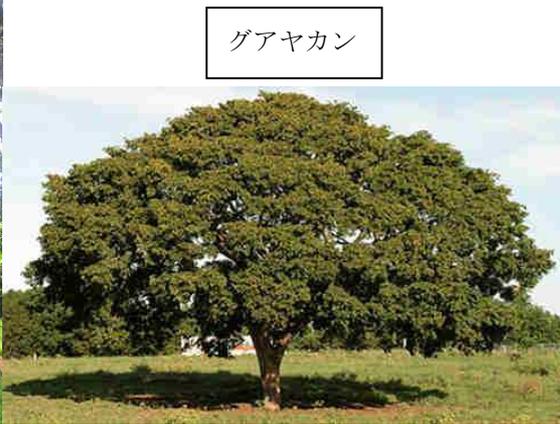
その後も若干の造船は行われたが、キューバ共和国となって、アルセナルの土地は鉄道の中央駅に売却され、その生涯を終えた。

4) キューバの特筆すべき造船用木材

- ① カオバ (マホガニー) (Caoba)、学名 : *Swietenia mahogany*、通称 : キューバン・マホガニー、樹高 20~45m、直径~2m、マホガニーとしては最高級品種。
- ② グアヤカン (Guayacán) ,学名 : *Guaiacum* spp; *Guaiacum officinale*, *Guaiacum coulteri*,etc)、樹高約 20m になるが一般的にはその半分。カリブ海に分布。*Guaiacum officinale*、はジャマイカの国花、薬用にも使われる。



キューバン・ブラジリアン・マホガニー



グアヤカン

- ③ オクヘ (Ocuje)、学名 : *Calophyllum* spp、グアヤキルの木材の項で述べた「マリア」のことである。
- ④ フカロ (Jucaro)、学名 : *Bucida buceras*、カリブ海、メキシコ南部から南米北部にかけて分布。樹高 9~18m だが、30m になることもある。直径 9cm までだが、大きいものは 15cm。木質の密度が高いので、重くて堅く、手で切断するのが困難な程、



フカロ

サビクー



- ⑤ サビクー (Sabicú)、学名 : *Lysiloma sabicu*、カリブ海に分布。樹高 10m。極めて堅い。

Bibliography

- ① "Los Astilleros de la América Colonial" Marina Alfonso Mola y Carlos Martinez Shaw, "Historia General de América Latina III'1, Capítulo 15 – Consolidación del orden colonial", UNESCO
- ② "Caulkers and carpenters in a New World : The Shipbuilding of Colonial Guayaquil" Lawrence A. Clayton, "International Studies Latin America Series No.8, 1980" Ohio University
- ③ "Los viajes españoles a las costas de Alaska entre 1774 y 1792 y su contribución a la etnografía del área", Wallace Olson and Enrique J. Porrúa, "ANALES del Museo de América, 10, 2002, Madrid
- ④ "A Forgotten Colonial Port and Shipbuilding Center in Nicaragua", David R. Radell and James J. Parsons, "The Hispanic American Historical review, Vol. 51, no.2 (May, 1971), Duke University Press

- ⑤ “El Puerto de la Navidad y la Expedición de Legazpi”, Carlos Pizano y Saucedo
- ⑥ “El Arsenal de la Habana en el siglo XVIII”, Carlos Martinez Shaw y Marina Alfonso Mola, UNED, Madrid
- ⑦ “La Construcción naval en Cuba y su Real Arsenal” Odlanyer Hernán
- ⑧ “Arsenal de la Habana”, EcuRed, internet
- ⑨ “La Habana y su Astillero”, Enrique Martinez Ruiz
- ⑩ “Habana en el siglo XVIII y la influencia francesa”, José Manuel Serano Alvarez, “Historia (Sao Paulo) v, 30, 2011
- ⑪ “Las maderas en la construcción naval en Cuba”, R. Carreras Rivery, ACADEMIA,internet
- ⑫ “Paraguayan Astillero and tha Platine Maerchant Marine, 1796-1806”, Jerry W. Cooney
- ⑬ “The Historian, vol.43, no.1, 1980 年,Wiley

完