レオノール・フレイレ・コスタ
Leonor Freire Costa

リスボン河畔造船所のナウ船とガレオン船
喜望峰航路のための 16 世紀における造船

Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa
A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo

カスカイス
Cascais

1997 年

山田義裕　訳

目次

序言・・・3

第一部　時代背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
第一章　国家と造船・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
１．１　法律・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
１．２　戦争と商業　　法の精神・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３
　　　　船・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９
　　　　防衛政策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３３
　　　　革新の要素・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３６
第二章　標準寸法：　トネラーダ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３９
１．　　トネルとトネラーダ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３９
１．１　積載容量の測定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３９
　　　　積載容量測定の正確性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０
　　　　トネルとトネラーダ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４５
２．　　登録のトネラーダと傭船料のトネラーダ・・・・・・・・・・・・・・・４８
　　　　造船：　トネラーダあたりのコスト・・・・・・・・・・・・・・・・・・６２
３．　　単一の共通台帳に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６４
第三章　船舶、港、造船所：インド航路の独自性・・・・・・・・・・・・・・・６６
１．　　出典・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６８
２．　　船隊の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７８
３．　　港と造船所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８７
　　　　ヴィラ・ド・コンデ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８９
　　　　アヴェイロ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９１
　　　　リスボン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９６
　　　　リスボンとアルガルヴェ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０９
４．　　需要と供給：　現実における不一致・・・・・・・・・・・・・・・・１１３
第四章　商売・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１９
１．　　投資・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２０
１．１　建造：　契約の形態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２０
１．２　コスト、船のメンテナンスと寿命・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２８
　　　　コスト・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２９
　　　　コスト構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３１
　　　　寿命とメンテナンス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３８

２．　輸送と船の収益・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４５
２．１　所有者と艤装家・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４５
２．２　傭船・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５９
　　海損・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６４
　　傭船の料金・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７０
２．３　収益性の利率：「経済」と」「資本主義」・・・・・・・・・・・・・・１７１

第二部　造船所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９１
第一章　生産の組織・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９１
１．　空間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９１
２．　制度組織構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２００
２．１　ギネー及びインド備品館・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２００
２．２　労働力・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０６
３．　造船所の諸活動の貸出／出入バランスのために・・・・・・・・・・・・２１８
第二章　原材料：喜望峰航路と大西洋航路・・・・・・・・・・・・・・・・２３１
１．　船殻と帆柱・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３４
１．１　材木・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３４
１．２　まいはだ詰め・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５５
１．３　釘類及びその他の鉄製品・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６２
２．　索具・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６３
３．　帆・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７８

最終考察・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９３

手写本の出典・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３０８

付録・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３０８
表Ｉ　　船の一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３１０
表ＩＩ　　インド航路の船のトン数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２６
表ＩＩＩ　生産のコスト・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３３２
　　艤装のコスト・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３３３
　　１６００年　４００－４５０トネラーダの船のコスト内訳・・・・・・３３４

序言

「船は航海術のために必要で、航海は、その生活の多くの部分を海に頼っているポルトガルのこの地の人々のために必要である。そして、それは民の暮らしに必要なだけではなく、海の向こうに多くの島や国土や征服地を有する王国の生業（なりわい）にとっても必要なのである。それらは航海をすることなしに征服することも統治することもできない（・・・）そして、本書の趣旨をより確かなものにするために、よその土地で私が見たものをリスボンの河畔造船所の流儀と比較してみたが、これは今や私が見たどれよりも優れていると思う。それは、そこから全世界における最も壮大で重要な航海を行い、そのためには良い船が必要だからである。 また、我等が御主人の国王によって重職に任命された人や貴族の人をこの造船所からの乗客とするからである。」

神父フェルナンド・オリヴェイラ「ナウ船の建造の書」[1]

「ウズ・ルジアーダス（・・・）は、商業が創り出したこの新規性と喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）の原動力の役割を広く知らしめた」

ヴィトリーノ・マガリャンイス・ゴーディーニョ[2]

1499 年、アルトゥール・ロドリグェスは大型カラヴェラ船に乗って、テージョ河の港口からアルガルヴェの方向に出ていった。2 隻のナウ船を見つけて、どこから来たかと問い質したところ、「インドから来た、と答えた。」彼らは主要な者達ではなかったが、ヴァスコ・ダ・ガマはその頃やっと出立したところであった。この幸運な出会いは 9 月 18 日であった。テルセイラ島で結婚したアルトゥール・ロドリグェスは、朗報をドン・マヌエル王が居るシントラの宮廷へ急いで持って行くことによって、王家の騎士の名誉に浴し、100 クルザードの報奨を得た。こうして、並みの人間から有名人となって、王や貴顕のように、ガスパール・コレイアの書物[3]の中に名を残したのである。翌日、幸運王は「笑みを浮かべ、楽しそうに」遠征隊の貴族である首席艦長（カピタン・モール）の上首尾に終わった奉公へのお褒めの言葉を、跪いて王の手に接吻するヴァスコ・ダ・ガマを「ドン」をもって呼び、この「ドン」の尊称を与えた。これは大きな栄誉による彼自身と末代までの子孫に対する恩典の証

---

[1] ﾒﾝﾄﾞﾝｻ、H.ﾛﾍﾟｽ･ﾃﾞ、「神父ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ･ｵﾘｳﾞｪｲﾗと彼の海事に関する著作」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾒﾓﾘｱｽ･ﾀﾞ･ｱｶﾃﾞﾐｱ、1868 年、149-150p

[2] 「神話と商品。航海の理想郷と現実、13-18 世紀」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾃﾞｨｯﾌｪﾙ、1990 年、333p

[3] 「ｲﾝﾄﾞ誌」、ﾎﾟﾙﾄ、ﾚｰﾛ･ｴ･ｲﾙﾏﾝｵｽ、1975 年、Vol.I、138p

であった。時間が経つに連れ、インドの富が「最初の何年かに考えられたより大きなものであることが分かった時、更にその他のものが彼に与えられた。」[4]

帝国の新たな第１ページが始まる。そこでは、貴族が尊重されて土地に基盤を置く社会の行動様式のモデルが交差し合っている。異なった価値を伴って、「商業が創り出した近代性」の中で生まれた複数の思考の形態と実行の形態が、時には並存し、時には溶け合っているのである。新しい商業の見通しが開けて、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路は、地球規模での「歴史的－地理的複合」の構造における、推進力としての役割を得た。[5]

発見とポルトガルの拡張は、すなわちヨーロッパの拡張であるが、それまで知られなかった人、海、そして空との出会いなのであるが、マガリャンイス・ゴーディーニョが示すように、この出会いが近代国家の形成と植民地帝国の建設にかかわったのである。帝国を維持する要求を満たすために、そしてまた、王室とそれに依拠する貴族に与えられる年金との莫大な費用を確保するために、軍事及び官僚の機構から成る国家が必要とする収入は海外との商売から来る収入によって保証されたのである。それはなにも、国王が直接に介入したものに限らず、港湾の動きが活況を呈することによって伸びた譲渡税とその他の関税の収益にも依ったのである。「1500 年代の最初から、国家は貿易と大洋の航海にその基礎を置いている」[6]。オリヴェイラも言うように、民衆だけが海に棲家を持つわけではない、と言えるのである。

本研究は「探検と帝国の維持は航海に依拠する」という明白な命題から出発する。船はこのヨーロッパ人が為す冒険の第一番目の道具である。一つの産業が必要不可欠なものとして形成される。それは造船業である。

大西洋の風と海流のシステムが徐々に発見されて知識となるためには　－それはこの経済空間を決定するルートの図面作成のための条件であるが－、カラヴェラ船は、15 世紀の終わりに始まった拡張主義のこの段階を推進した革新的な事柄の一つである技術の勝利を象徴している。わずか 20 年の間にインド洋に迅速に入り込んでいったということは、このアジアという複雑な世界において、国家から溢れ出る戦争と通商という二つの活動を統一する船というものが持つポテンシャリティーを見せ付けているのではないであろうか。ナウ船とガレオン船はその頃の海軍力の実力を、説得力のある形で代表するものではなかろうか。ドゥアルテ・パシェコ・ペレイラはそれを指し示すことを忘れなかったし、新たな人々と文明と接触した時に、西欧の優位性を誇示しようとして、次のような議論を展開した。

---

[4] ﾊﾞｯﾛｽ、ｼﾞｮｱﾝ、「ｱｼﾞｱ,　最初の十年」Liv.IV、XI 章、編纂：ｼﾀﾞｰﾃﾞ、H.とﾑﾘｱｽ、M.,ﾘｽﾎﾞﾝ、植民地総代表部、1945 年、174 p.

[5] ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「小論集 II」,第 2 版中の「歴史的-地理的複合の進展」ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻｰ・ﾀﾞ・ｺｽﾀ、1978 年、p.23

[6] ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「公共の財政と国家の構造」上掲書、57 p

「ヨーロッパは、他の何処よりも装備と武装に勝った多くのナウ船より成る優秀な艦隊によって、アジアに勝る。」[7] 城壁に囲まれた都市の威厳に比して、多くの船から成り、かつ良く艤装された艦隊(アルマーダ)が、今やキリスト教ではなく、ヨーロッパの力の象徴となったのである。

力というのは常に相対的なものである。周りの現実に直面して始めて、力は有効なものとなる。ヨーロッパの帆船のアンビバレンスな面（浮く城であると同時に、極めて大量の商品を行き来させる容器であること）が、製品に市場の扉を開き、また新たに押し入った者に、オリエントとの取引にとっての主たる迂回路の扉を開いた。 戦争は常に貿易に有害とは限らず、オリエントに向かうナウ船やガレオン船は価値も有していた。大洋の航路に限定された商売に関心のある平和的で穏健な船主達は、昔の勅許状、あるいはフランソワ 1 世王(聖王)、あるいは英国の異教の国王による勅許状を持った海賊や私掠船からの攻撃に抵抗できるように、船に武器を携行することを国王から奨励されていた。しかし、インド国を建設する最初の段階では、インド洋における私掠船は幸運王（訳注：ドン・マヌエル王）の臣下達であった。掠奪の儲けがヨーロッパ経済世界の辺境の外の地域に限られたものではないことが描きだされる。[8]

大西洋と同様に、インド洋においても船は「暴力、あるいは破壊に適した資財である」[9]。異例のトン数で大砲の門数が多い船の操船を上手くやり、その訓練をすることが、このように、場合によっては、馬術の技が期待された昔のスペクタクルに取って代わった。騎士-商人は、「身につけて豪華に」進んで見せる社会的優位性の新たな標章を、「帆と大砲」へと衣替えしたのである。アイレス・デ・ガマが、カナノールにおける手紙で、マヌエル王に対して嘆いたように、彼の考えでは、容積(ポルテ)の大きな船は、インド洋で展開する通商と軍事作戦が必要とするところには不適切であることが判明したので、その容積(ポルテ)が大きいと言うことが役に立つだけであった。[10] だが、国王自身がこの大船を「リスボン市の高貴さ」と考え、ポルトガル王国の艦隊、さらにはヨーロッパの艦隊をひっくるめても、無類の大きさの、素晴らしい帆船が、自らの国内のリスボンでもって建造され、コーチンに向かって毎年出て行くようにと考えた。船は宮廷の人々の雰囲気の中にも入り込み、胡椒の最重

---

7 「ｴｽﾒﾗﾙﾄﾞ、地球の形状」、1 冊、第 5 章、ﾃﾞｨｱｽ、A.及び E･ﾀﾞ･ｼﾙｳﾞｧ版、第 2 版、ﾘｽﾎﾞﾝ、30p

8 ｳｫｰﾗｰｽﾃｲﾝ、I、「新しい世界ｼｽﾃﾑ」、ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ、ｼｸﾞﾛ･ﾍﾞｲﾝﾃｨｳﾉ、第 3 版、Vol.I、1984 年、472p

9 ｺﾞｳﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「前統計的経済のためのﾓﾃﾞﾙの創作」、「経済及び社会史会報」No.16 所載、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻｰ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ、1985 年、15p

10 ANTT,ｶﾞｳﾞｪｯﾀXV,M.9、D.11、ﾚｰｺﾞ、A.ﾀﾞ･ｼﾙｳﾞｧ、「ﾄｯﾚ･ﾃﾞ･ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪｯﾀ第 IV 巻、ﾘｽﾎﾞﾝ、海外歴史研究ｾﾝﾀｰ、1964 年、214 p

要な商人であり、船主でもあった国王によって、その範が垂れられた。パッソ・ド・テヘイロ（Paço do Terreiro）の近く、テージョ河の砂洲に造船所(エスタレイロ)が建設され、各艦隊を準備するために最も活発に用いられた。この都市へ入港してくる船や小船と行き来するのに便利が良いように、その近くに船大工やまいはだ詰め工達が住んだ。海についての事柄を貴族達が実地に知っているといっても、それはジル・ヴィセンテの「冬と夏の悲喜劇」中で見られるように、ピロート達や船乗り達が話す特別な言葉の中の掛詞(かけことば)に笑いが誘われるようなことにすぎなかった。その劇中で、帆はハンケチであり、見習い水夫のグレゴリオに、前檣(トラケッテ)（traquete）のことを「屁(トラッケ)（traque）なら知ってるけれど、ケッテ(quete)は知らないね」と言わせている。また、「恋人達のナウ船」の中では、魂の状態を造船における技術と材料に類似させた話が出てくる。良い船が造られる河畔造船所(リベイラ)(Ribeira)からナウ船は出て行くのだが、意欲は材木、理性は釘類、悲しみはピッチ、・・・といった具合である。[11]

海から財産と栄光を得る社会の範囲と階層は様々で、広がりを持っていた。ある者達にとってはささやかな生計の源であり、河畔造船所(リベイラ)で定常的に仕事を得ようとする者達にとってはちょっとした利益であり、国王にとっては権力の戦略的に新しい舞台であった。ピロート、航海長(メストレ)、艤装者(アルマトゥール)、船の持主(セニョリオ)、商人達は、人と船を結びつける絆とも言え、我々の注意を引く社会的な役割の様々な音階を為すのである。

大洋における航路が増えて、市場間の距離が短くなり、ヨーロッパの海岸端を、大西洋の島々、アフリカ海岸、新大陸の浅瀬、そしてパウ・ブラジル（ブラジルの木）の土地へと結びつけた。海上交通の活発化は、海岸線における人口密集化をうながしはしたが、国民の政治的空間を構築した最初の何世紀かを彩っていた欧州大陸の特徴を次第に失わせて行った。喜望峰を迂回するルートは、ガマの最初の航海によって航路図が引かれ始めたが、最初はキリスト教徒と香辛料のオリエントとの、そして少し後には胡椒のオリエントとの革新的な結び目となり、遠いオリエントと 1500 年代のヨーロッパとの間の道を形成した。「二つの世界経済」と言うよりも、「交差してお互いに入り込むような歴史的－地理的複合」の一つの変容であるもの同士をコンタクトさせたのであった。[12]

この新航路における距離－時間及び投入された資本の広がりが、長距離間の通商と、その大きなトン数が示すような船舶とが満たすべき大変な要求項目の特徴を表している。一方、インド洋におけるポルトガル人の存在の政治的かつ経済的目的は、この事業における国家の決定的な役割を示すものである。

---

11 ヴィセンテ、ジル、「全作品集」Vol.II、ブエスク、マリア・レオノール・カルヴァーリョ版、リスボン、造幣所印刷局、1983 年

12 ゴーディーニョ、V.マガリャンイス、「神話と商品・・・」61p

このように相互に干渉し合った諸要素が造船所（エスタレイロ）を創設する刺激となった。この造船所（エスタレイロ）はインドを扱うことに関係した中央組織、すなわちギネーとインドの商務館（カサ）の一つに編入されることになり、オリヴェイラによれば、「貴族と我が国王陛下によって任命された重要な担当官」の手に帰すこととなった。投資の規模と、それを繁栄させた生産組織とは、一つの資本主義的ユニットの周辺そのものと比べられるものである。賃金が支払われた多くの労働力、設備、貯蔵された原材料の数量、さらには隣接したいくつかの付帯産業の集中はテヘイロ・ド・パッソ（訳注：前にはパッソ・ド・テヘイロと言っている）の西側の海岸の相貌を特徴付けた。それゆえに、この都市を語り、紹介する際にはこの造船所（エスタレイロ）に言及がなされた。喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）が告げた新しい時代のシンボルであった。

ここから、たとえ風が良い場合でも 6 ヶ月はかかる航海に耐えて、コーチンやゴアの家並を目にすることができる性能の素晴らしい船が海に出て行った。　その 2-3 ヶ月後の復路にはまた同じ期間がかかった。6 月と 9 月の間に、風を孕んだ帆が水平線から輪郭を現し、リスボンの、人がごった返す港は、テージョ河の河口に船が入って来るのを待ち望んだ。アルトゥール・ロドリーグェスのような人々は当時、こうして出航するナウ船やガレオン船でもって往来をした。しかし、最初に出会った時には新奇であったものが、毎年繰り返される出来事の中で色合いが変っていった。国王の官吏（オフィシャル）達の厳しい監視のもとに、大部分が胡椒から成る積荷が制限され、船の積荷割り当て量は軽くされた。心もとない貯蔵状態にあって、不快な味のする西洋の肉の消費を、胡椒と生姜の調味料というお面を被らせて大衆化させるのに、アジア社会での塩とも言うべき調味料は重要であった。余剰となった（それだけの理由に限られたわけではないが）これら需要のある異国の産物を容れた箱、袋、小樽、大樽はインド商務館（カサ・ダ・インディア）（カサ）に貯蔵された。

生産者と消費者の市場の変動、あるいは在庫量の変動とは関係なしに、商務館（カサ）の商売は、重さ売りあるいは個人部分に関する課税の形で、国家の収入の最も重要な部分を満たした。これらの船舶の良好な債務返済力と航路の安全性のおかげで、インドとの貿易は、1518-19 年に 30 万クルザードの収入を保証したが、これはミナの黄金よりも、また国内の商品流通からの収入よりも多かった。[13]　ここで問題の核心に至った。収入のこれらの源泉をもたらした部門である産業と輸送の研究が、本書において扱おうとする問題の中核を為すのである。

船舶は、生産プロセスの帰結するところから、主だった点に驚くような変化を引き出すであろうことが予測された。　しかし、この産業への投資において期待される儲けを見積るためには、船舶が輸送の手段であったとしても、その商業的な追求を目指す形態の分析（たとえ最も概略的なものであっても）を必要とする。

---

[13] ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「国庫・・・」57p

我々は社会的かつ経済的世界において移動をするという、ブローデルが資本主義の特徴と見なした仮定から出発することにしよう。この経済生活の踊り場的な場所の周辺を定義するには、造船への投資と喜望峰航路の船舶による探索に対する投資の特質を、他のポルトガルの海岸の港湾-造船所、そして王国が、北西ヨーロッパ、大西洋諸島、そしてアフリカ海岸との通常の交通を確保した航路において見出されるものと比較分析することが（たとえ印象的なものにすぎない形態でも、情報源が得られるかぎりは）必要である。

本研究（ナウ船の河畔造船所と喜望峰航路への船の準備）の限界は、このことに独自でも、本源的でもないような、ともかく入手できる情報源へ「盲従する行為」から生じるのではない。国家の行政という網目にかかってくる造船所に関する事実は、文書の山を提供してくれるが、ポルトガルの他の沿岸の造船所についてのものは、基本的に存在しないことが明らかである。つまり、我々が関心を持つ時代のあらゆることに、質の等しい文書でもって核心と為すことは、大きな欠落があって、期待できないのである。しかし、トッレ・デ・トンボに所蔵される「年代記文書（Corpo Cronológico）」、「王室国璽尚書(Chancelarias Régias)」、「ガヴェッタ」のように、計り知れなく貴重な原典文書とアジュダの国立図書館に保管される雑多な手稿本は、情報のかなりの部分を与えてくれる。しかし、喜望峰航路の原動力となる役割を際立たせる時には、マガリャンイス・ゴーディーニョの言葉を求めようとしたくなる。[15] 彼の作品の中で検討された面において、議論の余地があるものを中心に据えるつもりはない。　産業、とりわけ造船の分野の研究を通してこの世界に入ろうとするものである。また更に、コスト、利益、技術の複雑な絡み合いを考慮して、長い期間にわたって輸送が効果的な原動力の役割を果たしたことに関するブローデルの調査も念頭に置く。ゆえに、輸送と造船業は同じ現実の二つの側面と考えていただきたい。

上記に基づいて、ナウ船の河畔造船所の生産と海外の産物のヨーロッパ市場における分配とが、どのように全体としての回路を養い、そして次には、造船を刺激し、造船所が必要とする材料を満足させるために創られた流れを刺激したかについて検討したい。　そこで、中心的なテーマの一つに突き当たる。それは、河畔造船所へ向かうためにギネーとインドの商務館に入った産物の供給マーケットの地図を描くことである。この供給という目的のためにリスボンと結節したヨーロッパの諸地域と、この新しい東洋との繋がりによって生じた効果に呼応した国内の諸地域を調べてみよう。つまり、これらの航路の賑わいと、

15　特に「発見と世界経済」第２版、Vol.I－IV、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾌﾟﾚｾﾞﾝｻ、1981-1983 年
「小論集 II：神話と商品。航海のﾕｰﾄﾋﾟｱと現実。13－18 世紀」の中の「喜望峰航路：ﾊﾞｽｺ･ﾀﾞ･ｶﾞﾏから 19 世紀初頭まで」と「公共財政と国家の構造」

拡張する一つの産業の刺激が痕跡を印したわが国における染み跡を調べてみたい。すなわち、再輸出される産物の輸送に係った景気の良い港と造船所(エステレイロ)であり、リスボンで発展した造船業にとって補助となった財の生産ゾーンであり、本質的には喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)が必要とするところに応えたものである。

このようにインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の意義に迫る時、ある著作者達は、16 世紀のヨーロッパの世界経済の辺境の外側にある一つの回路(サーキット)であって、両方のシステムの力学に影響を及ぼすものではないと言う。そこで我々は或る分析モデルと、それはウォーラーステインの著作中に出てくるごときものであるが、直接的に向かい合うことになる。[17] この著作家は、与件として、喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)は、富をもたらしたこととポルトガルの根こそぎの収奪主義にもかかわらず、アジアとヨーロッパの構造は変えず、奢侈品の「輸入商売」にすぎなかったと主張する。この与件が脆弱であることはマガリャンイス・ゴーディーニョの著作中に示されており、しばしばその脆弱性を指摘するだけでなく、基本的な教育さえ受けているのかと思われるとさえ言っている。たとえ艦隊(アルマダ)が毎年派遣され、ヨーロッパの列強の圧倒的な存在があったとしても、アジアが外部であるという問題は激しい論争の動機を為すものではない。そして、アジア経済の複合性は、特に特定の海岸沿いよりも広大な大陸世界において、まさに 17 世紀の初頭まで、基本的にいかなる影響も免れていたことは否定できない。ところがこのモデルによると、ヨーロッパの世界経済がその辺境に東洋のこれらの空間(スペース)を編入しなかった以上は、喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)を関係させてはいけないし、またヨーロッパの世界経済の構造から全て排除しなければならないと言う。さて、このシステムをその外部との関係を通して一つの分析をしてみると、とりわけそうした関係がそのシステムの中に統合された地域の一つのなかで直接また間接に効果をもたらしたことが分かる場合は、ダイナミックな部分を明らかにすることができる。喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)は大西洋の網目の中に組み入れられており、贅沢品に限られたもの（その境目はある状況ではあいまいである）とは程遠いいくつもの流れを一体とした全体を作りだしている。砂糖というのは必需品であろうか。ブラジル、アンティーリャス諸島、その以前にはマデイラ島とサント・トメ島は、その欠くことができない必需品の生産という専門性を持つことによって一つの経済空間(スペース)に統合されたのであろうか。そうでなければ、胡椒はどうであろうか。リスボンにおける船舶の建造は、

---

17 こうした見方の根拠は：V.ｳｫｰﾗｰｽﾃｲﾝ、I、上掲書、vols.I と II、特に Vol.I の第 6 章、「ﾚﾋﾞｭｰ」に載った一連の論文。特に、「帝国主義と世界経済への新ｿﾞｰﾝの組込み」vol.X、1987 年、no.5/6、763-779 p「世界ｼｽﾃﾑの分析。第二段階」vol.XIII、1990 年、no.2、287-93p　ここで著者はﾓﾃﾞﾙのいくつかの理論的予測の重要性を見せている。さらに「路程」中の「発展：理論、ﾘｻｰﾁ･ﾃﾞｻﾞｲﾝ、経験則的方法」、ﾗｲﾃﾞﾝ、ﾖｰﾛｯﾊﾟ拡大の歴史のためのｾﾝﾀｰ、1980 年、no.1、21-29 p .

この航路に用いられるためであるが、帆柱、タール、釘類、帆のための布、索具類、そして奢侈品という定義に納めるには難しい全ての類の製品の流通の機会を増やした。ブローデルの概念では資本主義の一つの回路（サーキット）であるインド航路（カヘイラ・タ゛・インテ゛イア）は、それ故にこそ、原動力的役割を有し、「世界経済を超えた一つの世界規模の経済」[18]を創ったのである。然るべき財（胡椒及び通貨にすることができる金属がその適切な指標を為す）を考察してみよう。

いろいろなモデルのポテンシャリティーというのはそれらが生み出す仮説の中にあり、その仮説というのは互いに一致するものではなく、経験的なデータを積み上げるゆっくりしたプロセスのなかにあり、そのようなデータはどんな研究にも都合が良いような理論的な参考値として、重要性を持たせられるわけではない。しかも、「産業革命以前」の時代における製造業の全ての分野のなかでも造船業の研究は、ブローデルが言うように、「一つの方法の一つのモデル」に欠けている。[19]　ただ、そうした欠落を問題にしながらも、この著作者は経済分析の自からの研究のための豊かな手掛かりを投げかけて、我々を概念的な道具に委ねてくれるのである。利益の幅に関する情報は、良くても悪くても、どんなものにでも全てに注意を払うべきであろう。つまり、そうした関心が現実的に個人の選択と決定という行動を導いているであろうことが確認できる。[20]　検討を行った情報源からは、利益の計算が、喜望峰（ホータ・ド・カーボ）航路の船舶の建造と艤装に投資した動機をどのように導いたかが浮かび上がって来る。個人が船の中に所有した部分の取引は最小限の利益幅しかなく、投下された資本の利益とリスクの本音を表している証言と言える。商人達によって前面に押し出されたこれらの数値をしっかりと把握しよう。ブアルコスのような、港の出身の一般的な艤装者（アルマト゛ール）と船の持主（セニョリオ）が、フランスの私掠船による損害の訴えにおける賠償によって、彼らの主要な財産の一つである新造船が失われてしまったために、彼らの気懸りとなっている金額が分かり、この産業への投資をどのように見い出したかが分かり、嘆いている損害、すなわちそれをどのように見積もったかが分かる。また大蔵省の監査官（カ゛ェード゛ーレス）、備品館（アルマセ゛ンス）の管理官（プロヴェド゛ール）達、そして国王との間の文通から得られるやり取りは、製造コストについて話しをし、「日当(jornais)」での請負契約や製造の直接の管理についての良し悪しを分析しようとしている。矛盾した目的がその原因であったかもしれない。仕事のスピードを優先すれば、コストが更に上がるような行為となる、あるいは、小さいイニシャル・コストを選べば、結果的には船の寿命が短くなったり補修に余計に出費が必要となったりという一連のデメリットを生じる選択となる。言い方を変えれば、一つの新しいファクター、すなわち時間（製造と資本の償却の時間）を考慮に入れて、コストと儲けを検討したのである。商業が作り出した近代性の他の兆候である。

18　ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「神話と商品・・・」457p.

19　「材料の文明化・・・」、vol.II,300p.

20　ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「諸モデルの構築・・・」

さらに、ブローデルは製造の中心地が次々と移り変わる傾向を指摘している。成長、停滞、下降というサイクルがあり、通俗的にはこの現象は、対象としている地域における他の産業の興隆とか、競合する新たな地域における同じ部門の繁栄に伴っていることを認めている。これらのこと総てが、需要というのは、異なったいくつもの活動の中心地を支えるほど十分に弾力的ではないことを示している。[21]　この問題を見失わないようにしよう。

そこで、ナウ船の河畔造船所(リヴェイラ)におけるナウ船とガレオン船の建造への投資の特徴を分析し、ポルトガルの他の造船所(エスタレイロ)から出てゆくラテン帆の小さな船が記録されている世界と比較したいと思う。リスボンに集中したこの巨額の投資が、そこに流入したファクターとしての労働力の必要量と同様に、ジャイメ・コルテゾンが想定したごとく [22]、ポルトガルの沿岸における生産の他の中心地の衰弱をもたらしたかのかどうか、ブローデルが提示した仮説においてこれらの活動的な地域の分析は、まさにこのケースの場合は、国民的な単位にまで及ぶことができ、この世紀の終わりに「オランダの反逆」の海軍力に対してイベリア半島両国が有した心配を説明するものであったかどうか、を議論してみたい。16 世紀の前半を通してダイナミックであったにちがいない部門の凋落についての 1600 年代の議論が、外面に表われた証拠によって、造船と運輸における危機的な状況をどの程度まで説明できるのかを、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路に範例をとって、調べてみたい。本書は古い時代のことを熟考しようとする（それは出来ると思う）ものだが、もし古い時代以外にも見出されることならば、これは現代の問題（中心的なものではないとしても）でもある。

喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路を研究するにあたってマガリャンイス・ゴーディーニョによって認識された時代区分を考慮すると、16 世紀の 90 年代がその最先端となる。「胡椒の伝説群(o ciclo da pimenta)」[23] が終わる。　リスボンに向かって出てゆく船の数の減少が明らかなものとなり、平均 2 隻のナウ船は、オランダの会社と英国の会社の荷を積んだ船がヨーロッパへ入港した 9.9 隻と 9.8 隻とは対照的である。[24]　インド商務館(カーサ)における胡椒の量はこの新たな競合と船舶の建造の質の悪さによる影響を蒙った。伝説が終わったとすれば、黄金時代の間に育てられた回路(サーキット)はどのような方法で窒息させられたか調べたくなる。ブラジルの砂糖経済は造船業にどの程度まで同じような現実的な効果を与えたのであろうか。誰か他の者が元の取れるような傭船料を申し出て、国家のものであり、かつ植民地のものである財のヨーロッパ市場への再輸出を確保したのであろうか。そして造船という分野における最も

21　上掲書、300－305 p

22　「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ世界の会議」中「復興の経済」、vol.VII、ﾘｽﾎﾞﾝ、1940 年、671－687p

23　ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、上掲書。438p

24　ｽﾃｨｰﾝｽﾆｶﾞｰ、ﾆｰﾙｽ「17 世紀のｱｼﾞｱ貿易革命。東ｲﾝﾄﾞ会社とｷｬﾗﾊﾞﾝ貿易の没落。」ｼｶｺﾞ、ｼｶｺﾞ大学出版、1975 年、169-171p

活発な中心地及び輸送が行われる場所が移動することにもなったのであろうか。これらの問題を探らねばならない。

本研究は「胡椒の時代」の範囲内に限定される。インド洋におけるポルトガルの造船所（エスタレイロ）の活動は我々の目的には外れる。その生産は本質的に地域の必要性、すなわちアジア内の交易とインド洋の艦隊の補充を満足させるために向けられたものである。唯一例外的に、喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）のために船舶が一部建造されたが、これについては注釈を与える。

この後の六つの章は今紹介した問題を扱おうとするものである。十分な情報があるものもあれば、将来の調査に委ねられるものもある。最初の部分は喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）のための造船を国内での文脈においてまとめることを意図した。用いられた船舶は、強調しておきたい独特な特徴を与えられている。　それらの特徴はそれぞれに、国家の管理下で材料、設備、そして支援のための建造物が集まっている造船所（エスタレイロ）の出現に対して、なんらかの形で関与している。最初の二つの章においては、この産業を刺激する目的で公布された法律の分析、及びそうした法律体系全てを形作る考え方　－すなわち「トン数」－　の様々な構成要素の理解を通して、長距離通商の独特な特徴とその輸送組織への反映を焙り出してみたい。第 3 章は国内の港と造船所（エスタレイロ）における立法活動の結果を推し量ってみて、前 2 章を補完させる。この作業によって、インド航路のナウ船とガレオン船の建造に特化した造船所（エスタレイロ）であるリスボンの役割、そしてポルトガル沿岸の他の造船所（エスタレイロ）の活動の性質を認識したいと考える。製造コストとこの産業への投資からの期待回収額の研究は海上取引の様々なレベルの比較を可能にし、喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）が独自な性格を有することが分かる。これが第 4 章のテーマである。

長距離輸送の特殊性を認識した上で、第 2 部はナウ船の河畔造船所（リベイラ）、その仕事の組織と、資料の許す限りは、生産のリズムの研究に当てたい。最後の章は原材料の市場の地理的研究とギネーとインドの商務館（カーサ）への流入を確保するために創られた形態を考察する。

本書を書くに当っては先生方、友人そして家族の惜しみない支援があった。何人かの方の名前しか申し上げないが、これは私の感謝のささやかな表れである。　私の感謝はとりわけ、わが師と友人に捧げたく、Dr.ヌーノ・ヴァレイロ教授と Dr.ヴィトリーニョ・ゴーディーニョ教授のお二人からは豊かな助言、意見そして情報をいただいた。本書に足りないところは、それらの教えの深さと及ぶところを理解することがわからずに、これを書いた者の限界であろう。リチャード・バーカー技師には、批判のやりとりと海事度量衡学の複雑な問題に関する資料の交換を絶え間なくさせていただいた。Dra.アナ・マリア・フェレイラ教授には、彼女のアカデミックな調査の過程で積み重ねられた多くの記録による友情に満ちた限りの無い形に対してである。ペドロ・ヴィセンテはグラフィックな材料の明確さを保障してくれ。私の父はこのテーマに関心を示し、情報に関する手間のかかることを解決してくれた。さて、これが最後というわけではないが、カルロスに対してである。

第一部　時代背景

第一章　　国家と造船

セウタの征服からインド洋の豊かな通商の主だった節となる場所の支配に至るまでに 1 世紀近くがかかった。この間に世界的な規模での帝国、マガリャンイス・ゴーディーニョの言葉を借りれば「大洋帝国ーすなわち通商帝国であったが、また一方では明らかに土地を基盤とする帝国であり，農業帝国でもあったー」[1]が組織された。国内のあちこちの港を出発点とする積載量の小さなカラヴェラ船やその他の船はマデイラやカナリアの諸島、アフリカ東岸、少し後にはブラジルをヨーロッパ大陸の海岸の都市のダイナミックな地点に結びつける航路の細かな網の目を織りながら、大西洋の水域を航海していた。ナウ船とガレオン船は、アジアの薬種や香辛料やこれらの遠隔の航海水域の他の洗練された産物を求めて、毎年喜望峰を迂回した。

大西洋という新空間は段階的プロセスでもって占有されて行き、インド洋における占領地は遥か彼方での征服であったことであり、これらは 1500 年代のヨーロッパになんらの傷跡も残さなかった。この海洋帝国は、当時香辛料の主たる商業中心地でありフィレンツェ、ジェノヴァ、ドイツの資本を引き付けていたヴェネチアの地位に、争いとはならないまでも、厳しい一撃を与えた。結論として、ヨーロッパの「世界システム」における政治空間を上位レベルで統一するために貢献し、ヨーロッパ内での物流を複数化するための新たな機会を生み出したのであった。　まもなく他の国々はポルトガルの大洋帝国(talassocracia)に脅しをかけ、エチオピア、アラビア、ペルシア、インドでの航海、征服そして交易において主人(セニョール)を自称するに任せた国王達の力(パワー)を問題とした。

ポルトガルの拡張、もっと正確にはイベリア半島諸国の拡張は、その要素においても、その影響度においても、ヨーロッパが世界への扉を開ける最も大きな動きの第一歩を表していた。ここでは、植民地帝国を建設したいという避けがたい衝動と海上交通を正当に評価する必要性とを強調しておきたい。海は主権勢力間の重要な敵対の場と化し、それゆえに君主達の関心を得ることとなる。　全くの軍事力として平和にも戦争にも用いられ、「公的な」力(パワー)である艦隊(アルマダ)の概念が明白に定義される以前には、君主勢力が認めた重要戦略は商業船隊の強化拡大によって明らかになった。多くの船舶を有する船隊(フロータ)は、商品の流通の迅速性と同時にその住民の繁栄とも同義語であり、その効果は必然的に国家収入が膨らんでいることで感じられた。　それ故に、権力によって認められた寄生的制度である私掠は影響力を競ったり国際関係での複雑な陰謀において決定を下したりする際の駆け引き同様に重要な役割を担っていた。マガリャンイス・ゴーディーニョが述べているように、「発見」

---

[1]「発見と世界経済」Vol.I、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾌﾟﾚｾﾞﾝｻ、1981,47p

は国民国家の創設という文明の他の要素と連合し、また帝国の領域の拡大（それが大陸におけるものであろうと海外におけるものであろうと）に付随するものであるキリスト教の普遍化という理想を色褪せさせる傾向を助長することにも寄与した。地理的概念でのヨーロッパは国家のモザイクの中にあったキリスト教的統一性の分解から生まれ、政治的な国境は文化のレベルあるいは宗教のレベルとは異なる傾向にある空間を定義している。

海外領土の占領と、他民族および富の他の源泉とのコンタクトはいろいろな事象を引き起こす種を提供した。　とりわけ、兄弟間が殺し合う争いの口実であったが、この争いを通じて、戦争をするための手段を動員することに対応した能力が測られた。すなわち、装備の良い軍隊、それにあたりまえだが、船舶の動員可能力も同様に重要であったであろう。そしてヘゲモニーを取る野望のある国家は、同じような野望を持った他の力（パワー）と対決するために必要とされたものを所有しなければならなかったであろう。たとえ戦争が「大規模寄生的」（マクロパラシタリオ：マクニールがそう名付けた）メカニズムに縛られないことが可能であっても、必ずしも商売や国民の繁栄に相反するものではなかった。市場の征服はしばしば軍事的介入を意味したし、商売上の成功は一度ならずとも船に乗っての好戦的な振る舞いを必要とした。こうして、立法行為の中には経済的拡大の政治的な分け前に預かる意識が透けて見え、君主達はマラバールが「重商主義」と名付けた政策を採るのである。[2] 国家の介入（本質的に軍事的な性格を持つ利害によって強いられたものである）は、経済的な意識と君主が社会生活のその範囲を我が物にし、コントロールする必然性との両方をその言葉の意味において、表しているのである。君主の力は王国の家臣や住民達が富むことの中に見出されよう。「精神的商品（Ropica Pnefma）」(訳注：Mercadoria Espiritual,1531 の著作)の中で、ジョアン・デ・バッロスはこの重商主義のビジョンを次のように要約している。「（・・・）国家は権力の中にあり、権力は金銭の中に、金銭は商売の中に、商売は欲望の中にある」[3]　そして、造船業は国家の要求の重要な部分に応えた。すなわち、船舶を供給したのであるが、船舶は商品の流通の効果的な方法であると同時に航路の防衛と沿岸の安全のために、これまた有効な武器であった。

---

[2] ﾏﾗﾊﾞｰﾙ,J.ｱﾝﾄﾆｵ、「近代国家と社会的ﾒﾝﾀﾘﾃｨｰ、15 世紀から 17 世紀」Vol.II、ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ、「ﾚﾋﾞｽﾀ･ｵｷｼﾃﾞﾝﾃ」、1972、304p。「その介入を押し付けるという意味においては、経済を我が物にするにあたって、国家が追求する目的は明確ではない。というのは、すべての経済は行政的な依存を減少させようとするのに、経済的なﾃｸﾆｯｸの結果として役に立つことによって、政治的な企てのための手段を得ることだからである。」

[3] 上掲書、57p に指摘されている。

16 世紀の間ずっと、造船業は一連の規則を整備する対象であったが、このことは君主達がこの産業に寄せた関心を証明している。王室の関心の表れである立法文書を分析してみよう。しかし、この指導性の発揮は他に例が無いものでも、またポルトガルの国王達の行為の独創性を成すものでもないことは注意しておきたい。似たような方法がカスティーリャにおいて 15 世紀の終わりと次の世紀の始まりに盛んに用いられていた。英国の場合は「航海条例」によって知られている。ラルフ・デーヴィスによれば、ここで整備された本体の後に同じような主旨の様々な規則類が 16 世紀の間中続いて出された。「航海条例」の革新的な面は、オランダとの競争のために、到達しようとした特定の目標にあり、その目的のために提案された方法にあるのではなさそうだ。[4] 様々な海軍国において盛んであったこれらの指導性の発揮に共通しているのは、戦略的なファクターとして、それぞれの商船隊の人員の増強が重要だとされたことであるが、地中海の例（ヴェネチア、カスティリャ、ポルトガル）においてはこれに、容積（ポルテ）がかなり大きな船舶の数を増やそうとする君主達の関心が付け加わる。平行して、商品、特に輸出される財の輸送から外国人を締め出そうとする試みに反映されるような外人排斥行為も起こった。ポルトガルは東洋の商品へのアクセスの新たな道を開くパイオニアであった。しかしこの事業の決定的な歩みであった大西洋の探検とカレクーを目指した初期の航海は、ここで分析しようとする立法が行われる以前のことであった。疑いなく、造船に対する指導性の発揮の政策の中で見られるいくつかの側面はもっと古い時代、特にドン・フェルナンデス王の施策にその端緒がある。しかしながら、海軍への徴兵割当数の増強に向けられた関心はポルトガルの拡張の始まりを決定的づけるあれらの時期以降のものである。彼の「使命」のために特別に天命を授けられた一つの民族に対して大海原の水平線を開くことを目的とした海運政策の効果が結果においてどうであったかは、なかなか確かめ難い。商船隊を構成する人員数の上昇は、政治権力の保証のプロセスと切り離せない戦略（たとえそれが大西洋やインド洋の経済的な探検と繋がりを持ったものであろうと、そうした探検は不可避的により多くの船舶を求めるからであるが）に応えるものである。したがって、16 世紀に創られた規則類（とくに前半世紀のもの）が、船の経済的な武器と軍事的な武器として期待された役割を示していることはなんら不思議なことではない。しかし、この立法上の行為の目的は、喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）の船にとっては明白かつ他とは峻別されており、なんら役に立つものではない。

造船に関係した 16 世紀に編纂された王令、認可状、規則（レジメント）によって明らかにされる経済的及び社会的世界は、遠距離の大経済の世界が入り込んでいる世界とは異なっている。喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）は後者の世界の例の一つをなすもので、この世界において王家はリスボンに

---

[4] ﾃﾞｰｳﾞｨｽ､ﾗﾙﾌ、「17 世紀と 18 世紀における英国の海運の勃興」、第２版、ﾃﾞｲｳﾞｫﾝ、

国王の管轄下にある造船所（エスタレイロ）を創って、直接に生産のセクターに参加している。　したがって、往復で 15 から 18 ヶ月の長きに渡る航海によってその性格が決められる船舶を提供することの代表的な部分は国王が直接に商売に介入することによって保証された。しかし、需要の輪郭がインド航路（カヘイラ・デ・インディア）を体現するこれらの帆船を規制しはしなかった。その他の必要性が存在し、それらはこの産業を刺激することを通して、間接的な介入によって満足され、あるいはされようとしていた。すなわち、沿岸の安全性とリスボンへ帰着する船の安全性を保証しなければならなかったが、なによりもまずは、重労働である船上のつらい仕事のおかげによる王国の繁栄のため条件を作らなければならなかった。これから仔細に観察しようとしている方法はこうした文脈の中に置いて述べることにする。そのように研究すると、インド航路（カヘイラ・デ・インディア）のナウ船やガレオン船の世界の驚くべき個々の要素がわかってくる。

法律の分析は本研究の第一部で扱おうとしているテーマへ踏み込む一歩を為すにすぎない。喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）に係る造船業の特徴を際立たせるような諸相を明快に描いてみたい。この目的は、投資が引き起こした経済的な独自性を見出すことに関係している。一方、そうした現実を理解することは、ダイナミックな大西洋航路のための下級の船との比較を必要とする。この場合、法律を通して、国内海運は国家の間接的な干渉に晒されていること、すなわち記録に残されているような傾向の影響を受けていることがわかる。船隊と個々の性格へ迫る第一歩として、法律を挙げることが適切と考える。そうすれば、そうした政治的な行為を解釈することによって、狙った社会的な方法においてどのような実際の効果を挙げたかを並行して調べなければならなくなる。すでに序言で述べたが、問題は本研究の第一部を為す四つの章に分けて選び出した問題の多様性の中で展開する。すでに造船の部門における国家の役割を分析するという最初の一歩を踏み出した。その次に、君主が求める力（パワー）の根源となるもの（経済的なものと軍事的なもの）を強めることに向けられた政策の中に表された意図を抽出してみよう。

1.1　法律

ポルトガルの海事に関する法律を明らかにしようとしているのだが、それらの要約を列挙する以前に、まず発令を目指そうとする本質的なベクトルがあり、その中に条文化されたものがあるのである。[5]

a)　国家は大型と考えられる船舶の建造を奨励する。

丁度あてはまる時代のものは知られていないが、これに先行する 14 世紀のもの、すくなくともドン・フェルナンド王の治世以降のものがある。　1474 年 11 月の勅令の対象とする第一甲板以下で 100 トンを越すキャパシティーの船舶は、その建造に向けられた材料への特権と十分の一税の免除が認められた。また、割り当てがなされてはいたが、王室あるいは個人の森林へ入れるようにしていた。[6]

大蔵省のレジメントでもって、ドン・マヌエル王は建造もしくは輸入された船舶で、

その容積(ポルテ)が 130 トンを超えるものには、1 トン毎に金銭的な報奨に預かれるようなインセンチブを与える政策を始めている。すなわち、「デッキ(telhado)の下、及びデッキと中甲板(cuberta)の間の 1 トン毎に」として、130 トンに対して 100 クルザード、300 トンまで 1 トン毎に半クルザードの追加が当てられた。それ以上の報奨金はトン当たり 1 クルザードであった。さらに、船の諸々のスペースは報奨金の総額に考慮されると規定されており、積載容量の測定(arqueação；アルケアソン)は樽の「箍(たが)」を置くことによって、いまだ造船所に在る内に行うことができることが示唆されている。次のような表現があるが、これについては次章で扱う。「上記の新たに造るナオ船は積載量を測る（arquear）ことができるように諸甲板の積載容量(arquehe)を決め(lotar)、その後、その役目にある我が官吏(オフィシアル)達によって「箍(たが)」を当てるべし。」[7]

---

[5] 次の資料を用いる：

- 1470 年 10 月 8 日の王令(Carta Régia)（ﾏﾙｹｽ、J.M.ﾀﾞ・ｼﾙｳﾞｧ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人の発見、その歴史のための文書、tomoIII、高等文化学院、ﾘｽﾎﾞﾝ、1971、83-84p
- 1474 年 9 月 10 日の勅令(Ordenação)、AHCML 中、王室国璽尚書(チャンセラリア・レジア)(Chancelaria Régia)、手写本 45、ｺﾙﾃｿﾞﾝ、ｼﾞｬｲﾒ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ発見史」vol.II、ﾘｽﾎﾞﾝ、読者会版、1979、24p、この著者は同年 11 月の勅令にも触れているが、必要な情報だけを抜き出しておく。
- 1501 年 5 月 4 日の命令書(Alvará)、ANTT 中、CC,P-II、M-4、d-41
- 「大蔵省の規則(ファゼンダ・レジメント)と勅令」、1516 年発行、1548 年再発行、BNL,特別文書集(Reservados) no.91、ｿｳｻﾞ、J.R.M.ﾃﾞ・ｶﾝﾎﾟｽ・ｺｴﾘｮ、「法のｼｽﾃﾑ、あるいは王則(Regimentos reais)集、Tomo I,ﾘｽﾎﾞﾝ、1783
- 1558 年 1 月 20 日の王令(Provisão)、ここには 1544 年、1552 年、1557 年の古い王令の文章が書き写されているが、この王令は、船の艤装に関して見直された現実の範囲でのこれらの繰り返しであり、延長であった。AHCMP の手写本の冒頭の数葉中に書き写されている。「艤装されなければならないこの市から出てゆくﾅｳ船と船の公文書」（「文化広報」(Boletim Cultural)中に公表）、ﾎﾟﾙﾄ、ﾎﾟﾙﾄ市議会、30、1967、363-392p。
- 1567 年 10 月 1 日の王令(Provisão)、船舶の積載容量の測定について、ｱｼﾞｭﾀﾞ図書館、「雑事録(ミセラネア)」44-XIII-56、fl.207v-212.
- 1571 年 11 月 3 日、「我が領主ﾄﾞﾝ・ｾﾊﾞｽﾁｬﾝ王が統治を始められた後に作られた法と王令」所載の「この王国から航海する船舶がどのように艤装されるべきかの法」1570 年、ﾘｽﾎﾞﾝにて印刷、第二版、ｺｲﾝﾌﾞﾗ、1816、166p 以後
- 1613 年 6 月 6 日、「船舶の建造に関する勅令」、ANTT、「法律」maço 3,doc.24
- 1622 年 11 月 17 日、「当王国を海外領土へ向けて出発するﾅｳ船と船をどのように艤装するかを命じる法令」、BNL、特別文書集、1202A

[6] ｺﾙﾃｿﾞﾝ、ｼﾞｬｲﾒ、「著作集」、上掲、24p

[7] ｿｳｻﾞ、J.R.M.ｶﾝﾎﾟｽ・ｺｴﾘｮ、「法のｼｽﾃﾑ・・・、」137p

大蔵省のレジメントの発令以前に、すでに容積（ポルテ）の大きなナウ船の建造者に対して報奨金が与えられていたようだ。というのは、1501 年に、リスボンの商人であるアフォンソ・マルティンス・ティボンとアフォンソ・レイトンが 226 トンの「ポルト市で新たに造られた」彼らのナウ船の積載容量測定によって計算された金額である、金貨で 148 クルザードを受け取っているからである。[8] 同様な行為が、ポルトにおける建造が命じられた 180 トンのナウ船サンタ・クララ号によって、王家のフィダルゴであり、またマデイラ島の会計官（コンタドール）であるフランシスコ・アルヴァレスに対して 125 クルザードの支払いを規定している 1508 年 8 月 22 日の王の書状によって明らかになっている。[9] このように、大蔵省のレジメントに含まれているマヌエル王のこれらの規定は王令によって既に存在し、規則化していた慣例を統一体としてシステマティックなものとしたにすぎないのである。

輸入された船舶に対しても、報奨金は同様な考え方がとられたが、半額に減額され、5 年以下のものだけに適用された。

そして 1567 年ドン・セバスチャン王は同様な報奨金を定めるに当って、1567 年 10 月 1 日の規定においてなんの改新も行わなかった。結局、1571 年に、法令「本王国から航海する船舶はどのように艤装せねばならぬか」の章の一つにおいて、かの規定に言及し、「更なる恩恵を為す喜びにより」報奨金を受ける船の範囲が広げられた。60 トンの船が含まれ、150 トンまでトン当たり、500 レアルが授けられた。150 から 400 トンまでの船の報奨金は単位あたり 250 レアルに増額された。必要な材料の輸入に対しては、それに関する十分の一税と譲渡税の支払いに当って、これらを免除するということで、金銭的な援助を与えられ、便宜が増やされた。しかし、これらの方法の新規性はマヌエル王のいくつかの大蔵勅令の中の同じような規定によって色合いを濃くした。ドン・マヌエル王とドン・ジョアン 3 世の文書は、1 年の期間内での建造をどのようにして保証するかによって、小容積（ポルテ）の船の建造に対する援助の割り当ても為されたことを証明している。[10]

セバスチャン王の法令において顕著な側面のひとつは、120 トン以上のガレオン船の建造に対する特別の報奨金に言及していることである。すでに述べた他の報奨金の総てとは別に、ガレオン船はさらに 50 クルザードの権利を有している。「何故ならば、ガレオン船は最も恐れられており、通商においてより大きな安全性をもって業務ができるからである。」　また、リスボン以外の造船所（エスタレイロ）から出てゆく船舶に対しては、十分の一税の支払いへの支援として、若干金額を少なくする配慮がされた事実がある。

---

[8] ANTT,C.C.,P.II,M.5,D.30.

[9] ANTT,C.C.,P.I,M.7,D.42.

[10] ANTT,C.C.,P.I,M.19,D.154;P.II,M.65,D.167;P.II,M.71,D.128;P.II,M.182,D.39;P.II,M.126,D.139;P.I,M.27,D.57

b) 国家は、「供給(ポリチカ・デ・アバステシメント)」政策(política de abastecimento) [11] を採って、ポルトガル沿岸における実働兵員の増加を確保しようとする

報奨金が王国の民の用に使われる船舶の数を増加させることになることが確約されるためには、造船へのインセンチブの政策は、これを補う一つの介入策を必要としていた。それ故に船舶を外国人に売ることが禁止されたが、それは、まさにポルトガル沿岸における実働兵員の不足を避けるための一連の支援を目的としたからであった。　この配慮はマヌエル王の王令中に発布されたもう一つの規則においても明らかで、それは連続して1年以上の間ナウ船とカラヴェラ船を国外へ傭船に出してはならないと決めていた。[12]

c) ポルトガルの港における当国の航海長(メストレ)達や艤装者(アルマトゥール)達に優先権を確保するために、船舶の傭船に国家が関与した。

1470年10月8日の王令において、アフォンソ5世はポルトガルの沿岸における商品の輸送から、たとえ国内の船舶が見積もった船賃の価額の方が高かったとしても、外国のウルカ船とコカ船を除外した。最終的に、1501年3月4日のマヌエル王の免許状は「今後、またどのようなやり方であろうとも、我が国の人のナウ船や船でないものは、いかなる種類のナウ船であろうと船であろうと傭船されてはならない。また、我が国の国籍を（･･･）有する在留外国人は上記のナウ船と船を自ら保有しなければならず、それらは

---

[11] ヘクシャー（Hecksher)によれば、保護主義的な輸郭をはっきりとさせた経済的なｺﾝｾﾌﾟﾄが一般化する以前には、中世都市の自給自足の政策をﾓﾃﾞﾙとした考えが支配的であった。供給の政策というのは、商品を保留することで二義的には商品を優遇することとも言えるが、大部分の場合において経済政策の規則としては輸出の禁止である。その場合輸出品には重税がかけられ、輸入品には優遇措置がなされる。この政策の背後には、収税上の関心以上に、不足あるいは不足する可能性があることによって貴重な財であることの認識がある。ここで分析しているｹｰｽでは、輸送の需要が満たされることが保証されなければならなかった。供給の政策は、第一義的に消費の需要が満足されることが求められるが、我々が分析している場合は、中世都市が国民的ﾚﾍﾞﾙまで広がる政治的空間を構築するためのﾓﾃﾞﾙを提示しているのと同じように、もう一つの範例によって構成される。本書においては、輸入船舶による刺激と、同時にﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙで建造された船舶の外国人への売却の禁止と考えられる。　ｴﾘﾌ・ﾍｸｼｬｰ「重商主義時代。中世末期から民主主義社会までの組織と経済概念の歴史」、ﾒｷｼｺ、1943年、531－551 p

[12] 第5冊、tit.LXXXVIII、最終ﾊﾟﾗｸﾞﾗﾌ、J.ｺﾙﾃｿﾞﾝ、上掲書、286p､n.36

我が国民による海員によって動かされ、航行されなければならない」[13] と規定しており、ずっと分かりやすい。これによって、帰化していない外国人は自分達の船舶を傭船する権利が排除されていたのである。こうした措置は塩と果物を除いたいかなる商品にも厳格に適用された。大蔵省のレジメントにおいて、これらの方法が繰り返され、距離に応じたトン数毎の傭船の価額が決められていた。ピサまたはジェノバへはトン当たり５ドゥカード、フランダースへは５コロア半、ロンドンへは６コロア、ブリストルへは５コロア半、アイルランドへは５コロア半、同じくブリターニアへ。商品がマデイラ島にある場合には、王国の場所のために決められた価額に１ドゥカードあるいはコロアが加算された。

d) 国家は 60 トン以上の商船は武装して航行することを義務化して、住民の安全に気を配った

少なくとも 1544 年以降、一つの方策が全体的なものにまで定期化するために、沿岸と「近海」の防衛の艦隊(アルマダ)を作ろうとした。これら艦隊(アルマダ)は国王が「時機に応じて」「そのために」命じた港から来た部隊によって構成されたようだ。これらの船舶は、不足するものがある船は総て、きちんと稼働できるようにするために、リスボン河畔の武器庫で装備がなされたであろう。これらの艦隊(アルマダ)は、一つは 1 月に、一つは 5 月に、もう一つは 9 月に出発してギネー、アルギン、ヴェルデ岬、サン・トメに向かう船を守備するために何時でも出動できるようになっていたであろう。もう一つの艦隊(アルマダ)は 3 月に抜錨してアソーレス諸島に向かい、インドからのナウ船を待ったであろう。この規定が引き継がれたことは新たな王令によって知られる。 「ここ何年か私掠船が航行しておらず、この規定中に言明された命令が守られていなかった」という事実によって、規定が廃れてしまっており、この王令はそれを確認しようとしていると考えられる。この 1552 年 8 月 8 日の新王令によって、船の航海長(メストレ)達は、武装した人を乗せて武装して航行するだけでなく、同じ目的地に一緒に行けなくなることにならないように、海外のそれぞれの場所に出向くための出発の時機を待つことが義務付けられた。1557 年 9 月 15 日の規定は、いかなる目的地であろうと 50 トン以上の容積(ポルテ)の商船が大砲を運ぶことを義務付けるに至っている。ただし、「塩、材木、鰯、他の魚、果物(･･･)など価値が低く、これらへの傭船料が、この規定に従った評価額に耐えられない」[14] 商品は対象外とされた。

---

[13] ANTT、C.C.、P.II、M.4、D.41、1660 年の英国の航海条例が同様な目的を有し、乗組員の国籍について「英国人、ｱｲﾙﾗﾝﾄﾞ人、ｶﾞﾘｱ人の臣下あるいはそれらの地域、諸島、植民地、領地の住民に、間違いなく所属しておらず、また一人の英国人艦長(カピタン)に指揮され、その乗組員の四分の三が英国人でない、他の船舶において(･･･)」と記している同じ条文を有している。ﾀﾞｲｵﾝ,ﾋﾟｴｰﾙ/Dayon,Pierre、「重商主義」,ﾘｽﾎﾞﾝ,ｸﾞﾗﾃﾞｨｳﾞｧ、1989 年、115p

[14] AHCMP、「この都市から出る武装して行かなければならないﾅｳ船と船の処理文書」、「ﾎﾞﾚﾁﾝ･ｸﾙﾄｩﾗﾙ」、ﾎﾟﾙﾄ、ﾎﾟﾙﾄ市議会、30,1967、363-392p

時間の経過に沿って見渡した時に、ここで扱う四つの話題は、一緒に見てみると、決して偶然で同時に起こったものではない。 16 世紀後半における大西洋のヨーロッパ側における極めて不安定な情勢はドン・ジョアン 3 世王とドン・セバスチャン王の統治下に出された書類の中で最もはっきりと見えて来る。ともかく、この世紀の第３四半期には、すでに見て来たように、これらの国王達の行動は、革新的というよりも、それまでのものの繰り返しと言えよう。ただし、新しい行政メカニズムを生み出して、ポルトガルの造船所(エスタレイロ)の技術的な手段に対する国家の介入を増加させたことでわかるように、そうした手段の効率を上げようとした。フェリッペ 2 世によって、そしてその目的のために、造船技術の諸原則が標準化された。それは 1606 年、1613 年、1618 年の連続した王令と、それに付随する、それまでの王令ではきちんと詳細が決められていなかった技術的細部の補足や変更によってわかる。いかなる船でも軍事上の単位として服務できるようにするために、トン数の等級付けのために、船舶の寸法を標準化した比率の登録簿を通して、望ましい技術的品質が確保された。これらのきめ細かな点の違いは、一方では王令と規則の文面で狙いとされた実際の広がりの結果であったが、他方では、規定された基準値を厳格に守ることの難しさも表している。

造船における国家の介入は金銭的な支援に基づいたものであり、造船所(エスタレイロ)、とりわけリスボンの造船所(エスタレイロ)の役に立つ、ポルトガル領地内の森林地帯の保護を目的とした一連の手段の補強がいくつかある。しかし、この行為は、今述べた立法化を目指すものとは異なったひとつの文脈に入り込んでいると思う。造船業に必須の材料の不足が明らかになった時に急に出てきた手段であったのである。したがって、ここで出てきた問題は原材料の供給に係った地域について検討する章において詳細に分析したい。

1.2 戦争と商業　　法の精神

この立法の目的は経済的指導主義の枠の範囲と限界を描いている。あるいは君主側による経済範囲の適合化とコントロールと言う方が望ましい。すなわち、君主は高い傭船料を自由に選ぶように介入し、16 世紀の後半には、おとなしい艤装家(アルマドール)達に、大砲と乗組員中の武装要員による追加の支出を負わせた。これは明らかに利益あるいは傭船料の必然的な値上げとして反映された。（決められた商品の輸送では除外が考慮されてはいた）他方、報奨金、特権、助成金の政策は、艤装家(アルマドール)が大容積(ポルテ)の船に投資することの不都合を凌ぐと思わせるために魅力的な条件を与えようとしている。第一に、製造のコストは共同負担されたであろう故に、第二に、国内の港における傭船の優先権（出帆のため荷物を待って「幽霊のように」[15] 船を繋留するリスクが遠ざかる）がその収益性を確保したであろう故にである。

---

15 ﾗﾍﾟｲﾙ、ｱﾝﾘ(Lapeyre,Henri)、「ある商人の一家,ﾙｲｽﾞ家」、ｱﾙﾏﾝﾄﾞ・ｺﾘﾝ,1955、213p.

王国の政治組織は領地内に確実な経済的な連繋を定着させる方向に、全ての正規の努力を行った。すなわち、重量や寸法の標準化の試み、以前は全く地方の領域のものであった収税権の普及、そして国家スケールでの租税の創設（ポルトガルの場合は”sisa：譲渡税”[16]）であった。この「均一的なシステム」（ヘクシャー）は、ライア（"raia”：国境）という国境の方向へ向かって強化された。　そして、国王－臣下、領主－家来という組み合わせの中に取り入れられた垂直的な連帯の密接な網目が織られた空間を明らかにした。国外と比べると、領地の統一性の維持と国王の至上権の確保は次第に防衛力を超えて行った。一つには、より複雑になった軍事的な戦術と、もう一つには紛争の規模という二つのことが、財政的な努力を必要としたが、これもまた、拡張する領土において資源を統一化することによってのみもたらすことができるものであった。

したがって、一定の規模の事業だけがその段階的な複雑さに応じて求められるコストに耐える手段を持つことが出来た。そして、ノルベル・エリアスが述べるように [17]、力の弱い、中心から外れた勢力は競争から排除されて行った。この「力（ﾊﾟﾜｰ）の独占」のプロセスは、それを構成する要素の中で決まって行く。すなわち、王、領主達の中の主権者、立法者、裁判官、貨幣鋳造権の単独保持者である。投資された権威を行使する現実的な実行力（その家臣達の個人的な奉公に対して贈与でもって報いる可能性も含めて）はその大きな収入に依存する。そして、そうした権威者が投資するが故に、使用可能な経済的な方法は、王家が継いできた財産の範囲を、次第に超えるのである。そうした権威が、圧政とは異なって、「与えて報いる」という交換関係の場の中で、共通の財のために行使されるので、家臣達は権威を認めるのである。一方ではこの交換の最も抽象的な形である国庫として、他方では経済の貨幣化が貨幣の形での国王の贈与を広めた。　恩給、年金、助成金であり、16 世紀の辞書には出てこない言葉であるが、先に挙げた法律で見たように、そのような意向は存在したのである。[18]

辺境（ﾌﾛﾝﾃｨｱ）は王と臣下たちとの間の相互依存によって独特なものとなった地理的空間を描く。それは異種の住民の中に沈殿して行く利害の多様性の中に、「切れ端で作ったマントの中に」、中心から外れた諸勢力の織物の中にあり、共同体の意識であり、それはディオゴ・ロペス・レベーロの言う共和国の概念そして「体制によって治められた共和国」の下部

---

16 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「財政と国家の構造」ｴｯｾｲII、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻｰ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ、1978 年、51p

17 「文明化の過程」、vol.II、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾄﾞﾝｷﾎｰﾃ出版、1990 年

18 ｸﾞｴﾘ(Guery)、A.「旧政体下のﾌﾗﾝｽ王国の財政ｼｽﾃﾑにおける贈与，強制執行，及びその起源 」を参照。Annels,E.S.C.,1984 年,No.6,11 月-12 月,1241-1265p

思想である。[19]　マラバールが強調しているように、一つの性質を表している真実性／忠実性という組合せ、関与する人たちに相互の、義務の仕組み中に人を取り込んでしまう契約が封建的なタイプから、次第に、そして混合主義とはならずに、「一つの王国、一つの依存の結びつきへの所属という純粋な状態」[20] である服従／本性という結びつきを指す組合せに席を譲って行くのである。V.マガリャンイス・ゴーディーニョが述べるように、民衆の世界と個人の世界との間に在る違いに向かった決定的な歩みである。[21]　こうして国庫は、人が献納するという贈与の象徴的な性格を失い、君主に対する臣下の義務という格好を得る。これへの見返りはその気前の良さを率直に表明する形となって現れ、共通の利益に役立ちそうな経済政策を推進するために多分有効と思われる道具となった。それは、130 トン以上の船を建造しようとする者への報奨であり、船舶の建造に必要な素材の十分の一税を払うことに対する金銭上の援助（保証金は取るが）であったりした。

こうした相互依存と服従の結びつきは完全に理論化されてはいない。しかし、国籍が分かたれ、国民感情が芽生えたのは、これらの結びつきを通してであり、我々の場合は、外国人排斥ではないとしても、船舶の傭船において外国人を差別する法律の性格によって増長された。

結局のところ、君主は、後にその独占的な権限となる役割を完全に手にしていたと言える状態ではなかった。恒久的なプロフェッショナルの軍隊の創設はもっと後になるし、戦争と私掠に、個人が一時的に参加したり、自ら参加したりするようになるのは、ずっと後のことである。その頃の君主は、自分の住民が戦争に向かう激情をなんとか抑制しようとした。　1474 年にドン・アフォンソ 5 世は、艦隊行動をするために、国王の許可を取らずして、何人も船を武装してはならないと決めている。ただ、既にそれ以前の書状によって、当該の場所の官憲に対する許可書のある艤装者（アルマドール）は誰であっても、「我ら及び我が王国の」[22] 船舶と同盟者に被害や迷惑を掛けてはならないと規定している。

驚くにはあたらないことだが、隣国においても同時並行的に、ここで我々が検討している法律と同じ目的と方法を定めている王令や規定が発布されていた。1498 年にカトリック両王は寸法が大きな船舶の建造に恩典を与える政策を始めているが、それは自国の船であろうが他国の船であろうが、それらの船より運賃が高くとも、大きな船の傭船に優先権を与えたものである。1500 年 9 月にもう一つの王令は、スペインの港において、自国の船がいる限り、他国の船に荷を積んではならないと定めている。アルティニャーノはこれらの

19　ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「財政と国家の構造」、上掲書、46-47p

20　ﾏﾗﾊﾞｰﾙ、ﾎｾ、ｱﾝﾄﾆｵ、上掲書、420p

21　上掲書、50-51p

22　AHCML、王室国璽尚書（チャンセラリア・レジア）(Chancelaria Régia)、cod.45,f.282-282v

方法によって得られた結果と、英国が航海法でもって目指したものとをつき合わせしている。[23]

自国船への傭船の優先権は大きな船の建造を刺激するための国家の利益に必要な補助手段であった。そうした船は国家が求めていたところに合致するもので、供給(ポリチカ・デ・アバステシメント)の政策に従って、国王への奉公のために、当然ながら軍事的な性格であり、徴用という形をとるが（1552年のアヴェイロの書類では差し押さえとして出てくる）、傭船のために王国の港で待機することが望まれた。[24]

国王にとって、住民達の良い暮らしを保証する価値があったが、それは君主の富、そして王国の富はそれに依存していたからである。商人達、職人達、農民達、荘園の領主達、そして君主は、自らが金銭の循環によって活性化される一つの身体の各部分として、鎖の個々の輪を為す相互依存の関係を自覚しており(ドゥアルテ・リベイロ・デ・マセード)[25]、国家の要求が臣下達の資力を窒息死させるものではないと考えてよかろう。したがって、利害に対する本質的な連帯を強める全ての尽力が為されたのであった。選択したいくつかの規範的な文章の前文を紹介しよう。大容積(ポルテ)の船舶に対する恩典を列挙する中で、次のように述べている。

「このように与え、行うのであるが、それは我が住民達が自ら進んでナオ船を買ったり造ったりしようとし、そうなった時にはそれらは我々の役に立つからである」[26]、「余、国王は、この王令を見る者達に、我が王国と領地内に多くのナウ船と船（naujos）があり、我が臣下と住民が恩恵と利益を受けるために必要になった時に、我が艦隊(アルマダ)において役立つならば、余に対する奉公にとっていかに重要であるかと余が考えているかを知らしめんとするものである。」[27]、「さて、我が臣下達が、それによって彼らが得る利益（それは大変

---

[23] **アルティニャーノ**、ｹﾞﾙﾊﾞｼｵ・ｲ・ﾃﾞ・ｶﾞﾙﾀﾞｶｰﾉ「ｽﾍﾟｲﾝにおける造船（木造）」、ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ、1920 年、59-60p。ｸﾞｲｱﾙﾄﾞ・ｲ・ﾗﾗｳｰﾘ、ﾃｵﾌｨﾛ、「ﾋﾞｽｶﾔの造船業（その起源から 1917 年までの歴史と統計の覚書）」、第 2 版、ﾋﾞﾙﾊﾞｵ、1968 年、26-27p

[24] 傭船が国王の注文による商品の輸送に向けられた場合は、差し押さえとは言われず、「国王の国庫の(“ com fazenda d’el rei”)」となる。

[25] 「(･･･)農民達から荘園領主達へ、税金によって全員の手から王の財産へと。ここから再び、俸給、恩給、軍人の給与、武器、船舶の建造、建物、要塞(･･･)出てゆく」ﾗﾗﾝｼﾞｮ、J.ﾌﾚﾃﾞﾘｺの「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ経済人。ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙにおける経済学説の歴史」所載。第 2 版、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｷﾞﾏﾗﾝｴｽ出版社、1976 年、19p。

[26] 「大蔵省(ファセンダ)のﾚｼﾞﾒﾝﾄ」、ｿｳｻﾞ,J.ｶﾝﾎﾟｽ・ｺｴﾘｮ・ｴ「法のｼｽﾃﾑ･･･」T.I.CCXXXII 章中

[27] 1567 年 10 月の王令、B 中 1、ｱｼﾞｭﾀﾞ、44-XIII-56

に余の役に立つ）のために、自ら進んで多くのナウ船や船を造ろうとするために、彼らに良かれと、進んで、助けを為し恩恵を為す」[28]

助成金が外国で買った船舶（大きさが 130 トン以上で 5 年以下のもの）にも与えられ、同時に国産の船舶の外国人への売却が禁じられたことを見れば、造船奨励策は、保護主義が姿を変えたものではない。だから、形を変えた活動であっても、この分野への国家の介入を組織するような造船業の拡大ではなかった。船舶の建造への支援は重商主義に典型的な保護主義というよりは調達の政策と同じものなのである。

疑いなく船は、船を求めた者に利益をもたらし、間接的に商品の流通に住民達を巻き込んで、税収入を膨らませることに貢献した。しかしながら、法律の基本的な目的は海軍力(força maritima)の創設であった。なぜなら、それは軍事力を意味するからである。ベイティア・リナッヘは 17 世紀の最後の 25 年間に、これらの方法を説得力ある形で次のように述べた。「昔はガレオン船を建造したい者はだれもが 4 ドゥカードを国庫に支払い、それが建造に変換されることを確証していた。しかし、たとえその船が持ち主の用に立てるためであっても、我が国王が必要とされれば、何時でもご奉公できるようになっていた（・・・）それは国庫の支出なしに船の数を増やすためである。」[29]　一方で、大規模な商いと大容積(おーるテ)の船の威厳は「我が王国の大貴族のものである。」と言っている。

しかし、国家が求めた船は家臣達が望む船よりも積載容量測定が大きいものであったようだ。この世紀の間にわたって同様の主旨の法律が引き続き発布されたということは、投資の規模に対して、求める利益を得ることができるような現実的な経済条件がかけ離れていたことを示すものである。また、ヴェネチアの元老院は、大容積(おーるテ)の船の建造のために、予期した結果が得られなかった場合には弁済されるという貸付の形での助成金制度を設けた。[30]　ルイズのような国際的な大規模商業に係る商人達でさえも、大西洋のヨーロッパ側航路におけるあまりにも容積(おーるテ)が大きい船は望ましくないことを表明している。1565 年にアーブルの港に錨泊していた 250 トンのイサベラ号は資金不足で出航できず、シモン・ルイズはルーアンにおける書状で「こんなに大きなナウ船にこれ以上積む物がない例である」[31] とコメントしている。大西洋と地中海に関する多くの歴史家達の「大型帆船は運賃でやってゆくには不適当」という意見を、ラペイルはブローデルを引用して、確認している。なによりも、商業のボリュームが経済的な観点から未だ少なく、単位が小さかったので、より魅力的であるには、輸送の能力の限界まで少しでも早く満杯にし、資本投下の期間が

28　「この王国から航海する船舶がどのように艤装されるべきかの法」1571 年 11 月 3 日

29　「西ｲﾝﾄﾞ諸島における商務指示書」ﾌﾞｴﾉｽ･ｱｲﾚｽ、1945 年、（初版:16721 年）653p

30　**ｵｯｸ**､ｼﾞｬﾝ･ｸﾛｰﾄﾞ、「1200 年-1650 年の地中海における帆船と商業，塩とｳﾞｪﾆｽの運命」Vol.II,ﾘｰﾙ､ﾘｰﾙ大学出版部、1979 年、567p

31　**ﾗﾍﾟｲﾙ**,H.「ある商人の一家。ﾙｲｽﾞ家」ﾊﾟﾘ、ｱﾙﾏﾝﾄﾞ･ｺﾘﾝ、1955 年、212p

短い内に、より多くの航海ができることであった。（船の平均寿命は 10 年から 12 年であり、買った船では、建造 5 年以内の船でやっと利益が出た）　「全てがトン数を制限することであった。　国家の介入は別として、全てである」[32]　王国内の港における自国船の優先使用は 130 トン以上の容積の船を艤装することの不都合の一部を穴埋めしたようだ。

130 トン以上のかなりの容積の帆船は、大西洋航路に従事する商業環境においてはほとんど是認されることはなかった。そしてこれらの船舶の平均容積が増加するには国家の介入を必要とした。この経済世界と長距離地域に係る経済世界とを分別する線がここに浮かび上がって来る。そして、喜望峰航路が入り込んで来る世界の内容を規定するものの一つが現れる。造船業に国家の介入があったとすれば、ここではまさしく反対の意図をもつものであった。すなわち、1570 年の法令で、船の容積の最大限を定めて、巨大主義へ向かう自発的な傾向に反するものであった。　300 トン以上の帆船が有利であることが早い時期に判明し、この大船指向は大西洋で運航する船の大きさが今ひとつ安定しないのとは対照的であった。[33]

経済の現実は、その成長の可能性に限界がある世界通商という考えの結実に寄与する。一つの国家の力は必然的に他の国家の脆弱性として反映されよう。一つの王国が経済的及び軍事的にいかに勝っているかは、他の国家権力と向かい合わせてみて、経済上の静的な前線全体の中での力関係として計算される。[34]　力は常に相対的なもので、そうした全体の中の比率として表される。だから競争は、後に自由主義が孕む鋳型のかたちの中に存在するのではなく、軍事的な勝利に支えられた経済的な争いや海賊行為を通して敵がコントロールする通商網を綻びさせることと同じなのである。だからこそ、海軍力はこの競争の中で本質的な役割を果たす。通商の船舶を艦隊の船舶と区別するだろうと考えうる特徴になんらかの注意を払う必要がある。

---

[32]　上掲書、213p

[33]　ﾄﾞｳｱﾙﾃ･ｺﾞﾒｽ･ｿﾘｽはｲﾝﾄﾞ航路のﾅｳ船の東洋における建造を提案した中に一つの免責条項を入れているが、これは驚くに値しない。すなわち、王室によって結ばれた契約では全くない場合、これから始まる船の支払いに対して課せられるものへの免除で、次のように述べている。「ｲﾝﾄﾞ航路の容積があるﾅｳ船は他のいかなる所でも使えないという理由からである」ｱﾑｻﾗｯｸ、ﾓｲｾﾞｽ編集「ﾄﾞｳｱﾙﾃ･ｺﾞﾒｽ･ｿﾘｽによるｲﾝﾄﾞでの船による交易についての議論」、ﾘｽﾎﾞﾝ、1943 年、204p

[34]　ﾃﾞｲｵﾝ、ﾋﾟｴｰﾙ、「重商主義」ﾘｽﾎﾞﾝ、ｸﾞﾗﾃﾞｨｳﾞｧ、1989 年、34-35p

船

ガレオン船は戦いに用いられるもので、造船学上であろうと機能上であろうと、本質的には商業に向けられているナウ船とは区別される、と考える著作者達がいる。ピメンテル・バラータは「ガレオン船を建造するよう命じたのは王であって商人達ではない」[35] と、このことを十把一絡げで述べている。　この著作者によれば、たとえば 500 トンのガレオン船は 18 ルーモのキールを持つが、ナウ船の場合は、この大きさのキールはもっと大きな積載量のものに適用されるので、そうした機能上の差異は船のプロポーションに反映されていると言う。インド航路(カヘイラ・デ・インディア)のナウ船はガレオン船と比べて、船首材の寸法に特別な計算を必要としたようだ。すなわち、キールが同じルーモ長であれば、ガレオン船のそれよりは大きくなり、甲板間の高さが必要となった。そこでピメンテル・バラータは、戦争のプロトタイプであるガレオン船には船の図面上の変更が導入されたと考えた。「それは戦争という機能のために利用される航海においてより高い品質を船に与える図面を得るためである。我々にとって、600 トンから 1000 トンのガレオン船のように、容積(ポルテ)の大きなガレオン船は、現実には戦争用に武装されたナウ船であったが、ガレオン船と呼ばれた。」[36]　ガレオン船が荷を積んで通商に用いられることはなかったという事実について、彼自身が武装したナウ船を一般的にガレオン船とよぶことができることを認める時、この著作者の言い分は意味を為さなくなってしまう。そして、インド航路(カヘイラ・デ・インディア)路のナウ船がどんなに十分に大砲を備えていたかは知られていることである・・・

しかし、この議論はすでに造船考古学のすぐれた人々の様々な研究の対象であった。ロペス・デ・メンドンサはこの問題に臨み、コスタ・キンテーラによって指摘された差異の主張に反対した。後者は、ガレオン船は乾舷が高くてトン数はナウ船より小さいと考えた。ロペス・デ・メンドンサは、16 世紀の文書を読んでみると、これらの二つのタイプの間に明らかな違いを認めることにはならないと主張した。しかし、なんらかの理由で、それぞれを呼称する語彙を使用することの根拠は認めている。すなわち、建造上の特徴があったのであろうが、「それらの形態における特徴は時が経つにつれて消滅した。それは 16 世紀に海事用語においてこの点に関してかなりの混同があったためである。同じ書類の中で、同じ船に対してナウ船とガレオン船の名称の両方が当てられている。」[37]　ガレオン船がガレー船に近似させていた初期の特徴（ガレオン船はガレー船から名前から受け継いだのであろう）が薄められていたからであると考えた。

35　ﾊﾞﾗｰﾀ、J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ、「1550-1580 年から 1640 年までのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのﾅｳ船とｶﾞﾚｵﾝ船の図面」「造船考古学の研究」Vol.I 中、ﾘｽﾎﾞﾝ、国立造幣所出版、1989 年、162p

36　上掲書、175p

37　ﾒﾝﾄﾞﾝｻ,H.ﾛﾍﾟｽ･ﾃﾞ、「15-16 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ船の研究」第 2 版、ﾘｽﾎﾞﾝ、海軍省、1971 年,28p

オリヴェイラ・マルティンスもまたガレオン船とナウ船という両呼称の間に違いはないという考えに傾いていたが、キリーノ・ダ・フォンセッカは彼に反論して、同時代の書類における明らかな混同を根拠に、実際には存在した差異を無かったとすることを正当化してはならない、と言っている。海事用語の中で何故ガレオン船と言う用語が普及したかを説明する必要がある。この用語の使用は16世紀の20年代以降に書かれた書類において増加しているが、それは、水線より上が強力に造られて戦争にいっそう適した船、すなわちその建造上の特徴によってより強力な火力を許す船の出現に、その呼称が伴っていたからにちがいない。彼はいくつかの著作の中でこの主張を補強しているが、それによると、そうした特徴はカラヴェラ・レドンダ船に始まる進歩に由来すると言う。そして、次のような独特な特性を数え挙げている。カラヴェラ・レドンダ船もナウ船も、四本マスト（カラヴェラ船の場合は横帆を一つ追加、ナウ船の場合はラティーン帆を一つ追加）の帆装が他との違いとなっている。トン数が重いと言われるナウ船よりも少ない。500トンのガレオン船は600トンのナオ船より横梁に比してキールがより長い。すなわち、より背が高く、ナウ船よりもかなり帆走性能が良かったであろう。[38]

軍艦としてのガレオン船とカラヴェラ・レドンダ船の相似は、キリーノ・ダ・フォンセッカの図像による研究によれば、どちらも船首(proa)の船首材(roda)が真っ直ぐで船嘴(ﾋﾞｰｸﾍｯﾄﾞ)(porão：ﾋﾞｰｸﾍｯﾄﾞ)を有している傾向の線図を持つという。これを確認するために、フェルナンド・オリヴェイラが「上甲板より少し上にある船首材の出方が普通の船ではほとんど真っ直ぐであるが、戦争用の船においては、敵方に襲い掛かるために取り付けることがよくあった船嘴(ﾋﾞｰｸﾍｯﾄﾞ)を付けられるようわずかに外に突き出している」と述べていることを引用している。[39]

この論争に含まれている全ての論点を書き写すつもりはない。これらの意見は様々であり、それはどれもが入手可能な書き物の中で論拠を見出しているからである。16世紀末と17世紀初頭の技術書、特にフェルナンド・オリヴェイラの論文とマヌエル・フェルナンデスの「造船図面の書」は、特別な造船法が存在したこと、あるいはすくなくとも戦争のために船にいっそう強力な能力を与えるために、プロトタイプに変化が導入されたことのおびただしい例を提供している。しかし、根源的かつ特に戦争用という点で個別化できる性格を有する一つの船にガレオン船という用語を適用することについては、この古くからの論争を解明するための確かな手掛かりとはならない。また、ガレー船の権威を失わせることもしなかった。

---

38 ﾌｫﾝｾｯｶ、H.ｷﾘｰﾉ・ﾀﾞ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのｶﾞﾚｵﾝ船の特徴の問題」、「海軍歴史書庫」、Vol.I、no.1、1933年、77-91p

39 ﾌｫﾝｾｯｶ、H.ｷﾘｰﾉ・ﾀﾞ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのｶﾗｳﾞｪﾗ船とｴﾝﾘｹ親王時代の航海の技術的先進性」、ｺｲﾝﾌﾞﾗ、大学出版局、1934年、183p

ところで、フェルナンド・オリヴェイラは、彼の著作は経験で得た知恵をシステム化しようとするもので、その努力によって造船の規則をアカデミックな律則の高みにまで引き上げるものであったが、ひとつの船の図面をその船の名前が付けられた形によって認識するという地味な仕事に考えが至った最初の人である。「あれやこれやの分類の船や舟（nauios e barcos）の種類と様式の名称はほとんど理解し難いものである。時代が移ったり、場所が変わったりすると大いに変わるので、多くの名称があるからである。(･･･)役に立たないものはさて置いておき、助けとなるものを尋ねてみよう。特にどのように建造されているかは名称よりも助けとなる。我々の目的のために上手く航海をするように、船をどのように造らなければならないかを知ることにしよう。ナウ船とか、カラッカ船とか、ウルカ船とか、ガレオン船とか、カラヴェラ船とか、思い思いに呼ばれればよいが、それも、我々の目的によりけりである。我々の目的が荷を積む船を造ることであれば、それに適した形をした船を造ることになり、軍艦を求めるのであれば、戦争が必要とする船を造ることになる」[40]

名称が特別に注目に値しないものであるならば、フェルナンド・オリヴェイラが言うように、「造船図面の書」の説明でわかることだが、造船上における特徴が存在するならば、それは言葉によって表わされているのである。しかし、軍艦と商船がそれぞれ機能的な区別をもっているように厳格に述べることは正しくない、そのような区別があるとすれば、沿岸の漁船とその他の船とを分けるべきであろうという指摘もある。[41]　ガレオン船が、カラヴェラ・レドンダ船と同様に、攻撃のために船嘴（ビークヘッド）をもっていたとすることは、王室の注文によってだけ建造されたこと、また軍事的目的に向けられてだけ建造されたことを意味するのでもないのは、ピメンテル・バラータが主張した通りである。

ガレオン船の建造を命じた人に対して追加の恩典を与え、ガレオン船によって荷物を輸送させることを確実にすることを狙った法律そのものによって、どのような人々がガレオン船を建造させたのかがわかる。「120 トン以上のガレオン船があり、この規則の命により、この規則に従って艤装され、必要品が準備されていたならば、その港に居るどんな船

---

[40] ｵﾘｳﾞｪｲﾗ、ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ、「造船の書」,ﾒﾝﾄﾞﾝｻ、H.ﾛﾍﾟｽ・ﾃﾞの「ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ・ｵﾘｳﾞｪｲﾗ神父とその海事に関する著作」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾒﾓﾘｱ・ﾀﾞ・ｱｶﾃﾞﾐｱ、1898 年、168-169p

[41] 1552 年の王国の諸港における船舶の研究の中で、ｴｽﾎﾟｾﾝﾃﾞとﾌｧｵﾝ(Esposende e Fão)の項において、大きさを述べた後で、この港の領主と 4 隻の船が居る場所について、「この場所に更に居るのは漁船であるが、この場所の住民達がこれで生活しているからである」と言及しているが、これらについて何の区別も挙げていない。ｱｾﾞｳﾞｪﾄﾞ、ﾍﾟﾄﾞﾛ・ﾃﾞ、「1552 年におけるﾌﾗﾝｽ人に対するﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの航海の防衛」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書庫」vol.VI,1908 年,161-168p 所載。

よりも先に、このガレオン船に荷が積まれること。」[42]

インド王国の総督(エスタード・デ・インディア ゴベルナドール)が 1544 年 12 月の書状において、個人の名義で 1 隻のガレオン船を発注し（ドン・ジョアン 3 世王はこのことを勝手だとして憤慨したことはどうしてだかわからないが）、国王に対して自分の企てが利益のあることを訴えている。「こちらでもそちらででも大きいガレオン船は私の陛下へのご奉公を為すものです。それはそちらでもこちらでも、何処ででも大いに役に立つのは際立った艤装がされた船だからであります。」[43] 同様に、1558 年に、所有者がフェルナン・ヴァスであるガレオン船エスピリト号がポルトからリスボンに向かったが、新世界における漁業のためにその地で塩の荷を積むためであった。[44] この船が、書類の後の方で 130 トンのナウ船とされているのである。 この不正確さは、ロペス・デ・メンドンサがこの書類によくあることとして立証済みであるが、もう一つ具体例を示そう。それは 1524 年のヴァスコ・ダ・ガマの艦隊(アルマダ)の 1 隻であるが、フェルナンド・アフォンソの受取証の中で「ガレオン船サン・ジョルジェ号のナウ船の航海長(メストレ)フェルナンド・アフォンソの受取証」[45] と書かれている。

もうこれ以上の例示はしない。既に挙げたもので、ガレオン船が商船に比較してどのような個性があるのかを、造船学上の特徴とは別に、機能上の違いからなんの疑いも無く認めるのに、十分であろう。すなわち、国家が船舶の建造に投資をする時、それはガレオン船だけではなかったのである。それは、国家の独占的特権である戦争のための艦隊(アルマダ)と個人の範疇である商用の船隊との間に区別は無く、防衛と攻撃の艦隊(アルマダ)を構成するための船舶の調達（軍事目的での傭船料）を実践することはいかなる国家であろうと、国家の政務だからなのである。造船工廠(アルセナル)(Arsenal)[46] という独自の造船所(エスタレイロ)を所有していた（その状況はリスボンのナウ船の造船所(エスタレイロ)に似ていた）ヴェネチアのセニョリーアにおいても同じである。コーチンの造船所(エスタレイロ)において評判の高い親方(メストレ)であったジョアン・イアーネスは 1533 年のドン・ジョアン 3 世王宛ての手紙で、「もし陛下が、造ったならば罰せられることになる 100 トン以上の船やナウ船の当地における建造に道を開かれ、許可をお与えになり、それ以下を建造する者を罰せられてはいかがでしょうか。陛下へのご奉公を果たす際に、陛下のために艦隊(アルマダ)がお役に立つ方法において(船が)大きければ大きいほど、よりお役に立ちますでしょう。」[47]

---

42 「この王国から航海する船舶がどのように艤装されるべきかの法」

43 ANTT,C.C.、P.I,M.75,D.116

44 「艤装されなければならないこの市から来たﾅｳ船と船の公文書」383-384p

45 ANTT,C.C.、P.II,M.113,D.150

46 ﾚｰﾝ、F.、「ﾙﾈｯｻﾝｽ期のｳﾞｪﾆｽの船と造船」,ﾊﾟﾘ、SEVPEN、1965 年、127p。著者は、18 世紀においてｳﾞｪﾈﾁｱがｼﾞｪﾉｳﾞｧに対抗して 100 隻の艦隊(アルマダ)を送ることが出来たが、当時のｱﾙｾﾅﾙの活動状況は不明であるが、商船（特に容積(ポルテ)の大きなもの）を動員することは通常のことであった、と強調している。

47 ANTT,C.C.、P.I,M.50,D.69

防衛政策

上で述べたように、国家は商船と軍艦の機能のアンビバレンスの側面に寄与した。そのことで技術的な秩序を乱していることが無くなったわけではない。商船を防衛の艦隊(アルマダ)に現実に統合することと、私掠船の活動によって引き起こされた酷い結果に対抗する手段とが相まっていくつかの技術上の革新を刺激し、この世紀末の論文はそれを反映したものであったことを見てみよう。

戦争用と商業用との艦隊(アルマダ)の間に差が無いということは、国家がそういうパワーの領域を未だ完全には戦争であると自覚していなかった表れである。君主は家臣が船を譲渡し、軍事用の装備をすることを期待していたが、それは単なる所有権の付与となる助成の政策によるだけでなく、防衛あるいは沿岸パトロールの結果として見込まれる略奪の利益にもよるものであった。1572 年の書状の中で、ドン・セバチャン王はタヴィラ市議会に「フランスと英国において準備される」艦隊(アルマダ)を警戒して、同市とアルガルヴェ沿岸の他の地方の船員達によって船舶を装備することを要求した。こうして国王は市議会の官吏(オフィシアル)達に対して次のように命じた。「この仕事を市の船員達に伝達し、良き家臣として余に奉公すべき義務を分からせ、そして彼らが***余に対する奉公を一層大切に考え***、また***正当に得る代価から受け取ることのできる利益によって王国***を誇りとするであろうと信じ、余が彼らをいかに信頼しているかをわからせよ」（斜体字は著者による）[48]

軍艦と商船と間の機能の区分が無くされたことは、緊急事態において国家によって推進されたものであるが、これは国庫の利害、商品の流通経路、そして住民の安全が複雑に絡み合った本音によって後押しされていたのである。君主はそうした安全に気を配らなければならず、必要があれば個人の艤装者(アルマトール)と協力して、沿岸の艦隊(アルマダ)を作るような、なんらかの工夫をした。その一方で、家臣達の安寧の名の下に、国家は、商船に大砲を備えることを義務付け、そうして使用可能な有効な海軍力を統括し、商品の輸送と貿易という方法ではあるが、有事の際に国家にもたらす税収入を確保しようとした。

こうした文脈に照らすと、行政区(コマルカ)の代官(コベンダドール)達にたいしてその裁判管轄地域の港に存在する船舶の一覧表を、所有者の名前、大きさ、何処へ航海するか、大砲を持っていればそれも入れて作るように何度も要請したことが理解できる。16 世紀の海軍を描けるデータの一部分が紹介出来るのはそうした調査のいくつかが現在に至るまで残っていたおかげである。最初の調査が 1509 年のアルガルヴェ、リスボン、ドゥーロとミーニョ間の行政地域、ポルトとセッツバルという王国のほとんど全部をカバーし、「存在する全ての漁船も含めて[49]」

---

[48] ｲﾘｱ､ｱﾙﾍﾞﾙﾄ、「15 世紀から 18 世紀にかけてのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの海上防衛におけるｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの地政学的重要性について」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史ｱｶﾃﾞﾐｰ、1970 年、69p

[49] ANTT,C.C.､P.III,M.3,D.67

60 トンから 100 トンの間の船を数え上げるものであったことがわかっているが、その中で残っているのはリスボンでの調査結果だけである。1536 年の調査はリスボンだけを対象としたが、建造中の船と艤装家(アルマトゥール)が新規に発注することを意図しているものにも及んだ。1541 年の調査はセッツバル、セシンブラ、アルカセル・ド・サルの諸港に向けられたが、どれだけのトン数であるかの申告を伴っており、「即時の差押さえを命じることを、余が貴殿に依頼する時に、それを実行することの役に立つために」と述べている。[50] 1552 年には国の北部の諸港の新たな調査（ペドロ・デ・アゼベードによって「ポルトガル歴史文書集」中に出版されている）がある。1567 年の勅令は次のような情報を常に更新する中央レベルでの登録台帳を作ることを意図していた。建造された船の寸法、所有者、何処へ航海するか、王国内に在るのか、難船したものの除外、を毎年更新することである。情報の伝達の緩慢さに対応する野心的な目的があった。この貴重な記念物の所在はわからないし、一度でも存在したかどうかもわからない。

その把握に努め、増加させたいこれらの実際の数の存在と、それが国家収入にとって意味するところとの間に介する本質的な関係は 1622 年の法において極めて明白に抜きん出た項目となっている。この法は 1557 年の法と 1571 年のレジメントの中における、船舶がどのように艤装されなければならないかという規定の単純な繰り返しにすぎない。「ある年にこの部分の」準備の実行がされなかったために、「私掠船が我が臣下の財産を大きく失わせ、それによって生じた重大な損害は、払われるべき租税として我が国庫の最も重要かつ大きな損失となったが、経験からしてそれは救助が出来なかったことがわかっている」[51]

戦争は防衛、すなわち住民の安全を意味している。繁栄は君主の資財を良く管理することに懸かっている。しかし、防衛が民衆の権利の埒外の現実として理解され、ここで挙げる裁判管轄権の大部分がそれによって決まることが理解されるには時間がかかる。容積(ポルテ)の大きな船への奨励金の基礎は、「地上階(rés do chão)」や、経済生活のすべての潜在力とは異なって、国家が求める所にあった。

1544 年以降さまざまな規定が平行して船のトン数区分に従って、一定の大砲、火薬、そしてそれらも扱える乗組員を保持することを定めている。1557 年の規定の文章から、地中海の海賊の侵攻に対し、防衛のそれらの方策がある期間にわたり機能しなかったことがわかる。 多分それが理由で、1552 年の調査は、大砲無しで北方ヨーロッパの様々な目的地へ出航する船にまで広げられたのであろう。これは珍しい例だが、ヴィラ・ド・コンデの港の住人ジョアン・アルヴァレス・ダ・ポヴォアのナウ船が「正直に大砲を持って」バイオーナのワインを積んで英国に向かった、と書かれている。

---

[50] ﾌｫｰﾄﾞ、D.J.M.、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ王ｼﾞｮｱﾝ3 世の書状」ｹﾝﾌﾞﾘｯﾁﾞ-ﾏｻﾁｭｰｾｯﾂ、ﾊｰﾊﾞｰﾄﾞ大学出版局、1931 年、特に 271p と 366p

[51] BNL,「特別文書」、n° 1202A

もう一つの例は、アヴェイロの外務判事（Juís de fora）がいかなるナウ船もカラヴェラ船も大砲を持参しなかった、「これらの船の持主や船海長の商売はすべて、鱈が多いニューファンドランドとして知られる場所や、アイルランド、英国、フランダース、その他の島々へ、そしてわずかながらガリシアへ航海するものであるが、それなのに、そのためにそれら（大砲）をもっていない」[52]と書くことによって、自らの役割を果たしている。

1536 年 9 月 23 日のアルガルヴェのディオゴ・ダ・シルヴェイラからドン・ジョアン 3 世宛ての手紙は、ある艤装家兼航海者が大砲の搬送において、防衛艦隊の中でそうした形態で任務を行うことが不都合であることを反映している。地方の代理人達がそのような戦争用の資材を含めた場合には万一の事態が起こるかもしれないという意見を述べており、そうした発案に根本的な欠陥があることを表明したことがわかる。この書類は欠落があり、どうしてこの意見を記録に留めることになったのかという文章の前後関係が不明である。役人が国王に自分の意見を開陳する場合は、ここで挙げている意見のごとく、書簡に添付するという間接的な形で表した。航海者達は「昨年、艤装を行うための二十万レアルの貸付を請願したほど、ひどく貧しいことを陛下はご存知であると言っており」、そして小麦はあまりにも高く、大砲を買うための金が無い。そして彼らは、たとえ大砲を手に入れられたとしても、「商船に保有することは陛下へのご奉公では無い」、なぜならば大砲は船に 40 から 50 人の男を必要とするが、「商船は 7 人か 8 人の人しか乗せられず、そのような人数は乗せられない」と言っている。ディオゴ・ダ・シルヴェイラはこうした反抗をするにあたり、「この町（ラゴス）の」航海者達は「貧しさ故に、陛下がお命じのご奉公で求められる大砲、火薬、武器の負担をすることはできない」ので、一月が近づいても、三月まで新たな要請を待った方がよかろうと考えた。つまり彼の意見は、船に課せられた軍事的な仕事の要請を税金に換える方がより賢明であろうということである。[53]　そしてずっと後になるが、築壕税が発令されるのである。多分こうした交渉の結果として、ドン・ジョアン 3 世王のアンダルシアの商館員宛の書状が出されたにちがいない。1537 年 4 月の同書状はジブラルタル海峡の防衛のためのアルガルヴェのカラヴェラ船によって構成された艦隊の存在について述べ、必要となる用具と食料品の提供に同商館の援助が望まれることが述べられている。[54]

これらの証言の中にはトメ・ピーレスが戦争は貿易にとって支障となるものであると言っていったことが木霊している。そしてこれらの証言は君主とその臣下の利害関係の複雑

---

[52] ｱｾﾞｳﾞｪｰﾄﾞ、ﾍﾟﾄﾞﾛ、「1552 年におけるﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ北部の商船隊」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書集」、vol.II、ﾘｽﾎﾞﾝ、1904 年、241-253p

[53] ANTT,C.C.,P.I,M.57,D.109

[54] ANTT,C.C.,P.I,M.58,D.79

さが望むべき形となったものが多くの場合に王令とレジメントの前文となっていることを証明している。大砲の保有はコストの追加を意味し、アルガルヴェの商船の乗組員の数が少ないことによって、どのように容積が小さく、当然ながら軍事的機能のためには用を成さないこと、しかしだからといって、徴発を免れなかったことが知られる。征服、商業、そして航海という力の三部作を実効するという主張が造船所の活動に反響を生じたのは、ポルトガルにおいてのみならず、すくなくともスペインにおいても同様であった。1611 年にトメ・カーノは、前世紀初頭に盛時を迎えていた両国に船舶が不足している理由を、国王の仕事のために恒久的に徴発されていたことに帰している。艤装家達への報酬は低くて、賃貸料を失い、「ナウ船を買う気も無く、ナウ船のことを聞くのも見るのも嫌だった」。[55] すでに衰退が議論されており、国家の寄生的な活動への抗議がなされ、巻き込まれている争いの規模が大きいために国家の資源は萎びてしまい、国家の収入を遥かに超えた約束が為されていた。ドン・セバスチャン王は大砲における追加の費用の不都合を無くすために、1567 年の勅令において 130 トンを超えるトン数に対する報奨金が、同じ金額でもって、計画中の同容積のクラスに向けられた大砲の数に対しても与えられることを定めた。

革新の要素

船舶が武装して航海することが義務付けられたことによってそれに係る設計図に変化がもたらされた。また我が国で言えば、喜望峰航路のナウ船の造船所であるナウ船の河畔造船所の役割を増強する新たな管理メカニズムを生じさせた。国家の艦隊を構成する船舶の軍事的な運用性能を向上させる方向に向かい、リスボンの河畔造船所の役人達は戦争を行う術策に有効な、船にとって理想的なプロポーションを経験によって学んだ。1567 年の同じ規則の中で、多くのナウ船や船が「大砲が載せられないようなやり方で」造られていると述べられ、それ故に 100 トン以上の船を建造しようとする者は、リスボンの河畔造船所の首席監督官(Patrão Mor)、ギネーとインド商務館の管理官、そして河畔造船所の親方達といった「ナウ船や船が計画したトン数に出来上がるように、そしてその船が為すべき仕事に適し（．．．）、防御のための大砲を載せられるように、形と格好を与える」人々に、建造を開始する前に知らせることを定めている。

1613 年のフェリペ王の王令は、「船舶の建造の科学と経験に通暁せる人々をこの宮廷に集めるように命じておいた故に」、最もその方面に精通した人々の意見であり、いくつかの規則が一体となって、あるトン数のクラスの船の各部分（最大幅〈manga〉、船底部の横幅〈plano〉、船体の高さ〈pontal〉、竜骨〈quilha〉、全長〈eslória〉、船尾短部(regel)、肋材〈cavernas〉）のディメンションを規定し、またトン数に応じて持つべき船楼(castelo)とコーターデッキ(tolda)を決めている。このようにイニシアチブを取った目的は前文の中で次のように表されている、「これらの王国で建造される余の軍艦と商業に携わる個人の船とは、過去のものとは異なって、一つの同じ寸法であるように決めた。」均一化は計画

した容積(ポルテ)となるために船のきまった部分の大きさを単にリストにしているだけではなく、商業に用いられるか、艦隊(アルマダ)に用いられるかによって分けている。この点については次ぎの章で掘り下げることにしたい。また船の「武装」のための規則も導入している。すなわち将来に、標準化された特性を有する船によって構成される艦隊(アルマダ)が存在することになるように、造船所(エスタレイロ)で使われていた実務的慣例(プラクチス)をシステム化したのである。いくつかの章は用いるべき技術のもっと具体的な叙述にあてられている。たとえば、「乗組員(guarnicion)のテーブルはポルトガル製にすること」とある。前文では国家のプロトタイプの船としての軍艦と、個人の船としての商船との違いを述べているが、いろいろな章の規定は商業用の船が艦隊(アルマダ)の中で使用される可能性を裏付けている。たとえば、船幅が 16 コードのガレオン船は 456 トンの容積(ポルテ)を有することになるが、「これは商船の場合で、艦隊(アルマダ)用となれば、船幅は甲板の下部でもう半コード多く持ち、容積(ポルテ)は 469²/₄ トンとなる。」　第 106 章は、商船が地中海沿岸の艦隊(アルマダ)の業務に徴発される場合、一ヶ月に 1 トン当り 6 レアル支払うことを定めている。[56]

このように、造船業を形作っていた実務的慣例(プラクチス)の標準化は軍事的目的に従っており、そのことが分かって始めて、一つの専門的な建造学の萌芽であることが理解できるのである。アルティニャーノはこうした方法の内容の中に、制度的な道が創られていることを認識した。そうした道は、造船の技術を均一化することによって、国家の艦隊(アルマダ)を構成する船舶が有する帆船としての性格と軍事的性格との間に存在する差異を少なくしようとした。こうした目的があろうと無かろうと、この法制化は（とくに 1567 年の王令が明確であるが）、国王の管理のもとに、リスボンの造船所(エスタレイロ)に対して、その他のポルトガル沿岸の造船所(エスタレイロ)の後見人たる性格を与えた。インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船の大部分が此処で造られたことを考えれば、同じ船に商船の機能と軍事的機能を統合するために、理想としての一つの設計図に精通した大工の親方(メストレ)集団を形成することに寄与したと言えるであろう。そのような精通の度合は差別化された給料とリスボンでの建造船に与えられた助成金をベースにしていた。すでに述べたが、1571 年の法に書かれているところによれば[57]、他の造船所(エスタレイロ)の建造船に付与されたものより勝っていた。ということは、この状況によってリスボンが国内の造船所(エスタレイロ)の中において頂点の位置を占めるようになったことが確認されるであろう。またピメンテル・

---

[55] **ｶｰﾉ**、ﾄﾒ、「ﾅｵ船の建造と艤装の術」、ﾏﾙｺ･ﾄﾞﾙﾀ版、ｶﾅﾘｱ諸島研究所、1964 年、96 p

[56] ANTT,leis,M. 3 ,D.24

[57] ﾘｽﾎﾞﾝの河(リオ)で 60ﾄﾝの容積(ポルテ)までの船を造る者に対しては輸入する材料への十分の一税に対して 30000ﾚｱﾙを、60ﾄﾝから 400ﾄﾝまでは、「60ﾄﾝに対する 3 万ﾚｱﾙに関してはそれ以上に持つﾄﾝ数には税 soldo?の免除があった」ﾘｽﾎﾞﾝ以外では助成金は、同じﾄ数に対して 24000ﾚｱﾙ、24000ﾚｱﾙ以上は 60ﾄﾝ毎に 5%であった。「ﾄﾞﾝ･ｾﾊﾞｽﾁｬﾝ王が作った法と王令」、1816 年版、179p

バラータが、トン数と「船のディメンションとの関係は、我々が知らない方法で（しかし造船に極めて秀でた技術者が、高名なマヌエル・ガレーゴが言及している 1621 年の建造委員会(Junta de Fábricas)のような委員会を作り）計算された一般的な表を作ることによって解決された。」[58] という意見になにかしらの確信を与えることができる要素を目の当たりにしていると思う。

そうした熟練者達の集まりの起源には国家の活動が介在しており、1503 年にはリスボンにおける造船を奨励する目的で、船大工の親方(ﾒｽﾄﾚ)で積載容量測定官(ｱﾙｹｰﾄﾞｰﾙ)(arqueador)のアフォンソ・ヴァスがポルトからリスボンへ移った。国王の管理下での造船所(ｴｽﾀﾚｲﾛ)の組織については本書の第二部で扱う。ここでは、技術的な反映が、ポルトガルの船隊を構成させる船舶に軍事的かつ商業的な性格を持たせるように適合させた図面の奨励を指向した立法としてなされたことを指摘しておきたい。

そうした標準化の願いは船舶の積載能力(ｷｬﾊﾟｼﾃｨｰ)の評価のプロセスを単一化するための加えられた行政メカニズムにも反映している。船のディメンションが、決められた目的のためにできるだけ適正であることが要求され、また艦隊(ｱﾙﾏﾀﾞ)での任務の傭船料の支払いがトン数で規定されていたことを考えると、船大工の親方(ﾒｽﾄﾚ)や監督官(ﾊﾟﾄﾛﾝ)の単なる経験を必要としない、登録トン数の検定を行うプロセスの制定に関心が持たれた。これらの問題は、次章のテーマである度量衡学の複雑な現実に我々を巻き込むのである。

58　ﾊﾞﾗｰﾀ、J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ、上掲書、161 p

第二章　　標準寸法：トネラーダ

前章においては商船隊を構成する船の動員数の増加及び個々の船のトン数を上昇させるために国家が採った方策に特に関心を払った。　船隊に 130 トンを越す容積(ポルテ)の船を加えるために造船所(エスタレイロ)で造られた建造物は金銭的な報奨で報われた。また安全のための方策として大砲の搭載が義務付けられていたが、この戦闘用器材の種類は船の積載容量測定の大きさの段階に従って区分されていた。ある中心となる概念がこの法律のすべてを形成している。それはトネラーダである。そのコンセプトを明らかにすることが重要であるが、それは、130 トンの船の意味するところを理解できるようにするためが主であって、今更法律上のことだけに係るためではない。　別な言い方をすれば、大西洋航路だけに従事した船隊がどのようであったかを知り、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路に常用された船と個々の船を比べるには、トン数と積載容量測定によって何が理解できるかを明白にしなければならない。本章においては、この目的のために 16 世紀に作りだされた方法を研究して、これを試みてみよう。

１．トネルとトネラーダ

1.1　積載容量の測定

海事度量衡学を重要だと考える様々な研究がこの問題に取り組んできた。複雑な土地と借地料の造船工学版とも言うべきものについてである。この現実に此処で含めようとしているのは出版されていない文書（少なくとも調査されていないが、その情報の貴重さは積載量の測定の概念を明らかにするために新たな貢献をすると信じている）に依拠している。すなわち、当時の船の部品、使用された器具、当時行われた計算である。ただ過大なものは期待できないとしても、今日に伝わる些細な事例も馬鹿にできない。前章でその特質を論じた政治的な動きは行政機構に勝手な動きをさせたが、そうした機構にある登録書の類こそが船の積載容量測定計算を必要とする日常業務へつながる特別な扉なのである。

造船を活発にするために、国家はこの産業に更なるヴァイタリティーを吹き込んだ。そのために奨励金が予算の支出（とりわけ「1557 年の王国の支出と収益」[1] の中に、船の積載容量測定によって、計上した奨励金の予想額が載せられており、その容積(ポルテ)が正当であることが確認される。そこには、残余の「注記」（”rubrica” ）の中に「xb コント cRbj レアル、積載容量測定によってわかったその他の経費、昨年に支払った金銭と小麦の債務」と記載されている。同時に、記入帳簿（Cadernos de Assentamento）には特定の個人に対す

---

[1] ｶﾞｳﾞｪｯﾀ,II,M.9,D.32, ﾚｰｺﾞ,J.ｼﾙｳﾞｧ,「ﾄｯﾚ･ﾃﾞ･ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪｯﾀ」,vol.I,ﾘｽﾎﾞﾝ,C.H.U.,1960 年,894p

るその持ち船の積載容量測定による特定額の支払いへの言及がいくつか見られる。[2]

「積載容量測定（arqueação）」という用語は、行政的ファクターが促進させた、船大工の親方達とまいはだ充填工の親方達が協力して行った 1 隻の船の容積(porte)を量る一つのプロセスを思い起こさせる。このプロセスの登録書はトッレ・デ・トンボにある「年代記文書」の中に見つかるもので、注目に値する。すでにピメンテル・バラータは法律を分析し、スペインの例を引いて、それを根拠として船の積載容量を測るなんらかの形式の存在を直感していた。彼の著作中のある注記 [3] において「年代記文書」の一つの文書を指摘しており、その指摘はポルトで建造された一隻の船の積載容量の測定のプロセスのことであるが、おかしなことに、著者はその全ての過程と結果を開示せず、なんらの結論も導きだしていない。海事考古学に関するポルトガルの資料編纂にあたって支配的なトーンは、この種の文書が存在しないことへの嘆きである。[4]　事実、これらの登録書は、開発された技術をどう運用するか詳細に書いた報告を適切に提供してくれるわけではなく、私の理解では、目立った情報を与えてくれるわけでもなく、船が載せる樽（トネル）の数を得るための「実務的な規則」を全く明瞭なものにしているわけでもない。

積載容量測定の正確性

三通りの取組み方がある：

１．北アフリカの艦隊での業務（軍事的な業務である必要はなく、軍隊や軍馬の輸送の支援のようなものもある。）のための傭船料から。船の全体的観点から傭船料を論じれば、トン数当りいくらか（ざっと 400 レアル）が支払われるために、当該する能力があることの証明が必要とされる。

---

[2] V.ﾌﾚｲﾚ,A.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ「記入帳簿」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書集」(特別号)、vol.X,ﾘｽﾎﾞﾝ,1916

[3] ﾊﾞﾗｰﾀ,J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ,「ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ・ｵﾘｳﾞｪｲﾗ神父とｱﾙｽ・ﾅｳﾁｶ」,「海事考古学の研究」中、vol.II、ﾘｽﾎﾞﾝ、国立造幣局出版、1989 年、146p

[4] 「ﾅｳ船が持つﾄﾈﾙの数の見積もりに使用されたﾌﾟﾛｾｽや実務的な規則は今日まで伝わっていない。知られている最も古い、積載容量測定に関する文書は 1516 年のもので王則のｼｽﾃﾑの中に見つかるが、結局はそれを適用させる規則については何も触れていない。1567 年のﾚｼﾞﾒﾝﾄはﾅｳ船と船の積載容量測定についての規定であるが、ﾅｳ船の河畔造船所の倉庫の中に船舶及びその積載容量測定の登録帳を存在させるべきことを制定しているが、結局はそうした運用が行われるためのﾌﾟﾛｾｽは何も示していない」、ﾊﾞｯﾛｽ,ｴｽﾀﾆｽﾗｳ・ﾃﾞ,「16 及び 17 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのﾅｳ船の図面と建造」、海軍印刷局、1933 年、13p

２．容積(ポルテ)が 130 トン以上の船の建造には、奨励金が与えられる。その支払いが為されるためには、容積(ポルテ)を測定したトン数の証明書の提出が必要であった。

３．第三のものは、1530 年代の証明書から想像されるものだが、ピメンテル・バラータが指摘した文書の例のように、船が造られた造船所(エスタレイロ)において既に積載容量測定の対象になっているにもかかわらず、リスボンにおける積載量測定を推奨するような、河畔造船所(リベイラ)の役人(オフィシャル)達による訓令の存在が窺われることである。いわば第二の積載容量測定ということになる。[5]

国璽尚書文書中で見られる登録書によると、1502 年以来、ポルトガル沿岸の様々な「河畔造船所(リベイラ)」の船大工とまいはだ工の親方(メストレ)のある者達が積載容量測定官に任命されている。ゴンサーロ・イアーネスをラゴスの河畔造船所(リベイラ)の船大工の親方(メストレ)に任命している書状において、この場合の肩書きとして「他の類似した任務が為すが如く、造られたナウ船と船の積載容量を測るべきもの」[6]と規定している。また 1502 年のジョアン・エステーヴェスのリスボン市のまいはだ工の親方(メストレ)への任命においても、その仕事は「同市で造られた全てのナウ船、船、カラヴェラ船の積載容量を測り、また同市の外から来て積載容量の測定を同市で為すべきものの積載容量を測る」[7]と決めている。1503 年のリスボンの河畔造船所(リベイラ)の船大工の親方(メストレ)からアフォンソ・ヴァス宛の書状において「彼が新たに造るか直すかする我らの全てのナウ船の親方(メストレ)となり、積載容量を測定するにあたっては、まいはだ工の親方(メストレ)のジョアン・エステーヴェスの相手方となって、両者が一緒に積載容量の測定を行うことが、我らにとって喜ばしく、望むところである」[8]と述べている。

このようにラゴスの船大工の親方であるゴンサーロ・イアーネスはアサモールでの業務の傭船料を受け取る彼の主人のために 1 隻のナウ船の積載容量を測定するために呼ばれたのである。「積載容量測定の本認可状に関するところ、ラゴスのノーヴァ・ヴィラの閣下の本書状によって、積載容量測定官たるゴンサーロ・イアーネスが参り（・・・）同ヴィラの住人であるアントニオ・リオの船（彼がその航海長(メストレ・セニョリオ)で所有者である）の積載容量を測るために（・・・）、

5　ｴﾄﾞｱﾙﾄﾞ・ﾄｩﾙｴﾊﾞは、ｽﾍﾟｲﾝの船舶の積載容量の測定ﾌﾟﾛｾｽに依拠して、こうした類の登録がかなり頻繁に行われることになった状況を述べている。整理すると：国王の要請による艦隊(アルマダ)での業務に対応する給料の支払い。西インド諸島に向かうｺﾝﾎﾞｲに組み込まれるための法律によって要求されるﾐﾆﾏﾑの容積(ポルテ)の確認。様々な商品の船の傭船料。「ｾﾋﾞﾘｱにおける船舶のﾐﾆﾏﾑのﾄﾝ数と積載容量(アルケーオ) (16 世紀)」を見よ。「海軍史誌」VI 年度,1988 年,No.20,ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ,海軍史及び文化院,ｽﾍﾟｲﾝ海軍,33-61p

6　ﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書(チャンセラリア),第 35 書､fol.46v°,ｿｳｻﾞ・ｳﾞｨﾃﾙﾎﾞ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人の海事業績」所載第 2 部,ﾘｽﾎﾞﾝ, 国璽尚書(チャンセラリア)、国立造幣所出版､1988 年､401p

7　ﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書(チャンセラリア),第 2 書､fol.21,上掲書,432p

8　ﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書(チャンセラリア),第 35 書､fol.12 v°,上掲書,478p

現在税関で書記(ｴｽｸﾘｳﾞｧﾝ)の業務を行っているアフォンソ・ヴァアスケスと共に行き、慣習に従い***トネル、ピパ、クアルトの積載量(arqueos de tones pipas e quartos)***でもって積載容量を測り、その行った積載容量測定によって 66 トネル 1 ピパとクアルトであることが分かった（・・・）」（斜字は著者）[9] 1516 年の大蔵省のレジメントによれば、屋根と甲板の間の閉ざされた空間という船の部分が、熟考されるために言及されている。　わざわざ「固定した甲板」（cobertas fixas）と言っているところからして、船体に一体化している部分であり、船楼は含まれていないと考えるが、これは、これから分析する積載容量の測定に関する文章に出てくる他の根拠からの推定である。

しかし、これらの証明書の一つはかなり詳細で、全体を総合したものではないが、公証人がプロセスの全ての一歩一歩を記していた。いわば、唯一の知られた例なのである。あとは得られた結果をまとめるだけである。それでは 1514 年にヴィアンナ・ド・カステロに置かれている或る船の積載容量を測定するために、召集された男達の後を追うことにしよう。彼らはかの役に立つ公証人を伴っていた。1514 年 8 月 8 日にヴィアンナ・デ・カステロの住民であるディオゴ・ゴンサルヴェスとその相手方への、アサモールにおける傭船料の支払いが生じ、「そのトネラーダに従った」傭船料を受け取るために同船の積載容量の測定が必要であった。行政区(ｺﾏﾙｶ)の会計官(ｺﾝﾀﾄﾞｰﾙ)(Contador da Comarca)からヴィアンナの譲渡税判事(ｼﾞｭｲｽ･ﾀﾞｽ･ｼｰｻﾞｽ) (Juiz das Sisas)宛ての命令書によって、バルトロメウ・ロドリゲスー「船を造る親方(ﾒｽﾄﾚ)」ーとアントニオ・ゴンサルヴェス、「両者とも同町(ｳﾞｨﾗ)の住人で、河畔造船所(ﾘﾍﾞｲﾗ)の船大工」による鑑定が招集された。「間もなく出発し、同町(ｳﾞｨﾗ)の河（Rrjo）に在った同船に行って、積載容量の測定を行った。そして 8 ルーモ長において 34 ***トネラーダ(tonelladas)***と 3 クアルトのトネラーダであることが分かった。コカ(coca)と呼ぶ船首(popa)の第 1 のルーモは 2 ピパと 2 クアルト、第 2 のルーモは 3 ピパと 3 クアルト、第 3 のルーモは 4 トネルと 3 クアルト、第 4 のルーモは 6 トネルと 1 クアルト、第 5 は 6 トネルと 3 クアルト、第 6 のルーモは 6 トネルと 2 クアルト、第 7 のルーモは 4 トネルと 3 クアルト、船尾（proa）のルーモは 3 ピパと 2 クアルトである」(斜字は著者)[10]

1514 年 2 月 22 日にポルティモンの財産管理官(ｱﾙﾓｼｬﾘｯﾌｪ)と譲渡税判事(ｼﾞｭｲｽ･ﾀﾞｽ･ｼｰｻﾞｽ)は積載容量測定官のゴンサーロ・イアーネスに対して、アフォンソ・イアーネス・ブランドンの申請により、彼の船の積載容量の測定を命じた。「***トネルと ピパと クアルトの積載容量(ｱﾙｹｰｽ)***でもって、慣習に従い、

---

[9] ANTT,C.C.,P.II,M.43,D.214.　1514 年 2 月 22 日の他の文書では同様な状況下で、ｺﾞﾝｻﾛ･ｲｱｰﾈｽがｱﾌｫﾝｿ･ｲｱｰﾈｽ･ﾌﾞﾗﾝﾄﾞﾝの他の船をﾎﾟﾙﾃｨﾓﾝおいて測定したところ、その結果は「70ﾄﾈﾗｰﾀﾞ」と紹介されている。

C.C.,P.II,M.45,D.50.

[10] ANTT,C.C.,P.II,M.50,D.45.

積載容量の測定を行った。そして同税関の書記(エスクリヴァン)の立会いの下でそのように行った積載容量測定により、60 ***トネラーダ***であることが分かった。」(斜字は著者)[11] この評価が、艦隊(アルマダ)での任務に対する支払いのための、前の例と似たような状況下で行われたかどうかの詳細は書かれていない。

この例は後述するラゴスの例と同様に、トネル、ピパとクアルト（トネルの約数）の樽を用いたことは疑い無い。ヴィアナ・ド・カステロの場合は、この点は明示されていない。しかし、慣習に従えば、あの積載容量測定も同じようにこれらの道具で数えられたであろう。さて、ルーモが適用されたことが分かったが、ルーモは樽製造業だけでなく造船業においてもベースとなる標準寸法であった。キリーノ・ダ・フォンセッカの計算によればルーモは 52 アルムーデの樽の最大長を意味し、1.5 メートルであった。その後、基礎的な寸法の一つとして知られた。竜骨の長さはルーモで区分けされ、箍(たが)の直径によって各区分の高さの検定が出来たであろうと想像する。1514 年のヴィアナ・ド・カステロの例によって、面積が加えられ、最終的にはクアルトとピパが、１トネル＝２ピパ＝４クアルトという関係でトネラーダという一つの単位に変換された結果に達したことがわかる。

もう少し 1530 年まで時間を飛越えて、アヴェイロの河畔造船所(リベイラ)におけるミグェル・リベイロの新造船の積載容量の測定を見てみよう。「（・・・）同船では第一甲板の下は 78 トネルで、第二甲板の上は 63 トネルと１クアルトで合計では 141 トネルと 1 クアルトであった。」これは、王令の実行として「既述の積載容量測定の帳簿」に登録することを命じたコインブラとアヴェイロの税関の会計官(コンタドール)であるディオゴ・オーメンの面前で実行された。これらの登録書によって、王室の経費と一緒にして、積載容量測定の報奨金のためにいくらの金額が受け取られたかがわかるのではなかろうか。この裏ページは「我が大蔵省のレジメントに従って同アヴェイロの町(ヴィラ)で行い 141 ***トネラーダ***と測定されたナウ船の積載容量の測定をしたことに対して計算された」42 250 レアルを、1530 年の帳簿中で、ドン・ロドリーゴがアヴェイロの住人のミグェル・リベイロに対して決裁するよう命じた王令である。(斜字は著者)[12] この文書の表紙の背には次のような計算式がある。

「　　cxxx tdas (ﾄﾈﾗｰﾀﾞｽ)から ＿＿＿＿ C + zdos (ｸﾙｻﾞｰﾄﾞ)

及び　Xj tds と　1 4° から ＿＿＿＿＿ b + zdos ijc L rs(ﾚｱﾙ)

Cb + zdos ijc L rs 」

他の証明書は第三の取組み方に当たるものであるが、そこからこの種の文書が作られた情報を得ることにしよう。リスボンにおける積載容量の測定については、しばしばある「レジメント」により適合した積載容量測定の第二番プロセスであり、その結果は最初に得られたものとは異なりうるものであった。

---

[11] ANTT,C.C.,P.II,M.45,D.50.

[12] ANTT,C.C.,P.II,M.161,D.26.

1534 年 10 月 9 日に、リスボンの首席会計官（コンタドール・モル）のドン・デニス・デ・アルメイダは、ジョアン・デ・アギアールとアフォンソ・ルイスとメストゥリーニョが、ポルトの住人である前二者によってポルトで造られた新造ナウ船を、それぞれ三分の一づつ所有することを証明した。　新造ナウ船は、リスボンを前にして、積載容量を測定することが要請された。この証明書は、今は「積載容量測定の帳簿」中にあるかもしれない或る調書に言及しているが、その帳簿には、ヴィアナ・ド・カストロにあったものと同じようであろうと推測されるナウ船の詳細なルーモと寸法が登録されていたのではなかろうか・・・。しかし、証明書はその調書のことを暗示しているだけで、結果にしか言及していない。「同調書によって、同ナウ船が固定した二つの甲板を持ち、その上に船首楼と頭（ドラムヘッド）を伴ったキャブスタンがあり、同(二つの)甲板は***固定しており(fixas)***、*それらは*レジメントによれば***積載容量の測定をされなければならない***。(斜字は著者)　私は積載容量の測定を命じたが、バスティアン・ロペスが病気なので、積載容量測定官は船大工の親方（メストレ）の職務にあり、また上記の紳士の積載容量測定官であるジョアン・イアーネスであった。」第一甲板は 75 トネラーダと 1 ピパで、「天井と甲板の間」の第二のものは 81 トネラーダと 1 ピパであった。「同調書の中には*申告されたルーモとトネラーダ*が仔細にあり、同調書には上記の積載容量測定官がサインをしているが、いろいろと示されていることによって」[13]「両方の甲板に順序良く積む」ならば、156 トネラーダと 1 ピパとなる。

リスボンにおいて第二の積載容量測定に従った一隻の船の新たな例が 1537 年 10 月 11 日の証明書の中に在る。「殿下。ナウ船サンタ・マリア・デ・アジューダ号の航海長（メストレ）であるバスティアン・ゴンサルヴェスにおいては、監督官（河畔造船所（リベイラ）の首席監督官（パトロン・モール））によってもう一度積載容量測定を行うことを命じられた積載量測定官ゴンサーロ・イアーネスが行うことを私が命じた積載容量測定の許可書を私に見せた。それは殿下がそのように考えられことなので、私は喜んで前述の監督官（パトロン）と二人の大工の親方（メストレ）に、この大蔵省の書記（エスクリヴァン）を伴わせて、前述のナウ船の積載容量測定を命じたからである。同ナウ船は固定した二つの甲板を有し、第一の甲板の下はマストとポンプの積載容量（アルケーオ）を差し引くと、正しく 89 トネラーダと 1 クアルトあり、第二の甲板の下は同マストとポンプと船首の木材で埋めた曲線を差し引くと、75 トネラーダと 1 クアルトとなり、バッテルは船首楼(allquaçova＝alcaçova)とキャブスタンの下に置いてある。前述の監督官（パトロン）によって、慣習に従い、トネル、ピパそしてクアルトの積載容量（アルケーオ）によって積載容量測定が行われ、商務館（カーサ）のレジメントに従っているので、いかなる隙間も数えられてはいない。この積載容量測定では 11 トネラーダと 3 クアルト少なかった。」[14]

---

[13] ANTT,C.C.,P.II,M.197,D.12.

[14] ANTT,C.C.,P.II,M.213,D.97.

1538 年の証明書は、ポルトで造られて第一回目の積載容量測定が行われたナウ船コンセイソン号の第二回目の積載容量測定は殿下の命令で行われるものであることを述べている。この第二回目の計量の結果は「ポルトの証明書に出てくるものよりも 4 トネラーダ半少なく」、「商務館のレジメントに従って、いかなる隙間も数えられてはいない。」[15] 1558 年にポルトから鱈漁に向かった 130 トネラーダのガレオン船は「リスボンで監督官によって 130 トネラーダと積載容量測定され、国王がこの積載容量測定の代金を払った。」[16]

さてここまで来ると、第二回目の積載容量測定は見積もったトネラーダよりも少ない数値を得ていることが分かる。こうした差異は、たとえ固定された両甲板によって塞がれ、それらの間に含まれるものであっても、積荷用には使えないような空間は数えなかったことから生じた。すなわち、ポンプの近くや、キャブスタンやメインマストのための空間である。したがって、基準寸法の違いではなく、船の積載容量測定をリスボンで行ったものが元の造船所のそれよりも少ないのは、積載量容測定をすべき空間の概念の差によるものであることによって説明されるであろう。そして計測結果から、船舶の商業的目的のための実効的な容積に関する信頼性が一層ある指標が得られると思われる。

こうした例が立法活動によって実現された行政的な手段となった。また報奨金を受け取る権利を有する何人かの艤装家の利害を反映したものでもある。 重量 130 トネラーダから 300 トネラーダまでの船の建造と艤装の全コストにおいてこれらの助成金がどのような重みを有するかを推し量ることは、これら立法措置が社会経済的な装いを得るための重要な一歩となるであろう。そうした考察は第四章の中心課題としたい。

トネルとトネラーダ

これらの文書を一緒にしてみると、トネルとトネラーダという用語が区別されずに使われていることに注目したい。どちらも同じ場合に使われているのである。船の閉ざされた空間の（全てではないが）（1534 年の証明書にその特徴が書かれたように「両甲板の間に整然と積む」）空間の容量を推定する計算のベースとして、測定容量の（volumétrica）キャパシティーの単位を表している。傭船契約中において、借受ける対象と考える船の部分と見なされた。カサード・ソートが隣国に存在したと思ったような違いは明らかではない。トネルが中世以来の歴史を有しているのに対して、トネラーダという用語は 16 世紀の初頭になるまでは文書には現れない。トネラーダは 1590 年以前には（この時代にはスペインではトネルと同一視されている）艦隊において、任務に対する支払いのために、船の容積を推定するための特別な用語であり、20%水増しした船の容量を意味した。この水増しは国

---

15 ANTT,C.C.,P.II,M.215,D.47.

16 「この市を出て行き武装しなければならないナウ船と船の公文書」

家によって徴用された船舶のみに適用することができた。　時間が経つとトネラーダはトネルと同義語となるので、そこを「料金のトネラーダ(tonelada de soldo)」と区別するために「積荷のトネラーダ(tonelada de carga)」と特定した。[17] 1613 年の勅令には船の腹幅のために定められた寸法に、その結果得られるトン数の詳細が付帯しており、カサード・ソートが述べている事実が木霊として残っている。すなわち、船幅がそれぞれ 8、9、10 コードのパタショは 55、70､94「トネル・マッチョ」の容積に対応し、「20 パーセントではなくて、5 パーセントを引いたが、それは甲板が一つしか無いからである」と、詳細に述べている。しかし、船幅が 11 コード以上の船は、艦隊のものであるか商業用であるかに従って、異なったトン数を持った。たとえば 11 コードのものは「20 パーセントを追加して」148「トネラーダ」である。しかし、船幅が 13 コード以上の船では 20%の追加の件が失われる。トネル・マッチョという語彙がここで出て来ることはなく、商船のトン数と軍艦である場合のトン数が区別されるのである。船幅が 14 コードの小さなガレオン船は「もし商船であれば」316 トネラーダの容積となるが、「もし軍艦であれば」この船幅の寸法では 325 トネラーダとなる。この違いが 20%の追加によるものであるとすることは出来なく、船の建造の細部の違いによるものであることはまず間違いなかろう。同じ文章中で、16 コードのガレオン船は「もし商船であれば 456 トネラーダであるが、軍艦であれば、甲板の下で船幅が半コード大きくなり、容積は 459 と 3/4 トネラーダとなる。」[18] と述べている。

キリーノ・ダ・フオンセッカはドン・マヌエル王の或る特別法（どれとは言っていない）に言及し、そこで船の容積を決める基準寸法としてのトネルを知ることができ、「真のトネラーダあるいは***ワインのトネル（tonel de vinho）***（斜字は著者）は 50 アルムーデと 25 アルムーデのピパ一つを有していなければならない」と特別法が述べていると言う。[19] 800 リットルあるトネルの寸法は､フェルナンド・オリヴェイラの言うところによれば､一つの刻み目は 1 ルーモ、あるいは 6 パルモ・デ・ゴアであるが、これはキリーノ・ダ・フオンセッカによれば 1.5 メートルに当たる。パレア(párea)は 4 パルモ・デ・ゴア、すなわち 1 メートルである。フェルナンド・オリヴェイラの言葉では、「ルーモは 1 樽(トネル)の長さの寸法である。だから、この土地の樽大工達は部屋の計測とそのレジメントにこれを用いる。」[20] したがって 1551 年の樽大工達のレジメントは、判事達が業務で店を回わ

---

17 ｶｻｰﾄﾞ・ｿｰﾄ,J.L.「16 世紀のｽﾍﾟｲﾝの船と 1588 年の大艦隊」,ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ,ｴﾃﾞｨﾄﾘｱﾙ・ｻﾝ・ﾏﾙﾃｨﾝ,1988,67-68p

18 ANTT,Leis,Maço 3,d.24.

19 ﾌｫﾝｾｯｶ,H.ｷﾘｰﾉ・ﾀﾞ、「ﾄﾝ数の問題とヴｧｽｺ・ﾀﾞ・ｶﾞﾏの船の喫水部の形状」,「ﾘｽﾎﾞﾝ科学ｱｶﾃﾞﾐｰの備忘録」中,Tomo I,文学教室,1936 年,297-359p と 310p

19 ﾌｫﾝｾｯｶ,ｷﾘｰﾉの上掲書に引用されている。310p

る時には「その市の基準器によって作られ、かつ調整された自らの棒を携帯して行くこと。その基準器は彼らの一人の裁量の元に置かれること。トネル、ピパ、クアルト、そのいずれについても、各役人(オフィシャル)の刻み目をよく見ること。正確な刻み目を見出すこと。修正をすることはできない（・・・）、長さを求めたら、既述の基準器で確認すること（・・・）」と指示している。　だからトネルとその約数は、キリーノ・ダ・フォンセーカが用いた資料に出てくる 50 アルムーデではなく、52 アルムーデが正しい。「トネルは 52 アルムーデを持ちピパは 26 アルムーデ、クアルトは 13 アルムーデである」[21]。

年代的に近いこともあり、フェルナンド・オリヴェイラが彼の論文の中で提供してくれた寸法は、トネルについては 52 アルムーデと言っていると考えられ、積載容量測定で使うトネルの弧(アルコ)のディメンションに変更があったということは聞いたことがない。このことはポルトガルのトネルを 8 立方河畔造船所のコード(コード・ダ・リベイラ)（すなわち 1.5 立方メートルあるいはトネル・マッチョ）に当たるカンタブリコ地方のトネルに結びつけるものである。しかしカサード・ソートは、ポルトガルのトネルは船の積載容量測定においては、シマンカスに在るポルトガルの文書が 6 シシリア・サルマに等しいとしていると指摘している。[22] スペインにおいてトネラーダは 5 サルマとされている。そこでカサード・ソートはポルトガルのトネラーダはトネル・マッチョより 7.5%大きいとであろうとの結論を出した。ピメンテル・バラータは海事度量衡学の研究においてルーモは 1.540 m、パルモ・デ・ゴアは 25.6cm とし、トネルは 1.5268 リットルの容積があるとしているので[23]、パルモ・デ・ゴアを 27.9cm とし、従ってトネラーダは 1.6374m^3 の容積であろうとしているカサード・ソートによる計算結果とはかなり値が違っている。

16 及び 17 世紀の技術文書に基づいた本件の確固とした権威あるキリーノ・ダ・フォンセッカとピメンテル・バラータの研究が示すディメンションを受け入れることとし、カサード・ソートの意見は、かなりのページ数にのぼる脚注が割かれているが、無視することとする。[24] より現実的になるならば、1.5 m^3 のポルトガルのトネルと、やはり 1.5 m^3 のビスカヤのトネル・マッチョとの近似した容積(ポルテ)の寸法の存在は、1613 年の王令に注目し、王令の目的がカスティーリャの主権を持つ全ての王国の艦隊(アルマダ)を構成する船舶のディメンショ

---

21 ﾗﾝｶﾞﾝｽ、ﾌﾗﾝﾂｰﾊﾟｳﾙ,「技術者組合(Corporações dos Ofícios Mecânicos)。その歴史のための資料」Vol.II,ﾘｽﾎﾞﾝ,国立印刷所,1946 年,693P

22 ｶｻｰﾄﾞ ｿｰﾄ,上掲書,70p

23 ﾊﾞﾗｰﾀ、J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ,「ｼﾞｮｱﾝ・ﾊﾞﾌﾟﾁｽﾀ・ﾗﾊﾞｰﾆｬの造船の第一の書」上掲書中,192p

24 1580 年のｼﾏﾝｶｽの文書の中には「ｲﾝﾄﾞに行くﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの 600ﾄﾈﾗｰﾀﾞの容積(ポルテ)のﾘｽﾎﾞﾝのあるﾅｳ船はｶｽﾃｨｰﾘｬでは 1200 である」、あるいは「12 隻の艦隊(アルマダ)の 4 隻はﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの 300 または 400ﾄﾈﾙの船で、これはｶｽﾃｨｰﾘｬの 700 または 800 である」と書かれている。（上掲書,72p）しかしこの関係は標準単位の比較による結論である 7.5%には程遠い。

ンを標準化することであったことを考慮するということに行き着く。その規定にはトネルあるいはトネラーダという船舶の容積(ボルテ)を表す単位の中に違いがあることを示唆するものはなにも無い。

樽大工達によって作られた容器に適用された弧を利用して、船大工の親方(メストレ)達がトネル、ピパ、クアルトといった樽の箍(たが)の数値を、標準化を求めてトネラーダの中で表される数値に変換した寸法によって生産が行われたのである。だからトネラーダは、内容物の使用から来た容積寸法ではなく、空であろうと詰まっていようとそのことは重要ではなく、それぞれの箍(たが)から由来したもので、多分容器のそれぞれの固体の最大径に重きを置いたことは確かである。最初の頃は、実際にトネル、ピパあるいはクアルトが利用されたことを排除できない。従って 16 世紀の初頭、あるいは極めて自然なことだがその前にも既に、積載容量の測定は樽製造業における製品の弧をもって行う作業であった。推定される箍(たが)の数値がトネラーダで表される船の区別のエレメントに変換した。すなわちピパとクアルトの総計は匹敵するトネルの数と同じに見なされた。これが、ついには船のものであるトン数に変わった。こうして、登録のトネラーダのコンセプトに到った。

２．登録のトネラーダと傭船料のトネラーダ

1537 年まで、商務館(カーサ)のレジメントに従った第二番目の積載容量測定の例では、船の用具によって占められるであろう空間は差し引かれなかった。有用な空間の記帳だけをする場合には､そうした空間は計測されるべきではなかったであろう｡しかし 1538 年と似た例で、第二番目の積載容量測定を船が受ける場合には、第一と第二甲板間のマスト、及びにポンプの箍(たが)分を「差し引き」、登録を、経済的に利用できる空間を指す、「登録のトン数」に近づける意図が明白である。1538 年の証書はもっと厳格で「レジメントに従って、無用なものは一切数えられなかった」。そして第一の積載容量測定とリスボンにおける第二の測定とで得られた結果の相違は使われた基準器が違うのではなく、判断のクライテリアが違っていたからである。コーターデッキ（tolda；後部甲板）や船首楼(alcaçova)のような閉ざされた空間の多くが除外された。

カスティーリャの例においては、「キャブスタンの横幅」そして「板張りの高さ」は計算に入れなければならないとしており [25]、船の積載容量測定を今日では登録のトン数（閉ざされた空間全体）のコンセプトと解釈されている現実と同一視しようとする算術の方法が広まっていたことを目の当たりにする。多分当国のクライテリアに従って船に帰せられるトン数とカスティーリャのクライテリアに従ったトン数との間に一致が見られない（註 [24] 参照）ことはこれで説明されるであろう。

---

[25] ｿｰﾄ,上掲書,80p,1523 年の積載容量測定のﾌﾟﾛｾｽの例

船の容積(ポルテ)を計測するために辿ったプロセスの違いは、適用した基準単位の不一致と同じく、異なった国ということを考慮に入れれば、常に存在せざるをえない。ここで再度強調したいのは、ポルトガルの海事世界において 600 トンのナウ船は「カスティーリャでは 1200 トン」だということである。喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)を行き来していたマストドン（古生代巨象）に関する外国の情報に接する時にはこうした国による違いを考慮に入れなければならない。1600 トネラーダあるいは 2000 トネラーダのナウ船についてのイタリアやフランスが源泉である情報は注意深く見なければならない。

カソード・ソートは積載容量測定のプロセスのいくつかの変更が 16 世紀の最後の 4 半世紀にあったと主張している。ショーヌーはこの変更を、誤って、新たな基準単位の採用と考えてしまった。[26] ショーヌーの解釈をカランデも採用してしまったが[27]、モリノーによって、また同主旨でカサード・ソートによっても厳しく批判された。後者は、あたかも積載容量測定のクライテリアにおける変更と、1590 年において全テリトリーでのトネル・マッチョの普及があったことが（セビリアのトネラーダについては抜けてしまって）確認されるように思わせるこの新たな文書を付け加えているが、ショーヌーの言う「大トネラーダ(トネラーダ・ラルガ)（tonelada larga）」についての確認は行っていない。しかし、この神様扱いされる歴史家はこの新しい寸法に基づいて、より大きい大きさの単位によって計算されるトン数に課税することによって収税上の解決へと結びついて行く国家の収税上の要求に対して、商人達の利害が勝利したと論じているのである。ポルトガルの例で証明したように、失敗によるのか間違いによるのか理由はわからないが、それぞれ別のクライテリアの結果としてはどちらもありうる 2 種類の登録のトン数の記録が少なくとも続いた。しかしながら、私は同じ結論に至ってはいない。それは、ギネーとインドの商務館(カサ)のレジメントの中にある新しい基準は、当然ながら商人達あるいは個人達の利害とぶつかって、実行されることがなかっただろうと考えるからである。　ある特定の港で支払う税金が確かに少ない数値（一つは 4.5 トネラーダ少ない場合で、もう一つは 11 トネラーダと 3/4 少ない）であったし、また国家が徴用をする時に払われる傭船料が少なくなるトン数であったが、それは、新しい船、それもともかく 130 トン以上の積載容量測定であれば与えられる奨励金の減額が言い出されないためであった。

上に示した諸プロセスのいずれのものも、船の積載容量測定の経験的なフォームを描くものであるが、トルエバとカサード・ソートによって、スペインに導入された（その一つは 1523 年のもの）であろうことが証明された例のような算術的な計算ではない。　そうした算術的なやり方は 16 世紀後半になってやっと一般的になったであろう。ポルトガルにつ

---

[26] ｼｮｰﾇｰ,P.,「16 及び 17 世紀のｽﾍﾟｲﾝのﾄﾈﾗｰﾀﾞ」ﾓﾗｰ(Mollat,M)編纂,「船と 15 から 18 世紀の海上経済。1956 年 5 月 17 日の海事史会議録,海事ｱｶﾃﾞﾐｰ,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,71-84p

[27] ｶﾗﾝﾃﾞ,ﾗﾓﾝ,「ｶﾙﾛｽ5 世とその銀行家達」,第 4 版,vol.I,ﾊﾞﾙｾﾛｰﾅ,ｸﾘﾁｶ版,1990 年,359p

いては最大径１メートルのトネルとその約数であるピパとクアルトの箍を用いて、固定した複数の甲板間において船が耐えうる商品の最大の容積を求めようとした。そしてその容積の寸法は重量（52 アルムーデのワインのトネルの重量）に転換できたが、トネラーダは重量のコンセプトではなく、容量のコンセプトであった。

ある船で使用できる空間を測定する必要性は、それは直ちに重量に対応するものではなく、我が国の様々なケースにおいては、国家が軍事業務のために求めることと繋がっていたようである。

レーンは、イギリスにおける艦隊に徴用された時に支払う料金(soldo)を決定するための船の寸法(medidas)に基づく算術計算の具体的なやり方が、登録のトネラーダを海事環境において普及させるための重要な先行者であったと論じている。この歴史家は同コンセプトの起源を、X というトネラーダの船が注文に応じるために、船大工達の間で終には既に使われるようになっていた算術計算の規則の使用に結び付けているようだ。[28] しかしながら私は、キリーノ・ダ・フォンセッカと同様に、トネルの箍を用いた船の内部容量の測定のフォーム（この著作者はドン・マヌエル王の商務館のレジメントから推定した）は、船の各部分において得られた箍の数を付け加えるよりももっと複雑な算術計算にはたとえ依拠しなかったとしても、そうしたイギリスにおける登録のトン数の概念は既にイベリアにおいて先行していたと考える。[29]

後述する積載容量測定のプロセスの実践的かつ初歩的な性格は、船に一つの容積、すなわちその船をその船だと認識するフォームを与える（登録のトン数の目的とするところ）という意図を表わさずにはおかないのである。こうしてやって行く方法は、ベースとなる単位としてルーモ（トネルの刻み目）を使った造船所で実行された計算に繋がって行ったのであろう。フェルナンド・デ・オリヴェイラのものであろうと、マヌエル・フェルナンデスのものであろうと、造船に関する様々な論文の文章がこのことを次のように明らかにしている。「注文された船に従って、ルーモを測ること。ここで、80 から 100 トネラーダまでの船で、キールが 10 ルーモ半を有する（・・・）、その変換は、1 ゴアは 3 パルモ・デ・ゴア、1 パルモ・デ・ゴアは 1 パルモ・デ・ヴァラと 1 ポレガーダ、そして 2 ゴアは 1 ルーモを為し、これは一つのトネルの高さである。1 ゴアは一つのピパの高さで、2 ピパが 1 トネラーダを為す。」[30] これにより、1514 年 8 月 8 日の証明書がキールの 1 ルーモ

---

28 **レーン**,F.,「ﾄﾝ数、中世と現代」,経済歴史ﾚﾋﾞｭｰ,第 2ｼﾘｰｽﾞ,XVII,no.2,1964 年,213-233p と 228p

29 **フォンセッカ**,H.ｷﾘｰﾉ・ﾀﾞ,「ﾄﾝ数の問題. . .」,312p,この著作家は第一甲板の寸法とだけ考え、既にﾛﾍﾟｽ・ﾃﾞ・ﾒﾝﾄﾞﾝｻが賛成している。

30 **フェルナンデス**,ﾏﾇｴﾙ,「造船図面の書」,ﾘｽﾎﾞﾝ,facs.版,海軍ｱｶﾃﾞﾐｰ,1989 年,fl.18v°,

当り、船底肋材間にいくつのトネルとピパが入るかを述べていることが、何であるかが分かる。

イベリア半島においては早くから船舶の容積(ポルテ)は容量測定(ボルメトリカ)の単位によって決められていた。そうして検定された容積(ポルテ)はその船を見分けるのに役立ち、それによって、例えばアントワープのコンスラードにおいて、国庫に対しトネラーダ当りの金額を支払った。[31] この税金は輸送する商品の重量に付随する他の税金と混同されてはならない。

キリーノ・ダ・フォンセッカはイタリアあるいはフランス等の他国の実例と対比されるべきこのやり方の中にイベリア半島の独創性を、ぼんやりとではあるが見出した。最近のボルドー港に関するジャック・ベルナールの研究とヴェネチアに関するホッケーとレーンの研究は対比というよりも近似性を明らかにした。ジェノヴァにおいてのみ、排水量(デスロカメント)（deslocamento）というトン数と似たようなコンセプトに打ち勝って、重量の計量によって船舶の容積(ポルテ)のキャパシティーとする規則があったようだ。商品を積む隙間を少なく輸送するようになると、排水量(デスロカメント)のキャパシティーの用は終わりを迎えたが、それは使える空間(スペース)を完全に充満してしまわないためであった。その時以来、重量の単位でもって船舶のクラス分けをすることが、容量測定(ボルメトリカ)の単位との対応をとることを考慮することなしに、標準として力を増した。[32] しかしこのやり方は、地中海世界の性格と言えるほどに広まったものではなく、ジェノヴァ特有のものであったようだ。そのことについて、ジャック・エールズは重い商品を運んでいたジェノヴァ船隊の特性に関して明礬の重要性に留意するよう述べている。そのうちに、そこで発展したメートル制が重量の計量の中に定着した。艦長(カピタン)(capitão)は最初の 2 回か 3 回の航海をした後で始めて、排水量(デスロカメント)の実際のトン数が分かったのであろう。当然ながら、船の区別に役立つのはトン数ではなくて、艦長(カピタン)の名前であるが、それは輸送能力の計算が厳密に個人的な領域における関心事だからである。[33]

ポール・ギレによれば、中世においては木製のトネルが液体、主にワインの容器として圧倒的に使われ、さらにはピパに入ったワインが船の容積(ポルテ)を計算する必要性に応じた重量の概念でもあったという。

「バリーク(大樽)を船倉にきちんと積み込み、完全に充満させると、まさしくその船が積むことが出来る重量を為す。」[34]

---

31 ANTT,「ｱﾝﾄﾜｰﾌﾟにおけるﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの財産管理」,「海損の書」,nº.1

32 ｴｰﾙｽﾞ,ｼﾞｬｯｸ,「15 世紀のｼﾞｪﾉｳﾞｧ」,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,1971 年,上掲書,「中世末期の船のﾀｲﾌﾟと運輸の専門化」ﾓﾗｰ,M.編集中,「中世から 13 世紀にかけての主に地中海における船舶と海上経済。海軍ｱｶﾃﾞﾐｰにおける 1957 年 5 月 17-18 日の海事史に関する第 2 回国際討論会議事録」,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,1958 年,107-117p

33 ｴｰﾙｽﾞ,J,「15 世紀のｼﾞｪﾉｳﾞｧ」,268p

34「船の容量とトン数」,ﾓﾗｰ,M.(ed)編纂「船と 15 世紀から 18 世紀までの海上経済」1956 年 5 月 17 日の海事史会議録,海事ｱｶﾃﾞﾐｰ, SEVPEN,ﾊﾟﾘ,1957 年,85-102p,88p

トネルとピパがきちんと並べられても、充満されているわけではない故に（まずはクアルトの役目がどうであったかに注意されたい）記帳されない空間(スペース)が存在することに気づいたのは後になってからである。だから重量の概念は、重量の単位の数に 1/3 を加えて、容積(ポルテ)の概念に対応させようとされた。ポール・ギレはこの方法はイギリスに起源があるが、1681 年のコルベールの勅令によってフランスにおいて始めて制度化されたとしている。排水量のトン数から積載容量測定の概念が導入されたのであろうとしている。

しかし、ジャック・ベルナールは証明書がそのために出されたことにもっと類似したボルドーにおける事実について述べている。容積(ポルテ)が小さな船が支配していた大西洋の商業に密接に関連したボルドー港の研究から、この著作者は容積(ポルテ)の評価が、トネルの約数であるピパの容量測定(ボルメトリカ)の単位に頼っていたことを紹介している。積載容量の測定には水かワインで満たされたピパが使われた事実を考えれば、直ちにその容積(ポルテ)に重量を対応させることができたであろう。[35]　だからトン数は容積(ポルテ)と重量の概念を一緒にした計算の単位でもって決められる。傭船契約に入るのはその計算の単位である。[36]

既にレーンは、現在と昔のトン数の詳細な研究において、中世と近代初期の文書には、登録のトネラーダ、傭船、あるいは排水量という、今日では異なったものである様々な概念があり、必ずしもそれらを仕分けすることはできないと強調している。[37]

確かに輸送する商品によって同じ容量(ポリューム)でも異なった密度を有することは早くから認識されていた。同じ船が、船齢あるいは航海の長さの違いによって、排水量(デプラスカメント)として同じキャパシティーを表すわけではなくなり、そうした違いがその船の商業的目論見を考える上での条件となるのである。このような変遷を通して、レーンはこうした海事上の状況の中で二つの傾向を分けている。一つは容量(ポリューム)と重量の概念を結びつける形での標準単位の確立で、その例はイギリスとビスカヤのトネル、それにヴェネチアのボータを挙げている。もう一つはそれが、重量（ここではジェノヴァの例が述べられている）であろうと、また基本的に容量測定(ボルメトリカ)の単位（これにはラスト(last)に依拠した北海の例が好例だろう）であろうと、商船隊の専門性に従って行われる課税である。オランダの場合、船の傭船において重量／容量(ポリューム)を表すのにシッフラスト(schifflast) という用語を使っている。

---

[34] 「樽(jauge)と船のトン数」ﾓﾗ,M.（編集）中,「船と 15 から 18 世紀にかけての海上経済。海軍ｱｶﾃﾞﾐｰにおける 1956 年 5 月 17 日の海事史に関する第 20 回討論会議事録」,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,1957 年,85-102p 及び 88p

[35] ﾍﾞﾙﾅｰﾙ,ｼﾞｬｯｸ,「ボルドーにおける船と船乗り」（1400-1550 年頃）」,vol.I,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,1968 年,235p

[36] 上掲書,230p

[37] ﾚｰﾝ,F.,「トン数・・・」,218p

この著作者が認識しているように、これらの概念は公式に船のトン数を決めるために役立ち、正確な意味において登録のトン数の形であった。[38]

レーンが認めた傾向の中にポルトガルの場合を含めるのに十分な地域的な例がある。しかし、J.エールズが結論づけたように、ジェノヴァの例だけがトン数の概念を重量の厳密な概念に結びつけるものであることは注意を要する。その他の国の場合はすべて、容量(ボリューム)を重量に相関させようと腐心していることが明らかである。ポルトガルの場合も例外ではない。

積載容量の測定のプロセスによって決められた船のトン数は、その根源的な目的において容量測定(ボルメトリカ)の概念である。すでに述べたように箍(たが)が使われたのであって、ワインや水を満たしたトネルではなかった。しかし、海港の日常は、容量(ボリューム)と輸送の潜在能力との間の恒久的な関係を経験的に計算し、その明らかな結果を傭船契約の中に伴うために、単純なメカニズムを作り出し、それを制度化することを促したであろう。国庫へ収める性格の課税もまたそれを刺激したであろう。

1406 年の市議会税である「船のマルコ」に関する規定の中で、100 トネラーダあるいはそれ以上の容積(ボルテ)があるとされた船が、リスボンで傭船された場合に課せられる税金が明らかにされている。傭船者(フレタドール)達は市議会に銀１マルコ（訳註：重量単位）、そして他の共同の船の持主(セニョリオ)達も同じ金額を払うというものである。もし容積(ボルテ)が 100 トネラーダを超えるものであれば、「その多寡に応じて、トネラーダ当りリブラ（訳註：２マルコ相当）に換算されるソルド銀(訳注：分割してない貨幣)２マルコをトネラーダに比例させた金額」を払うことであった。[39] この義務から逃れるために傭船者(フレタドール)達は公証人と共謀して、リスボンではない、明らかに虚偽の土地における傭船証書を作成した。市議会議員がこれを訴えたが、税金を銀１マルコだけに減じて、負担を半減する解決が図られた。

この例をもう一の引き合いに出したが、その理由は、これまた規則の適応がトン数に依拠しているからである。そして１隻の船舶が商業的に使える空間を、100 トネラーダまたはそれ以上で、どれだけ持っているかを推測する方法として、商品の容器をトネラーダに換算する表が得られる。もし船がピパの樽に入れた商品を輸送するために傭船されたのであれば、「どんな物であろうと２ピパは１トネラーダである」ことが知られ、此処にはなんら重量の概念は入らない。[40]　もし穀物が契約の対象であれば、トネラーダには２モイオが入り、「小麦、大麦、あるいは他の何でも、その２モイオは１トネラーダ」となる。

38　上掲書,221-225p

39　BNL,「ﾎﾟﾝﾊﾞﾙ・ｺﾚｸｼｮﾝ」,nº653,ﾘｽﾎﾞﾝ市議会の市条例の 18 世紀のｺﾋﾟｰを含む雑文集,fl.87-91

40　「年代記文書(コルポ・クロノロジコ)」中に散在する例から（J.ﾍﾞﾙﾅｰﾙに行き当たる）、ピパはいかなる商品の容器でもあったと言える。1527 年にｲﾝﾄﾞへ鎧の胸甲を発送するためにﾋﾟﾊﾟが買われた。ANTT,C.C.,P.II,M.139,docs.61 と 106

重量／容量(ボリューム)間の関係は 14 キンタルの金属「あるいは何であっても、1 トネラーダ」という関係で表される。他の財が 1 トネラーダにどのように匹敵するかのリストを続けると：材木 4 カーロ（荷車 1 台分）、瓦 750 個、砂糖 50 フォルマ（訳注：塊）、陶器 1 竈分。駄獣とその飼料には 2 トネラーダを数える必要があった。

ピメンテル・バラータは、トネラーダは重量となんら定常の関係はないという仮説を奉じて、隣国で作られた 1543 年の王令を挙げているが、その中には上記したのに似たような対応表がある。そこに出てくる値を現在のキログラムに変換すると、1 トネラーダは 350Kg の鉄板（22.5 キンタル）、276Kg のほどいた麻屑（6 キンタル）、等々。[41]

ロペス・デ・メンドンサが明らかにしたように、「航海の書」を補完する「様々な重要な事柄の覚書(メモリア)」[42] の中に、トネラーダを様々な商品への対応に焼き直す表がある。手写本は 16 世紀の終わりに関係する文書から成り立っているが、穀物のために準備された対応値は「船のマルコ」の 1406 年の規定に出てくる数値がそのまま維持されている（他の数値は変わっているが）。「覚書(メモリア)」に含まれる表の中で人々の輸送について、1 トネラーダに 4 人が入ると書いてある。しかし、食料を数えなければならないので、対応は 1 対 1 となる。この文書の例においては 80 トネラーダの船は 80 人の人を運ぶ。この式では、80 人が居住するために 20 トネラーダが充てられ、残りの 60 トネラーダは乗客の食料にとっておかれたに違いない。もし積荷がビスケットならば 1 トネラーダで 10 キンタル、穀粒や野菜は 1 トネラーダで 2 モイオ、ワイン、油、酢は 1 トネラーダで 2 ピパである。塩漬け肉は勘定をする単位では 2 ピパ、材木は 1 トネラーダで 3 カーロ（4 カーロであった 1406 年のものと比較されたし）、ヴィラ・ダ・コンデの布は 2 ピパに入る 2,600 バーラ、去勢牛は飼料付きで、1 匹が 3 トネラーダである。そして砲架で終わっているが、これは意味がある。すべて極めて重い商品は 1 トネラーダが 15 キンタルを有するとし、軽くて嵩張るものは 1 トネラーダが 10 キンタルの関係としている。

これらの表によって、元来は船を識別するものであった「登録のトン数」を商業上扱いやすくしようとする算段が見えてくる。新造船（たとえば 60 トネラーダとしよう）の船長(カピタン)

---

41 ﾊﾞﾗｰﾀ、J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ,「ﾌｪﾙﾅﾝ･ﾃﾞ･ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽの艦隊(アルマダ)」,上掲書中,vol.II,246p

42 BNL,「特別文書」,cod.637

43 1406 年の規定に含まれた表は何かが欠落しているが、それは時間を表すものである。通常ﾚｽﾃｰﾛを出帆する艦隊の「乗客」の輸送は、黒人の輸送とまったく同様に、船の航海長(メストレ)や艦長(カピタン)達には日常的に当たり前のことであった。ﾙｼｵ･ﾃﾞ･ｱｾﾞｳﾞｪｰﾄﾞはこれとは異なったﾄﾈﾗｰﾀﾞとの関係を紹介している。ｲﾝﾄﾞの 3 個（奴隷を指す隠語）即ち 1.75m の雄の大人 3 人が 1 ﾄﾈﾗｰﾀﾞとなる。傭船料は奴隷全員の背の高さの合計から計算を始め、その合計を「奴隷あたり 5.25m からﾄﾈﾗｰﾀﾞの数値を得て、」割る。

は、前もって容器の箍(たが)で測って容積(ｱﾙﾃ)が 60 トネラーダと見なされた傭船のために貸せる有効空間を、傭船料のキャパシティーが測定される時に、その船はワインでも他のなんでも 120 ピパが、ビスケットか綿であれば 600 キンタルが、材木ならば 180 カーロが、鉄板なら 900 キンタルが運べると決めるのである。したがって排水量(ﾃﾞｽﾛｶﾒﾝﾄ)のトネラーダの概念は一切無い。それはこれらの商品の他に船は積載容量の測定のプロセスでは測られない船首楼、上甲板、乗組員の住居、大砲、等々のような空間でもって輸送することができるからである。積載容量の測定はまずは一つの登録のトネラーダを得ることであり、60 トネラーダというこの容量(ﾎﾞﾘｭｰﾑ)を起点として、課税の目的であれ、商業上の目的であれ、その船を区分することに移るのである。

しかし船の持主(ｾﾆｮﾘｵ)あるいは航海長(ﾒｽﾄﾚ)は傭船のためには、この記帳された空間だけを使用に供することが期待されていたが、それはそこだけが商品を輸送するために推奨されていたからである。したがって、登録のトネラーダは傭船料のトネラーダに似る傾向がある。1530 年代の積載容量の測定に指針を与えるようになったと思われるレジメントは登録のトン数を傭船料のトン数に近づけようとするだけのものであった。

この単純な現実を、船齢あるいは航海の長さによって変える必要性が認識されたことは間違いなかろう。だから、アフォンソ・デ・アルブケルケはドン・マヌエル王への手紙の中で、古い船は新しい船よりも 1,500 キンタル少な目に積むように喚起している。[44] またギネーとインドの備品館の管理官(ｱﾙﾏｾﾞﾝｽ ﾌﾟﾛｳﾞｪﾄﾞｰﾙ)は航海が差し迫った中で、ドン・マヌエル王に対して、もし 200 人以上の人をインドへ送ることを望むならば、もう２隻のナウ船を艤装することに同意してもらったほうが良いと伝えている。「何故ならば、インドへ行くナウ船は***積載容量の測定が為されたトネラーダよりもずっと少なくしか船倉に入らない***からであるが、それは大部分の場所にはピパとトネルに入れた物を積み、ビスケットや索具や***大変多く積む***商品で船倉はいっぱい（斜字は著者）」だからである。[45] 船齢や航海の性格という個別の事とは関係なく、アルブケルケやジョルジェ・ヴァスコンセーロス（備品館の管理官(ｱﾙﾏｾﾞﾝｽ ﾌﾟﾛｳﾞｪﾄﾞｰﾙ)）のああした意見は、容量(ﾎﾞﾘｭｰﾑ)、重量、トネラーダの三つの間の経験的に得られた対応関係に基づき、傭船用の現実的なキャパシティーに見合った積載容量測定の期待へと繋がって行く。

---

44 「何故ならば、積荷を載せて安全に戻ることを、私は航海長(ﾒｽﾄﾚ)達、ﾋﾟﾛｰﾄ達、船大工達に命じて、宣誓させましたが、ﾅｻﾞﾚ号がそれを出来るかどうか少し疑わしかったのです。陛下へのご奉公のためにはその船の積荷を危険に晒してはならないと思い、新しい船で行った方がよかろうと思いました。何故ならば、ﾅｻﾞﾚ号は積荷を 1500ｷﾝﾀﾙ分少なく運ばなければならいﾅｳ船であったからです。」ﾊﾟﾄ,R.ﾌﾞﾘｮﾝ編纂,「それらを解明する文書の連続したｱﾌｫﾝｿ･ﾃﾞ･ｱﾙﾌﾞｹﾙｹの手紙」,TomoI,ﾘｽﾎﾞﾝ,王立科学ｱｶﾃﾞﾐｰ,1884 年,83p

45 ANTT,C.C.,P.I,M.19,D.94

1511 年にドン・マヌエル王は 460 トネラーダのナウ船４隻の建造をフェルナン・ゴメスに命じた。[46]「覚書(メモリア)」の表を使うならば、当時行われた計算に近いものが得られる。すなわち、トネラーダ当り薬種(トゥローガ)と香辛料が 13.5 キンタルである（V.マガリャンイス・ゴーディーニョが用いた数値 [47]）。　そして国王は 4 隻から成るインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の船隊に、１隻当り香辛料 6,210 キンタルを傭船することが出来るような予算割当てを計算できた。ただ、その 460 トネラーダは全てを商業的に傭船の荷物に当てることはできなかった。「積載容量の測定が為されたトネラーダよりもずっと少なくしか船倉に入れられない」からである。そうしたスペースの一部は食料や予備品のためにとっておかれたであろう。こうした必需品をショーヌーは「原動力重量(peso motor)」と名付けた。

例を一つとろう。ナウ船レイトン・ノーヴァ号は 1502 年に東方に向けて出帆した。72 トネルのワイン、7 トネルと 26 ピパ（13 トネルの容積(ポルテ)）と 12 クアルテイローラ（3 トネル）の水、タールと獣脂と麻屑を 11 ピパ（5.5 トネル）載せていた。同じ艦隊(アルマダ)の船のサンパウロ号は焼印を押した 15 のピパの中に 7.5 トネルと焼印を押していないピパの中に 7 トネルのカパリカのワインを載せていた。[48]　最後の 15 トネルのことを忘れれば、少なくとも 100 トネラーダ近くが「原動力重量」によって占められていたという結論に至る。[49] この食料のリストには全ての種類の糧食が含まれているわけではない。さて、ナウ船レイトン号の積載容量測定は分からず、その食料は載せていた乗組員次第なので、大雑把な計算であるが、上記の原動力重量を 460 トネラーダの 1511 年に発注された船にも認めることにする。　各ナウ船に 360 トネラーダが使用可能となり、約 4,860 キンタルの薬種(トゥローガ)と香辛料を載せて出帆することができたことになる。これは 1512 年にリスボンに向けて新造船ならば 7,500 から 8,000 キンタルを積めるであろうと、アフォンソ・デ・アルブケルケが見積もった重量とはかなりの違いがある。この計算であれば、700 トネラーダのナウ船のことであると言えよう。この積載容量の測定を、この航路に就航していたナウ船に限ったものとしてではあるが良く知られていた情報と比すると、とりわけ 16 世紀の最初の 10 年間にしてみれば、700 トネラーダは例外的な容積(ポルテ)であった。

さてインドでの積載あるいはリスボンへの到着のわずかに存在する登録を見てみよう。これらはジェネヴィエーヴ・ブションの研究とマリア・ロザリオ・テヌード・バラータ・

46　ANTT,C.C.,P.I,M.10,D.53

47　「発見と世界経済」vol.III,ﾌﾟﾚｾﾞﾝｻ,ﾘｽﾎﾞﾝ,1982 年,52p

48　ANTT,C.C.,P.II,M.5,D.107

49　ｼｮｰﾇｰ,P.,「社会科学としての歴史，現代における期間,空間,そして人間」,ﾘｵ･ﾃﾞ･ｼﾞｬﾈｲﾛ,ｻﾞｱｰﾙ,1976 年,250p，この著者は長距離航路の船において利用可能なｽﾍﾟｰｽのほぼ半分が原動力重量に当てられたとの結論に達している。

クルスの研究の対象であった。[50] ゴンサーロ・ケイマーダによって書き留められた収納額（ANTT の *Núcleo Antigo* の手写本 913 所載）からして、M.ロザリオ・テヌード・バラータはロペス・ソアーレスの帰路の艦隊（1504-1505 年）でもたらされた胡椒の積荷を紹介している。それぞれを見てみると、ナウ船シルネ号は胡椒を 4,818 キンタルと 3 アローバと 31 アラッテル（積載容量測定で約 356 t）、次にレイ・グランデ号は 3,437 キンタルと 2 アローバと 16 アラッテル（約 254t）、レイトン・ヴェーリャ号は 2,603 キンタルと 1 アローバと 4 アラッテル（約 90 t）、そしてボテカベーロ号は 1,217 キンタルと 1 アローバと 31 アラッテルである。1502 年にこの船は原動力重量を 53t 積んでいた。これらの積荷を、前に述べた数値と比較すると、シルネ号だけが 460 トネラーダに近く、あとはレイ・グランデ号ぐらいがかなりの大きさであったことになる。

1512 年 8 月 20 日の手紙の中で、アフォンソ・デ・アルブケルケはインドに在る船についてドン・マヌエル王へ報告した。フロール・デ・ラ・マル号、シルネ号、レイ・グランデ号、ルメーサ号より成るグループに対して、「これらは陛下がご存知のように大きなナウ船でした」という註を付している。[51] したがって、これらの船が、このようにグループ分けされるということは、そのトン数がそれなりの範囲内にあるからだと考えられる。ここでこれらのナウ船が運べる積荷に依拠することにしよう。1505 年の時点では未だ新しい（もちろん 1512 年ではもっと古くなっているが）シルネ号とレイ･グランデ号は既に述べたが、それぞれ 4,818 キンタルと 3 アローバと 31 アラッテル、そして 3,437 キンタルと 2 アローバと 16 アラッテルを運んだ。ドン・フランシスコ・デ・アルメイダの艦隊でインドへ行ったフロール・デ・ラ・マル号は 4,501 キンタルと 1 アローバと 6 アラッテルを積んで出帆したが、ジョアン・デ・バッロスによれば、「400 トネルということで、インドに居たときよりも大きかった」と述べ、400 トネルであったが、これは私の計算に合致する。これらが、M.ロザリオ・テヌード・バラータによって 1504 年、1505 年、そして 1506 年の艦隊の帰路の航海に大きめに評価されたこれらのナウ船が他に抜きん出ている指標となるものである。[52]

造船所の建造において求められたトン数も、建造後数年に輸送された積荷も分かっているケースを見てみた。アフォンソ・デ・アルブケルケとロウレンソ・モレーノ及びアントニオ・レアルの二人との間の激しい論争の的であったのは、サンタ・カタリーナ・ド・モンテ・シナイ号の話である。。この商館員とコーチンのキャピタンはドン・フランシスコ・デ・アルメイダの側近者であったので、かの総督（訳註：ｱﾌｫﾝｿ･ﾃﾞｱﾙﾌﾞｹﾝﾙｹ）にに嫌わ

---

50 ﾌﾞｯｼｮﾝ､G.,「1518 年の船とｲﾝﾄﾞからの戻り荷」,ﾊﾟﾘ,東方史会,1978 年,及びｸﾙｽ,M.ﾛｻﾘｵ,Th.ﾊﾞﾗｰﾀ,「ｲﾝﾄﾞ艦隊における積荷の配分ｼｽﾃﾑ」,ﾘｽﾎﾞﾝ,INIC,1988 年

51 ﾊﾟﾄ,R.ﾌﾞﾘｮﾝ,「ｱﾌｫﾝｿ･ﾃﾞ･ｱﾙﾌﾞｹﾙｹの手紙･･･」vol.I,66p

52 「ｱｼﾞｱ」,Dec.II,Liv.III,cap.Ⅰ,ｼﾀﾞｰﾃﾞ,H.とﾑﾘｱｽ,M.版,ﾘｽﾎﾞﾝ,植民地総局,1945 年,97p 共

れていた。

しかし、これはそれとは別のことである。　この二人の役人達はアルブケルケがいない時に、傷んでしまったシルネ号の修理を怠ったままで、建造命令のイニシアチブを執ったのである。アフォンソ・デ・アルブケルケにとっては、ナウ船の建造はリスボンにおける三倍の費用がかかり、1513 年 11 月 30 日の時点で既に 2 年間造船所に在り、この総督としては、それが何時終わるかも分からなかった。「大きなナウ船であり（・・・）私は彼（アントニオ・レアル）とロウレンソ・モレーノに、湾口の外へ必ず出て行くことを保証するように頼みました。ナウ船はキールが傷まないようし、船底の結合を終えたところで、しばらくは造船所に居なければなりません。香辛料を積んでこれらの王国から確実に海に出て湾口外に行くためには、此処では必要以上に大きすぎると、陛下に申し上げることができます。」[53] キリーノ・ダ・フォンセッカは「年代記文書」中に在るアントニオ・レアルの「ナウ船モンテ・シナイ号は 700 トネルである」とあり、めざす積載容量測定を明らかにしている一通の手紙（P.I,M.22,D.66）を指摘している。[54]

700 トンであるとして、1518 年に輸送した荷物を見てみよう。[55]　登録の単位は一律ではないので、G.ブッションによって与えられたキログラムへ対応させた数値を用いる必要がある。それは、東方におけるナウ船の積荷を登録した役人自身が示した計算に基づいているが、次の関係を出発点としている：

60Kg＝4 アローバ＝１キンタル

１トネラーダ（容量の）には 13.5 キンタルが内包される（「様々な重要な事の覚書」の表による）

ナウ船サンタ・カタリーナ・ド・モンテ・シナイ号は薬種と香辛料の積荷をトータルで 487,045.5Kg、即ち 8,117 キンタルを載せており、計量した 700 トネラーダの内、601 トネラーダを占めていたことになる。この差は、備品館の管理官が言っているように、「沢山持っていた」船の食料と用具にあった。[56] 1518 年の他の船は、ナザレ号が 8,187 キンタル（丸めた数字）積んでいたので、606 トネラーダを占め、マダレーナ号（既に古くなっていた）が 2,290 キンタル（169 トネラーダ）を積み、ナウ船ピエダーデ号は 5,414 キンタル（401 トネラーダ）、ナウ船セッラ号は 6,562 キンタル（486 トネラーダ）、

53　「ｱﾌｫﾝｿ･ﾃﾞ･ｱﾙﾌﾞｹﾙｹの手紙」,ﾊﾟﾄ､R.ﾌﾞﾘｮﾝ

54　「海洋におけるﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人達。ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのﾅｳ船の歴史と考古学の覚書」,第２版,ﾘｽﾎﾞﾝ,水路学校,1989 年,（第１版は 1926 年）,257p

55　ﾌﾞｯｼｮﾝ､G.上掲書,Xp

56　数値はｲﾝﾄﾞで登録が為された時のものであるから、香辛料の破砕のせいにはできない。

サント・アントニオ号　は6,797キンタル（503トネラーダ）を積んでいた。[57] ナザレ号だけがサンタ・カタリーナ・ド・モンテ・シナイ号に匹敵していた。しかしこれらの積荷の量は、ゴンサーロ・ケイマードが記録したローポ・ソアーレスとドン・フランシスコ・デ・アルメイダの艦隊(アルマダ)の帰路の積荷を遥かに越えており、アフォンソ・デ・アルブケルケが示した数量により近いものである。[58]　したがって、16世紀の最初の10年間から次の10年間にかけて、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船の最も行き渡った大きさにおいて、飛躍があったことが確認されると結論してもよいであろう。最初の10年間においては460トネラーダの船は例外的な性格を持つものであったであろうが、次の20年間においては、1518年の積荷によって評価し、原動力重量を50から100トネラーダと考えれば、ナウ船の大部分が500から700トネラーダの間に入るようになった（これらが行き渡ったものではないが）ことが分かる。

これと同じ対応関係（1トネラーダ＝13.5キンタル）をベースにすると、リスボンに向けてナウ船に積まれた香辛料の重量に関して、V.マガリャンイス・ゴーディーニョと似た結論に至る。しかし、私の計算はナウ船の積載容量測定に関しては（積載容量測定ができるものについてだが）結果が異なってくる。サンタ・カタリーナ・ド・モンテ・シナイ号のように700トネラーダの積載容量測定となるナウ船だけが、表に従って、その空間(スペーヨ)に9,450キンタルの重量の香辛料を運ぶことができるはずであるが、実際には8,117キンタルを運んだにすぎない。さて、V.マガリャンイス・ゴーディーニョの言うように、ナウ船毎に申告された香辛料の大部分が6,000から8,000キンタルの間で振れているならば、その理由は、大部分の船が400トネラーダの積載容量測定ではなく[59]、600前後から700トネラーダだからである。これらのトネラーダの船は1520年以降にやっと行き渡るようになる。

この傾向は喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路のナウ船のトン数を引き上げるための国家の奨励策を飛び出しており、必ずしもすんなりと受け入れられてはおらず、ご覧のようにしばしば抵抗を受け、ついには1570年の法律が450トネラーダを最大とする制限を課すに至った。しかし、船舶の巨大主義は一部の人々にはこの航海の性格とこの航路において強まった体制により適した解決法であったようだ。長い距離と資本の回転期間を短くしようとする考えは、モザンビークにおける越冬を避けて、船倉と固定甲板の有効なスペースのかなりの部分を食料と予備品によって「無駄遣いされる」ことを強い、最初はこれが航海の問題の中で起こり、ひいては積載容量測定とそれに対応する傭船のトン数との間の深刻な差異を招いた。

---

[57] ﾌﾞｯｼｮﾝ、G.上掲書,IXとXip,ｻﾝﾄ･ｱﾝﾄﾆｵ号は1512年のｼﾞｮﾙｼﾞｪ･ﾃﾞ･ﾒｰﾛの艦隊(ｱﾙﾏﾀﾞ)の船である可能性が高い。ｶｽﾀﾆｪｰﾀﾞは容量を 600ﾄﾈﾗｰﾀﾞとしており、原動力重量を足して計算した数値と遠くない。

[58] ｸﾙｽ、M.ﾛｻﾘｵ Th.ﾊﾞﾗｰﾀ、上掲書、37pと47p、要約表

[59] ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、上掲書、vol.III、37pと47p

インドのナウ船の容積は第三章のテーマとし、そこでポルトガルの船隊を構成する船の平均の積載容量測定と比較をする。ここに集めた例から我々の目的にとって関心のあるものを抜き出してみたい。もし航海が短くて大量の必需品の補給の必要が無ければ、あるいは定期的な寄港が許されるヨーロッパの沿岸を繋ぐ大方の航路の性格を有していれば、積載容量測定において測る空間（「登録の」トネラーダ）は傭船契約の目的であった空間と近似するであろう。ヨーロッパ沿岸においては、もっと後になって大洋横断航路でも積極的に採用されることになる一連の実務慣行が出来ていた。

樽の箍でもって測られた空間と船が固定甲板に置くことができる商品の重量あるいは容量との間の関係がどのように確立されたかを見てきた。積載容量測定は船舶の賃貸時の収入の潜在力を示すことができるであろう。すなわち、傭船料はトネラーダという計算単位からも決められるからである。

トネラーダは単位としては容量の概念でありながら、時には決められた重量に対応して支払いが為されることもあり、トネラーダを用いた傭船料の支払いには様々な痕跡が残されている。ボルドーにおいても、J.ベルナールはこうした実務慣行を見つけた。[60] この章では、それらの例の一つである、艦隊における業務のための船舶の徴用に言及することによって始めよう。徴用は船の積載容量測定を要求したが、それはトネラーダ当り 400 レアルが支払われるからであった。他の目的の、いくつかの船の傭船例を見てみよう。

1516 年 10 月 23 日に、セシンブラの住人であるヴィセンテ・ピーレスに対して、大西洋諸島からグエール岬のサンタ・クルスへ小麦を輸送したことによって傭船料の支払いが完了した。トネラーダ当り 650 レアルの「割合でトネラーダでは 53 トネラーダと 3/4 クアルトとなる」107 と 3/4 モイオの小麦をかの市場へ運んだ。[61] 表では 1 トネラーダは 2 モイオの穀物との関係があったことを思い出していただきたい。 契約書はある数量の小麦を示した上でこの数量を計算上の単位であるトネラーダに再変換して傭船料の費用を取り決めている。

インド商務館向け商品の輸送に関する、フランダースにおける船舶の傭船料の様々な形態の登録の一つで、1517 年 10 月 12 日付けのものを見つけた。この場合は銅について述べている。契約は 1,500 センターヴォン（centavão：フランダースの重量の単位である）に対して課税をしている。20 センターヴォンが 1 トネラーダを為すとし、トネラーダ当り 280 レアルの支払いを決定している。この対価は他のいくつかの契約でも使われているが、常にそうだと決まりきったものではなかった。

というわけで、1516 年の大蔵省のレジメントが、商品とは関係なしに独立的にこの単位を用いて傭船の代価を決めているのは不思議なことではない。代価を決定するのは重量で

---

60 ベルナール,J.、上掲書、vol.I、599p

61 ANTT,C.C.,II,M.67、D.9

はなく、商品の密度がかなり濃い場合は、傭船料の計算のための再変換によって空いてしまう空間(スペース)を補償することができた。一つの弩弓とその補給品は 3 トネラーダ分が支払われた。1533 年 12 月 26 日にゴアからドン・ジョアン 3 世宛てに出された手紙の中でフランシスコ・パーリャが指摘していることは、容量(カパシダーデ)がどのように傭船の代価を左右したかの良い明かしとなる。「陛下に、インドから王国へ運ぶ、丁子の頭、そして同様に丁子の棒部分の傭船料をご報告します。大蔵省の陛下の監査官(ヴェードール)によれば、丁子の棒部分を 200 キンタル貯蔵する倉庫は 300 キンタルの丁子の頭を貯蔵すること、そして 1 キンタルの丁子の頭を運ぶのは胡椒と同じでなければならず、それはいずれもが同じだけの場所をとるからであることを存じております」[62]

1556 年 5 月 17 日に、アヴェイロの住人でサン・マルティーニョ号の航海長(メストレ)で船の持主(セニョリーオ)であるアンドレ・アフォンソは「フンカルに碇泊」しており、次のようなやり方で彼の船をシモン・ロドリーゲスに傭船に出した。「彼、シモン・ロドリーゲスは私の船の 60 トネラーダ、これはトネラーダ当り 2 モイオとして 120 モイオを為すが、を私から傭船した。この既述の 60 トネラーダを為すのは我らが女王陛下のための大麦で、トネラーダ当り 750 レアルの割り合いで私から傭船した。」[63] この金額はリスボンで払われるもので、シモン・ロドリーグェスは「慣例の金額」を前払いしただけであった。この船は他の契約のために使用可能なスペースを更に有していたであろうが、この契約は 60 トネラーダのことしか対象としていない。これはあるスペースの賃貸借である。

1537 年にアントワープへ向けて、香辛料すべてが王国の大蔵省の支払いで積まれた。ナウ船エスペーラ号を旗艦して艦隊(アルマダ)が構成された。ポルトガル船籍でポルトガルの商人によって傭船された他のナウ船と同様に、積載容量測定されたトネラーダに対してある税金を国庫に支払った。その他の税、共同海損掛金(アヴァリアス・コムンス・エ・グロッサス)(avarias comuns e grossas)は輸送された商品の重量と価値によって計算された。胡椒は大袋に詰められ、一つが 2 キンタル、肉桂とメースは箱詰めされた。肉桂の箱は 2 キンタル、メースの箱は 2.5 キンタルの重さであった。丁子はナツメッグと同様にピパに樽詰めしてあった。丁子のピパは 3 キンタル、ナツメッグは 5.25 キンタルの重量であった。積荷の合計は 3,377 キンタルに達した。ナウ船は国庫に 19 ソルドを支払い、235 トネラーダであったと言われた。インドのナウ船のために確立したものと同じ対応関係を用いるならば、トネラーダ当り 13.5 キンタルを適用しなければならず、積載容量測定は 250 トネラーダとなる。さて、同艦隊(アルマダ)のナウ船フィエイス・デ・デウス号を見ると、国庫に 10 ソルドを支払ったが、122 トネラーダであったと同定されている。上記と同じように胡椒と丁子を輸送した。その積荷は 1,871 キンタルであり、これは 138 トネラーダの積載容量測定となる。

---

62 ｶﾞｳﾞｪｯﾀ,XVIII,M.2､D.22, ｶﾞｳﾞｪｯﾀ中、vol.VIII､184p

63 ANTT,C.C.,P.III,M.17､D.74

もっと例を見てみよう。ナウ船シスネ号（当然ながら世紀初頭にインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)に就航したあの船ではない）を見てみよう。国庫に 13 ソルドを払い、167 トネラーダであった。　合計で 2,466 キンタルの胡椒、肉桂、メースを運んだ。従って、183 トネラーダのキャパシティーを有した。[64]

このように日常業務は表が取り入れようとした硬直的な現実に融通無碍な強力な要素を取り入れ、アントワープに到着したナウ船達が然るべき積載容量測定によって同定された事実は、キャパシティーがその指数を超えることが出来ないことを意味してはいないのである。　そして、用いられた内容物のタイプがそうした相違に決定的な役割を果たしたようだ。大袋と箱の方がトネルやピパの樽よりもかなり上手く荷の積みつけができたようだ。それ故に、フェルナンド・オリヴェイラ神父は次のような警告を発して、積載容量測定と輸送能力の問題に決着をつけた。「しかし、どれだけの積荷に耐えることができるかは経験によって証明しなければならない、（・・・）積み過ぎの船もあれば、別な決め方を用いている船もあるので、それぞれの船の積荷は、ある納得できるような計算でもって規定するやり方でもって、経験によって考慮を加えたり、理解したりしなければならない。」[65]

積載容量測定の行為によって船に帰されるトン数には、航海に要する期間や船齢が勘案されなければならない。しかしその結果から、課税の目的のためにその船が同定され、また傭船の潜在力に極めて近い指標が得られた。今まで挙げてきた例がそのことを裏付けている。そして上記の警告はそのことを予見していたのである。

造船：トネラーダあたりのコスト

全ての船が一つの積載容量測定調書に従っているわけではなかったようだ。ある商人または艤装家(アルマトゥール)が 130 トネラーダの容積(ポルテ)を持つような船を発注する時、その権利を有する奨励金を受け取るためには証明書を申請しなければならなかった。そして船大工の親方(メストレ)はこの注文に対し、将来の所有者(プロピエタリオ)の要求に応えるために、キール、船幅、船高の適切な寸法を決定した。そこから必要な原材料と日雇い労働の量を見積ることができた。したがって、トネラーダはコストの単位でもある。請負仕事は、艤装家(アルマトゥール)によって与えられた寸法からではなく、艤装家(アルマトゥール)が望む積載容量測定によって決まった。「所有者(プロピエタリオ)がこの建造がどのように行われるか知らない場合は、ナウ船の大きさを注文するのであって、キールの大きさを注文するのではない。そして、600 トネルのナウ船を造るように依頼して命じる時、大工達は

64　ANTT,「ｱﾝﾄﾜｰﾌﾟのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの商館(フェイトリア)。共同海損の書」nﾟ.1、fols.41 と 41vﾟ

65　**ｵﾘｳﾞｪｲﾗ**、ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ、「ｱﾙｽ・ﾅｳﾁｶ」ﾄﾞﾐﾝｸﾞｴｽ、F. ｺﾝﾃﾝﾃの「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの造船における経験と知識」中に指摘されている。ﾘｽﾎﾞﾝ、歴史と地図製作の研究ｾﾝﾀｰ、1985 年、18p

18 ルーモのキールを置かなければならないこと、それによってその容積(ポルテ)のナウ船となることを知っている。」なぜならば、キールから「大きさ(camanha)が分かり、ナウ船のあるべき容積(ポルテ)が分かるからである。キールの長さがわかればどれだけの幅で、高さでなければならないかが分かるからである。」[66]

このやり方はJ.エールズがジェノヴァについて報告しているものとはかなり違っている。実際にジュノヴァでは、重たい商品の輸送がこの産業の体質を左右した。出来立ての頃の航海だけが船のキャパシティーを明らかにすることができ、そのキャパシティーは重量の概念によって支配された。「建造中の船のトン数を示すのではなく、航走中のものを示す」[67]ものである。

ドン・マヌエル王は、アヴェイロの住人で商人のローポ・ロドリゲスに対して 1512 年にトネラーダ当たり 3,000 レアルで 250 トネラーダのナウ船を 1 隻建造するように命じた。[68] その前年に、フェルナン・ゴメスとアルヴァロ・ピメンテルは、460 トネラーダのナウ船 4 隻の建造の契約書によれば、トネラーダ当り 6,000 レアルを受け取った。1510 年の請負契約によれば、フェルナン・ゴメスは契約に規定されたよりも 800,050 レアル多く入手することになったが、この金額は、「上記の 3 隻のナウ船が、建造しなければならなかったよりも CRiij トネラーダ余計に積載容量が測定され、彼に払わなければならない」[69] 船の大きさをキールの寸法で規定している建造契約で、我々が分かっているのは 1602 年のサン・ミゲル号のみであるが、コストは日雇い契約での見積りとなる。というのは、商人が原材料を支給する責任を負っているからである。[70]

ある決まった積載容量測定のために委託を行うことの注文にもかかわらず、公式に船大工の親方(メストレ)を積載容量測定者に任命する場合は、これはかなり早くから王室によってコントロールされたプロセスであった。しかし日雇い契約に頼ると、仕事が終わった時に、計算を最終的に合わせるための積載容量測定を介入させなければならなかった。1510 年のフェルナン・ゴメスとの契約からはこのような推論がなされる。そして私的な個人間においてもこのようなやり方が行われなかった証拠はない。超過のトネラーダは「払うべきこと」なので、払われた。どのような形であろうとも、船舶の建造は間もなく一つのトン数の概念に一緒になっていった。それをここで証明しようとしているように、今日において、ともかく課税目的とは混同されずに、登録のトネラーダを傭船のトネラーダと同じような

---

66 **ｵﾘｳﾞｪｲﾗ**、ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ「ﾅｳ船の建造の書」、**ﾒﾝﾄﾞﾝｻ**中、H.ﾛﾍﾟｽ・ﾃﾞ、上掲書,178p

67 **ｴｰﾙｽﾞ**、J.,上掲書,268p

68 ANTT,C.C.I,M.11,D.6.

69 ANTT,C.C.I,M.10,D.53.

70 **ｺﾙﾃ・ﾚｱﾙ**、M.ﾌｨｹﾞｲﾚｰﾄﾞ、「16 及び 17 世紀のﾘｳﾞｪｲﾗ・ﾀﾞ・ﾎﾟｳﾞｫｱｿﾝ、特にｻﾝ・ﾐｹﾞﾙ島における造船」、ﾎﾟﾝﾀ・ﾃﾞﾙｶﾞｰﾀﾞ、1970 年、65-66p

ものにしようとする概念である。[71]

ここで要約すると、1530 年頃には、賃貸借に向けられて有しているスペース（傭船のトネラーダ）だけが記帳された。このようにして定められたトネラーダの数値は課税の目的のために船舶を同定するようになって行った。（今日においては登録のトネラーダの中に求められるものである）こうした区分けは船舶の持主（セニョリオ）にとって建造に投資された資本の回収潜在力の概略の指標となった。それは傭船契約を左右するからである。

アントワープの例で気づくような相違は、今日まで伝わって来ない多くの他の例においても間違いなく出てきたであろうが、ここで再構築しようとしている概念世界を無効にしてしまうものではない。用いられた容器が商品にとって一番居心地が良かたであろうことを指摘しておきたい。しかし一方で、積載容量測定で記帳されなかったスペースが確認される例もあった。上甲板あるいはポンプの近辺の場所が、商品の輸送に使うことは航海長（メストレ）がとらなければならなくなるリスクであった。推奨できない船の部分に積荷を置く以上は積荷に劣化によって生じる費用をカバーしなければならない責任がはっきりしていた。したがって、偶然の出来事が起こった場合は航海長（メストレ）の責任ではないので、積荷が甲板の下にあったことが登録されていることが重要であった。これらのいくつかの例を第四章で検討してみる。

３．単一の共通台帳(Matrícula Geral)に向けて

積載容量測定の正確性や、積荷の重量と容量（ボリューム）のそれぞれの対応関係（一本化しようとしたが）によって、日常においては現実の中に不確定性が入って来てしまうことを見てきた。艦隊（アルマダ）での業務の支払い、あるいは奨励金の受領のために、単一の積載容量測定に進んで行くように、中央権力の命令によって、一度ならず、法律の適用の力を働かせようとした。また、国家は軍事的目的で、船舶を同一の容積（ボルテ）に常にしたいとするわけではなかった。

見てきた 30 年代の証明書は、ギネーとインド備品館（アルマゼンス）（ナウ船の河畔造船所（リベイラ）を監督する官庁）において作成された積載容量測定のレジメントが導入されたことを明らかにしている。全領土に及ぶスケールで、一つの登録トン数を得るためのクライテリアを普及させようするものである。したがって、リスボンで積載容量測定される船舶、特に 130 トネラーダ

---

[71] ﾅｳ船ｻﾝﾀ・ﾏﾘｱ・ﾄﾞｽ・ｱﾝｼﾞｮｽ号は 1536 年にｻﾝ・ﾄﾒの砂糖となんらかの香辛料をﾘｽﾎﾞﾝからｱﾝﾄﾜｰﾌﾟへ輸送した。積荷の重量は容量測定（ボルメトリカ）の74ﾄﾈﾗｰﾀﾞに換算できるが、ﾅｳ船は国庫に 6 ｿﾙﾄﾞを支払った。（ﾄﾈﾗｰﾀﾞ当りの通貨で、72ﾄﾈﾗｰﾀﾞである）ﾅｳ船ｺﾝｾｲｿﾝ号は 98ﾄﾈﾗｰﾀﾞのｽﾍﾟｰｽに香辛料の積荷を輸送したが、同じ 6ｿﾙﾄﾞを支払っているのである。ANTT、「ｱﾝﾄﾜｰﾌﾟのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの商館（フェイトリア）」,「共同海損の書」、n°.1、fls.19v° と 20。

以上の船に適合している。また 1567 年の規定の目的は「当規定に従ってナウ船や船(Nauios)を造ろうとする者達は、上記の理由からして、造船所(エステレイロ)の役人(オフィシャル)達に船の積載容量測定を出来るだけ適切に行わせるよう、余の備品館(アルマゼンス)の管理官(プロヴェドール)達に知らしめて、積載容量測定が出来るやり方で行った（130t 以上の船の）積載容量測定を有しなければならない」というものである。[72] このように詳細な規定に従って、130t 以上の積載容量測定の船舶の共通台帳が容易に現実のものとなった。 50t 以上の船も同じであったが、1571 年の法令ではトネラーダ当り 500 レアルの助成金を目的とした。だからと言って、1567 年の規定において積載容量測定のプロセス（地方レベルのものではあるが）を規定しないわけではなかった。これらの検定は、海岸の様々な地方において、次のような方法で行われたであろう。「誰某の名において、何処そこにおいて、何時何時に 1 隻のナウ船あるいは船(naujo)を造った既婚者誰某は、何年何月何日、何処そこの住人である既婚あるいは独身者の誰某と共に、既に積載容量測定された場合、いくらのトネラーダの***積載容量測定であったかを***（斜字は著者による）、もし未だされていない場合はいくらのトネラーダであろうことを、宣言する」 国家レベルでの共通台帳の書物に、小容積(よゐルテ)の船舶として、登録が拡大されることが期待されて、写しがリスボンへ送られたに相違ない。

これらの規則から、船舶の同定のための積載容量測定（すなわち一つの登録のトン数）が例外的に行われたことではなく、奨励金が無くても同じであったことがわかる。次章においては、ポルトガル船隊(フロータ)の性格を描くために役立つので、大きさの順位としての船のトン数を使用をすることにする。トン数を輸送の個々の能力に転換することが目的ではないし、またこれらの大きさを、国のその他の事象の文脈で出てくるものと比較しようとするものでもない。そうして、造船の度量衡学に多くの考察を加えたオーソリティーとして認められているレーンによって採られた方法論 [74] に準拠したい。

---

72 ｱｼﾞｭﾀﾞ図書館、44-XIII-56、「雑事録(ミセラネア)」、1567 年の規定、fol.210

73 1567 年の規定、fol.210

74 ﾚｰﾝ、F.、「ﾄﾝ数･･･」213p、「あるｾｯﾄの中の総ての数値に同じﾕﾆｯﾄが使われる限り、そのｾｯﾄ内において比較は役立つものであろう」

第三章　　船舶、港、造船所：インド航路（エスタレイロ　カヘイラ・ダ・インディア）の独自性

「従って、輸送（トランスポート）の手段を提供する港と取引（トラフィコ）の要素を提供する港とを区別する必要がある」[1]

近代国家が構築されてゆく過程における海運力（マリーニャ）(marinha)の重要性を示してみたいと思う。国際貿易において、海上ルートの重要性は、商品の流通手段に関しての有効な海運力（マリーニャ）の保全とその商品から来る国家収入（それによって国家は、次第に複雑になる官僚及び軍事のマシーンから生じる費用を満足させることができる）の間の明確な結びつきを裏づける安全確保の手段としてすべてを一体として正当化される。それ故に、敵方が一目置く強力な武器として、あるいは国際関係のチェスにおける駒の位置決定において、海賊行為は意味のある役割を担っている。[2]　そして大西洋水域における海賊の執拗な侵略に対抗する軍事的さらには外交的手段を動員することによって主権が確保出来た。このように、防衛の艦隊（アルマーダ）を構成するために使用可能な船を増殖させることは、そうしたパワーの確保にどうしても欠かせないものの一つである。

君主は国内の異なった港に登録された船舶で現存しているものとこれから登録されるもののリストを知ろうとしたが、それは人口調査(1527 年)が示すのと同じ目的、すなわち勘定検査庁（ヴェドリア・ドス・コントス）(Vedoria dos Contos)によって定期的に行われた(1523、1534、1557、1558 の各年)王室の収入調査報告[3]（一般予算の萌芽的な形）の方向付けをするものだからである。マガリャンイス・ゴーディーニョは「16 世紀が経過するに従って、民衆の商業を牽引するものである政治が、統計においてますます基盤を強化した」と要約している。[4]

こうした流れの中で、造船業を奨励する一連の方策の分析を行ったが、1570 年までは主として 130 トネラーダを越す大容積（ポルテ）の船舶を増やすための注力がなされたことがわかった。

ここで、そうした方策が仕向けられた社会の雰囲気の中において効果的に受容されたかどうかについてよく観察することが適切であろう。望んだような効果が生じたかどうかを吟味し、ドン・セバスチャン王の規則や法律は、以前に公布された方策の単なる繰り返しなのではないか、法の意図するところが述べられていても、それもマヌエル王とジョアン王の法律が残されている意味しかないのではないか、と疑ってみなければならない。

1　ﾗﾍﾟｲﾙ、H.、「ある商人の一家。ﾙｲｽﾞ家」、ﾊﾟﾘ、ｱﾙﾏﾝﾄﾞ・ｺﾘﾝ,1954 年、196p

2　ﾌｪﾚｲﾗ、ｱﾅ・ﾏﾘｱ・ﾍﾟﾚｲﾗの仮説の中心ﾃｰﾏ、「16 世紀前半のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙとﾌﾗﾝｽ間の海事上の問題」、ﾊﾟﾄﾘﾓﾆｵ・ｲｽﾄﾘｶ、ﾚﾄﾞﾝﾄﾞ、1995

3　ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「発見と世界経済」、Vol.I,ﾌﾟﾚｾﾞﾝｻ、ﾘｽﾎﾞﾝ、1981 年、32p

4　上掲書、32p

少なくとも参照することが適切と思われる利用可能な文書からは、建造の全体的なリズムを知ることはできない。アヴェイロだけ、その 1552 年の調査が船齢を述べているが、登録制の実施に先立つ10年間における造船所（エスタレイロ）の活動に驚かされる。しかし130t以上の容積（ポルテ）の船がどの程度普及したかについては、16 世紀の最初の何年かについてある程度の検討をすることが出来、また我が国の船隊（フロータ）の構成がどのような傾向を持っていたかを描くことが出来る。この課題に取り組むことから始めてかる、インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）で使用されたナウ船の容積（ポルテ）を見れば、これらの船が例外的なケースであることを、この航路の特性と国内の港が繋がっている他の大西洋航路とを対照させて述べてみたい。

単一の共通台帳を創設しようとした 1567 年の規定に至るまで、1 世紀に渡って建造された船舶の検定の情報があり、第一章においてこれに触れた。アルガルヴェの諸港、リスボン、エントレ・ドゥーロ、ミーニョとセッツバルの行政区（コマルカ）に対して行われた 1509 年の最初の調査が実質的に王国全体をカバーしており、100 トネラーダ以下の船舶を数え上げることを狙ったことがわかっている。リスボンの結果だけが今日に残っている。[5] ドン・ジョアン王のカスタニェイラ伯爵宛の何通かの手紙によって、1536 年リスボンで登録された船舶の調査書と 1541 年にセツバル、セシンブラ、アルカセル・ド・サルの諸港の調査書に国王が関心を持っていたことがわかる。最後に 1552 年の調査であるが、ペドロ・デ・アゼヴェードによって「ポルトガル歴史文書庫」[6] 中に全文が出版されているが、アヴェイロ、レサ、ヴィラ・ド・コンデ、アズララ、マトジーニョス、ファン、エスポゼンデのような重要な地方をカバーしており、航海長（メストレ）、持主（セニョリオ）、船のトン数、そして船が今どこに居るかが述べられている。というわけで、我が国の船隊（フロータ）の特徴を描くという目的にとって、1552 年の北方の諸港についてはその仕事が容易である。

我が王国、アフリカ沿岸、そして大西洋諸島と大西洋のヨーロッパ沿岸の飛び地とを結ぶ船の（登録の）トン数を、出来る限り意味のある標本として採集し、それらの事実を造船に対する投資の指標、また造船所（エスタレイロ）のバイタリティー及び専門特化の指標にしてみたい。文書の良好なものは、より詳細に分析することが出来る。ここで言及する法律的方法の及ぶ範囲を標準的なものとするために、そうした文書を出来る限り普遍化して扱った。

現在まで分かっている調査には年代的及び地理的な範囲に制限があるので、これから使おうとしている出典は、目的をもった文意があるわけではなく、錯綜したものとなっている。しかし、アルガルヴェ諸港のデータの欠落は、アナ・マリア・ペレイラ・フェレイラによって与えられたアルガルヴェの船の主な向け先の情報 [7] によって部分的には補われているものの、克服できない脱漏となっている。

---

[5] ANTT、C.C.、P.III、M.3、D.67 と P.II、M.243、D.10

[6] Vol.II、ﾘｽﾎﾞﾝ、1904 年、241-255p、及び Vol.VI、ﾘｽﾎﾞﾝ、1908 年、161-168p

[7] 上掲書、275-277p 及び付録の表

航路とその航路を実際に航海した船舶の好まれたトン数との間の組合せを、ましな情報が得られたいくつかの港に限定して、そこと結びつきを持った船隊(フロータ)の概要を描く研究の中に仮説として据えている。したがって、それを確認するには更なる補強をしてくれる専門的な研究を必要とし、同時に、ポルトガルの国外通商について果敢に接舷攻撃することも必要である。要は 1535 年から 1551 年の間にアントワープに投錨した船舶の記録に注目することである。それは、我々の目的にとって計り知れない富を明らかにする源泉であり、意義ある年代的なスペクトル分析を含むもので、アルガルヴェやテージョ河以南の船舶の欠落（一、二の例外はあるが）が偶然ではないことを示すものである。データの脱漏そのものが、ロメロ・デ・マガリャンイスが直感したように、我が国の北方を起点とする様々な回路(サーキット)に対して、アルガルヴェの船舶の地域的な特性を浮かび上がらせるものであるかどうかを問うことができる。後でこの考えが確かなものであることを示したい。

収集したデータの最初の分析ではインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の船を除外しよう。それはまさに船舶の建造が特定の航路の要求に従った範例的なケースを扱うものであると考え、その特殊性は作られた法律の中を見ただけでも明白である。インド向け船舶は国王による決定によって積載容量測定の制限が分かる唯一の例であり、造船に対する奨励のその他の方法を指導した総ての精神に反している。航海の期間の長さが、船舶の中の閉ざされた空間の重要な部分を占める「原動力重量」を決めることは、既に述べた。これに伴い、距離－時間をミニマムに減らすことへの関心が度重なる寄港を避ける航路計画図を生んだ。そして、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の船への投資は、巨船主義の傾向と理想的な大きさを巡っての議論とを共に説明しようとする根本的に矛盾する狭間の中にあった。寄港を避けることは投下資本の回転時間を加速させたが、一方で「原動力重量」の重要性が増すことであり、糧食と予備品の量が多くなればなるほど、そのために無駄に使われる空間を補うために容積(ポルテ)が大きな船を考える必要性が増した。しかし、この解決方法は「海員」の不足を生じ、船の操縦の困難性が増大するという問題にぶち当たった。

この航路が持つ独自の性格からして、これらの船舶は別途取り扱う、というか、データを読むにあたってこれらの船舶を含めることによって生じてしまう干渉を避けて我国の船隊(フロータ)のトン数を分析することが適切である。その後で、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の船舶で挙げられる傾向と、その他の航路（特にアントワープとの航路のように、多くの場合は喜望峰(ボータ・ド・カーボ)ルートを補完するものだが）の必要に応じた残余の船舶で挙げられる傾向との総体および比較の分析を行うことは興味深いものである。　まずはインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の船のことを除外して評価を行うだけでも、その独自な性格を確認し潤色することになるであろう。

１．出典

1509 年のリスボンと 1552 年の北方の港に関して、限られた文書から得られたデータであるが、それら文書は、此処で行おうとしている調査と類似した調査をすることに由来し

て作成されたものである。トン数による同定、登録された場所または航海長(メストレ)と船の持主(セニョリオ)の出生地によって決められた所属地、そして加えるに、これらの船舶の平素の航海先の調査である。

1552 年の本文と同定されるものが起草された跡が見当たらないので、これを埋め合わせるために、知りたいことに見合った全ての情報を集めてみた。あるものは四散していたり、トッレ・デ・トンボ国立文書館蔵の「年代記文書(コルポ・クロノジコ)」に集められた文中に、数もわからぬままに十把一絡げ状態で拾遺されたりしている。また、他のものは同種類の文書の集積体を基盤として組み立てられたものであり、船の目録を扱ってはいないが、要はそこから此処で重要と思うデータが集められるという類のものである。次のような集合体として出典をグループ分けするが、なんら類型学の試みを意図するものではない。V.マガリャンイス・ゴーディーニョが提案した項目に応じ、またその記述の論理に従おうとするものである。[8]

a）船舶の通商上および軍事上の探検の出来事の記録

四散した情報として、関係した航海長(メストレ)への、艦隊(アルマーダ)における傭船料あるいは業務への支払い命令が此処では含められているが、それは船舶のトン数が出て来るからである。[9] 1513 年と 1514 年のアルガルヴェのいくつかの港をカバーしている。 ポルティマンが際立ってはいるが、なによりもアザモールとサフィンにおける業務に対する支払いのための積載容量測定のプロセスから得られた賜物である。

「アントワープのポルトガルの商館(フェイトリア)」と呼ばれる ANTT の蔵書に含まれる「共同海損の書」の第 1 冊と第 4 冊、とりわけ 1534 年と 1551 年をカバーしている第 1 冊を見てみると、最も多くのケースが出ている。ポルトガルの商人あるいは在留同国人によって傭船され、ポルトガル国籍の航海長(メストレ)によって支払われた海損に関する領事(コンスル)と王室商館員(フェイトール・レジア)によって書かれた記録によって構成された手写本がある。それぞれの船毎に運んだ商品、その数量、商品の単位当りの価格、そして傭船者の名前を含んでいる。共同海損(avarias comuns)の支払いと同類であるが、船舶の登録のトン数に対してある税金が課せられた。通常課せられた海損（avarias acostumadas)、すなわち共同海損(avarias comuns)については、輸送する積荷に対し、「価に従った：ad valorem」税として傭船料の中に予め含まれ、仕向け港で生じる経費に向けられ、共同海損（avarias grossas）は船であろうが、積荷であろうが、災厄をともなった航程における事故と判断された場合に生じた。

---

8 「神話と商品、航海の理想郷と現実。13 世紀から 18 世紀」Difel、ﾘｽﾎﾞﾝ,1990 年、538p

9 ANTT,C.C.,P.II,M34,D.142;M.42,D.204;M.43,D.82;M.44,DS.36,45,54,57,58,59,60,77,100;M.45,DS.5,8,16,30,50,54,58139,188;M.46,DS.22,72;M.48,DS.66,67;M.49,DS.81,167;M.50,DS.33,45,114;M.52,D.38;M.53,D.9;M.85,D.12.

アントワープにおけるこれらの港湾税の支払い金額の総額については IV 章においてもっと良く見てみることにする。此処では、傭船契約状と並んで、海損状と呼ばれる共同海損の独特の登録の義務化に言及しているギアルド・イ・ララウリの情報に触れておこう。[10] そこには、商品、傭船者、仕向け地といった傭船状の諸要素が見られる。そしてラペイルは、海損は、海上保険の世界に近づく法律的に組織された商人達の共同体が存在する港において入手された不変の権利の性格を持ったと付け加えている。[11]

アントワープの第一冊の登録からは海損の書状の存在が窺われ、それらによって傭船料、そして同時にかなりの額の負債が取り立てられ、商人達による支払いが行われた。前章において、傭船料が「共同海損(avarias)」すなわち「通常の海損(avalias acostumadas)」の支払いを含むことを述べた。アンドレ・アフォンソの船のケースがこれであり、この船の中の 60 トネラーダが大麦の輸送のために傭船された。女王の名の下に、傭船者のシモン・ロドリーグェスがトネラーダ当り 750 レアルと「通常の海損」を支払った。アントワープにおけるこれらの税金の徴収から、この「税(imposto)」が、ポルトガル国人による傭船契約あるいはポルトガル国の条例による傭船契約の対象となる商品で、積荷がこのフランダースの都市の在留同国人の荷受人に宛てられた場合にのみ課せられたことが理解できる。従って、航海長が財布から支払った総額と「国家の出納」のために船のトン数に基づいて計算された金額とを混同してはならない。この共同海損の一部は、次の登録で明らかなように、外国人商人によって傭船されたポルトガル国船にも及んだ。「サンタ・マリア・ドス・アンジョという名前のナウ船で、航海長がメシーナ出身のアントニオ・シモンの海損の一覧には、アフォンソ・デ・トーレスによってディオゴ・ヴィジェガスが 88 ファルドの胡椒と 88 ファルドの生姜の合計 176 キンタル、1 キンタルが 10 リブラに基づいて、国へ支払う商品以外には他の商品はなんら無い。同航海長は国の出納へ 10 ソルドを支払った。」（船が積載容量測定で得るであろうトネラーダ当りの金額に基づく）

ギアールがビルバオのもの（これはブルゴスのモデルであった）[12] の特徴を描いたような規則と似たような規則に従って、アントワープのコンスラードがどのように組織されていたかを認識するためには、これを引用しておけば十分である。このようにポルトガル国籍の商人達によって傭船されていれば、アントワープに入港した船は通常の海損を支払い、その実行は二人の領事と商館員によって監督された。それら海損の金額は 1512 年

---

[10]「ﾋﾞﾙﾊﾞｵのｺﾝｽﾗｰﾄﾞと商務館及びﾗ･ﾋﾞﾗの通商の歴史」,Vol.I､ﾋﾞﾙﾊﾞｵ､1913 年,68-84p

[11]「ある商人の一家、ﾙｲｽﾞ家」，ﾊﾟﾘ､ｱﾙﾏﾝﾄﾞ･ｺﾘﾝ､1955 年、

[12] ｶﾗﾝﾃﾞ､ﾗﾓﾝ、「ｶﾙﾛｽ5 世と彼の銀行家達」､第 4 版､Vol.I､ﾊﾞﾙｾﾛﾅ､ｸﾘﾃｨｶ出版､1990 年、271-277p

5 月 8 日の王令により、全ての商品の価値がグロス重量当りポンドで決められていた。[13] この地域における君主の関心は、その商館（フェイトリア）に大きな重要性を与えており、同館が 1548 年に消滅しても、商人達の共同体は 1572 年まで共同海損の登録（第四冊）を継続していた。

ヴィルジニア・ラウは「探検とセットゥバルの塩の交易」の付属書中に、1535 年から 1551 年までの時期に対応する第一冊の情報を表にまとめて発表し、船名、船舶の種類、航海長（メストレ）の名前と生国、積荷の種類と積出し地に関する記述に限られてはいるが、考察を行っている。ここには共同海損及び国庫のための船に付帯する税金の金額が無い。船が払ったその金額がとりわけ我々の興味を引く。それはポルトガルの海上通商を研究することが我々の目的ではないが、その通商を担う輸送、さらに端的に言えば、この大西洋航路に従事する船の登録トン数、そして出来るならば、どこの国の船かを知りたいからである。

第一冊には様々な免状が転記されて載っているが、その中で、ゼーランドの港においてアントワープの領事館（コンスラート）の代表が業務において従わねばならない手続き、そしてポルトガル船に課せられる税がどのように徴収されるべきかの形式を明らかにしている。そこで、船の航海長（メストレ）から国庫に対して、ナウ船あるいは船の 1 トネラーダあたり 1 「グロッソ(grosso？)」を取り立てなければならない、と明示されている。この船がアントワープを既に通っていたならば、ここでは税金が既に払われたことを表す証明書を示していることになる。従って、新たな植民地の兆候があるわけではない。

様々な船の登録を伴っているその他の帳票類は既に見たところであるが、商品の価値に係わるものとしての共同海損の重要かつ異なった指標として、船のトン数に関係したこの税金についての考察を可能ならしめてくれる。第一冊のフォリオ 57、57v°、60、62 の中には「ナウ船から国庫への 1 トネラーダ当り、ある金額」のことが書かれている。国庫の負担によって香辛料を輸送した 1537 年の艦隊（アルマダ）の何隻かのナウ船が、「国庫、147 トネラーダのナウ船、12 ソルド」、また「122 トネラーダの」ナウ船のトリニダーデ号とフィエイス・デ・デウス号の場合はそれぞれが 10 ソルドを払った、という形で登録されている。（fl.41 v°）

このクライテリアを様々な船によって支払われた全ての金額に適用することによって、1535 年と 1551 年の間にこの航路に従事した 290 隻の積載容量測定の構成を再現してみた。1564 年から 1572 年までを含む第四冊からは同様なことができる可能性はない。コンスラードはナウ船から税金の徴収を止めてしまった（少なくともそう解される）。または大部分の登録が外国船に関するものであったからである。本章にとって、1552 年以降についてはデータが少ない。

アントワープとアルネムイデンに碇泊した船の積載容量測定の計算に使われたプロセス

---

[13] ﾌﾚｲﾚ、A.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ、「ｸﾘｽﾌｧﾙのﾏﾘｱ ﾌﾞﾗﾝﾄﾞｰﾝ」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書集」、vol.VIII、ﾘｽﾎﾞﾝ、1910 年、73-74p と 126-127p

が再現した標本値に正確さを与えているならば、船が絆を有する地域を通して、また航海長（メストレ）の出身地によって、ポルトガルの沿岸の造船所のバイタリティーを描こうとする意図にはいくつかの疑問が生じるようである。これらの輸送業務を行う港は必ずしも造船へ投資がされた地方と同じではないかもしれない。[14] しかし、これら矛盾するかもしれないことには目をつむり、造船所（エスタレイロ）の指標としては航海長（メストレ）の出身地を採りたい。リスクの恐れがある選択ではあるが、支持される基盤をそれなりに有しているであろう。第一に、ヴィラ・ド・コンデ、ポルト、アヴェイロ、アズララ、ヴィアナ・ド・カステーロのように最も重要な地域は活発な造船の地域でもあり、それらのまいはだ詰め工は然るべき特権を有していたからである。[15] 第二に、船の登録場所はその船の所有者（セニョリオ）（多くの場合、彼自身が航海長（メストレ））の出身地と関係していることがわかっているからである。船の所有者（セニョリオ）が、我が国の港において航海長（メストレ）と契約するか、あるいは船を傭船することを阻むものは何も無かったことは間違いない。状況を特段に普遍化しているわけではなく（この点については第 4 章で再度述べる）、航海長（メストレ）が船の所有者（セニョリオ）と異なる人物であっても、両者が同じ土地の者であることはよくあることである。こうした推定からして、航海長（メストレ）の出身地が船の登録、ひいてはその建造の場所であると考えられる。

従って、「共同海損の書」の第一冊に所載の地名は、大西洋のいくつかの航路の輸送において目を引く我が国の地域を指すと見なされる。ただし、このタイプの見解がほとんどシステマチックなものとなるのは 1539 年以降だけのことである。1535 年と 1536 年に含まれている最初の 7 隻の船は航海長（メストレ）の出身地が出ていないので、他の出典からその欠落に輪郭を与えることにしたい。それは「1535 年及びそれ以降のマヌエル・ヴァスがこの島の収税区の国王の商館員（フェイトール）であり受領官（レセベドール）(recebedor)であり財務管理官（アルモシャリッヘ）(almoxarife)である時期に王国の外に出て行く船の砂糖の十分の一税の収入の書」という「年代記文書（ヨルボ・クロノシコ）」の文書（P.II,M.207,D.45）である。船とその航海長（メストレ）の名前を述べ、アントワープへ輸送した

---

14 ﾌﾟﾛｼｱの諸港に入港する船舶に関する出典を使用するに際してﾋﾟｴｰﾙ･ｼﾞｬﾝﾆは同様な問題を呈した。V.「ﾌﾟﾛｼｱの出典による 1550 年から 1640 年にﾊﾞﾙﾄ海で使用された船舶のﾄﾝ数」、ﾓﾗｰ、M.(編纂)の「中世から 18 世紀までのﾖｰﾛｯﾊﾟ北方の海運の船舶と経済。1958 年 5 月 30-31 日に持たれた第 3 回海事史に関する国際討論会議事録」、ﾊﾟﾘ、SEVPEN、1960 年、45-69p に収録。

15 ｼﾞｮｱﾝ･ﾃﾞ･ﾊﾞｯﾛｽ博士によれば(1549 年)、「西方の部分であるこの地方は大洋と接しており、船やﾅｳ船が入る次の諸港がある：ﾎﾟﾙﾄ市の港、(･･･)そしてヴｨﾗ･ﾄﾞ･ｺﾝﾃﾞとﾌｧﾝの港、ヴｨｱﾅの港、ｶﾐｰﾆｬの港、これらの港には航海術に極めて熟達した男達がおり、その土地の材木で多くのﾅｳ船や船が造られる」、「ｴﾝﾄﾚ･ﾄﾞｳﾛとﾐｰﾆｮとﾄﾗｽ･ｵｽ･ﾓﾝﾃｽの地理」、「未出版の手写本」、ﾎﾟﾙﾄ、1919 年、124p

積荷がサン・トメの砂糖である事実を述べていること、そして年代的に近いことから、両方の出典が同じケースを扱っている可能性があると判断する。そこで、「十分の一税の書」から共同海損の登録に欠けている要素を再構成する。すなわち、航海長(メストレ)と船の所有者(セニョリオ)が同じ人物ではない時は、航海長(メストレ)の出身地と船の所有者(セニョリオ)の表示である。同じケースであると考えたことが正しいかどうかを評価いただくために、考察した諸ケースの内の一つを例として明らかにしたい。ナウ船サンタ・マリアド・ラゴア号には、「十分の一税の書」によれば、航海長(メストレ)としてポヴォーア・ド・ヴァルジンの住人フランシスコ・イアーネスが居り、1535 年 2 月 18 日に 5,080 アローバの砂糖を積んだ。同じ名前の船が、これまたフランシスコ・イアーネスという名前の航海長(メストレ)と共に、積荷の大部分がサン・トメの砂糖であるが、これに少量の唐辛子(マラケータ)、コルク、生姜を加えたものを輸送していた。この船は 1535 年 8 月 7 日に共同海損を支払った。このように情報を合わせた両ケースは同じ船を扱っていると思う。このようにして、「共同海損の書」所載の、1535 年の六つの登録と 1536 年の最初の登録には航海長(メストレ)の出身地が無いので、「十分の一税の書」でもってその情報を補完した。しかし、1536 年の大部分と 1537 年と 1538 年はその情報を補完することができなかった。

b）正規の文書において指示された規定の実施結果の登録

1－奨励金と助成金

1.1－「年代記文書(コルポ・クロノシコ)」の文書である「ポルトガル歴史文書集」はブラアンカンプ・フレイレが公表した「記入帳簿」より得られた情報を含んでいる。この出典によって、ナウ船の積載容量測定による奨励金の支払いの指示を抜き出した。法律の条文に照らして、奨励金の金額でもって、対応するトン数の計算を行った。[16]

1.2－当該の奨励金の支払いのために新造船の積載容量測定を行った総てのケース [17] が考察された。第二章で言及した、船が第 2 回目の積載容量測定の対象であった例において、その測定結果を考察した。

1.3－1 年の期間で船を建造するための、諸材料の十分の一税でもって費用をカバーすることに向けられた、保証金の下での、助成金の割り当て。存在する登録においては、建造する船のトン数は、総ての場合、40 トネラーダと 50 トネラーダの間と規定している。[18]

2.－商船に存在する大砲の監査

2.1－「艤装されなければならないこの市から出て行くナウ船と船の公文書」と題されたポルトの市議会の歴史文書館の手写本（「文化広報」所載、ポルト市議会、ｎ ºº30、1967 年、363p－392p）によって提供された情報が含まれている。

---

16 Volume X を参照のこと。ﾘｽﾎﾞﾝ、1916 年、91p、125p、168p、184p

17 ANTT,CC.,P.I,M.7,D.42;P.II,M.5,D.30;M.33,D.95;M.47,D.97;M.126,Ds.145,148; M.161,D.26;M.197,D.112;M.213,D.97;M.215,D.47;M.221,D.84

18 ANTT,CC.,P.I,M.19,DS.129,154;M.20,D.125;M.27,D.57;P.II,M.126,D.139

1558 年と翌年の最初の何ヶ月かをカバーし、ポルト、ミラガイア、マサレーロス、サン・

ジョアン・ダ・フォス、ヴィラ・ノーヴァ・デ・ガイアの船を包含している。いくつかの場合には、「約･･･」といった漠然とした言い回しで、トン数の引用が正確ではない。情報が不正確な性格であることには目をつむり、文字通りに受け取ることにする。

3.－船舶の目録の作成

3.1－1537 年にリスボン所在のナウ船の状態をリストアップし、どの船が翌年の 4 月にインドへ向けて出帆する艦隊(アルマーダ)に含まれることができたかに焦点を当てて、目録の作成に注力してみる。ANTT の「ガヴェッタ」の中にある「ガヴェッタ XV」、18 束、書 13 で、「トッレ・デ・トンボのガヴェッタ」中に出版されている。キリーノ・ダ・フォンセッカは彼の作品「海洋におけるポルトガル人」中に、ここに集められた船のトン数を載せているが、それほど多くはない。しかし、この歴史家によってそこに挙げられている航路のナウ船はガヴェッタのこの文書に含まれている多くのナウ船を一覧すれば、同定ができ、その建造、少なくとも 1533 年、34 年、35 年にインドへ航海したことが報告されている処女航海がわかる。

3.2－ヴォウガ(Vouga)の北の諸港には、何度も挙げているが、***1552 年の調査***がある。リスボンの結果がわかっている 1509 年の調査は二級のものとして扱われなければならないが、それはその作成にあたっていい加減なクライテリアに従っているからである。それはひどいもので、我々が無視している漁船のカラヴェラ船においてのみならず、100 ｔ未満の容積(ポルテ)の船の登録が、通常の容積(ポルテ)の単位で示されておらず、「セーダ(seda)」という極めて特異で、どんなものか不明な、異なった計量で示されている。沿岸の漁船団は別の世界と考えるべきで、それ故に本研究では対象にしないことは第一章で述べた。

本研究で対象とされたレサ、ファオン、エスポゼンデ、などの港には系統的あるいは通時的な(ディアクロニック：時期に応じた変遷が辿れる)観点から意味のある例となるようなデータが無く、詳細な研究ができない。ヴィラ・ド・コンデ、アヴェイロ、そして特にリスボンは他のデータ源もあり、十分と考えられる量の情報を集めることが可能で、16 世紀前半のこれらの港湾－造船所の活動の絵を描くことができ、それに彩色を行うことが本研究である。

3.3－フランスの私掠船の攻撃による被害の取調べ

ブアルコスの書類だけが、捕らえられた船のトン数についての情報を提供してくれる。ペデルネイラの取調べにおいては第一回目の告訴だけがそうした情報を含んでいる。アナ・マリア・ペレイラ・フェレイラの調査[19]は別の補足を可能ならしめている。この著者が注意を促していることだが、我々はいくつかの取調べのことしか知らないという事実のために、国内の特定の地方の重要性を誇張し過ぎてしまっており、ペデルネイラの件はその一例と言えよう。そればかりでなく、この例（他にもそうした状況があるが）によって

19　**ﾌｪﾚｲﾗ**、ｱﾅ･ﾏﾘｱ･ﾍﾟﾚｲﾗ、上掲書

我々が検討しようとしているデータは偶然によるものであることが分る。犠牲となった船27隻を登録したペデルネイラは、アナ・マリア・ペレイラ・フェレイラがその研究の中で対照させた、不思議なことに660隻の船のデータが無い我が国内の他の諸港と比較すると、際立っているのである。ラランジョ・コエリョの当漁港に関する著作は、ここの造船所(エスタレイロ)がかなり重要であったことを信じさせるような眺望を与えてくれるが、立地的に広大な森林資源の一つに近いことが、その活動に好都合であったのである。ただ此処に示す例の中には、そこで造られた船が見当たらないので、そのことを確認することはできない。

4.－ 年代記

インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船を列挙するために必須の原典である。しかしながら、そこに拾い集められた情報は圧倒的な多さを誇るが、キリーノ・ダ・フォンセッカによって先に挙げた著作の中に収集されている。[20] 基本的には、この航路の船に関する著者の整理カードを出版したものである。ジョアン・デ・バッロス、カスタニェーダ、そしてディオゴ・ド・コウトの「アジア」の十年記、ガスパール・コレイアの「インド誌(レンダス・ダ・インディア)」、フレイ・ルイス・デ・ソウザの「ドン・ジョアン三世王編年史」、フランシスコ・デ・アンドラーデの「ドン・ジョアン三世王年代記」から得られた情報の膨大な選集である。これらのデータ源の他に、著者は「ガヴェッタ」、アフォンソ・デ・アルブケルケの書簡、フィゲイレード・ファルコンの「全ての国庫の書」、「年代記文書(コルポ・クロノジコ)」などのような他の文書集も渉猟している。この著書の性格からして、これは素晴らしい出発点なのであると考える。しかし残念なことに、一般的にこの文書類には船舶のトン数が欠落している。この要件を満たすものはいくつかの例しかないと思う。他の例に対しては、1537年の例で見たように、「ガヴェタ」、「インドの事柄の思い出」からとか、ドン・ジョア三世王とドン・アントニオ・デ・アタイーデとの往復書簡[21]からとか、更には「様々な重要事柄の覚書(メモリアル)」[22]と呼ばれる国立図書館保管の手写本からの書類を渉猟して、そうした点を付け加えることが可能である。

こうして、トン数を知ることができるナウ船とガレオン船は[23]、一次的原典にあたったものであろうと、上述の著作に出てくるものであろうと、1497年から1589年までをカバーした一つのまとまったものに組み立ててみたい。ただし、十年毎で括ったものの数字(表Iを参照)には明らかに混乱がある。十年毎のトン数の平均と合計でもって、トン数の傾向を理解することに勤めたい。しかし、これらもまた、数量化できないとはいえ、これらの

---

20 「海洋におけるﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人。ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのﾅｳ船の歴史学及び考古学上の覚書」、第二版、ﾘｽﾎﾞﾝ、水路学会。1989年

21 ﾌｪﾙﾈﾙ、J.ﾛﾄﾞﾘｰｺﾞ・ﾘﾏ「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人のｲﾝﾄﾞの歴史のための資料」ﾘｽﾎﾞﾝ、科学ｱｶﾃﾞﾐｰ、1868年

22 ﾌｫｰﾄﾞ、D.J.M.、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ王、ｼﾞｮﾝ3 世の書簡」、ｹﾝﾌﾞﾘｯﾁﾞ-ﾏｻﾁｭｰｾｯﾂ、ﾊｰﾊﾞｰﾄﾞ大学出版、1931年

船の建造に対するポルトガル沿岸の造船所（エスタレイロ）の参加について（ナウ船の大きさによっては、選択肢であり続けたことの如く）、なんらかの結論を導き出すことができるが故に、この航路のナウ船についての重要な（しばしばデータの微小さ以上に）注目点なのである。使われた情報の多くはナウ船あるいはそれらを建造する意図について言及はしているが、トン数が不明なために統計処理には含めていない。しかし造船所（エスタレイロ）の参加の研究にとって重要なデータとして覚えておかれるべきものである。1530 年代あるいは 1550 年代の書類の中には「ポルトのナウ船」というように、あるナウ船の存在に言及している事実は、単に建造の土地を示すだけでなく、リスボンではない他の造船所（エスタレイロ）でのインド航路（カヘイラ・ダ・インディア）のナウ船の生産が珍しかったと思わせることを許すものである。だから、ロペス・デ・メンドンサの深い観察にあたってみても、反対を示すものは無いので、大部分はリスボンで生産されたと推定するもので、ギネー及びインド備品館（アルマゼンス）の付属として、ナウ船の河畔造船所（リベイラ）の階層的な組織があったと考えられる。第一章で、そうした中央集権化は最も重要な造船所（エスタレイロ）の組織化された労働力を当てにしたことに触れた。ポルトの河畔造船所（リベイラ）の親方（メストレ）達は、1502 年 3 月 22 日にヴィラ・ド・コンデの市役所へ送られた同年同月 14 日の一通の王令によって、リスボンへ招集された。これは、既にアヴェイロに出されていたものと類似しており、国王は「官吏（オフィシャル）達が優秀と聞いている 8 人のまいはだ工」が集合し、道具と共にリスボン市へ出頭することを命じていた。[24] リスボンがインド航路のナウ船の建造に適した地方と思うに至らしめたこの措置については、更に掘り下げることにする。これら収斂した情報によって、本研究の添付資料に出てくる例に貢献しているのはこの造船所（エスタレイロ）であると言える。

16 世紀の我国の船隊（フロータ）の特徴を描くために準備した資料の中で、勝手に扱えない要素の重さが、当然ながら、ここで述べる全ての結論を左右しているのである。統計的処理に出てこない諸港については、その活動が少ないと考えられるべきでは絶対ない。同様に、入手可能な資料の中に 20 年代以降アルガルヴェの船についての定常的な情報が無いからといって、アルガルヴェ諸港が停滞したことを意味するものではない。これら諸港が活動を維持し、また当時の法律に反して、カスティーリャに売るための船舶の建造に活気づいていたことが、一般情報として分かっている。ドーバー海峡の防衛の艦隊（アルマーダ）にはアルガルヴェの

23　第 2 章に示した計算からﾄﾝ数が推定できるナウ船はここには含めていないが、それは厳格には、それらの船の船齢または実際の原動力重量がわからないからである。あの作業は、登録のﾄﾈﾗｰﾀﾞを、その目的からして、傭船のトン数と、推定で識別できることを検討することに向けられていた。16 世紀後半にｲﾝﾄﾞのﾅｳ船のﾄﾝ数が増加したことを知るために求めている傾向を詳細にここで探索、分析して、当然ながらそうしたｹｰｽを紹介したい。

24　ﾍﾟﾚｲﾗ,J.ｺﾙﾃﾞｲﾛ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの税関の歴史のために」、ﾘｽﾎﾞﾝ、UNL,FCSH,1983 年,99p

カラヴェラ船が含まれてさえいた。インドのナウ船のトン数の全体像を得る際には、資料における偶然性が更に強く働く。船の名前は多いが、登録のトン数が分かっている船の名前は比較的少ない。1511 年の請負い契約を調べると、新たに建造する 4 隻のナウ船のトン数が書いてあり、その船の名前は分からないが、例外的にこのデータが得られる。指摘される欠落を補うために、時にはコスタ・キンテーラの「ポルトガル海軍年報」[24]やV.マガリャンイス・ゴーディーニョの「発見と世界経済」[25]のような、重要であることがよく知られた作品の中の情報にも当った。

データがもたらす欠落もある。しかしこれらが、ここでしようとしている作業の妨げになるとは思わない。その作業というのは、ポルトガル船隊の特徴とインド航路（カヘイラ・ダ・インディア）のナウ船の特異性をその流れの中で捉えることであるが、集めた情報がアヴェイロ、ヴィラ・ド・コンデ、そしてリスボンのようないくつかの造船所（エスタレイロ）の活動を理解することを許すものであるならば、いくつかのケースでは全ての細部に当ってみる。

---

[25] 海軍省編集、第 2 版、vols.I-IV、1975 年

[26] Vol.III

２．船隊（フロータ）の特徴

深い河口湾を持った海岸線は、実際よりも分断され、沿岸部人口の密集を大関節と成し、それ故に、人口の定着が海上での仕事に好都合となり、ジャイメ・コルテゾンをして、政治的に自立した半島西部の一つの国の起源について、然るべき地理的決定論(determinismo)の擁護に向かわせた。この大西洋の長い帯状の地帯、すなわち「このポルトガルの地理的な成り立ちの特徴の大西洋部分での集中」は、農業を基盤とした上に漁業、塩の開発と輸出、そして海上貿易に結びついた国民生活の一様式を形作った。海事における天性は、ライオン(訳注：スペイン王家の象徴)の支配に対して、かなりの自治を行う国民の、民族の本性における切り札であり、フェリッペ(訳注:2 世のこと)の頸木（くびき）から国民を解放することに有効に働いた経済的利益を引き出した大西洋諸港の 1600 年代の最初の数十年間のバイタリティーは、1640 年に最高になる。[27]

この熱烈な仮説は、新しい道具を携えてポルトガル史に迫った V.マガリャンイス・ゴーディーニョによって当然のことながら潤色された。この歴史と地理の最初の複合は本質的に農業的な生活様式に支配されていた国民性の最初の数世紀の構造を明らかにする。[28] ただ後になって、もっとダイナミックであることが明らかになるベクトルは、国土が大陸の大西洋岸帯状地帯と結び付き、またイスラム教徒による占領以来絶えることがなかった商業上の伝統であるマグレブと結び付いている沿岸地帯から来たものであろう。しかしオリヴェイラ・マルケスによれば、王国が形成された最初の数世紀を特徴付けていた大陸性が失われ、人口の密集した沿岸部が成長し増加したことを認識するためには、14 世紀の危機の構造的な急転換に目を向けることが必要である。収縮期の西ヨーロッパの経済的に決定的な側面は「半島を周航することの評価が上がったことと、ポルトガルの市場を発見したこと」[29] であった。そして、海上貿易と大西洋航路の増加するバイタリティーは、国内レベルでの人口の中心地と結びつくものであろうと、大西洋及び地中海とのヨーロッパの複合体にポルトガルを一体化するものであろうと、港のある都市や町の地位の向上を促進し、発見の時代に強まるコスモポリタン的な容貌をリスボンに手に入れさせるのである。

河川を航行できることは、海上による交通路に有利にはたらき、理論的にはバレンシアは河川と海上との航路でメルトーラと直接にコンタクトすることができた。1477 年の

---

[27] ｺﾙﾃｿﾞﾝ、ｼﾞｬｲﾒ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの形成における民主的要素」,ﾘｽﾎﾞﾝ,ﾘﾌﾞﾛｽ･ｵﾘｿﾞﾝﾃ,1974 年,及び「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ世界の会議」に含まれる「復興期の経済」,Vol.VII,ﾘｽﾎﾞﾝ、1940 年,671-687 p

[28] 「小論集 II」に所載の「歴史的－地理的複合の進化」,第 2 版,ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻｰ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ, 1978 年,17-28p

[29] ﾏﾙｹｽ、A.H.ｵﾘｳﾞｪｲﾗ,「14 世紀と 15 世紀の危機におけるﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ」,ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾌﾟﾚｾﾞﾝｻ,1983 年,130-131p

「リスボンの通行税法」は沿岸航海の盛んなことを証明し、同時代の文書によって、商品の通過にとってのポルトガル沿岸の潜在力が窺われ、リスボンの市が様々な航路の極として重要な役割を与えられている。オリヴェイラ・マルケスが書いているところによれば、河と海の港の中で、46 箇所ほどの内の多くが、今日では海と直接のつながりがまったく無いことの調べがついたと言う。[30]

オルランド・リベイロは、土地としての海岸線の変貌を語るならば、ジャイメ・コルテゾンが出所の不確かな情報（14 及び 15 世紀のポルトラーノ）を援用して変貌が大きいことを述べたほどに、ポルトガルの海岸が被った変貌は、地質学的観点からは目立ったものではなく、歴史的な時間の中では感じられる程のものではないと、当然ながら主張した。

ともかく、この著名な地理学者(リベイロ)は、二つの人文科学の相互浸透であることを歴史家は忘れてはならず、またポルトガルの沿岸の場合は、地質学の領域においてはたとえ些細であっても、土地は大変長い期間にわたって存続するのだから、その小さな出来事に（一つの入り江、一つの浅瀬、あるいは一つの港の研究においては徹底した妥当性をもって）注意を払うべきことが重要であると考えた。中世の文書中では人が住んでいたのに近代の初め頃には消えてしまった（パレーデスの例）、あるいは二流であることが著名になってしまい元には戻れなくなった(アヴェイロ)多くの港があるという事実を調べたが、二つの要素の結合によってではなく、地質学上の力によるよりも、人間の行動によるものであった。すなわち、森林の消滅を強いた農業活動の拡大による河川の浅瀬の堆積障害物、船舶のトン数の増加とその結果としての港のインフラ上の要求である。[31] これらの考えは、国内の造船所（エスタレイロ）に与えられたデータのあるものを読み解く指針となってくれるので、覚えておくことにしよう。

しかし、ポルトガルの海岸の河の浅瀬のいくつかが堆積障害を起こす以前に、当国の経済生活は、12－13 世紀に描かれた航路において寄港するに魅力的な港を有したこと、また 14 世紀の景気下降の影響を受けなかったという恩恵のおかげで、ヨーロッパ空間の中に入り込んでいたのである。15 世紀に大西洋への道が開かれる前に、既に当国の生活の様式は、そうした多くの港において、商品循環の中で鍵とも言える部分になる造船という一つの産業活動の開花をもたらしていた。そして国家がこの産業に投じた関心は、16 世紀の間ずっと発令されていた法律の中で明白だが、港の活動が財政収入の増大に大変に寄与したことに表れている。この国の 15 世紀初頭における地理的空間のアフリカ沿岸と大西洋諸島という縁飾りとも言うべき部分への拡張は、航路の多様化、ひいては船舶への要求の増加を代表するものであった。この産業の奨励に向けられた国家の行動は、経済生活が沸騰した

30　上掲書,130-131p

31　ﾘｳﾞｪｲﾛ,ｵﾙﾗﾝﾄﾞ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ史への地理学の導入」,ｴｽﾄｩｰﾄﾞ・ｸﾘﾃｨｺ,ﾘｽﾎﾞﾝ、国立造幣局印刷所,1977 年,110p

成果として増加する必要性に対するのみならず、アフリカの城市の占拠と地中海(マレ・クラウスム)(mare clausum)におけるヨーロッパの「同僚達」に伍してゆくという軍事的に大きな要請に対しても、我国の造船所(エスタレイロ)に供給を行わせるために意を用いることを深く体現している。したがって、係わりを持つ地域の巨大な拡散（「アントワープから中国へ、中央地中海からブラジルと新大陸へ」[32]）に関して、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路が「ヴァスコ・ダ・ガマの時代」[33]への幕を開けたとするならば、新たな「歴史的－地理的複合」が打ち建てられ、船舶の必要の圧力を一層感じる中で、航路の複合性が我国の船隊の体質にどのように反映されたかを分析し、その特質の中で検知される偶然の変化に対して、法律がどのように重要であったかを考えてみることが望ましかろう。

今述べた目的の実現は、16 世紀の国内の船隊(フロータ)を構成する船舶に関して集められた情報の統計的処理に頼っている。ただ、これらの要素を平均的タイプと標準誤差の指標にまで簡約化すると、我々の問題に答えてくれるものではなくなってしまう。我々には、一つの指標よりも、船のトン数の分布の具合を評価し、報奨金に値する船がどのような方法でもって普及したかを探り出すことの方が興味ある。このために問題を接舷攻撃するには、間隔を設定して行われなければならない。この間隔の概念のために、積載容量測定の大きな船と考えられるのはどういうことであるかのヒントをくれる文書の細部に注意を払ってみることとする。三つの区分を設ける。まず 130 トネラーダ以上で、これは理由が明らかである。次に 70 トネラーダで、フランス人の強奪についてのブアルコスの尋問における 1526 年のことに言及した「70 トネラーダのラテン帆の大きい船を有し」という説明的な表現が知られ[34]、この積載容量測定の船は大きいとされたからである。そして、40 と 50 トネラーダの間に入る船は助成金、あるいは材料の十分の一税の免除の対象であり、40 トネラーダより少ない積載容量測定の船はあまり重要でないと考えられたようである。これらの区分（130t、70t、40t）から、データの分布を次の五つの間隔に分類しよう。40t より小、中間くらいの大きさとして 40 から 69t、そしてこれはもう大きいと考えられていた、70 から 99t、それから間隔に調和をもたらすことが適切であるので、100t から 129t までを 1 グループとし、130t 以上をもう一つのグループと考えよう。これらの間隔は、船舶の武装についての法律で指標とされたカテゴリーと同一ではないが、近似している。その法律では、50t から 80t、80t から 120t、120t から 200t の段階でもって、持ち運ぶべき大砲を規定している。もしこれらの段階にすると、本書の本質的な目的の一つである、130 トネラーダの船を区分けできなくなるので、むしろそれができるような間隔を作ることが望ましいのである。

---

32 ｼｯﾎﾟﾗ,ｶﾙﾛ,「ﾖｰﾛｯﾊﾟの拡張の第一段階における大砲と帆(1400年－1700年)」,ﾘｽﾎﾞﾝ、1989年,7p

33 ｺﾞｳﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,上掲書,23p

34 ANTT,C.C.,P,III,M.12,D.105

表Ⅰは船のトン数の表示がある全ての登録を、登記した港がわからないものも含めて、集めている。全体的な時代の変遷の中で、船隊（フロータ）の構成の変化を知ろうとするものである。1509年及びそれ以前のデータは省くが、それは数が少なく、すでに言及したように、1509年のものは一つの目的のためには限界があり（リスボンに入港した100トネラーダより小さい船の調査である）、歪みを生じさせかねないからである。

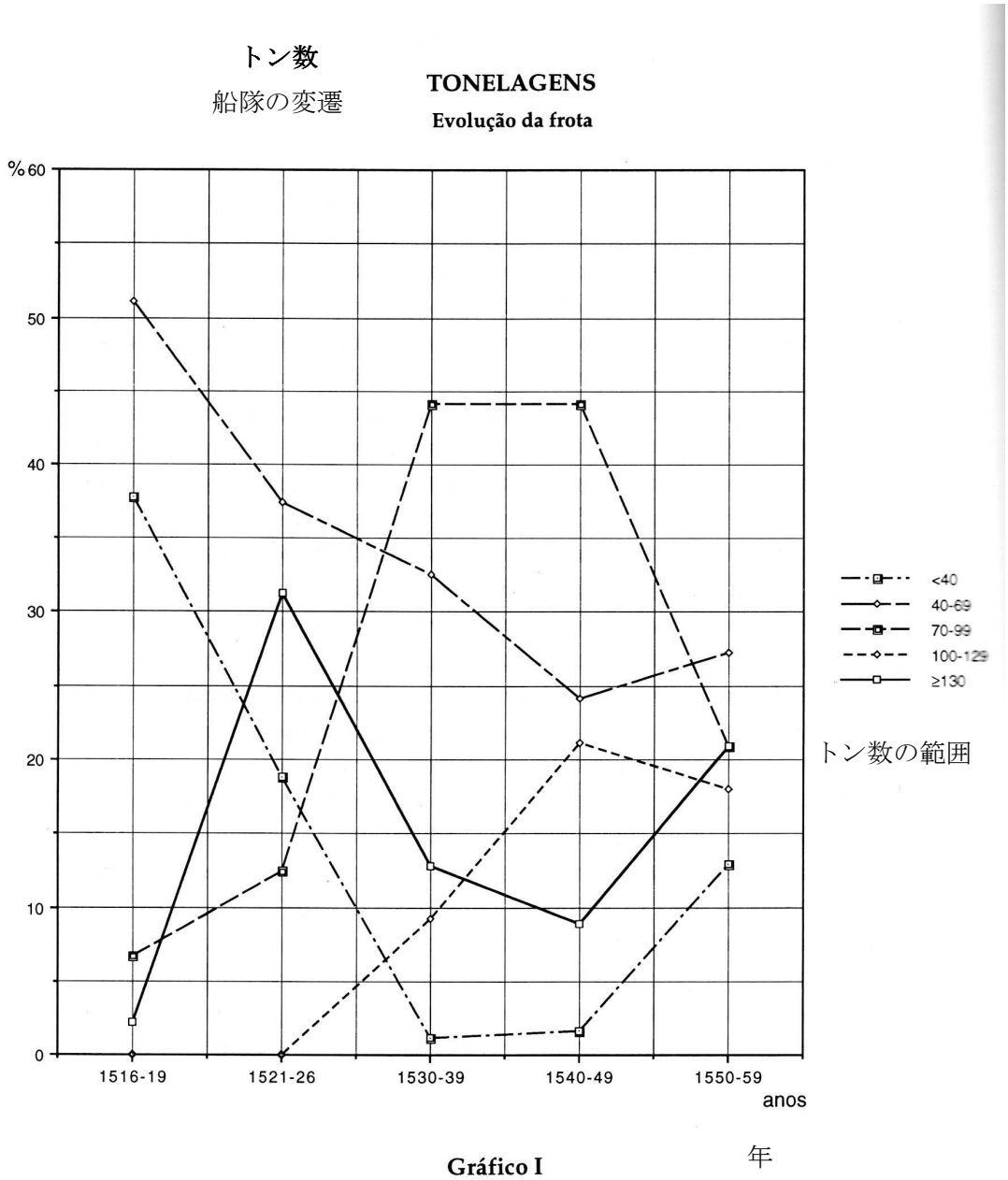


Gráfico I

グラフ　Ⅰ

まずは、登録された船の傾向を最初に見る際に目につく二つの特別な様相に注目することが当を得ている。第 1：1521-1525 年に関するデータは、大部分が奨励金に帰されるケースであることがわかる。130 以上のトン数のグループのグラフで明らかなピークはデータの偶然性と関係している。第 2： 30 年代と 40 年代における 70t から 100t の間の船の優勢は、情報が「アントワープの海損の書」に基づいて、フランダース航路という特定の航路の観察が主なものであるという事実から来ている。

入手可能なデータを見れば、16 世紀の前半に渡り、ポルトガルの船隊（フロータ）は各船のトン数が増加し、またトン数のバラつきが多くなり、最初は支配的であった最小の船の数が 50 年代には減ったことが認められる。

表　I

トン数 [35]

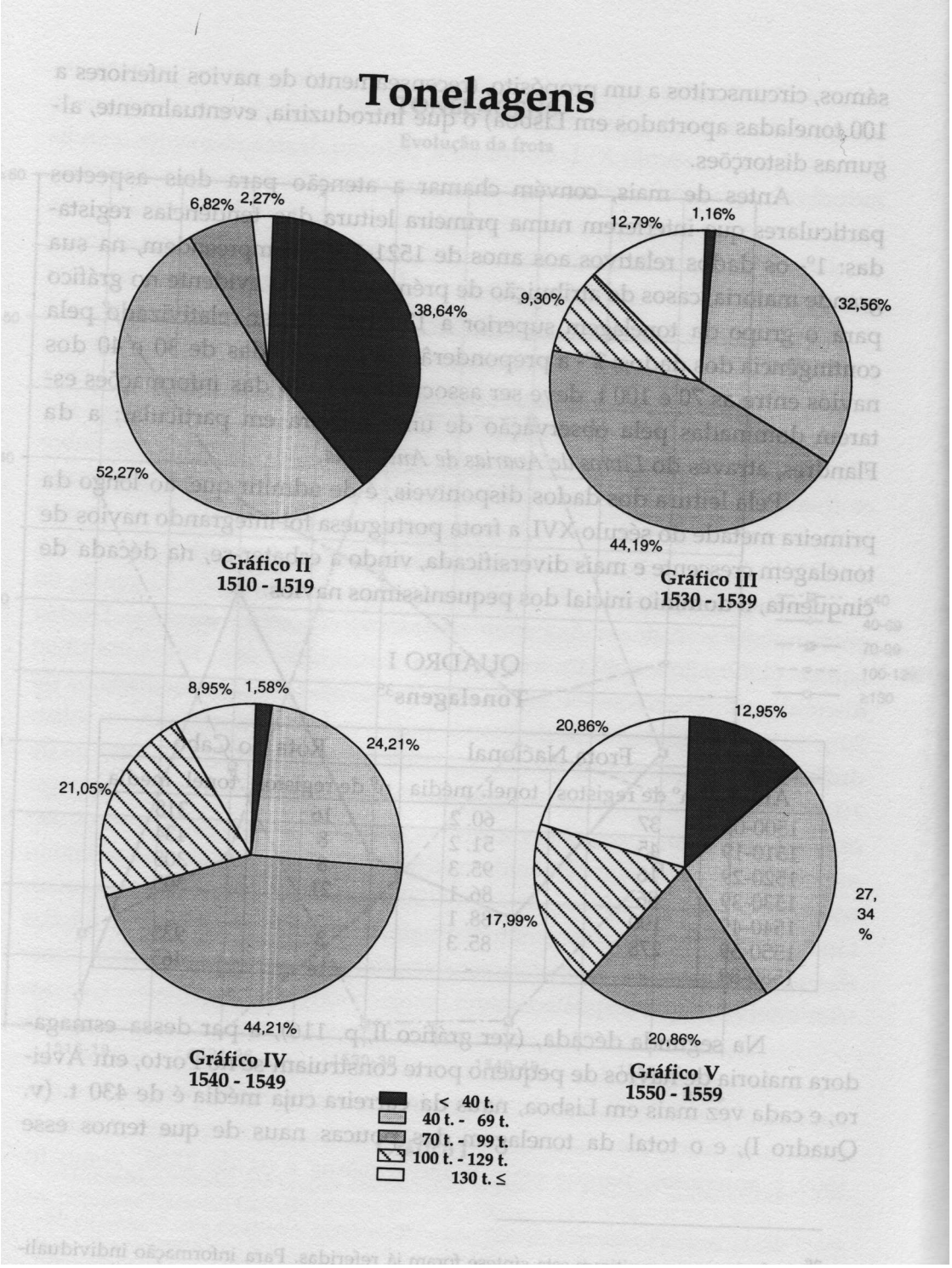
	国内の船隊（フロータ）		喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）	
年	登録数	平均ﾄﾝﾈﾗｰﾀﾞ	登録数	平均ﾄﾝﾈﾗｰﾀﾞ
1500~09	37	60.2	16	318
1510~19	45	51.2	8	434
1520~29	16	95.3	8	308
1530~39	86	86.1	21	305
1540~49	190	88.1	－	－
1550~59	278	85.3	3	933
1580~89	－	－	12	465

10 年代（グラフ　II 参照）において、ポルト、アヴェイロ、そしてリスボンでは更に積載量の小さな船が圧倒的であるのに対して、喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）のナウ船はその大きさの平均は 430t（表　I 参照）で、数値があるナウ船は少ないが（８例）、そのトン数の合計は 3,470t となり、1510－1516 年間で集められた 45 隻の船の合計、2,306t を超える。インドのナウ船の巨大主義を認識するには、50 年代や世紀末を待つ必要はない。国内の流れにおいて端緒から目立っているのである。

他の小さな船（面倒なのでこう呼ぶ）は沿岸の単なる商売に使われたのではない。然るべき大西洋航路で課せられた機能を発揮したり、喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）をヨーロッパ内での交通の仕組みに確実に入り込ませたりしたのである。私掠船の強奪の審問や、ミッデルブルグと

35　この表を構成することができた原典は既に述べた。個々の情報は付録の表にしておいた。

トン数



グラフ II：1510-1519 年

グラフ III：1530-1539 年

グラフ IV：1540-1549 年

グラフ V：1530-1539 年

アルネムイデンの港の登録 [36]、そして「アントワープの海損の書」によって、我々は、国内のいろいろの港、大西洋諸島、そしてアフリカ西海岸を北西ヨーロッパに結びつけ、さらにはポルトガルの沿岸を直接にアントワープに結びつけるこの「三角貿易」の本質的な面を、一部ながら認識することができる。

国外との通商はそれだけで一つの研究のテーマとなる。それは我々の目的でないことを再度述べておく。この航路の範例となる面を示して説明してくれる例だけにとどめ、航路を具体化している船舶の大きさを拾いだそう。

ブアルコスの尋問からいくつかの要素が浮かび出てくる。16 世紀 20 年代における船の持主達の損害を報告しており、40 から 70 トネラーダの間の船、珍しいながら 70 から 100 t の間の船が含まれている。40t の新造のラテン帆の船の航海長で、ピロートでかつ船の持主のガブリエル・アフォンソは 1523 年に、アヴェイロの塩を運んでアストゥーリアス地方へ向かった。同じガブリエル・アフォンソは同年に新造された 50 トネラーダのもう 1 隻の船を所有していたが、その年に小麦を積んでサン・ミゲルから来た時にフランス人達に捕まってしまった。ゴンサーロ・ピーレスは 1526 年にガリシアから材木を持ってアンダルシアに赴いた。彼の船は 70t の「大きなラテン帆」であった。

「アントワープの海損の書、第一書」の中には例がいっぱいある。手当たり次第にいくつかを選んでみよう。1536 年 3 月 20 日に 74 トネラーダのナウ船サン・ジョアン号がアントワープに到着した。リスボンからガブリエル・ディ・ネグロが傭船して胡椒、パウ・ブラジルの木、油を運んでいた。四日後に、やはり 74 トネラーダのナウ船サルバドール号が運んできたいろいろの積荷に共同海損を支払い、一部はガブリエル・ディ・ネグロに傭船されて油と生姜を積み、他の者たちが肉桂、ワイン、材木、ナツメッグ、サン・トメの砂糖、象牙を運ぶためにこの船を傭船した。積荷はリスボンから来たものであると特定している。同名異人のことかもしれないが、アルネムイデンとミッデルブルグの登録によって、積荷の一部がこれもまたポルトガルから出たことが分かっている 1543 年と 1544 年まで、その間の年を跳ばすことにしよう。1543 年 4 月 5 日にヴィラ・ド・コンデ出身で、74 トネラーダのカラヴェラ船サンタ・マリア・デ・アジューダ号の航海長、ジョアン・アフォンソはマデイラ島を積込み地と登録された砂糖と象牙の積荷を伴ってアントワープへ入港した。

---

[36] ｱﾝｶﾞｰの著作,「W. S. Bronnen tot des geschiedenis van Middelburg in den landsheerlijken tijd」ﾊｲｱ,1931 年。ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ船でこれらのｾﾞｰﾗﾝﾄﾞの諸港へ輸送された商品の個々のｹｰｽについては後で言及するが、ﾌｧﾋﾞｱﾝ,ﾙｲｽ ｸﾚｽﾎﾟの「ｳﾞｨﾗ･ﾄﾞ･ｺﾝﾃﾞ市議会の文化報,no.6,1968 年,11-49p」所載の「16 世紀中頃(1543-44 年)のﾐｯﾃﾞﾙﾌﾞﾙｸﾞ-ｱﾙﾈﾑｲﾃﾞﾝとｲﾍﾞﾘｱ半島間の輸入の海上通商におけるｳﾞｨﾗ･ﾄﾞ･ｺﾝﾃﾞの寄与に関する幾つかのﾃﾞｰﾀ」から得たものである。

この航海は直接ここへ来たものではなかった。セットゥバルに寄航し、「マデイラ島から来た時に幸いにもセットゥバルに船を入れ」、ピロートが行った消費に対し、かなりの海損を支払っている。[37] 3ヶ月後の同年2月に、同じヴィラ・デ・コンデ出身のジョアン・アフォンソ某が、布2反、亜麻玉18マアン（註：紡ぐ前の玉12個で1マアン:mão）、まいはだ1袋をアルネムイデンへ運んできた。（船名は特定していない）1543年9月に、同じ港の出身の98トネラーダのナウ船のサント・エスピリト号の航海長（メストレ）アレイショ・ルイスは、サン・トメ島で積み込んだ荷物の砂糖、深紅色の羊毛、生姜をフランダースの都市に運んだ。このナウ船はリスボンでまいはだ詰めを行った。[38] 1544年にヴィラ・デ・コンデのアレイショ・ルイスはミッデルブルグにおいて、ポルトガル向の3トネラーダの瀝青を積んだ。同名異人であろうがあるまいが、これらの断片的な例は、ヨーロッパ北方との通商におけるヴィラ・ド・コンデの港の重要性を強めるものである。ルイス・ファビアンは1543年と1544年のアルネムイデンの登録中に、この町出身の航海長（メストレ）を53名、ヴィアナ・ド・カストロが17名、ポルトが14名、レッサが8名、アヴェイロが3名、リスボンとマトジーニョがそれぞれ2名、ポヴォアスが1名を数えた。[39] これらの我国の港は、国内の空間をまとめ、ヨーロッパ内の流れのシステムの中で海外にまで延びる航路において活発に参加していた。更には、ジャイメ・コルテゾンは国内経済がブラジルに向ってゆく前には、フェリッペ王の支配のおかげで、リスボンが独占的な役割を務めていたと考えたが、そうではないことを見てみよう。たとえオリエントが直接に首都と結ばれても、首都と海外の物産をヨーロッパの市場に再配分する商業の役に立ったのは他の諸港の船舶である。大西洋諸島に向かい、リスボンに寄航して、香辛料、ワイン、油、コルクで荷を満たした。イギリス、フランダース、フランス、アイルランドの織物[40]、船具、瀝青、コールタール、松ヤニ、索具（間違いなく地方の産業の必要を満たすため）、毛皮、穀類、えんどう豆、その他と共に戻っていった。[41]

グラフ III と IV を見ると、フランダース航路に参加した船の構成の大部分においては、70～100トネラーダの間の船の構成比率は一定で、100～130トネラーダの間の船の増加が最も目立つ。130 t を越すトン数の船舶の絶対的な数の増加は相対的な比率とは対応していない。この航路において航海長（メストレ）や艤装家（アルマドール）達が、増大する容積（ポルテ）の船を選ぶ傾向は、ポルトガルの海外での進展をフランダースの港に結び付ける航路（それがリスボンに寄港してもしなくても）においてヴィラ・ド・コンデの役割が上昇するのと平行しているようである。

---

37 「海損の書」,第一書,fl.127v°

38 上掲書,fl.137

39 ﾌｧﾋﾞｱﾝ,L.ｸﾚｽﾎﾟ,上掲書,36-37p

40 ﾍﾟﾚｲﾗ,J.ｺﾙﾃﾞｲﾛ,上掲書,109-123p

41 ﾌｧﾋﾞｱﾝ,L.ｸﾚｽﾎﾟ,上掲書を参照

1558 年にドウロ河の湾口を出て行く船で行った調査は注目に値する数値を見せてくれる。20 トネラーダ程の大変小さな船舶は、皮を剥いた栗の実、材木、肉などの商品を明らかに国内流通のために、海上を経由するメリットを享受して、アルガルヴェとリスボンに向かっている。[42]その他は、ニューファンドランドで漁業をするもので、70 トネラーダ以上の、そのあるものは 130 t に達する大容積のものと考えられる。「ニューファンドランドでの漁業のために塩を求めて」[43] リスボンあるいはセットゥバルに向けて錨を揚げた。あるものは積荷無しで、またあるものは、ギネーとインド備品館(アルマゼンス)のために国王によってリスボンで傭船され、ワインの樽と糸の行李を輸送したナウ船のサンタ・マリア・ダス・ネーヴェス号のように、80 トネラーダが積めるのに 20 トネラーダだけしか積まないものもあった。リスボンとセトゥバルは通過の場所であり、これらの中心地への商品の輸送は純粋にその時々のものであり、その社会を為す人々の本質的な活動から来る必要性と言った方が良いであろう。従ってこれらの船は、沿岸航海の商業の要求と結びつけることができるものではない。しかし、マデイラ島とテルセイラ島は、40～70 トネラーダ間の大きくも小さくもない容積(ポルテ)の船で航海可能な目的地である。

1552 年の調査である「海損の書、第一書」と「ポルトの公文書類の書」の情報が示す 1550～1559 年の 10 年間に関するデータ（80 ページのグラフ V）は、70 トネラーダ以下の積載容量測定が支配的であった最初の何十年間で認識される様相とはずいぶん異なって、ポルトガルの商船隊の船のトン数がかなり多様化している傾向を示している。この世紀の中頃では、どのトン数間隔が代表的であると決めることは難しく、それ故に、ポルトガルの艤装家(アルマドール)達の選択がこうだと言うことが難しい。異なったトン数間隔の間で分散し、かつ同じような割合いであることから、実際には 130t 以上の積載容量測定の船が増えたことがわかり、そして国内の特定の諸港において、それらを受容することに関する立法が在ることが確認できる。しかしながら、そうした増殖が小容積(ポルテ)のものを駆逐したわけではない。平行して、50 年代にはインド航路に 900 から 1,000 トネラーダの例外的な大きさのナウ船があった。（表　I 参照）

さて、我が国の海運に繁栄の兆しを授けた特徴を目の前にしているようである。ブローデルが主張した傾向則によれば、長距離通商に結びついた大きな帆船を、様々なトン数の船に細切れにする必要はない。[44] 喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路によって始まった地理的－歴史的複合が組立てる航路の多様性によって、我が国の商船隊の船の積載容量測定は現実には、いろいろなものが平行して存在することとなったのである。

42　こうした交通の便宜は、人口密度の低さよりも海岸地帯における陸上交通網の密度の低さを良く表しているであろう。

43　「ﾅｳ船と船の公文書類の書・・・」380p

44　「ﾌｪﾘｯﾍﾟ 2 世時代の地中海と地中海世界」、Vol.I、ﾊﾟﾘ、ｱﾙﾏﾝﾄﾞ・ｺﾘﾝ、1976 年、273-274p

グラフⅤ（80 ページ）ではどのトン数間隔も同じであるために、船が造られた港を中心に観察すればはっきりする違いが、隠されてしまっていることを詳細に見てみよう。実際に、40 トネラーダ以下の大きな部分は全ての港の特徴ではなく、このカテゴリーがこのような重さを持っているのは、1552 年の調査におけるエスポゼンデとファオンを含めることによって起こっており、またポルトの湾口を出て行った船の例を見てみると、沿岸航海による国内商業を専門とした商船隊なのである。しかし、40 トネラーダから 130t 以上まで（ただし 300t を越すことはない）の他の船は大西洋を回遊し、ショーヌーの使った言葉では交通の同心円の最初の円と定義される航路の要求を満たした。[45] ヨーロッパの海岸を中心として、これらの船は、荷物の積み降ろしの時間も含めて、その時間的長さでは 6 ヶ月を超えないで、往復の航海を行った。これらの航海が比較的速いことは、「原動力重量」が船の輸送能力の 20～30%以上を占めないことを許した。そして、インド航路（カベイラ・ダ・インディア）のナウ船は、もし目的地がゴアかコーチンであれば、時間的長さが 15～18 ヶ月、目的地が極東であれば 2 年かそれよりも少し長い航海によって描かれた別の交通（コミュニケーション）の世界に入り込んでゆき、交通（コミュニケーション）と 16 世紀の帆走航海の「地理技術(geotécnica)」条件における最大可能限界の第三円において統合されていた。[46] したがって、インド航路（カベイラ・ダ・インディア）のナウ船は早くから、大きな原動力重量という不利を経済的に克服するような積載容量測定であることを余儀なくされ、国家的に見て、それはすぐに明かになるのである。

インドへ 6 ヵ月で往復するという例外がいくつかあるが、他の円に対応し、大西洋ヨーロッパのこれ以外のルートと接続するには小さな船を必要とし、それらは北の活発な造船所（エスタレイロ）から出てゆくことが多かった。

アフリカ西海岸、大西洋諸島、アンティーリャス諸島及びブラジルのほぼ全域を含む交通（コミュニケーション）の一つの同じ世界に、40 から 130t までの船を登録するならば、ショーヌーのモデルに行き当たり、これらの船に与えた均質性は、構築したモデルのなかで最も代表的な造船所（エスタレイロ）/港の一つ一つから始める観察によってのみ分かる他の独自性を読み解く邪魔となるであろう。

3．港と造船所（エスタレイロ）

国家のレベルでは、50 年代では支配的な積載容量測定のクラスはないことは上述の通りである。しかし、文書が良く残っている造船所（エスタレイロ）の一つ一つを個々に分析してみると、その均等は溶けて無くなってしまう。 1552 年の調査結果（グラフ　VI、85 ページ）を見れば、

45　ｼｮｰﾇｰ、P.,「16 世紀の成長経済ｼｽﾃﾑのﾒｶﾆｽﾞﾑにおける交通（ｺﾐｭﾆｹｰｼｮﾝ）の中でのﾌﾞﾗｼﾞﾙの役割と位置」、「人間の科学誌」の抜刷、Aｼﾘｰｽﾞ、ﾛｳﾚﾝｿ・ﾏﾙｹｽ、1971 年

46　上掲書、5p

グラフ　VI　1552 年のデータ

造船所－トン数の分布図

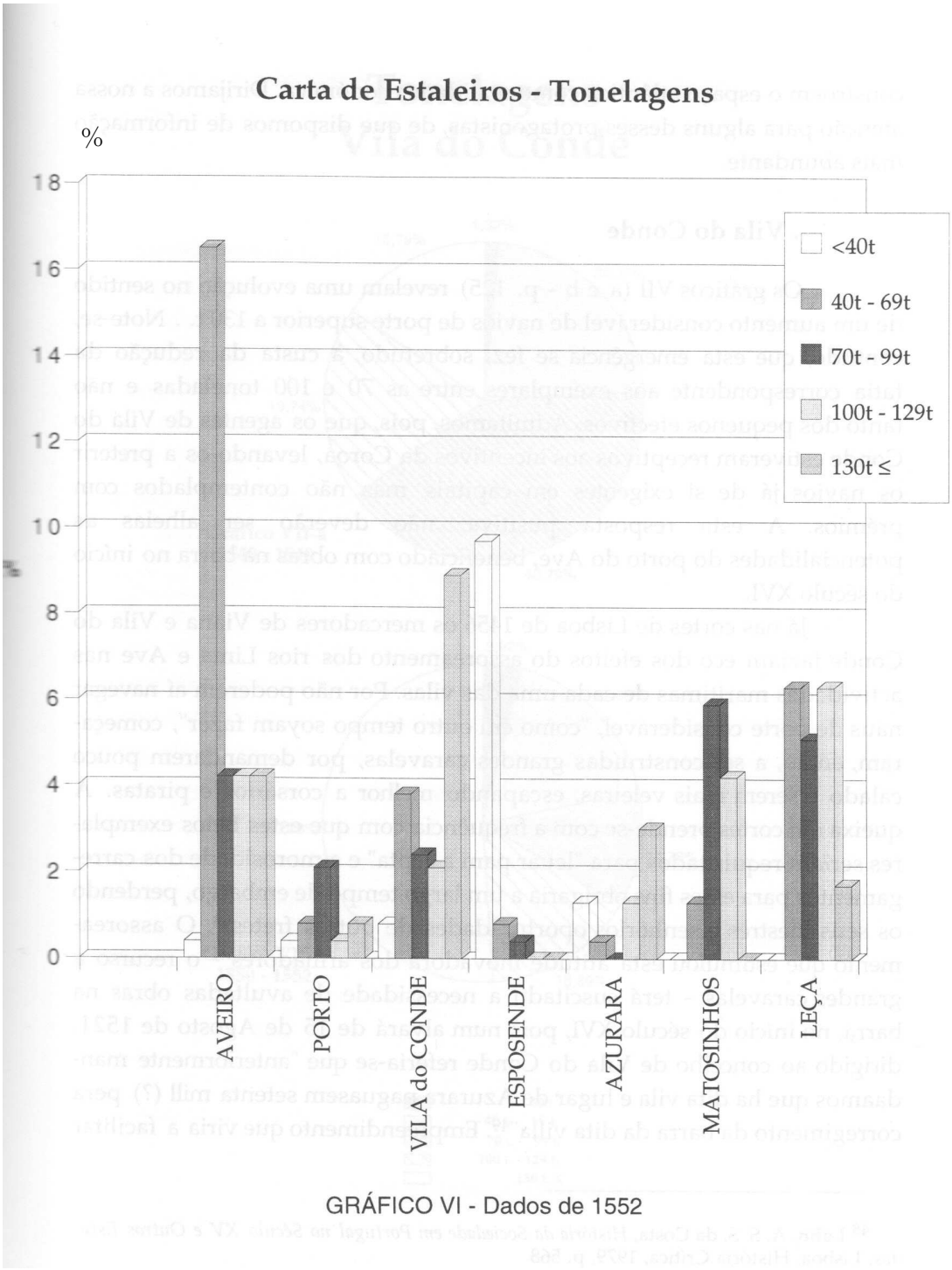


GRÁFICO VI - Dados de 1552

アヴェイロ　ポルト　ヴィラ・ド・コンデ　エスポゼンデ　アズララ　マトジーニョス　レッサ

極めて積載容量測定が小さな船の棒線がいくつかある中に、一つの長い棒線が確認されるが、これはエスポゼンデの造船所(エスタレイロ)の活動に拠る。アヴェイロの重要性は 40～70 t の間の積載容量測定の船に寄与していることが明らかであり、ヴィラ・ド・コンデにおいては 130t 以上の船が多い。アズララにおいても、他の積載容量測定と比較すると 130t 以上が多い。

奨励金を当てにした投資の増加が総ての造船所(エスタレイロ)において一律に生じたわけではなかった。これらの造船所(エスタレイロ)が「専門特化していること」を説明しようとすると、港の土砂障害あるいは自然条件という理由の方が、職人達の技量や艤装家(アルマドール)達の投資能力という理由よりも説得力がある。エスポゼンデの港は満潮でも 2.135 メートルにしか達せず、喫水の大きな船は受け入れられなかったことがわかっている。しかし、海岸地域の住民達の飛躍的な拡大が、エスポゼンデのように、1572 年にドン・セバスチャン王の治世の規則によって創られた村に漁師達の人口が密集したことに伴うものであることを否定するものではない。[47] 港の難点にもかかわらず、そして正にその理由によるものだとしても、船は小さいが、その数は多い船隊(フロータ)は、経済の現実として大洋の空間を構成する頻繁な交易ルートに参加している、かなり大きなトン数の船の生産に「専門特化した」他の造船所(エスタレイロ)と同じぐらい、沿岸商業の需要を余すところ無く充分に満たした。次に、そうした立役者達の中でも、より多くの情報が得られるもののいくつかに注意を向けることにしたい。

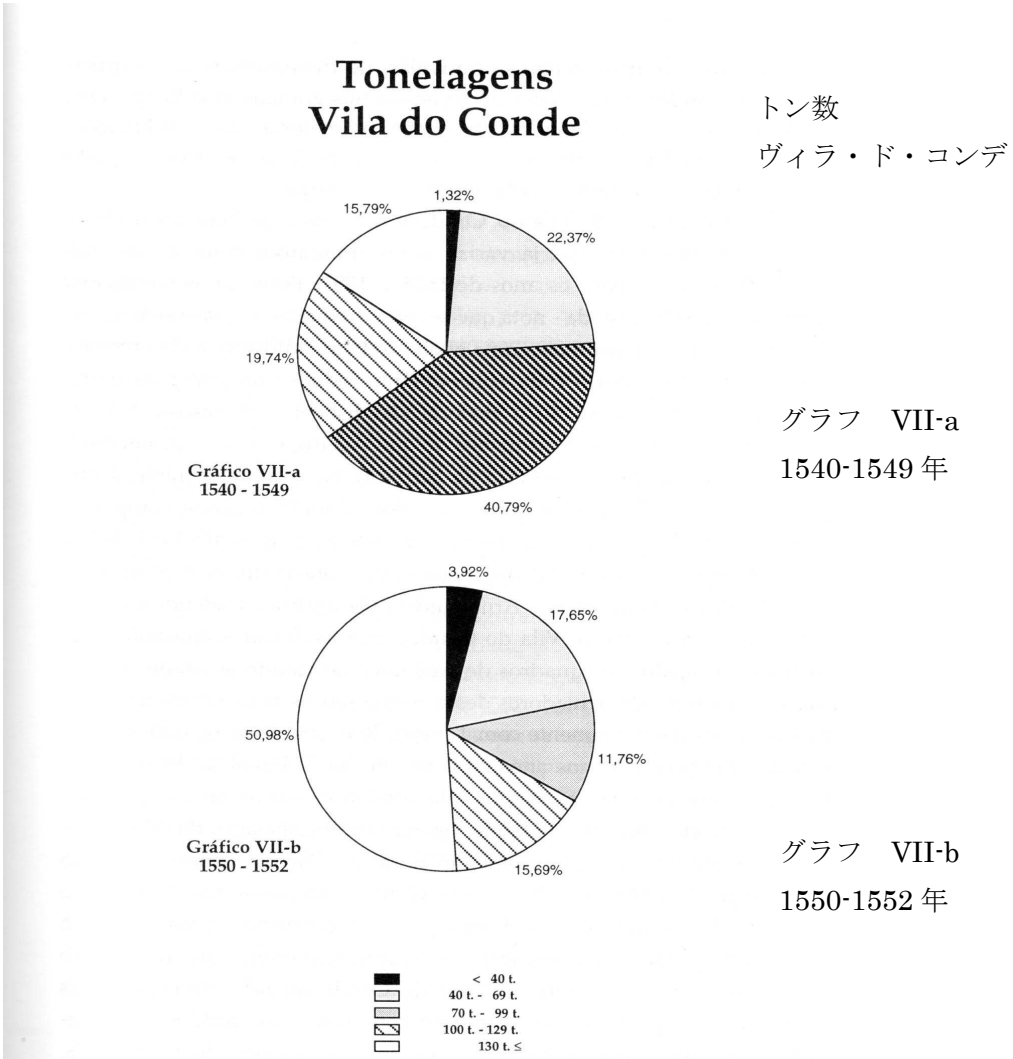
ヴィラ・ド・コンデ

グラフ VII（87 ページの a と b）から、130t 以上の容積(ポルテ)の船のかなりの増加の進展が見て取れる。そして、このことは、とりわけ 70 と 100 トネラーダの間のサンプル数の部分の減少に対応しているものであり、小さいものの減少に対応しているわけではないことに注目されたい。ヴィラ・ド・コンデの業者達は資本そのものを必要とするものであっても、奨励金が得られないような船を除くことによって、王室のインセンチブが受けられたことが認められる。彼らのこのような前向きな反応は、16 世紀初頭における湾の浅瀬工事の恩恵に与ったアーヴェの港の潜在力と無関係ではなかろう。

既に 1456 年にリスボンの宮廷で、ヴィアナとヴィラ・ド・コンデの商人達が、それぞれの町のリマ河とアーヴェ河での土砂堆積の海運に対する影響を口にしていた。「以前は可能であった」かなりの積載容量測定のナウ船の通航が出来ないので、喫水が小さくて帆の数を多くした大型のカラヴェラ船が、私掠船や海賊から逃れるためにも良いので、建造され始めた。宮廷での不平は回数が増すことによって定着したが、それにはこのような格好の例が「パンをセウタに持って行く」ために必要とされたかもしれない。その理由のために、荷積みが緩慢になって、港に滞留する時間が長くならざるをえなくなり、航海長(メストレ)達や

---

47 ﾛｳﾚｲﾛ、ｱﾄﾞﾙﾌｫ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞ海港と隣接した島」、vol.I、ﾘｽﾎﾞﾝ、1904 年、140p



船の持主達は次の傭船に出す機会を失った。[48] 大型のカラヴェラ船に解決策を求めるという、艤装家達の革新的な態度をもたらした土砂の堆積問題が、16 世紀の初頭の湾口浅瀬における大掛かりな工事を必要とする原因となったのであろう。ヴィラ・ド・コンデの評議会に提出された 1521 年 8 月 15 日のある王令が「以前に同町とアズララの村が同町の湾口浅瀬の改修のために 7 万（？原文のママ）を支払うように命じた」[49] と、正しくこれに言及している。

48　ﾛｰﾎﾞ、A.S.S.ﾀﾞ・ｺｽﾀ「15 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの社会の歴史及びその他の研究」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｲｽﾄﾘｱ・ｸﾘﾁｶ、1979 年、568p

49　ﾍﾟﾚｲﾗ、J.ｺﾙﾃﾞｲﾛ　上掲書、100p

グラフ III と IV（80 ページ）に出ている傾向を見るならば、カラヴェラ船に限らず、ナウ船も、ちっぽけとは言えないサイズのものが数を増している。それを促進することになった事業の大部分は、フランダース航路によって占められており、ヴィラ・ド・コンデにとって、アントワープの要請に活発に応えられることがどんなに重要であったかがわかる。

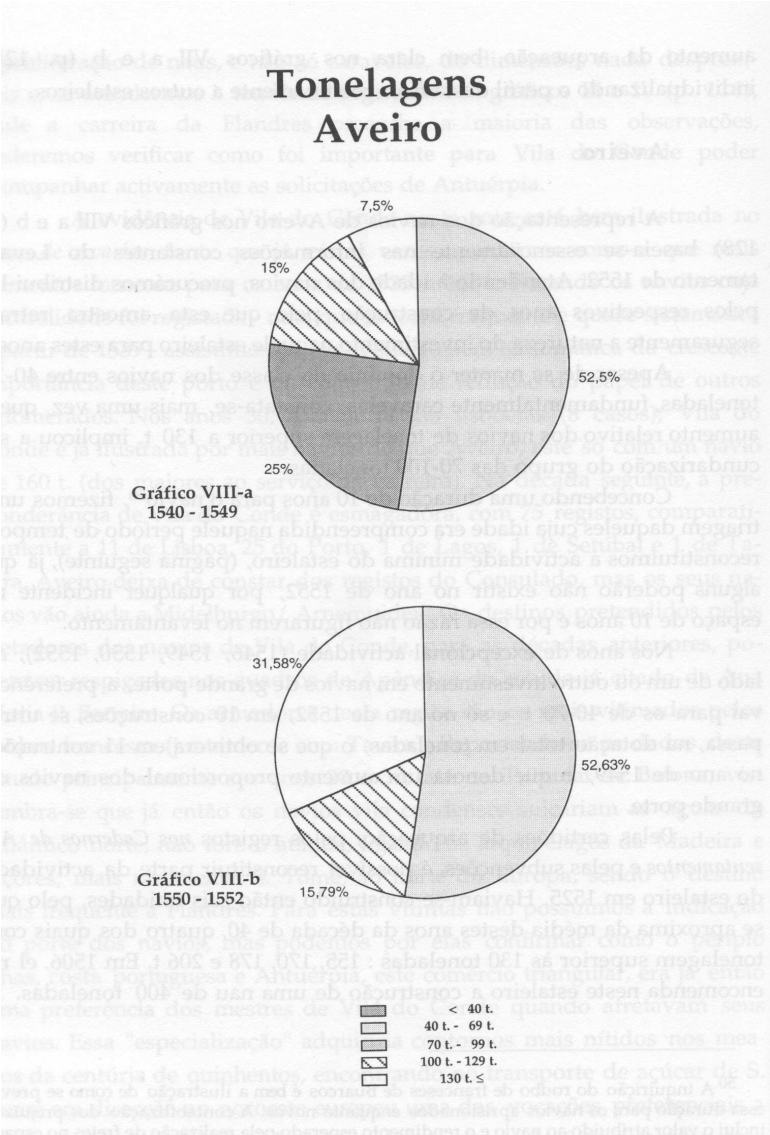
このルートにおけるヴィラ・ド・コンデに関する証拠は、1535 年と 1551 年の情報を提供する原典として既に何度も挙げてきた「海損の書」の中によく出てくる。建造地が登録されている船に焦点を当てると、1539 年以降に数を増して、ほとんど計画的とも言える程となり、この港の重要性は目に見える形ではっきりと増大して行った。それと同時に他の諸々の港の役割は減少している。30 年代において多いのはリスボンの船（8 のケース）であるが、ヴィラ・ド・コンデは既にアヴェイロの船よりも多く、アヴェイロは（この航路では大型である）160t の船 1 隻だけである。次の 10 年間においては、75 隻が登録されたヴィラ・ド・コンデの優位性は他と比較して圧倒的で、リスボンは 11 隻、ポルトは 25 隻、ラゴスは 1 隻、セッツバルは 1 隻、そしてタヴィラは 1 隻といった如くである。アヴェイロはこのコンスラードの登録には書き込まれなくなるが、その船はミッデルブルグ／アルネムイデンには行っている。その前の何十年間に、ヴィラ・ド・コンデの船の傭船者達が向かわせようとした目的地については、既に述べたアナ・マリア・P・フェレイラの研究の付録中の表に拾遺されている。この地域の艤装家（アルマドール）達は（タヴィラと共に）フランスの強奪の最大の犠牲者であった。この研究から、主に 20 年代と 30 年代の、バイオナの裁判所まで含んだデータを取り出してみると、既にその頃にはコンデの町の船が、襲撃が無ければ、マデイラ諸島とアソーレス諸島、そして稀にはサン・トメからヨーロッパの北（その最も多い目的はフランダースであった）を結んで北大西洋の水域を航海していたことが浮かび上がってくる。これらの犠牲者達の船の積載量測定を示すものは無いが、犠牲者達のおかげで、ヴィラ・ド・コンデの航海長（パストール）達は自分の船を傭船に出す時に、大西洋諸島、ポルトガル沿岸、アントワープの間の周航という三角貿易にすることが当時早くも気に入っていたことが確認できる。こうした「専門特化」は 1500 年代の中頃には、サン・トメの砂糖を北西ヨーロッパ方面に輸送することが明確になって来て、この地で登録された船に与える望ましい天職であり、グラフ VII a と b(87 ページ)で極めて明らかなように、他の造船所（エスタレイロ）に比較してこの船隊のプロフィルを特徴づけ、積載容量測定の増加によってインセンチブが得られる傾向となった。

アヴェイロ

グラフ VIII a と b（89 ページ）のアヴェイロの船のデータは 1552 年の調査に含まれている情報に本質的に基づいている。船齢から判断して、建造された年毎に配分してみたが、これは正しく、この造船所におけるそれぞれの年の投資がいかなるものであったかを示すものである。

基本的にはカラヴェラ船である 40～70 トネラーダのクラスの船が支配的であることに変わりはないが、ここでも 130t 以上のトネラーダの船が比較して増え、70～100 トネラーダのグループの影を薄くしてしまったことがわかる。

船にとっての 10 年という期間の経過を考え[50]、これらの船からその船齢がこの期間に属している船を選び出して、この造船所（エスタレイロ）の最低限の活動を構成し直してみよう。（次ページ）何故ならば、10 年という期間に何らかの事情によって 1552 年には存在することが出来なくなり、それ故に調査に現れなかったものがあるからである。



トン数
アヴェイロ

グラフ VIII-a
1540 年－1549 年

グラフ VIII-ｂ
1550 年－1552 年

50 ブアルコスのフランス人による強奪の尋問は、新造であるにもかかわらず、抑留された船にこの期間をどのように計算していたかをよく描いている。被害の計算は船に帰せられる価値と 10 年の期間に傭船に出したことによって期待される利益を含んでいた。
ANTT、C.C.、P.III、M.12、D.105 を参照。

例外的な活動の年（1546 年、1549 年、1550 年、1552 年）においては、大積載容量測定の船への一、二の投資の他は、40～70t の積載容量測定が好まれている。10 隻が建造中である 1552 年のみが、全部の船のトネラーダを合わせると、11 隻（訳注：表 II においては 10 隻）が建造中の 1549 年の合計を凌駕しており、大積載容量測定の船が比例的に増えていることを表している。

積載容量測定の証書、「記入帳簿」の登録、そして助成金によって、1525 年におけるこの造船所（エスタレイロ）の活動を部分的に再現することが可能である。この年には 6 隻が建造されており、これは 40 年代の平均に近い。この内 4 隻が 130 トネラーダ以上で、それぞれ 155t、170t、178t、206t である。1506 年に国王はこの造船所（エスタレイロ）に 40 トネラーダのナウ船を造らせた。アヴェイロとヴィラ・デ・コンデの造船所（エスタレイロ）のバイタリティーは、リスボンにおける建造のために専門的な労働力（まいはだ工）の編成を目的とした 1502 年 3 月 4 日付王令による、ドン・マヌエル王の要請を受けるに値するものであった。

表 II

造船所（エスタレイロ）の生産：1542～1552 年

年	積載量（トネラーダ）	船の数	トン数の合計
1542	40、40、40、50、70	5	240
1543	40、50、70	3	160
1544	50、50、80、120、120	5	420
1545	50、70、80	3	200
1546	40、40、40、50、50、80、120、	7	420
1547	40、70、100、150	4	350(訳註:360)
1548	40、130、150	3	320
1549	40、40、50、50、50、80、80、100、120、140	11(訳註:10)	730(訳註:750)
1550	40、40、50、50、100、130、160	7	570
1551	140、130	2	270
1552	50、50、50、50、60、100		
	造船所内：60、100、130、130	10	780(訳註:880)
	平均の数とトン数合計	6	4460

40 年代には 1525 年の船の大きさが繰り返されることがなかったが、この大きさが下位のものとなったことが、技術的な優劣の要因によるものではないことは間違いない。カランデは、不安定性が増したある時期には、戦争と私掠船の活動の結果による安全の欠如が艤装家（アルマドール）達の選択に影響を与えたことに注目した。そうした時期には大きな積載容量測定の船が好まれた。[51] アナ・マリア・ペレイラ・フェレイラは、16 世紀の前半の出来事の中で

---

51 ｶﾗﾝﾃﾞ,ﾗﾓﾝ、上掲書、vol.I、360p

は 1508 年から 1521 年までの年が比較的穏やかで、これと明瞭な対比を為すのが 1521 年～1530 年の 10 年間で、1521 年と 1524 年にピークがあり、1528 年が最大であると記している。

1535 年からバイオナの裁判までの年は「掠奪がびっしり集中」[52] した時期を為している。「ここ何年かは私掠船が航海しないので」[53] 安全のための決められた方策を実行しなかったことに言及し、船は武装して航海することを定めた 1552 年の文言を思い出してみよう。さて、1525 年という年の建造は真に不安定な時期に当る一方で、40 年代の状況は大西洋を巡航する船にとっては幸先の良さを予測させるものであった。多分この要因はアヴェイロ出身の船の所有者(セニョリオ)達の行動について納得がゆく説明の一つであろう。1525 年には大積載容量測定の船を用いることが全く適当であったが、40 年代にはその動機が無かった。

しかし、投資家達は合理的な容積(ポルテ)の船の船隊(フロータ)を持つことに大いなる関心を表明したが、この世紀の初頭の規準としては 130t を越える（ただし 150t は超えない）積載容量測定の船の増大が目に付くし、またカラヴェラ船に相当する 40～70t のクラスの船が明らかに維持されてもいる。1622 年になっても、ペドロ・テイシェイラ・アルボルノスは「スペインの沿岸と港の記述」の中で、アヴェイロの造船所(エスタレイロ)の活動を「この港においては、ガレオン船や、船や、このポルトガルの王国において使われるカラヴェラ船と呼ばれる極めて軽快なその他の船舶を造っている」と述べ、こうした傾向の残影が反映されている。[54] 厳冬であった 1575 年に危険に脅かされたごとく、明らかに 16 世紀の間ずっと続いた河口の堆積が当時極めて進んでおり、ガレオン船がカラヴェラ船と同じように喫水が浅いタイプの船舶であることを考慮すれば、ナウ船が此処に登場しないことが偶然であるとは言え無くなる。[55] この港の土砂の堆積という不運な出来事が小積載容量測定の船が多かったことと結びつけられるのであろうか。この小容積(ポルテ)の船が多かったことは、ヴィラ・ド・コンデと競合してその攻勢に立ち向かう力がなかったということで、アントワープの港からアヴェイロが撤退したことと、またアルネムイデンでの投錨の回数がかなり減ったことと関係しているのであろうか。

奨励金を得た船の建造においてこの造船所(エスタレイロ)が重要な活動をした年の 1525 年に近い 1528 年と 1529 年に、アルネムイデンで投錨の税金を払った船舶の多くはアヴェイロから来ていた。ヴィラ・ド・コンデの 33 隻、セトゥバルの 17 隻、リスボンの 16 隻、ポルトの 12 隻に対して 44 隻であった。[56] しかし 1543～44 年の両年においてはこのゼーランド州の港に

52　上掲書、vol.I、360p

53「ﾅｳ船と船の公文書類の書･･･」368p

54　ｺﾙﾃｿﾞﾝ、ｼﾞｬｲﾒ、「復興期の経済」、677-678p

55　ｶｽﾃﾛ･ﾌﾞﾗﾝｺ、ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ沿岸」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史事典」vol.IV 中、ﾎﾟﾙﾄ、1979 年

56　ﾌｧﾋﾞｱﾝ、L.ｸﾚｽﾎﾟ、上掲書、38p、n.51 ここではｱﾝｶﾞｰのﾃﾞｰﾀを引用している。

到来したのはわずか 3 隻で、アントワープへは全く無しであったが、この時既にヴィラ・ド・コンデの船の存在は圧倒的（75 隻の登録。 P の図 1 と 1a を参照のこと）であった。

停滞の兆しは現れておらず、1549 年～1552 年の全年をひっくるめて合わせた数字は、その 7 年前に大勢を占めていた数字と同じであり、アヴェイロの船が上記ように撤退したことを説明するのは容易ではない。そして 1545～1552 年にアントワープに到着した船の平均の数が減ったことによって明らかな危機の兆候は、あのような急展開したこととはなんとも話しが合わない。[57] 1552 年の調査は船齢に関して貴重な情報を提供してくれるが、残念ながら行き先については、確かなものをそれ程示してはくれない。官吏（オフィシャル）が書類を起草するに当って、行く先の場所として英国を選んで挙げているケースが一、二ある。しかし、アヴェイロの町の外務判事（ジュイス・デ・フォーラ）（Juíz de fora）の結審録からいくつか資料が得られる。「これらの船（ナニョ）の持主（リオ）そして航海長（メストレ）の方々の仕事は総て、多くの鱈のいるニューファンドランドとして知られる場所や、アイルランド、英国、フランダース、大西洋の諸島、そして偶にはガリシア地方を巡ることである」[58] これらの航海長（メストレ）や船（ナニョ）の持主（リオ）の目的地が記述されている順番は偶然のことであろうか。それとも、鱈漁と英国とアイルランドとの商売が特に多いという傾向を述べているのであろうか。もしそうだとすれば、「海損の書」から得られる豊富なデータの説明がつくし、積載容量測定の大きな（130t 以上）船でフランダースのルートを最終的に支配したヴィラ・ド・コンデの船隊（フロータ）と 40-70t のカラヴェラ船でニューファンドランドの大陸棚における漁場に向かったアヴェイロの船隊（フロータ）とが異なった成立ちを有した原因を見出すことができる。こうした専門特化があったので、ピメンテルは「実践的航海術」の中で、アヴェイロとヴィアナを鱈漁に結びついた港の不特定多数(conjunto anónimo)という区分を与えたのである。[59] アヴェイロの町の船の目的地として同町の外務判事（ジュイス・デ・フォーラ）が述べている順番と合わないような目的地の順番を示す情報はない。しかし、全てがそうだと言い切ることはできないであろうし、また 1558 年にドウロ河の河口を出て行った船に言及している例はニューファンドランド向けであると共に、大きな積載容量測定の船が適していることも明らかにしている。

あるトン数のグループとある特定のルートとの間の恒久的かつ定常的な関係を見つけることは困難であるが、ひとつ間違いないことは、北方のこれらの港の商船隊はエスポゼンデのような沿岸の小規模な通商でもなければ、リスボンのように喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）を生業としていたわけでもなかったことである。

---

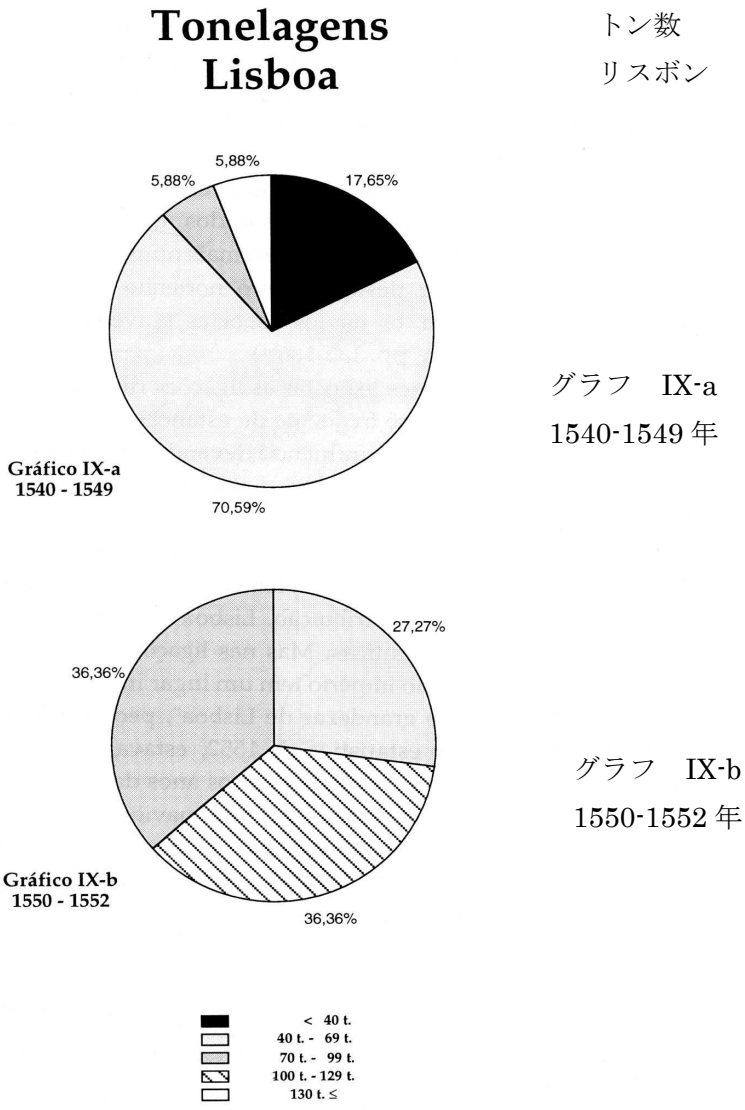
57 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「15 世紀から 17 世紀にかけての経済変動と構造の生起」、「ｴｯｾｲII」 中、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻｰ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ、第 2 版、1979 年、特に 263p

58 ｱｾﾞﾋﾞｪﾄﾞ、ﾍﾟﾄﾞﾛ･ﾃﾞ、「1552 年におけるﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ北部の商船隊」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書集」Vol.II、ﾘｽﾎﾞﾝ、1904 年、255p、ｱﾋﾞｪｲﾛの表題（ANTT.C.C.P.I、M.87、D.115）

59 ﾏﾙﾃｨﾝｽ、J.P.ｵﾘﾋﾞｪｲﾗ、「海のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ」 、Vol.I、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｳﾙﾒｲﾛ版、1984 年、212p

リスボン

50 年代に、リスボンの業者達によって艤装された船になんらかの変化が導入されたようである。(グラフ　IX-a と b) この世紀の初頭のクラス付けでは中位の大きさであった 40-70 トネラーダの船が 70-100 と 100-130 のものに置き代わった。国内の海上ルートで役目を果たしていた小さい船が重要性を失ったのである。



この急展開において、当王国をアフリカの豊かな交易の諸地域に結び付けた取引における比較的にリスボンの港の支配的である役割から考えられる効果に目を向けなければならない。　すなわち、アナ・マリア・ペレイラ・フェレイラがすでにその研究の中で豊富に挙げている絶え間ないフランスの私掠船の被害者達の訴えによれば、ミーナ、ギネー海岸、

サン・トメ、ブラジル、そして他の方角では、地中海、とりわけエチオピアである。さらにその他の目的地のアストゥリアス地方とフランダースも除外されはしない。細部のことになるが、興味深いのは攻撃される時点でミナとギネーに向かっていた船は総てリスボン製であった。一方、リスボン生まれの航海長（メストレ）は、40 年代には既にヨーロッパの北方の諸港からは居なくなっていた。[60] 少なくともこのルートにおいては、艤装の港として、20 年代においてはアヴェイロに次ぐ二番手、とりわけ 40 年代においてはヴィラ・ド・コンデに次ぐ二番手の都市であった。

インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）のナウ船の建造におけるリスボンの河畔造船所（リベイラ）の重要性はひとまず忘れるとして、重要商業市場に関し、またアフリカの豊かな交易の帆船の登録地として、この「首都」がトップの地位にあることが、ヴィラ・ド・コンデが北西ヨーロッパのルートで大変に活発である例も含めて、他の諸港の繁栄の邪魔をしなかったことを確めてみたい。データの偶然性がかなりあるとしても、130 トネラーダ以上の積載容量測定の船は、此処で登録されたものの方がリスボンで登録されたものよりも数が多いことがはっきりしている。しかも、この北方の造船所（エスタレイロ）のバイタリティーはフランダース航路での競合において、リスボンとアヴエイロの船を次元の違うレベルに追いやるまでこれらと大差を付けさせた。（95p の図 1 と 1-a 参照 [61]）

アフリカ西岸との直接の繋がりはリスボンの船に帰されるが、それは、アフォンソ・デ・トーレスの例のように、契約の入札でリスボンの大商人／艤装家（アルマドール）達に勝たせて、体制がこの取引をしばしば独占したからに間違いない。しかし、エキゾチックな産物のヨーロッパ市場への輸送は基本的には北方の船によって確保されたのである。こうして、船隊の専門

---

60 ﾌｧﾋﾞｱﾝの上掲書、38p の註 n.51 によれば、1528-1529 年に 16 隻がｱﾈﾑｲﾃﾞﾝに投錨した。「海損の書」によれば 1535 から 1539 年までの 5 年間にｱﾝﾄﾜｰﾌﾟに来着した僅かな船の内の製造地が分かっている船の中でﾘｽﾎﾞﾝの船は 9 隻であった。次の 10 年間では 11 隻、1550 年と 1551 年では、ﾋﾞｨﾗ･ﾄﾞ･ｺﾝﾃﾞの 8 隻に対して、わずか 1 隻であった。

61 二つの地図を作成するにあたってもう一度、同じではない時期の期間を用いる道を選ぶことにした。20 年代では、ﾙｲｽ･ﾌｧﾋﾞｱﾝによって得られるｱﾙﾈﾑｲﾃﾞﾝとﾐｯﾃﾞﾙﾌﾞﾙｸﾞに限られた 1528-1529 の年の情報しかない。40 年代はこれと反対で、「海損の書」の中でかなりｶﾊﾞｰされており、ｱﾝﾄﾜｰﾌﾟでの投錨とｱﾙﾈﾑｲﾃﾞﾝにおける海損代金の支払いにいくつか言及したものがある。異なった間隔の期間をもって取り扱うわけではあるが、生じた消滅を検討するために、図 1-a（96p）はｱﾙﾈﾑｲﾃﾞﾝの、1542-154 年だけを取り出している。図 1 (95p)から得られる大方の結論と矛盾していないことがわかる。実際にﾋﾞｨﾗ･ﾄﾞ･ｺﾝﾃﾞはﾌﾗﾝﾀﾞｰｽﾙｰﾄにおいてｱｳﾞｪｲﾛを凌駕しており、北大西洋のこの通商においてﾘｽﾎﾞﾝとﾎﾟﾙﾄの艤装家（アルマドール）達の役割は二番手のものであることが確認される。

特化によって一つの補完関係の図が描かれる。再分配の商売においてリスボンは、大西洋航路により強く結びついた諸港に道を譲った。しかしミーナとオリエントとの直接の結びつきにおいては、帝国の首都は争う余地のない地位を占めた。

1552 年の統計に、名は体を表すようなタイトルを付けるよう要請しているが、ナウ船の河畔造船所（リベイラ）には早くから「リスボンの威厳と偉大さ」という肩書きが既に付されている。喜望峰（ホータ・ド・カーボ）航路の初期の数年間に、ポルトの造船所（エスタレイロ）（ヴァスコ・ダ・ガマの最初の航海の船は此処で建造された）とアヴェイロの造船所（エスタレイロ）が建造を請負った船の中で、

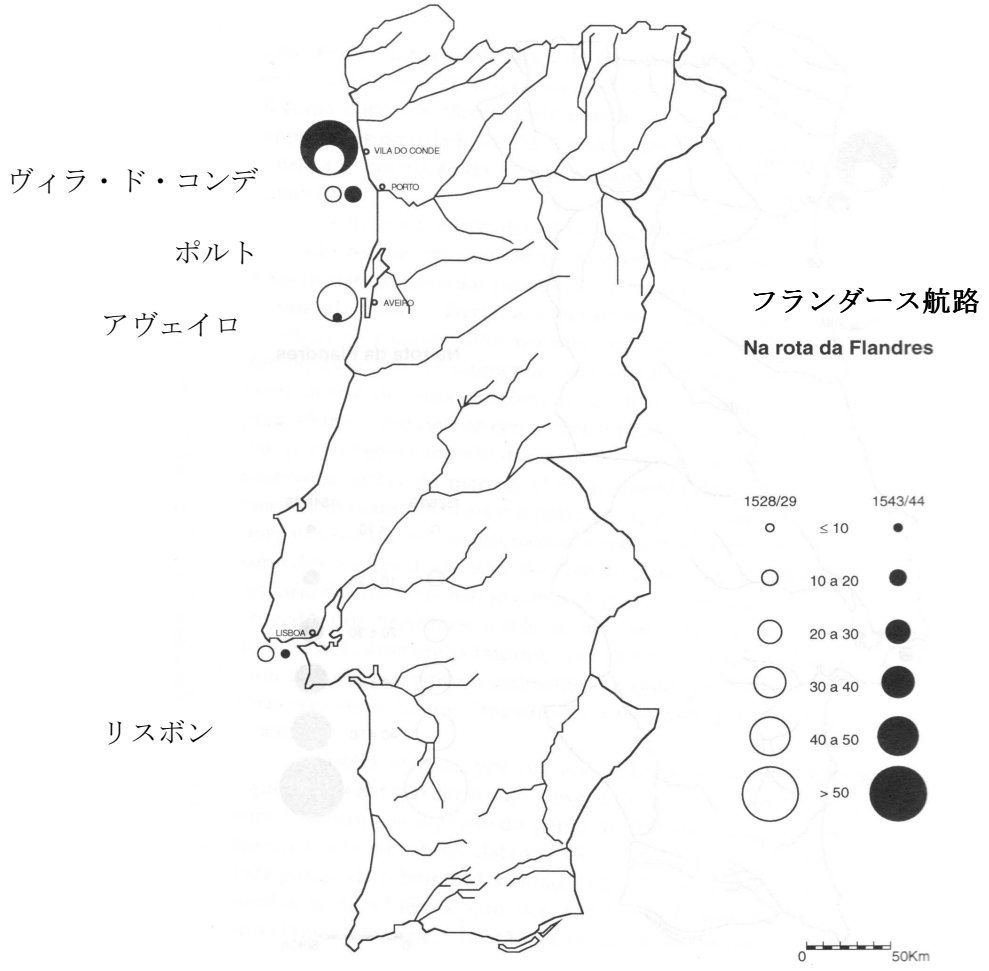


Fig. 1 - Número de navios por porto de matrícula

図１　登録の港ごとの船の数

30 年代の同航路の 1 隻のナウ船が、守護聖人の名前でも、艤装（アルマトゥール）家達の名前でもなく、建造の場所によって同定できるが、それはそうしたことが例外的なものであることの証明と言える。特別大きな（おおきなふ）容積（ルテ）の帆船のほぼ大部分の建造がリスボンに集中したであろうと、

ロペス・デ・メンドンサと同様に[62]、推測するが、この都市の同時代の記述とこの頃の技術建造物がそれを認めている。

このような専門特化に対して、国家の作用は決定的であったが、それは、70年近くに渡って航路において強化された統治体制によるものであったし、国王の官吏達(オフィシアル)が望ましい監督をするために最も適切と思う地域における生産を奨励する方向で取られたイニシアチブによるものであった。

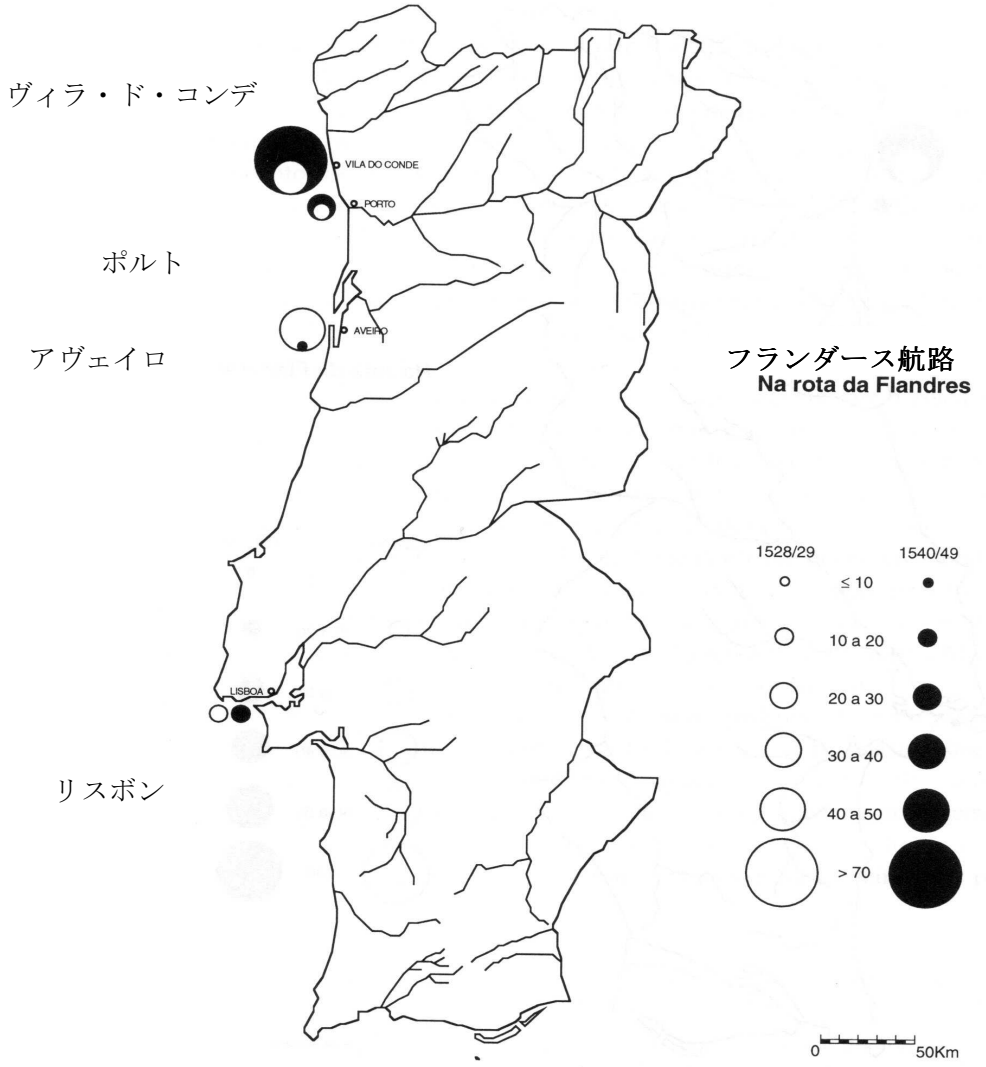


Fig. 1 - Número de navios por porto de matrícula

Fig. 1a - Número de navios por porto de matrícula

図1　登録の港ごとの船の数

図1a　登録の港ごとの船の数

---

[62] 「15及び16世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの船に関する研究」、第2版、ﾘｽﾎﾞﾝ、海軍省、1971年、10p

リスボンは、膨れあがった投資が必要とするところに応えるために、都市の装備として創り出されたものの集中化を行った。そのような膨れあがった投資は、ショーヌーのモデルが言うところの、新たな一つの伝達の環をそれぞれが成り立たせるものであった。すなわち、商業及び収税を厳密に目的としたインド商務館と、ナウ船の糧食及び帆柱から海図までの航海用材料を装備するためのギネー及びインド備品館である。この商業航路への君主の関与は、自らが商人かつ主たる艤装家であることと同時に、船を調整したり建造したりする仕事を、決定を行ういくつかの中心地に近い場所に集中させる目論見に加担することであった。船無しでは航海は出来なかったし、また出発のカレンダーは遅滞し難いものであった。毎年出帆する艦隊が各回ごとに、備品館の管理官の見回り、財務管理官の細心の注意、受領官の能率といったことが、事業を行う組織として絶対に必要とする道具なのである。港や河口の自然条件は、テージョ河の砂浜を造船所に選択する上で否定的な要素ではなかった。

また、リスボンは請負契約での仕事の遂行のために君主が頼りとする重要な艤装家達へ住居を提供した。1510 年、1511 年、1512 年付けの発議書における（ナウ船の）フェルナン・ゴメス（1521 年には河畔造船所の監督官となった）とその構成員達の役割については次の章で述べる。しかし、当時すでに「河畔」はギネー及びインド備品館の管理下に入っており、それ故にその専門特化性が鮮明であった。材料に対する要請を満すために、既存のものを統合する必要性から、糧食の貯蔵庫あるいは「前哨(vanguarda)」としての地図製作センターが設立されたのみならず、総ての種類の原材料がそこで見つかる空間が設立された。船具は、河畔造船所の別の備品庫で守られていたようだ。その管理は一人の財務管理官に帰していたが、彼は狭い結節内でもう一人別の（正確に言えばギネー及びインド備品館の）受領官を兼務する財務管理官と繋がっていた。

この都市の河畔地域は国王及び、その事業に参加する大艤装家達の事業に開放されており、早くから市の権力者達と争いが生じていた。1508 年 5 月 15 日の市会議員達へ宛てた書状の中でドン・マヌエル王は、フェルナン・ゴメスが簡易構造の家である「大型建物（barracão）」を「道具の倉庫、そして材木の切削、同河畔で造るナウ船の建造に必要なその他のことのために」建てることを邪魔されないこと、というのは「これは我らへの奉仕であり、またこの市を気高いものにするだけでなく、此処で同様なナウ船を何隻も造るので」[63]、この建物を建造することは国王に全くに利益になると断言している。1498 年 8 月 18 日付けの規定に由来する、これらの事業のために河畔を確保することがすでに必要であったのであろう。同規定は、市議会が河畔の地面の賃貸借契約をすることを禁止しており、「外部とは（禁止する）、それは同河畔を占拠されてしまうことは我々にとって極めて不都合であるので、(･･･)いかなる点からも、貴下達は同河畔のいかなる地面の何も動か

63　AHCML、「国璽尚書」、cod.30、f.2

すことは出来ない。それは、この都市にとって有用であり、我らにとって極めて用を為すものだからである」[64] フェルナン・ゴメスが責任を持つ建造（インド航路用（カベイラ・ダ・インディア）のナウ船 1 隻である可能性が高い）であるので、これができるように例外を正当化したのである。ずっと後になって、やっと国王は自らの請負契約だけに向けられた地域を囲うことを命じた。この点については先で（第四章）で述べる。

リスボンに建造が集中したが、既に述べた如く、それはポルトガル沿岸の他の地域からの労働力を当てにしていた。そして、その集中は原材料を供給する回路（サーキット）を密接なネットワークとなし、管理体制を次第に複雑にした。こうした背景によって、この造船所（エスタレイロ）を研究するのに用いることができる文書が多いことが説明でき、また中央管理体制に依拠していたことが説明される。本研究の後半で、特にそれらの変遷を間近に見てみたい。ここでは、16 世紀の艦船という観点から、その生産のタイプを考察し、その例外的である性格を考察するために、登録されたそこで建造された船の大きさの傾向を確認するに留める。

トン数が知られるナウ船に関して集められたデータはごく僅かしかないので、決定的な結論は許されず、表 I から得られる推論を補完ためには、他の種類の情報に頼ることがかなりの重要性を帯びている。この世紀の 20 年代においてナウ船のトン数の平均値が上昇する傾向は良く知られており、前章において傭船のキャパシティーでもってトン数を登録する問題で辻褄が合うようにしようとした際に、この点を既に考えに入れていた。しかしこのことを採用すると、矛盾を生じないわけではなく、30 年代には平均値が下がっていること（標本数が多い点はこちらの方が良い）は認めうることであるし、この点は、航海を経験し船の真の帆船としての能力を証言できる人々が国王に送った書状の中に彼らの意見があるおかげによっても認められる。20 年代は前の 10 年代とサンプルの数は同じなのに対して、トン数の平均は 434t が 308t に、合計のトン数は 3470t が 2460t にそれぞれ減っている。さて、1523 年 10 月 18 日に、インドの大蔵省（ファゼンダ）の書記（エスクリヴァン）であるアントニオ・フォンセッカが 1 通の書状をドン・ジョアン三世王に送り、国王が「300 以上 400 トネルまでのナウ船を送る際に受ける障害と損害（･･･）陛下は私に、もし大きければもっと荷物が積めると仰せですが、しかし、それは、これとは別の不都合を有しております、300 から 400 トネルまでのナウ船であればそれが、より良く防ぐことができるのです。[65]」これらがより良く防ぐことができる不都合とは、積荷の数が多くなり操船が困難になることである。積荷が少ないことによって、「操船のやり方(marinheiras)」が良くなり、モザンビークで越冬することを避け、そのまま、より短時間での航海が確保できる。輸送能力が小さくて利益が減ることは、長い期間でみると投下資金の回転が速くなり、乗組員が少なくなることで

---

64 ｵﾘｳﾞｪｲﾗ、E.ﾌﾚｲﾚ･ﾃﾞ、「ﾘｽﾎﾞﾝ市行政区画の歴史の要素」、TomoIV、ﾘｽﾎﾞﾝ、1906 年、322p

65 ANTT,C.C.、P.II,M.30、D.36

相殺される。

300 から 400 トネルまでのナウ船が選ばれたことは表 I の 30 年代の数字によって良くわかる。インド航路での 21 のサンプルにおいて、平均は 305 トネラーダであるから、艦隊では 6405 トネラーダとなるが、一方、国のレベルでは 86 のサンプルで、合計は 7406t にしかならない。インドのナウ船のトン数が減少したことが推定されるにもかかわらず、国内と一緒に見ればその占める重さは明らかである。1533 年 2 月 10 日付けドン・ジョアン三世王のカスタニェイラ伯爵宛の一通の書状は、この君主が「利口者達」の意見に注意深く耳を傾け、「もっと小さなナウ船を造るように命じる」[66] ことを決意したことをうかがわせるものである。しかし、「フランシスコ・ルアとジョアン・デ・デウスがポルトで造った 500 なにがしかのトネルで、彼らが売りたがっている」[67]1 隻のナウ船の購入に積極的なイニシアチブを取ろうと考えていたことを白紙に戻しはしなかった。1537 年にリスボンの河畔造船所で作成された一覧表の中に、550 トネラーダの国王の「ポルトのナウ船」が載っており、その船の購入が確かに実行されたのであろう。

これらのデータによって、表 I が示すところを補強しようと思う。まず、インド航路に 500 トネラーダを越す積載容量測定の船を導入する試みが同世紀の 10 年代になされたが、これは 20 年代、30 年代では大勢を占めるようなものではなかった。期間が 15 から 18 ヶ月に及ぶこれらの航海を実現するのに最適なナウ船は 300 から 400 トネルまでのものなのである。これらの要素をいくつかの原材料の輸入に関する書類とつき合わせてみると、10 年代では大積載容量測定のナウ船ーここでは 700 トネラーダであるがーが最も多かったにもかかわらず、それを凌駕する容積のものは極めて珍しかったであろうと思われる。インド洋において商業の鍵となる地点に商館付要塞(feitorias-fortalezas)を設置した決定的な段階以降、1510～1520 年の期間に明らかなように、巨船主義をもって、船の容積を単純に引き上げることによって各艦隊の利益を最高にしようとしたのであろう。この選択によってもたらされた不都合は財務管理責任者達によって当然ながら問題視された。彼らにとって、意図するところは、個々の航海の粗利益の上昇によって達成されるものではなく、資本の回転がより速くなることによって達成されるものであった。

こうした推論を確認させてくれる他の種類の指標を探してみよう。国立図書館の手写本で（16 世紀末文書の雑文の一つ）、海事考古学の作品に広く転写されている「海事の書、あるいは古い船とガレー船の建造の実践方法」中に出てくる指図内容によって、マストの配置が船の積載容量測定と密接に係っていることがわかっている。そこでは「600 トネル以下のナウ船のマストの計算」では「主檣はナウ船のキールと同じ長さであるが、この計算はナウ船に船橋(ponte)が無い時なので、船橋によって 17 ルーモに更に 1 ブラッサが

---

66 ﾌｫｰﾄﾞ、D.J.M.、上掲書、95p

67 同上、226-27p

追加され、マストは 18 ブラッサとなる」。[68] 16 世紀末の手写本なので、ここでは「以前には」主檣にはもう 1 ブラッサを加えていないと理解し、キールのルーモ数が主檣のブラッサ数に対応するようになっている。この長さから、それ以外の船具の長さを得ていた。そして、600t のナウ船は同世紀の末に主マストは 18 ブラッサ（古くは 17）、前檣が 15 ブラッサ、第一斜檣あるいは後檣(mezena)が 10 ブラッサであろうが、ここでは主たるマストだけ挙げた。ピメンテル・バラータの場合は、積載容量測定に基づき、1580 年以前のナウ船（多分「海事の書（リプロ・ナウチコ）」の情報からのデータ）のキール、船幅、船高の寸法を 1 表にしてくれている。[69] 900t のナウ船は 19.5 ルーモのキールから作図を行い、800t のナウ船は 18.5—19 ルーモのキール、700t は 18 ルーモ、600t は 17 ルーモ、550t は 16 ルーモ、500t は 16 ルーモ、等々。重要な指標を覚えておこう。ルーモでのキールの長さは主檣の長さのブラッサの数字と同じで、900t のナウ船は 19.5 ブラッサのマストを必要とし、550t のナウ船は 16 ブラッサのマスト、等々である。

ここで、アントワープの商館員（フェイトール）を通して、ヨーロッパ北方からの船の用具の輸入に関する情報を見てみよう。1510 年 11 月 1 日付けのジョアン・ブランドンの 1 通の手紙には、リスボン向けのマストがどのようなものであるかが書いてある。それらは、16 から 17 ブラッサまでの「サーポ(sapo？)」のマストが 15 本、13 から 14 ブラッサまでが 20 本で、総て今年の新しいもので、此処から長期に渡りって送られて行ったいずれのものよりも上等である。私はジョルジェ・デ・ヴァスコ・グォンセーロス（ギネー及びインド備品館（アルマゼンス）の管理官（プロヴェトール））が、いかに命じられたかを思い起こし、そのようにしたのである。」[70] 更に 16 から 18 ブラッサまでの「プルサ」（プロシア産）のマスト 3 本と 14 から 15 ブラッサまでのものが 7 本、そしてこれらとは別に 9 から 12 ブラッサまでの多くの斜桁材（帆桁用）が付け加わっている。これら大量に取得した中に、「サーポ」と「プルサ」のもので、16 から 18 ブラッサまでの間のものが 18 本ある。もし取得の目的が新造のナウ船であれば、それらのナウ船は 16 から 18 ルーモの間のキールを有することになり、その登録トン数は 550 から 800 トネラーダの間の何処かとなる。　1510 年の情報をさらに見ると、残りの 27 本の 13 から 15 ブラッサまでのマストは、これらのナウ船の前檣か第一斜檣に使われたか、あるいは 13 から 15 ルーモまでのキールで積載容量測定が 250 から 400 トネラーダの間と考えられるナウ船の主檣に使われたのであろう。結論として、16 から 18 ブラッサまでの

---

68 **ﾒﾝﾄﾞﾝｻ**、H.ﾛﾍﾟｽ･ﾃﾞ、上掲書、94p

69 **ﾊﾞﾗｰﾀ**、J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ、「1550－1580 年から 1640 年までのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのﾅｳ船とｶﾞﾚｵﾝ船の作図」、上掲書中、vol.I、163p

70 **ﾌﾚｲﾚ**、J.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ、「ﾏﾘｱ･ﾌﾞﾗﾝﾄﾞﾝとｸﾘｽﾌｧﾙ間」「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書集」、vol.I.ﾘｽﾎﾞﾝ、1909 年、65p

18 本のマストを考慮すれば、これらの輸入情報を、かなり大きな積載容量測定のナウ船の建造に対する志向を証明する補助的資料と見なすことができる。

また、こうした志向が、20 年代中頃から 30 年代まで維持された、平均で 300t の船を好む傾向とは相反していることも言える。そこで 1531 年に備品館（アルマゼンス）に存在した新品のマストを見てみよう。河畔造船所（リベイラ）の財務管理官（アワモシャリッフェ）から備品館（アルマゼンス）の受領官（レセベドール）へ渡された材料の一覧表の一つに「プルサ」の新品のマスト 32 本が記載されている。その内 29 本の長さが示されているが、1 本だけ最も長いものが 17 ブラッサ、もう 1 本が 16 ブラッサ、3 本が 15 と 15.5 ブラッサで、3 本が 14 ブラッサ、一番多いのが 13 ブラッサで、合計 13 本のマストとなる。残りのものには 11 と 12 ブラッサの長さが含まれている。「リガ」と「サーポ」も新品で、その中に 14 ブラッサが 3 本、13 ブラッサが 2 本、15 ブラッサが 1 本ある。[71] これらのものだけが新造船用に向けられたと断定するつもりはない。使われなくなった船から取り外した良い状態にあるものの再利用を勘定に入れなければならない。ただ、再利用はあまり一般的ではなく、マストは消却されたり、事故時の用を為すために取って置かれたりした。このリストが新品の部材のことを述べているのであれば、それは大部分の船の積載容量測定が 300 トネラーダとなるナウ船の建造や修理を計画したからであろう。13 ルーモのキールのナウ船（300t）に使われ易い 13 ブラッサのマストが圧倒的に多い。もし、これらの部材が第一斜檣に使われたとし、「海事の書（リブロ・ナウチコ）」の寸法の比率を参考にすれば、主檣が 14.5 から 15 ブラッサまで、すなわち積載容量測定が 400 から 450t までのナウ船となるであろう。倉庫にある最も大きなマストは、1 本だけであるが、17 ブラッサで、600 トネラーダのナウ船に使えることが注目に値する。

こうした考察によって、表Ⅰに僅かしか含まれないデータも確固たるものに見えてくる。30 年代に往来していた大部分のナウ船は 300 と 400t の間であった。こうした情報を通して、当時の、香辛料を王国へ輸送する能力の概算値に到ろうと思うならば、このトン数を（ここから原動力重量が占めるスペースを差し引いて）考慮に入れるべきである。

上記の推論の延長でもって、ポルトガルの商業がレヴァントの航路を取り戻すために生じたことが反響しているのを否定しようとは思わないが、リスボンに到着した香辛料の量は、二つの市場の競合だけで説明されるべきではなく、これと平行して、インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）の艦隊の記録に残された傾向を参考にすべきである。言い換えれば、インド商務館（カサ）へ入って来る収納物の 20 年代と 30 年代における減少は、トン数の減少が各艦隊（アルマダ）に編入される隻数が増加によってしない以上はその輸送を保証する船の大きさにかかわっているのである。[72]

---

71 ANTT,C.C.,P.II、M.167、D.132

72 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「発見と世界経済･･･」vol.III、49p

そこで、300～400 トネラーダの船を好む傾向については、この積載容量測定の船が、帆走性能が最も良いことを認識した上での技術的な要因による制約から来たのか、あるいは、船のトン数の再考を促すような厳しい状況があったのか、を問うことができる。ヴェネチアによってコントロールされていたレヴァント貿易が再び盛り返したことによって必然的に起こった作用を、掘り下げて考えるために、ジェンティル・ダ・シルヴァのデータを引用したロジェロ・ロマーノの研究に当ってみると、1510～1520 年の間インド商務館(カーサ)への香辛料の収納は毎年 40,000 キンタルに上っていたのが、1520～1530 年の間はこれが 19,000 キンタルに減っているのである。そして、彼は「ポルトガルの輸入が 1520 年以来低下したことに、大きな意味はないのであろうか。」[73] と問うている。もちろん意味はある。参考までに 1510-1520 年の積載容量測定の平均をみると、数量の減少は、大洋を渡る新航路が要求するところに、より適合した小積載容量測定の船の選択と関係していると付け加えなければならない。

しかし、50 年代は情報が少ない故の心もとなさはあるが、他の情報源によって、900 から 1,000 トネラーダまでの大きなガレオン船が舞台に登場したことがわかる。40 年代についてはデータが無いが、その前の 30 年代中頃に既に大容積(おおルテ)の船に対し、新たな関心が持たれ始めていた可能性がある。「我が国王陛下にとって、1 キンタルの胡椒に掛かる費用の見積書」[74] は、1558 年において範例となる状況を表すために、5 隻のナウ船の計算を行っている。それらは 750 から 800t までのもの 2 隻、500t が 2 隻、中位の大きさと言っている 450 から 500t のもの 1 隻である。最もありふれた状況に近づこうとしている報告書が 900 から 1,000 t のナウ船を対象としなかったことが意味するところは深い。これらの船は存在こそすれ、最も一般的なものではない。しかし、この見積書から、各艦隊(アルマーダ)のトン数の平均は 750t 近くまで跳ね上がることが推測される。これは、当時の船の動きを見ても、リスボンに到着する数量を反映している。リスボンに向けて無事に出帆した毎年の船の平均数である 3 隻という数は 1551 年から 1570 年までの 20 年間維持されたが、20 年代の平均数（4 隻。30 年代はデータが無い）よりは劣っている。リスボンを出港する隻数であれ、帰りの航海に成功した隻数であれ、その数はこのように減少しているが、インド商務館(カーサ)に、平均して新たに 40,000 キンタルの胡椒が収納された年の隻数はこれらであり、レヴァント・ルートが再び活発化したことが反映されている感じはしない。1510～1520 年の 10 年間のレベルにおける香辛料の数量が占める容積を測ってみると、ここでも又、船の積載容量測定の増加が映し出されるようだ。こちらの方がよく目立っており、艦隊(アルマーダ)の隻数が少な

---

73 ﾛﾏｰﾉ、R.;ﾃﾈﾝﾁ、A.;ﾄｳｯﾁ、U.、「ヴェニスと喜望峰ルート:1499~1517 年」、ｺﾙﾃﾗｯﾂｫ、M.(編集)、「地中海とｲﾝﾄﾞ洋。1962 年 9 月 20 から 29 日までヴェネチアで開かれた海事史の第 6 回世界会議の議事録」中 117p。

74 ANTT,C.C.,P.I,M.103,D.31.

いにもかかわらず、リスボンに到着した香辛料の送荷額は大きい。

この選択にはそれなりのコストがかかる。悲劇の航海の時代が幕を開けたのである。巨大で過積載のナウ船は「大暴風雨」という喜望峰の気まぐれな悪天候を前にして、為す術がなかった。そして難破の伝説(サガ)は、型どおりの人物達による彩色の濃い文学の一テーマとなった。その中には、貪欲な民衆の個性的な生き生きとした描写があり、画題に多くの材料を一度ならず提供している。[75] 題材と成るに事欠くことなく、ずっと後代になっても、ドゥアルテ・ゴメス・ソリスは、「インド艦隊(アルマーダ)についての考察」の中で、造船の質の粗悪さが積荷の過剰と一緒になって、この通商を破壊に導いたことを述べるに当り、このテーマを使用している。彼の考察の中で、船体を修繕するための傾船が不幸な結果を生んだことが注目されている。傾船を行うことは、巨大な積載容量測定のナウ船が支配的になり始めた時に、一般的となったと述べている。他の修理法が無かったので、もっと小さい船で昔やっていたように、やるようになった。大々的に修理がなされるには、それが行き渡ったほうがよかった。

しかし、儲けるかどうかの単なる経済上の関心だけではない。大きな船は見る者の目を眩(くら)ませ、そこで得た衝撃は権力の印の一つに変化する。君主さえも、上記のリスボンの市議会宛書状の中でそれを表明し、そうした船を河畔造船所(リベイラ)で造ることは「この都市の高貴さ」であると認めている。この都市の図像は、そうした褒め言葉を最も雄弁に表しており、アイレス・ダ・ガーマはカナノールからドン・マヌエル王に宛てた手紙の中で、大きなナウ船は「そこに乗っている人々が豪華にしていなければ、なんの役にも立たない」[76] と言っている。

1570 年の法令でもって、艤装家達(アルマトゥール)（及び国王自身）が大きな積載容量測定の船を好む傾向に待ったをかけようとしたことが知られている。単に 50 年代と 60 年代の惨事を防ごうとするだけでなく、国王はこの航路の船の最大の寸法の決定を法令化しようとした。450t を超えない、最も適切なトン数のナウ船に戻るものであった。[77] 時代が変わっており、70 年代の困難な状況は、マレー半島世界における失敗によって誰の目にも明らかで、この失敗は喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)にも不可避的に反映された。マガリャンイス・ゴーディーニョは、50 年代と 60 年代の 35,000 から 40,000 キンタルという平均値が 25,000 から 30,000 キンタルに減退したと述べている。[78] 数量のこの減少に照らして、法律によって課せられたトン数の減少は、それが理由であったのか、それとも効果であったのかを見分けることは難しい。

---

75 これについては、ﾗﾝｼｱｰﾆ,ｼﾞｭﾘｱの論文「ある海難史」、「ﾘｽﾎﾞﾝ城壁の外 1415-1580」に収録、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの航海者達による世界の発明」、ﾊﾟﾘ、ｵﾄｩﾙﾏﾝ、1990,89-117p

76 ANTT,ｶﾞｳﾞｪｯﾀXV,M.9、D.11、「ﾄｯﾚ・ﾃﾞ・ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪｯﾀ・・・」vol.IV,214p

77「ｲﾝﾄﾞの胡椒、薬草及び商品の扱いに関するﾚｼﾞﾒﾝﾄ」、「国王ﾄﾞﾝ・ｾﾊﾞｽﾁｬﾝが作った法令と命令」中、1816 年版、81p

78 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「16 世紀における価格革命と経済変動」、「小論集 II」中、243p

航海を小容積の船で行うという選択であれば、艦隊の船の数を増やさなければ、数量は減少する。供給市場が厳しい危機の年には、こうした小容積の船がより適切であったのであろうか。[79]

80 年代のインド艦隊の骨格は、その時点で効力のある規範によって決まるわけで、フェリッペ 2 世のイニシアチブによって、1588 年には 700 から 900 t までの大型ガレオン船が建造されていた。この世紀の終わりには、70 年代の喜望峰航路の統治体制の変遷はあったものの、我が国の船隊の内容の基本となる部分は大型のナウ船とガレオン船であった。英国に対するアルマダのために、1586 年にサンタ・クルス侯爵がフェリッペ 2 世に提出した計画案は、王冠の下に統合された両王国においてトータルで使用が可能な船舶の種類の目録に依拠していた。スペイン側のトネラーダは別としておいて、この文書によって、大体のところを把握してみたい。ポルトガル王国のナウ船とガレオン船 20 隻は 14,000 トネラーダに達するが、これはビスカヤとギプスコアの船隊を凌駕し、王冠の下にある両国とその同盟国を合わせた合計のトン数の 18%をなしている。カラヴェラ船や他の小容積の船に関しては、100 隻のポルトガル船の合計は 8,000 トネラーダであり、これは総ての従属国と同盟国から、同じカテゴリーで提供された船のトン数の 31%となり、ビスカヤ、カンタブリア、ギプスコアをあわせた船隊のみがこれに匹敵する。イベリア半島内で見れば、ポルトガルは産業と輸送の衰退からは程遠いところにある隆盛を手に入れていた。[80] 同じ 1586 年については、大英博物館の「スペインとポルトガル両王国の実情の簡潔な暴露、videlt(参照)」と題され、レベーロ・ダ・シルヴァによって出版された書物の中にもう一つの調査結果があることが知られている。[81] 我々にとっては、我が国の船隊に関する情報に関心が持たれるが、ここに示されたトン数については二次的な資料と考えた方が適切である。ただ、各港に関する状況を推定してみるために考慮に入れることはできる。カミーニャ、ヴィアナ・ド・カステロ、ヴィラ・ド・コンデ、アヴェイロ、フィグェイラ・ダ・フォス、リスボン、セトゥバル、セシンブラ、ラゴス、ポルティマン、ファーロ、タヴィラ、カストロ・マリンが対象となっている。テージョ河の南では、カラヴェラ船だけが挙げられ、60 隻を有するタヴィラが抜きん出ている。しかし、実働可能な隻数とそれぞれのトン数において、リスボンはポルトガル沿岸における大きな港と造船所として突出している。その船隊は 88 隻から成り、その内 37 隻が 100 から 400 トネラーダの間で、「それらはバーバリー、ジェノア、フランダース及び他の島々方面へ行く」。

---

79 10 年間の出港と帰港の平均数には、ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「発見と世界経済･･･」vol.III、49p のまとめの表中のﾃﾞｰﾀを用いた。

80 計画と調査結果についての情報は、ｶｻｰﾄﾞ・ｿｰﾄ,J.、上掲書の p159 を参照。

81 ｼﾙｳﾞｧ、L.A.ﾚﾍﾞｰﾛ･ﾀﾞ、「16 及び 17 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの歴史」、Vol.III、ﾘｽﾎﾞﾝ、国立印刷局、1867 年、529p 以降。

13 隻が国王と商人達の所有となっており、800 から 1,300 トネラーダで、これらはインドへ向かう。その他にガレオン船 12 隻、ガレー船 12 隻、カラヴェラ船 10 隻が軍事的に実働可能なものとして挙げられている。船の種類間で定められている違いを無視して、これらの調査の情報を整理したものが次の表である。

表　III

1586 年の港と船隊(フロータ)

港	船の隻数	%
カミーニャ	24	8
ヴィアナ・ド・カステロ	19	6
ヴィラ・ド・コンデ	19	6
ポルト	20	7
アヴェイロ	26	9
フィグェイラ・ダ・フォス	4	1
リスボン	88	29
セトゥバル	16	5
セシンブラ	9	3
ラゴス	6	2
ポルティマン	5	1.5
ファーロ	5	1.5
タヴィラ	60	20
カストロ・マリン	3	1
合計	304	
実働可能なスペイン船	650	

ブローデルが言うところの 16 世紀のヨーロッパの艦船が有する規則性の傾向に注目すると、そこにはあの厳しい状況の輪郭そのものが描き出されている。船隊(フロータ)の船全部では、小さな帆船の沢山の取り巻き連は数に入れないとして、大容積(ポルテ)の船が優勢である。[82]1569 年以来、「海損の書、no.4」が示すように、アントワープのルートからポルトガル船は退却し、英国とフランダースの船が優勢となっていた。そして 1586 年に行われた調査において、この世紀の最後の四半世紀は、リスボンに対してよりもポルトガル沿岸の活動的な港に対して、より深刻な影響が齎されたことが伺われる。しかし我が王国全土で記帳されたこれら 304 隻の船は、50 年代に北方の港だけで観察された 278 隻に比較してかなり数が少ない。

---

[82] ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ、F.、「ﾌｨﾘﾍﾟ 2 世時代の地中海と地中海世界･･･」 vol.I、273-74 p

そしてこれを、漁船と商船（22,360 隻の船舶 [83]）のオランダの船隊（フロータ）と比較してみると、この表が、これらの地域が当時立ち向かわなければならなかった厳しい状況を表していることが分かる。北方の造船所（エスタレイロ）の活動が増加するには、ブラジルの砂糖経済が爆発するのを待つ必要があったのであろうか。その活動が増加することになる時には、ヴィアナ・ド・カステロがヴィラ・ド・コンデに勝っている。[84] 問題は解決されたわけでなく、16 世紀末における我が王国の外国との通商とそれを支えた輸送に関する次なる専門的な研究が待たれる。

リスボンとアルガルヴェ

インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）の船の建造にとっては、王の管理下に一つの空白が存在したが、王の注文を満足させるために、他の造船所（エスタレイロ）が必要無いわけでもなく、アヴェイロとヴィラ・ド・コンデのためにそのスペースが取って置かれたために、ポルトガル沿岸のその他の港が萎縮したことを意味するようにも見えない。

ドン・ジョアン三世王からドン・アントニオ・デ・アタイーデ宛の書状によって、ジブラルタル海峡の防衛のための艦隊（アルマーダ）用のカラヴェラ船の供給の中心地であるアルガルヴェの造船所（エスタレイロ）の役割が、ペデルネイラ、ペニッチェ、アルフェイゼランの地域に変えられたことが伺える。ドン・ジョアン三世の伯爵宛の 1534 年 1 月 15 日の書状があり、このことを、ナウ船ナザレ号がペデルネイラで建造された例がある昔の 15 世紀末の事と取り違えないでほしい。その書状中で王は、カラヴェラ船 6 隻を「ペニチェに造らせることを貴殿が命じ」発注したことに対して感謝を表明している。そして、「この後、書状がアルガルヴェのアントニオ・カンポス宛に出され、あの都市（リスボン）に 2 隻のカラヴェラ船を送り、貴殿が海峡の請負い契約をしたように、4 隻が海峡の艦隊（アルマーダ）のために留まれるようにする」[85] と付け加えた。この書状は、伯爵がリスボンではナウ船とその他の船が足りない情報を送ったことを国王が暗示している内容で始まっている。これらの造船所（エスタレイロ）に支援を求めたことは、突発的な性質のものではなく、リスボンの造船所（エスタレイロ）がその頃困難な状況にあり、それと関係している可能性がある。このやり取りによって、「民衆を苦しめ」ないで、6 隻の

---

83 ｼﾙｳﾞｧ、J.ｼﾞｪﾝﾁﾙ・ﾀﾞ、「17 世紀初頭にｵﾗﾝﾀﾞが有していた軍事力とその内容に関する情報」、「1950 年 10 月 23 から 29 日までﾘｽﾎﾞﾝで開催された科学の進歩に対するﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ協会の第 13 回会議」中 Tomo VIII、ﾎﾟﾙﾄ、ｲﾝﾌﾟﾚﾝｻ・ﾎﾟﾙﾄｳｹﾞｯｻ,1951 年、401-450p

84 ﾓﾚｲﾗ、M.A.ﾌｪﾙﾅﾝﾃﾞｽ,「発見時代のヴィアナ・ド・カステロの港」ヴィアナ・ド・カステロ市議会、1984 年、112-120p

85 ﾌｫｰﾄﾞ、D.J.、上掲書、155p

カラヴェラ船をアルガルヴェで早急に建造することに全ての関心があったことがわかる。これらの内 2 隻は 2 月に完成することができるが、残りは 4 月になってしまう。その他はこの年の夏にやっと始められそうである。[86] 1534 年 8 月 12 日付けの備品館(アルマゼンス)の管理官(プロヴェードル)の 1 通の指示書は、リスボンの河畔(リベイラ)造船所の備品館(アルマゼンス)のマストと斜帆桁が、「国王がアルガルヴェでの建造を命じたカラヴェラ船の商館員(フェイトール)」であるアントニオ・カンポスに送られるためのものだが、これらのアルガルヴェの河畔(リベイラ)造船所は国王の造船所(エスタレイロ)のようには組織されておらず、一人の商館員(フェイトール)のコントロールの下で建造が実行されており、この場合はアルガルヴェの王国の大蔵省の監査官(カヴェードル)自身であった。リスボンは地方の商業では満たせない不足物：マストを充足させた。[87]

アルガルヴェの造船所(エスタレイロ)と港の活動の心配の種の事を書き始めようとすると、調べた情報源においてアルガルヴェの船についての情報が少ないことが大きな障害となる。また、資料の少なさは、そのことが一つの情報となり、またアントワープの海損の書の中の例が珍しいものであることが、とりもなおさず、我が国の港が何処か一定の航路を専門としていたことを示している。

しかし、国王の注文のおかげだけではなくて、これらの造船所(エスタレイロ)は活発であった。これらの造船所(エスタレイロ)が 40 年代の販売用の造船に係っていたことが、アルガルヴェの大蔵省の監査官(カヴェードル)の心配事の動機を為していた。1546 年 3 月 18 日に、国王はこのことを、船の輸出の禁止規定を守らせることの難しさとして書いている。その 5～6 年前にアルガルヴェはアンダルシア向けに販売するための建造で忙しかった。より利益が上がり、儲けが大きかったが、「それは、この町で造るのに 250 クルザードの費用が掛かる船をカスティーリャで 600 や 700 で売ることはなく、もし 300 の費用が掛かれば、800 及び 900 が得られるから」であった。密輸は、船が寿命を保つと考えられる期間の賃貸の偽の契約証書によって隠蔽された。すなわち、「この賃貸契約は、失効期限によりその責任から放免されるまで続く」。監査官(カヴェードル)の対処案は、カスティーリャにおける 5 年を超える賃貸契約（売却を隠蔽するための密輸であると直ぐにわかる）全てを禁止する方向に向かった。[88]

16 世紀の 20 年代と 30 年代におけるこれらの船の好んだ航路に当ってみれば、多分船の持主(ヤニョリス)達にとって、販売の方が直接に事業を営むよりも魅力的であったという事実の説明を見つけることができるであろう。アナ・マリア・ペレイラ・フェレイラによって示された極めて有益な分析表を再度見てみよう。調査されたケースの多くの中で、アルガルヴェの船で、フランスの海賊に襲われた時に、ヨーロッパの北西の港へ向かっていたものは

---

86 上掲書、160p

87 ANTT,C.C.,P.II,M.192,D.127

88 ANTT,C.C.,P.I,M.77、D.98、ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、J.ﾛﾒｰﾛ、「16 世紀の間のｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの研究のために」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｺｽﾓｽ、1970 年、191p

稀である。ファーロの船のみが非常に多様な目的地を示しているだけなので、1552 年のラゴスに関する、強奪された 41 隻の船を対象として、海賊によって蒙った被害の研究がヨーロッパの北西のルートに何も触れていなくても不思議ではない。[89] アナ・マリア・フェレイラによってまとめられた情報において、アルガルヴェを取り出せば、タヴィラがヴィラ・ド・コンデを際立たせている。この町についてとりわけ突っ込んで調べたわけではないが、この町から出帆した船の数がそのバイタリティーを良く示している。書類の偶然性によるサンプルの歪みの手直しは施していない。ロメーロ・デ・マガリャンイスは既にこのことを明らかにしていた。また 16 世紀全体に渡るファーロの地位の向上はタヴィラの港の活動を抑制しはしなかった。[90] そしてまた、滅多にないことではあったがこの時期に、そのバイタリティーが北西ヨーロッパの諸港と結びついた。目的地として好まれたのは大西洋の島々であるが、それはタヴィラに我が国北方の他の港との差異を齎すものではなく、またアルガルヴェにおけるタヴィラ以外の中心地に対しても同様であった。タヴィラの独自性は、アザモール、サフィン、そしてもう少し南のコスタ・ド・オウロ、カーボ・デ・グエ、カーボ・ヴェルデといったアフリカ市場へ多く向ったことである。もう一つの方向は（ただし同じ複合体の中ではあるが）当然のことであるが、アンダルシアであった。襲撃されて止むを得ず英国へ航海したケースが一度だけある。ポルティマンについて概観しても大差ないが、タヴィラほど活動的ではない。ファーロとラゴスはヨーロッパ北方への航海の例があまり無く、タヴィラの例よりもずっと数が少ない。こうして得られたところはアントワープの「海損の書」と矛盾することなくよく似ている。アルガルヴェの船が参加していた経済の実態は、セウタの征服及び大西洋における最初の歩みと共に始まった、歴史と地理の一つの複合体として構成された実態なのである。そして、アルガルヴェの農産物のヨーロッパ北方への輸出は、同地で造られた船によって行われることは稀であった。[91]

---

[89] ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、J.ﾛﾒｰﾛ,上掲書,201-202p

[90] ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、J.ﾛﾒｰﾛ,「経済上のｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪ、1600-1772 年」ﾘｽﾎﾞﾝ,ｴｽﾀﾝﾊﾟ,1988 年,104p

[91] これは、少なくとも 14 世紀にはもっと多かったこととは相反する。ﾖｰﾛｯﾊﾟ北方との通商における無花果の重要性はｱﾝﾄﾜｰﾌﾟにおいて、ﾄﾝ数がｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの無花果 40 箱で計量されたという事実でよくわかる。(ﾓﾗｰ、M.「中世末期のﾉﾙﾏﾝﾃﾞｨｰの海上通商」ﾊﾟﾘ、1952 年、413p を参照) 14 世紀末において、ｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの商業にとって北西ﾖｰﾛｯﾊﾟの逸失はかなり深刻であったであろう。ﾀｳﾞｨﾗはあまり直線的とは言えないﾌﾟﾛｾｽを通してﾌﾗﾝﾀﾞｰｽの市場においてﾘｽﾎﾞﾝを凌駕しようとしたのである。ﾘｽﾎﾞﾝの樽の標章がﾀｳﾞｨﾗ産のものに使われた事をﾘｽﾎﾞﾝの上流人達の評議会が国王に訴えたことが知られている。この標章はﾌﾗﾝﾀﾞｰｽにおいて「特権を与えられていた」からである。そうした状況から「ﾀｳﾞｨﾗの評議会は、同市の標識として別の標識を創るように命じ、ﾌﾗﾝﾀﾞｰｽへ(次ページ註欄へ)

そこで、40 年代に弱体化が深刻となった北アフリカの複合体へ向かって、細かい分岐をして行ったのである。トルコ帝国（Império Xerafiano？）の勃興に伴って政治勢力の新たな駆け引きが始まり、「サレー、ララーシェ、テトゥアンの私掠船の悪化は、ジブラルタル海峡の問題とアルガルヴェの安全を元の状態に戻してしまった。」[92] このポルトガル帝国の構造的な転回は、本 16 世紀の中頃からますます全般的な危機となって、アルガルヴェの造船所（エスタレイロ）に悪影響を及ぼし、ロメーロ・デ・マガリャンイスは、戦争と海賊行為が「出来事としての(evenementielle)」歴史の一部を為したのではなく、アルガルヴェにおける累積の結果としての人口構造を変化させる根源的な一要素を構成した、と心の痛みを表した。17 世紀に港の活気が明らかに衰退する以前の最初の段階として、リスクが地元の投資家達の意欲を減退させ、直接的に企業を為すためではなく、アンダルシアにおいて売却するために船の生産が行なわれることとなったことを付け加えておきたい。

ここで 130t 以上の船まで対象を広げて我が国の船隊（フロータ）を概観すると、制定された法律がなんらかの影響を与えたことが推測される。しかし、インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）のナウ船とされるもので、そのための投資である（それは国王によって発注され明らかに報奨金が供されていた）以外には、300t に達したケースは無い。（ただし私掠船によって捕獲されたラゴスの 1 隻を除く。）多分それらの報奨金は、ポルトで 1 隻のナウ船を建造し、それを国王に売却しようとしたフランシスコ・ルアとジョアン・デ・デウスのためのものであった。

いずれにせよ、産業を奨励する法を制定しても、王室の造船所（エスタレイロ）を組織しても、国家が求めるところを満足させることが困難な事態を阻むことはなかったのである。

(前ページ註欄より)の彼らの財物を容れるものにそれを付けるよう命じた」。この公正でない競争は、国王によって、ﾀｳﾞｨﾗが独自の標章を創るように命じられ、当然ながら正された。（「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会の歴史文書庫の文書」、ﾘｽﾎﾞﾝ、1957 年、Vol.I、1376 年 11 月 24 日の書状）このちょっとした情報は、1535-1551 年の「海損の書、第一書」に描かれている三つのｹｰｽに照らしてみると、中世末期にｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの船が大変熱心にﾖｰﾛｯﾊﾟ北方の港を頻繁に訪れていたことを明らかにしている。そしてﾙｰｱﾝにおいて、ﾏﾘｱ･ﾃﾞ･ﾙｰｱﾝの船を傭船した事実は偶然ではなく、無花果を収穫して直ぐに船積みするためｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪにおける滞在に必要な時間を多分見越したものであろう。(ﾓﾗｰ,M.上掲書、412p) これは 1535 年のことだが、ｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの船が撤退したことの別の根跡ということが出来る。北方への輸出にはｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪのものではない外国あるいは国内の別の港の船を当てにした。ﾛﾒｰﾛ･ﾃﾞ･ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽは北大西洋ﾙｰﾄにおけるｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの船の不在に注目し、我が国の北方及び南の港の間で、異なった専門化があったと説き、「15 世紀には既に、ﾌﾗﾝﾀﾞｰｽの道を歩んでいたﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人はｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの人ではない（少なくとも優勢ではない）」。「経済上のｱﾙｶﾞﾙｳﾞｪの研究のために．．．」202p 参照のこと。

92 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「歴史的地理的複合体の進化」、「小論集 II」中、25p

４．需要と供給：現実における不一致

造船に対する奨励策における国家の行動は補完し合う二つの目的から成っていたことを指摘したい。すなわち、構成する各船の大きさを増すことによって我が国の船隊（フロータ）の全船のトン数を増加させることと、外国の艤装家（アルマトール）達のサービスに頼らずに十分な数の船を保証することである。そうした「供給（ポリチカ・デ・アベスタシメント）」の政策は中世に根を下ろしたもので、以来ずっと国庫との係りが続いていることはよく知っておかなければならない。数の多い船隊（フロータ）は、国家の収入に侮りがたい財源である商品の流通を保証するのである。

しかし、我が王国内での船の供給が、商業及び軍事両面での必要性における国家の需要に一致しなかった状況であったことが、今日に至ってもわかる。需給の不一致は時によって起こるが、我が王国を北西ヨーロッパに結び付けていた航路がオランダとイギリスよって明らかに支配される以前において（「海損の書」第四書によって 1564 年から 1572 年に及ぶことがはっきりしている）、供給と需要の不一致は、造船所（エスタレイロ）がその時の需要の強さに応じた生産のリズムを得られなかったことに起因していた。言い換えれば私掠船の活動で強奪されたり、艦隊行動中に失われたりした隻数と同じか、それ以上の隻数をすばやく回復する能力が無かったのである。

40 年代のアヴェイロの造船所（エスタレイロ）の仕事がどうであったかがわかる情報がある。（表 II を参照）この情報ゆえに、レーンの情報に対し我々は一致して賞賛を送るのである。[93] 平均は 6 隻であるが、最大が 11 隻、最少が 2 隻と振れがあることが見てとられる。これはヴェネチアの平均よりも多い。報奨金と補助金の政策は、船舶の不足がとりわけ見られた時期には、行き渡っていなかったが、艦隊（アルマーダ）で蒙った損失の助けにはなった。1514 年のアソーレス諸島での損失が動機となって出来た補助金がある。他方で、大蔵省のレジメントの中で、産業に対するインセンチブの方法が公布され、これらの方法に対して、一時的はない、恒久的な性格が与えられた。

93　ﾌﾚﾃﾞﾘｯｸ･ﾚｰﾝはｳﾞｪﾈﾁｱの造船工廠（アルセナル）及び他の造船所からの船の進水が不規則であったことを明らかにした。平均は 4 隻であるが、5 隻が進水した年もあれば、1 隻しか完成しなかった年もあった。このように生産の数が減少したり、そしてなによりも不規則であることは、船腹の過少または過多のそれに従った一時的なﾋﾟｰｸとなり、まさしく傭船料に反映された。そしてﾚｰﾝは建造者への助成金と報奨金の政策をその動向に当て嵌めてみている。ｳﾞｪﾈﾁｱの元老院は、艦隊に参加させるのに必要な船が、その時に偶々不足しているのを埋め合わせるために造船所の活動を活発にしようとする時には、干渉を行った。「ｳﾞｪﾈﾁｱにおける船と造船家達・・・」104p を参照。

船舶不足の最初の兆候は 1533 年に見ることができる。ドン・ジョアン三世はカスタニェイラ伯爵宛の書状の中で、「その港（リスボン）にナウ船が来たならば、購入しなければならないので、ビスカヤとガリシアのものであるという書面を持参していれば、見つけたことを我々に連絡する」[94]よう、注意を促した。その前の 10 年間は、海賊の犠牲者達はそれ程注目されていなかったが、この時期には今やそれが問題だと思われていた（ただ 1533 年はアナ・マリア・ペレイラが指摘している大損害が出たピークの年のいずれの年[95]にも当ってはいない）。

1537 年の幾多の困難は、これと同じ流れの一環と認められるべきで、この年にフランスの私掠船が我が国の船隊(フロータ)に大打撃を与えているのである。これらの損害を解決するために、リスボン港で外国船を雇うことによって、船を入手せざるをえなかった。400t と言われたジェノヴァのナウ船が 5 月にリスボンへやって来た。国王はこのナウ船の傭船に同意し、海岸線と大西洋諸島を防衛する艦隊(アルマーダ)の任務に参加するための料金について、航海長(メストレ)との交渉を伯爵に委任した。ペドロ・アーネス・ド・カンポがナウ船の艦長(カピタン)になり、ディオゴ・ダ・シルヴェイラが同行することを受諾する旨が契約に含められることとなっている。[96] 十分に「船乗りは充足されていた」が、18,000 レアルでココ椰子繊維の綱(estrém de cairo)と、10,000 レアルでマストの為のアンジェリンの木一本(calcês de angelim)をギネーとインド備品館(アルマセン)からの支給を受けて、これらを供給する必要があった。そうした支出は傭船料を当てにしていた。[97] 船の徴用の際はちょっとした用具が備わっていることが求められただけである。大砲の引渡しについては何も言っていない。また、乗組員については変更が厳密に為されている。すなわち、ナウ船の船主(パトロン)の上位者となる艦長(カピタン)を最高権威者として受諾しており、なんら特異な点はない。

同じ 1537 年の 11 月には未だ香辛料をフランダースへ輸送するために、自国船を傭船することに困難が感じられていた。このことは、アンダルシアにいる商館員(フェイトール)に対して、その時点でカディスにいるビスカヤのナウ船かウルカ船をリスボンに来させ、そこから 2 隻のガレオン船の護衛を伴ってアントワープへ航海する傭船を、それらの船の航海長(メストレ)達と交渉する業務を要請したことと関係している。そうした状況下では、船は 600 トネラーダの

---

94 ﾌｫｰﾄﾞ,D.J.、上掲書、123p

95 上掲書、307p

96 ﾌｫｰﾄﾞ,D.J.、上掲書、345p

97 ﾅｳ船の河畔造船所(リヴェイラ)の財務管理官(アルモシャリッフェ)のﾊﾞｽﾃｨｱﾝ・ｺﾞﾝｻﾙｳﾞｪｽが発行した、1537 年に使われた材料の証明書。ｷﾞﾈｰとｲﾝﾄﾞ備品館(アルマセン)の財務官(テソウレイロ)のﾛｰﾎﾟ・ﾌｪﾚｲﾗの台帳に登録された収入の記載によって、件の材料の引渡し分が、本件の傭船料の中でどのように差し引かれたかが確認される。

容積(ポルテ)を満たすものであってほしかったであろう。アントワープでの登録からみると、王室の金銭でもって問題は解決したようである。9 月には既にこれと似たような業務の委託が、小麦をマモーラとララーチェというアフリカの市場へ輸送するために起こっていたが、この場合は傭船する船のタイプを指定するような要請はなにもしていない。[98]

大西洋海域における私掠船の活動は、1537 年にポルトガル沿岸における国家の需要を満足させるための船の深刻な動員数不足を招いた。しかし、アルネムイデンにおける投錨の登録数を数えてみると、偶々のチグハグがもとになって、これと反対の現象が起こっている。というのは、このゼーランドの港には 1536 年 11 月から 1537 年 10 月までの間に 98 隻ものポルトガル船が到着しており、ヴィルジニア・ラウによって公刊された統計表[99]によると、最多のピークの内の一つをなしているのである。この 98 隻のほかに、1524 年 8 月から 1525 年 7 月 31 日までと 1528 年 2 月から 1529 年 10 月までだけの間に、それぞれ 161 隻と 208 隻の船が投錨している。一方で海賊行為が大きく反映されたことと、他方で国内の航海長(メストレ)達の商売が上手く行っていたこととが、多分、偶々結びついて、それが、国王が軍事及び商業の用のために自国船を傭船する際に直面した困難に反映されたのであろう。この年に確認されている私掠船の犠牲者達の数が多いのは、捕獲者達の腕が上達したためだけではなかろう。魚の群れが大きかったことだけが大漁を許したと言え、ブローデルの言葉を借りれば、「要は、明らかに肯定的な相関関係が私掠船と地中海の生活の間にある」[100]が、この言葉は大西洋の生活にも同様に当て嵌まる。

1557 年にナウ船が大変に不足したことに関する情報から、別種の考えが呼び起こされる。インド総督(ゴベルナドール)の手紙の中に、「ブラジルやギネーにおけるのと同様に、我が王国においても船舶(vasilha)が不足していると聞いた。大変に安い買物であった」、[101]ナウ船を 1 隻購入ことについての情報がある。今や、難破が更に多発している･･･。この記述は、ポルトガルとハプスブルグの両帝国の屋台骨を揺るがした 1545 年～1553 年の、同じ世紀内で危機が燃え上がったことを言っているのであろうか。

集まって来た他のデータによって、活発な活動によってこの世紀前半の歴史的－地理的複合の輪郭を確固なものとした港のバイタリティーの中に、同世紀中頃の危機の影響を見てとれる。その危機のサインはアルガルヴェの投資家達の行動に現れている。我が国北方の航海長(メストレ)達のフランダース航路における地歩の喪失は 60 年代に明白となり、「海損の書」第四書に現れる最後の年は 1570 年と 71 年であり、我が国の商人達によって傭船された

---

98 ANTT、C.C.,P.II,M.214、D.130;M.215,D.30;M.213,D.107 と P.I,M.69,D.49.

99 上掲書、付録。

100 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ、F.、「地中海･･･」、vol.II、209p

101 ANTT、ｶﾞｳﾞｪｯﾀXV,M.9,D.28,ﾄｯﾚ･ﾄﾞ･ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪｯﾀ･･･,vol.IV 中,226p

外国の船によって完全に支配されてしまった。　これらの船がサント・トメとブラジルの砂糖、綿、胡椒、そして偶にオリーブ油をアントワープへ運び、ポルトガル海運の役割は微々たるものへと減少して行った。突然に、ヴィラ・ド・コンデの輝きと、あまり見かけなくなっていたが継続して参加していたポルトの船は、外国船との競合によって排除されてしまった。英国とスペイン間の緊張と低地諸国での戦争とが醸した状況が、我が国北方の航海長(メストレ)達の撤退を促したに違いない。利益がリスクを補わなくなってしまった。[102] ブローデルはフランダース航路の浮沈を良く描き出している、当時のあるポルトガル人の情報を挙げ、「少なくとも 1572 年以降、フランダースとの通商は衰退した」[103] と述べている。「海損の書」の登録はこの年に終わっている。50 年代以後の状況は、同世紀前半の活発な時期の断末魔の現われであった。

長引いた危機のこれらの症状を前にすると、マヌエル王とジョアン王が採った処置の多くのものの繰り返しとして、ドン・セバスチャン王、あるいは彼の名において彼の摂政が採った方法は、同世紀前半において国家の行動が効果的に作用しなかったこととは同じ内容ではないと結論付けることができる。かなりの容積(ポルテ)の船の建造に対するインセンチブは、全体としての我が国の船隊(フロータ)における実働数を増やし、また、造船所(エスタレイロ)間の濃淡の違いを引き起こした。300 トネラーダ以上の船には二倍の奨励金の権利が与えられるが、この最高値には届かなかったことに注目すべきである。130 トネラーダ以上の船の数が、国のレベルでの絶対値においては増加したが、相対的な値においてはそうではなかった。それは、入手できる文書類の細部に入り込んで丁寧にみれば、実働数を増やす傾向があったと思われるからである。

立法は、狙いとした社会の資産に反映された。しかし、帳尻が黒字になっているのは、我が王国を大西洋諸島とアフリカ沿岸、そして北西ヨーロッパに結びつけた三角貿易のような、この世紀前半の新しい歴史的－地理的複合が促進したルートにとりわけ精力を注いだ艤装家(アルマドール)達の関心があったという事実によっている。この通商のバイタリティーは、喜望峰航路(ホーダ・ド・カーボ)を大西洋という空間の中で完成させており[104]、我が国の諸港の活発な参加を巻き込むもので、一つの資本が肥大化している様子は見えて来ないし、またそこから派生すべきその他の造船所(エスタレイロ)の衰退も見えて来ない。30 年代と 40 年代を示すグラフによって、

102　ｼﾓﾝ･ﾙｲｽの素晴らしい文通によって、ﾋﾞﾙﾊﾞｵとﾅﾝﾄとの結節点におけるﾌﾞﾙｺﾞｽの保険の黄金時代は 1569 年に終わりを迎えたことが確認される。保険家達の興味を失わせる程にﾘｽｸが上昇してしまった。この時期にｼﾓﾝ･ﾙｲｽは文通相手のｱﾝﾄﾆｵ･ｷﾝﾀﾅﾄﾞｩｴｰﾅｽに対し、保険の仕事が 6 ヶ月間無かったと知らせている。**ﾗﾍﾟｲﾙ**,H.,上掲書,236p

103　**ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ**,F.,上掲書,vol.I,449p

104　**ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ**,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,「神話と商品。航海の理想郷と現実､13-18 世紀」ﾘｽﾎﾞﾝ､ﾃﾞｨｯﾌｪﾙ,1990 年。特に「貨幣経済と長距離通商」の章。

フランダースとの通商都市であるヴィラ・ド・コンデのグラフと同様に、70〜100 トネラーダ（これでもかなり大きい）の船が以前に占めていたスペースに、ここでは比較的容積（ポルテ）の大きい船を受け入れることが出来たことがわかる。ここでは、我が国の港が好んだ特定の航路に特化していた傾向を確認することができる。すなわち、北は北西ヨーロッパとの結びつきとニューファンドランドでの漁業の性向があり、南は本質的にモロッコの市場とアフリカの北西海岸を向いていた。帝国の首都であるリスボンは、これらの航路を束ね、喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）をコントロールした。大西洋諸島には、目的地、そして三角貿易の頂点の一つとして、南の船も、北の船も訪れた。こうした図式を確認するには、我が国の港に関する専門的な論文も含んだ、ポルトガルの対外通商についての、気迫ある研究が欠けている。分析対象の港だけに縛り付けられた船隊（フロータ）の特殊性の枠組みを描き出すことを許してくれるこの特化現象が確認できても、できなくても、一つ確かなことがある。それは、インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）、すなわちこの世紀の前半の経済複合体の根源的な軸である喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）のためのナウ船の建造は、国内の港の生命の絶滅させてしまったのではなく、その反対であったことである。オリエントの産物を再輸出する貿易は本質的に、本筋から外れた港出身の艤装家（アルマドール）や航海長（メストレ）達を当てにしたものであり、リスボンはこの役割においては二番手であった。この世紀中頃の危機を伴って現れた諸問題、それはオリエントにおける帝国を維持するに当たっての危機の深刻さよりも多分もっと深刻であったのであろうが、それ以外には、こうしたレベルの反響を作り出すものはなかった。しかし、インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）の外部にある船隊（フロータ）の行動について、この世紀の後半に関しては、いろいろ求めた例証からも、根が張っていると言える確証は得られない。我が国の海運力の増大へ向かうことをドン・セバスチャン王が繰り返したことは、需要の圧力の高まりよりは、垣間見えて来るそうした困難性によって説明される。こうした浮沈があったにもかかわらず、この世紀の終わりに、ポルトガルはフィリッペ 2 世治下の他の王国と比較して、英国に対する艦隊（アルマダ）を準備するに当たって、最も重要な船隊（フロータ）の一つを纏め上げた。ただ衰退の兆候はあった、しかし、それはイベリア半島に見られた流れの中のものではなく、偶々（たまたま）直前の過去と対比してのことと、日増しに差がついて行く、ヨーロッパ北方の海運力との対比においてであった。[105]

インセンチブにもかかわらず、様々な造船所（エスタレイロ）における建造のリズムは増大する需要をいつも満たしたわけではないし、また私掠船の忌まわしい執拗な効果を嘲笑するために向けられた安全のための方策も、「調達政策」の続行を王国の意向とする理由を与え、特定の時期には船の不足を妨げはしなかった。

16 世紀の最初の 10 年以来、インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）の船の平均の積載容量測定は、我国の海運力（マリーニャ）の中では目だっている。容積（ポルテ）の大きな船（130 トネラーダ以上）の建造を奨励した国王の要請を我が国北方の艤装家（アルマドール）のある者達が受け入れを表明したものではあるが、それでも喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）のナウ船とガレオン船は異常とも言える船であった。次の章においては、この例外的な積載容量測定の建造費用を分析し、投資の効用を得る状態を分析してみたい。

105 この目的に沿ったものとして次を参照されたし：1950年10月23-29日にﾘｽﾎﾞﾝで開催された「科学の進歩に対するﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ協会の第XIII回総会」において、ｼﾞｪﾝﾃｨﾙ・ﾀﾞ・ｼﾙｳﾞｧが発表し、ｺﾒﾝﾄを加えたﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ国立図書館の手写本「反逆者達の海運力と、それはどのように成り立っているかについての弁論」TomoVIII,ﾎﾟﾙﾄ,ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ印刷局,1951年,401-450p。これは17世紀初頭の文書であるが、多分、前世紀の80年代の事実を報告しているものである。17世紀初頭のｵﾗﾝﾀﾞ船隊の勢力が、船隻数とトン数でもって明らかになっている。「このように逞しく立派であることを誰も知らない。海の主人(ｾﾆｮｰﾙ)であり、経験の保有者であるからには、彼らを行きたい何処へでも自由に通航させ(...)、安穏とさせるならば、誰も、陛下や高貴の方々は嘲弄、愚弄する者は無いことになる」(436p)ような手段を、一つの国家に与えるような海運力(ﾏﾘｰﾆﾔ)についてのこれだけの証拠を前にすれば、16世紀末に衰退についての弁論が目を引くような出来事があったとしても驚くことはない。

第四章　　商売

前章において、あの「歴史的－地理的複合」を体現していた広く散開した海上ルートに対応させて、16 世紀前半におけるポルトガル船隊（フロータ）の特徴を、証拠を伴わせて求めた。

入手可能な原典と、ジョアキン・ロメーロ・デ・マガリャンイスとアナ・マリア・ペレイラ・フェレイラの研究によれば、最も動きがダイナミックな港には、特定の航路に特化する傾向があったことが推定され、特定の港町に専属している船隊（フロータ）の相異なった姿を、それぞれの港が好んだ特定の巡回コースと結びつけ、更には一般的にこれらの船が、6 ヵ月というレベルの距離－時間の航海が持ち堪える交通（コミュニケーション）の最初のサイクルに登録されていたことが推定されるのである。喜望峰航路（ホーダ・ト・カーボ）に従事した船の異常な特徴を際立たせているのは、大部分がリスボンで建造され、その多くが 15 から 18 ヶ月の長きにおよぶ航海に身を挺したことである。

そこで、造船業への資本の投下は、それを必然的に補完するもう一つの活動、すなわち輸送の求めに応えるものであるという前提に立って議論を進めよう。事業の範疇を表す用語で言えば産業と輸送という今日では異なった経済活動の二つの分野を細分することが当時は難しかった。そのことに関して、ブローデルはモンルスティアン、ペティー、あるいはアバーデ・ガリアーニといった理論家達の言葉を念頭にして「（・・・）と言われる後者の輸送は製造業の一種である」[1]と言っている。

我々が此処で問題にしている世界において、船の生産は注文による市場に応じるものであった。さらに平たく言えば、船の所有者（プロピエタリオ）あるいは所有者（プロピエタリオ）達の一人が、商品の輸送を事業とすることを目的とした船を建造するプロモーターであったかもしれないということである。たとえそれが商人でないとしても、所有者（プロピエタリオ）（船の持主（セニョリオ））、航海長（メストレ）、そして艤装家（アルマトール）という役割が兼ねられることはしばしばあった。しかし、所有者（プロピエタリオ）が商業活動に参加することがあろうとなかろうと、圧倒的に多くの状況において、造船への投資は船を直接に事業に用いることによって収益を上げるものであったであろう。売るため、あるいは貸すために船を建造することは、ポルトガルの場合は例外的であり、アルガルヴェの造船所（エスタレイロ）で検証した状況のように、海上輸送が困難であることを表しているのであった。

従って、ある港において、容積（ポルテ）がかなりの大きさの船が多いか少ないかということは、単に造船業にどれだけの資本を投資することが出来たかを示すのではなく、商品の輸送手段として船を商業的な事業に用いてどのような利益を当て込んだかを示すものであったと考えてよかろう。もし、生産とメンテナンスのコストをどのように見るかが本章のテーマ

---

[1] ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ、F.「物質文明、経済、そして資本主義。交換の賭け。」ﾊﾟﾘ、ｱﾙﾏﾝﾄﾞ・ｺﾘﾝ、1979 年、320p

としている問題のかなりの部分に係っているならば、そうした投資が収益を上げる形態を総て洗い出して分析する必要がある。別な言い方をすれば、ある船の建造で利益がどのように見込めるかを評価するには、海上輸送で可能な収益を上げる様々な形態を良く調べなければならないということである。経済活動のある分野に首を突っ込まなければならないが、その分野というのは本研究の諸目的のそれぞれと根底では繋がってはいるが、主要なテーマではないものである。一方では大西洋航路に従事した小さな船と、他方では喜望峰航路で仕事をしたナウ船やガレオン船との、異なった取引のレベルに従って必然的に出てきた相似点や相違点を良く調べた上で、この方の船が入り込んでいた社会経済の諸領域を、これらは極めて興味深いものなので、此処で描き出してみたい。

船と個々人を結びつけていた絆の本質からしてコストと利益の期待がどのように影響し合っていたかということと同時に、インド航路において力を得ていたのはどのような方式あるいは制度であったか、すなわち所有者/艤装家と商人の間の役割を最もはっきりと特徴付けたのはどのような要素であったのか、ということ知りたいのである。どのような状況下において、商業と輸送という経済活動の二つの自立的な世界の間の違いが分かるのであろうか。どのような方式においてこの自立性が、建造と艤装への投資の総額と関係するのであろうか。これらの質問への答えは、海上輸送とそれが服した法制度の我慢強い研究に求められなければならない。造船業に向けられた資本の収益性に関して、何らかの仮説が出てくるのに十分と思われる程度に、話題を此処では限定することにしたい。

これと共に、16 世紀にはインフレーションの状況があり、海上輸送では一般的にも支障が感じられたが、とりわけ喜望峰航路においては、船の積載容量測定の異なるカテゴリーでコストを加算する際にこれを考慮して考えることが適切と思われる。

２．　投資

1.1　　建造：契約の形態

ポルトガル沿岸の様々な造船所における産業組織を研究することは我々の地平線の外にある。文書にしたものが無かったり、あるいはこれらの問題に対する解答のために使える古文書を引っ張り出す道をつけてくれる地方や市の文書庫において目録探しをする手立てが欠如したりしているために、多くの場合は不可能となってしまうような専門的な仕事を要する。そうした方向での試みがいくつか為されたが、残念ながら不成功に終わった。この、結果がどうなるか分からないという道理からして、やはり我々としてはリスボン河畔造船所を専ら研究するという選択に落ち着いたわけであるが、それは国王の管理下にある造船所であれば、中央の文書庫のいくつかの古文書がそうした研究を許してくれるからである。目下のところは、ばらばらな手掛かりから再構築できるような側面に限って、ともかく検討を進めてみたい。

一隻の船を生産することは、まずは船の持主の関心に従うものであろう。フェルナンド・

オリヴェイラにおいても既に、もし船の持主(ヤニョリオ)が欲しい船の寸法を自ら示せないならば、自分がその積載容量測定を決めることになると言い、この点を明快にしている。技術的事項であるこのような品質特性は、必然的に専門的な労働力、即ち船大工の親方(メストレ)やまいはだ工達の人材の確保に係っていた。職人が材料を入手したり、その他の給料取り達との契約を結んだりして、建造作業のプロモーターの役割を果たしたのか（この場合、彼を企業家と呼ぶが、シュンペーター論者の概念を有するものではない）、あるいは船の持主(ヤニョリオ)が生産に係るそうした要素のコントロールに責任を持ち、船大工の親方(メストレ)は単なる給料取りであったのかについては、フェルナンド・オリヴェイラは結局のところ何も明らかにしていない。これらの契約としての位置づけ、すなわち公証登録の拘束力、造船所(エスタレイロ)に関する河畔(リベイラ)のスペースの用益についての契約両当事者各々の責任を定める規則についても脱落してしまっている。

ヴェネチアの場合は、船大工の親方(メストレ)とまいはだ工の組合規約の中に、スーペスを占拠するそういった権利が、他の種類の権利、特に徒弟あるいは給料取りとしての親方(メストレ)と契約する権利と同じ様に書かれていることをレーンが教えてくれている。[2]ところが、河畔(リベイラ)造船所の船大工とリスボン市のまいはだ工の規則書が消失しているので [3]、船を建造するための河畔(リベイラ)造船所のスペースの配分を、個人達の間であろうと、個人達と国王との間であろうと、どのようなやり方で体系的に行ったかを理解する助けになるものは何も無い。四散した文書中にいくつかの断片を拾い集めることができ、補足資料をいくらか提供してくれる。専門的な労働力に対する特権の授与が、造船業における個人のイニシアチブという暗い分野において光となって見えるのである。

リスボンの河畔(リベイラ)造船所の船大工達に対して、多くの市議会の義務を免除し、エスクデイロの特権を認めた 1492 年 11 月付けの特権証書がある。しかし、最重要という程のものではない。ここで留意すべきことは、これらの特権が誰にまで及ぶかということである。[4]そうして 100 人から 300 人の船大工と 200 人に及ぶまいはだ工の集団が対象にされて、そこからギネーとインド備品館(アルマゼン)の河畔(リベイラ)造船所の親方(メストレ)達（最もよく知られたのは、ドン・マヌエル王の指名による、船大工の親方(メストレ)のジョアン・アフォンソ・シャーベスとまいはだ工のジョアン・エステーヴェス [5]によって審査され認定された。これらの特権の付与の見返りは、「夜でも昼でも」何時であろうと、呼び出された時には国王の仕事に奉仕する義務であり、

---

2 ﾚｰﾝ、F.、「ﾙﾈｯｻﾝｽ期のｳﾞｪﾈﾁｱの船と造船家」、ﾊﾟﾘ、SEVPEN、1965 年、110p

3 ﾗﾝｶﾞｰﾝｽ、ﾌﾗﾝﾂ・ﾊﾟｳﾙ、「機械工組合。その歴史のための資料」、Vol.I、ﾘｽﾎﾞﾝ、国立印刷局、1943 年、388p と 517p

4 ｺﾞﾒｽ、ｱﾙﾏﾝﾄﾞ・ﾃﾞ・ｿｳｻﾞ、「ﾅｳ船の河畔造船所の船大工達」、ｺｲﾝﾌﾞﾗ、大学印刷局、1931 年、61-62p

5 ｿｳｻﾞ・ｳﾞｨﾃﾙﾎﾞ、「海事著作･･･」、第 2 部、426p と 432p

これはヴェネチアのシニョリーアの造船工廠(アルセナル)で作られた条件と極めてよく似ていた。[6]そこで、「エリート」の一団を設けたことによって、彼らが国王の管理下の造船所(エスタレイロ)で恒常的に一緒に任務についていたわけではないことが知られる。この点については本研究の第二部で再度言及する。したがって、国王が発注した建造の仕事のためと、個人のイニシアチブによるその他の建造の仕事のために、河畔造船所(リベイラ)のスペースをどのように配分したかを明らかにすることを此処でしなければならない。

1546 年 2 月 6 日の王令、これ一つで、国王の建造の仕事だけに向けられた一つの地域が「壁と船の引揚げ場」によって囲まれて、そこでは個人の注文はいかなるものも禁止された。[7] 16 世紀後半のブラウンのものとされるリスボン市の図では既に、かなりありえることであるが、上掲の王令が定めているように、船の建造用に向けられたスペースを孤立した二つの禁止地域として描いている。この図では、備品館(アルマゼン)の門(Porta dos Armazéns)に連なって昔の海軍工廠(アルセナル・デ・マリーニャ)(Arsenais da Marinha)の地域が大々的に表されているが、これは現在のリベイラ・ダス・ナウス大通りの線上にあたる。同図によると「石の波止場(cais da Pedra)」と一緒に、船の引揚げ場で区画分けされているだけだが、図版中ではリベイラと記されている広場の別の地域と一緒に石積みの跡が認められる。したがって、16 世紀後半には、造船所(エスタレイロ)に呈された地区は、それが国王用であろうと個人用であろうと、残りの市のスペースとは境界を設けて、他用が禁止されていたと考えるべきである。

同世紀前半の市議会のいくつかの文書は、河畔(リカ゛ェイラ)の管理は市議会に帰するもので、そうしたスペースを通常ではない目的（船の建造という目的も多分含まれる）のために、用益権を使うには当局へ出頭することを要求している。前章で河畔造船所(リベイラ)に道具の倉庫(アルマゼン)を設置するためにフェルナン・ゴメスが引き起こした対立について述べた。1515 年にマヌエル王の王令は、「アントニオ・カルネイロ書記(エスクリヴァン)の家々からサントスまで、歩いて囲まれるカータ(Cata)の海岸のいかなる地面も、賃貸することも賃貸契約を作ることもしてはならず、この海岸は常に占拠されない状態で在るべし」[8]と規定して、市議会から「ナウ船の船底の清掃(espalmar)や修理」の目的以外のために河畔造船所(リベイラ)のこれらの地域を使用する自由を取り上げた。文書のオリジナルはリスボン市議会の歴史文書庫の奥の「出頭の第 3 書」中に登録されており、こうした問題を明らかにするには、これを調べることが極めて役に立つ。残念ながら、文書庫はひどく混乱しており、図書館員達が気を使ってくれたものの、この奥の方に在る書物から資料を調べ出すことは不可能で、資料が失われてしまったのも同然である・・・。こうした情けない状況に面と向うと、造船企業家と船大工の

---

6 ｺﾞﾒｽ、A.ｿｳｻﾞ、上掲書、88-92p

7 ｱｼﾞｭｰﾀﾞ図書館、44-XIII-56、no.44、fl.161

8 「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会の歴史文書庫の文書。国王達の書」、vol.V、ﾘｽﾎﾞﾝ、1960 年、277p

親方達の世界の輪郭をおぼろげにでも我々に見させてくれるあちこちに散在している物で満足してしまうのである。

ポルトガルの造船所における産業的な組織は、同じように航海や造船の産業が盛んである他の地方で見られるものと差別できるものではなかろう。市の管理下に同様に在る場所を比較的容易に使用したこと、時には無料ということもあるが、その他の場合は長期借地契約を結んでいたことも考慮に入ることであろう（1515 年の規定が作られたという事実が長期借地契約の台帳に登録されたことは、そのことに意味があったからであろう）。タヴィラでは、人口増加と必然的に市街地の空間が不足する兆候があり、家屋の建設を制限して、河畔造船所を保全しようとした。1530 年 4 月 23 日に、D.ジョアン 3 世王は、使用されなくなったと言うか、守られなくなったエマヌエル王の規定の再確認をした。[9] ビルバオにおいてはスペースの用益権はもっとずっと自由であった。占有した地域を綺麗にし、なんら害を与えないことを約束することで、審議会(Conselho)の認可を得れば十分であった。[10] ジェノバにおいては、ジャック・エールが、同様な便宜が存在したことを指摘している。[11] 船の注文をするには、建造を行うために予定された場所を公証人に登録することが要求されただけであった。船の建造を請け負う契約書を公証人へ登録することが、ポルトガルの現実として要求されたかどうかはわかっていない。リスボンの伝票類の公証文書庫は 1578 年以前のものは存在しておらず、索引を調べてもほとんどわかることはない。[12]

請負は多分、契約のありふれた形式であって、船大工に認められた当該譲渡税の免除の特権も同様であったと考えられる。こうした習慣は、D.アフォンソ 5 世王の治世に遡るもので、この時代に特権が初めて享受された。しかし、こうした国王による措置が繰り返されたのは、譲渡税に関する請負契約の普及と並行して、これを無視するように、当該の税金の徴収の責任者達がそうした恩典を白紙にしたからであった。船大工たちは彼らに特権を与えた君主自身に対してさえも、不満を訴えた。自分達の被害を述べている言葉の中に、最もよく使われた契約の形式が見出されるが、そこには「修理し完成させる」造船所においてまいはだ詰めの作業を行うことは考えずに、白木のままか、あるいは「水中部分は（まいはだ詰めをして）黒いかによるが、あらゆる種類の船について、船を建造する者

---

9 ANNT,D.ｼﾞｮｱﾝ3 世の国璽尚書、L.52,fl.151v°

10 ｷﾞｱﾙﾄﾞ・ｲ・ﾗﾗｳﾘ,ﾃｵﾌｨﾛ、「ﾋﾞｽｶﾔの造船業(その起源から 1917 年までの歴史及び統計に関する覚書)」、第 2 版、ﾋﾞﾙﾊﾞｵ、1968 年、30p

11 ｴｰﾙｽﾞ、J.,「15 世紀のｼﾞｪﾉﾊﾞ」、ﾊﾟﾘ、SEVPEN,1971 年、284p

12 ｳﾞｪｲｶﾞ,A.B.ﾀﾞ・ｺｽﾀ,「ﾘｽﾎﾞﾝの様々な公証伝票の索引」、ﾘｽﾎﾞﾝ、1949 年。tomoIV の 1593 年のｺﾞﾒｽ・ﾃﾞ・ｱﾌﾞﾚｳの公証伝票中に、唯一の例外が見つかる。「ｲﾝﾄﾞのﾅｳ船 1 隻」をｾｲｼｬルで建造するための、ﾅｳ船の河畔造船所の親方のｾﾊﾞｽﾁｱﾝ・ﾃﾑｰﾄﾞの、ｼﾞﾗﾙﾄﾞ・ｳﾞｧｽ・ｿｱｰﾚｽとｱﾝﾄﾆｵ・ﾌﾚｲﾀｽとの業務契約に関するものである。(94p)

は誰であっても、請負契約(エンプレイタダ)の譲渡税を改めて払わなければならない。」と書かれている。[13] D.マヌエル王、D.ジョアン 3 世王、D.セバスチャン王達が確認をしているところによれば、1529 年にセツバルの船大工達にも適用範囲が広げられ、この造船に関する規定は永久のものである旨が告げられている。

こうしてみると、船大工とまいはだ工らの職工達は自分達の労働の生産物を売り、その作品に責任を持っており、それ故にこそ、ドン・アフォンソ 5 世がわざわざ述べているように、譲渡税の免除が特権となったのである。完成した船を売ったので譲渡税を払わなければならず、1459 年の譲渡税の徴収官達(レンテイロ)(rendeiro)は、王令以前のことであり、この免除特権を考慮する必要がないにもかかわらず、彼らの請願を喜んで聞き入れたのである。

つまり、請負契約(エンプレイタダ)は、最終製品への報酬に係る契約というよりは、仕事の指示、原材料の入手、労働力の編成といったものを一緒にしたサービス契約といった方が適切であろう。すなわち、事業に必要な資金の全てを船大工の親方(メストレ)に任せることにはならない。そうした資金を 3 分割して、仕事を始める際にその初回分を渡すか、あるいは原材料の形で渡すかして、前払いするのは将来の所有者(プロピエタリオ)なのである。他の契約文言形式の中で、サン・ミゲル島で書かれた 1606 年の文書の表現によれば、契約は所有者(プロピエタリオ)が「細工」に支払いを行い、「親方(メストレ)には自分の技量と道具に対して責任を持つ以上の責任は無い」と規定している。[14] 船乗りのエステヴァン・アフォンソが 1505 年に 45 トネラーダの船を建造するために、ヴィラ・デ・コンデの船大工の仕事に対してもそうしなければならなかった例のように、積載容量測定が小さな船であっても、この種の契約条件の対象となりえた。原材料、とりわけ 8 枚の帆布、滑車、その他の船具の輸入がエステヴァン・アフォンソの役割として課せられたが、それは彼が職業柄、ヨーロッパにおけるそれらの製品の供給市場へアクセスすることが容易であったことから来た。ヴィラ・デ・コンデの税関の役人(オフィシャル)達はそれらの商品の十分の一税の支払いを求めた。この船乗りは王令の指示に従って、原材料は自分の船の建造に使われるのであるから、税が免除される特権を有することを訴えた。[15]

こうした例があるので、誰が法令で指示されている報奨金や助成金の受取人であるかを確かめる必要がある。船の建造のイニシアチブをとるのは全てこれら報奨金類を動機としているからである。すでに見たように、船大工の親方(メストレ)が完成した船を「売る」にもかかわらず、資金を準備したのは船大工の親方(メストレ)ではなかった。船を発注した個人の直接の監督下

---

[13] **ｺﾙﾃ・ﾚｱﾙ**,M.ﾌｨｸﾞｴﾚｰﾄﾞ、「ｻﾝ・ﾐｹﾞﾙ島、特に 16 及び 17 世紀のﾎﾟｳﾞｫｱｿﾝの河畔造船所(リベイラ)における造船」、ﾎﾟﾝﾀ・ﾃﾞﾙｶﾞｰﾀﾞ、1970 年、ﾘｽﾎﾞﾝの船大工達の特権の引用、49p。

[14] **ｺﾙﾃ・ﾚｱﾙ**,上掲書、65-66p。

[15] **ﾍﾟﾚｲﾗ**,J.ｺﾙﾃﾞｲﾛ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの税関史のために」、ﾘｽﾎﾞﾝ、UNL-FCSH,1983 年、付録、doc.nº8,210-211p。

で実際に仕事が行われなかったとしても、資金を前払いし、その権利として見越していた報奨金を授けられたのはこの人であった。こうしたわけで、定められた金額が渡してもらえるように、請求の手続きは所有者(プロピエタリオ)がすることであった。同じように、結果的にはアサモールの街は失われてしまったが、その時の戦役で使うために徴集された何隻かの船の場合、助成金は新造船 1 隻を 1 年という期間で建造することを命じられた領主達に与えられたのであった。

しかし、船が完成した暁に所有者(プロピエタリオ)が自分一人でもって、1 トネラーダ当たりいくらか払うことを引き受けたような場合　－これは請負仕事の典型的な例であるが－　原材料の入手に責任を持ったのは船大工の親方(メストレ)であった。では、十分の一税が免除されたのは誰であったのか。この疑問だけでなくその他の疑問もふくめ、当時の人々はいろいろな心配をしたようである。その例として、1510 年のフェルナン・ゴメスとその相棒のアルヴァロ・ピメンテルに対する国王の 3 隻のナウ船の発注書がある。すべての資金がこれらの艤装家(アルマトール)達によってコントロールされ、国王は、仕事が終わった時にトネラーダ当たり 6,000 レアルを支払えばよいだけであったにもかかわらず、その発注書の中には「船の積載容量測定をする必要はない」という規定があった。この契約に関する首席会計官(コンタドール・モール)の証書には、「アルヴァロ・ピメンテルとフェルナン・ゴメスは当市で上記の紳士(セニョール)のために造った 3 隻のナウ船の積載容量測定をする必要はないことになっており、それは、これらは上記の御方(セニョール)が積載容量測定をするようにお命じになった勅書の内容ではないからである。」[16] というわけで、いかなる助成金も期待できないこの契約で、請負契約(エンプレイターダ)で建造されるのであるから、将来に論争が生じないように注釈をつけることが適当であったのである。

インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)に関する国王の要請は船の建造において極めて特別な役割を持っていた。請負契約(エンプレイターダ)であることが多いが、時には別の契約形態がとられることもあり、国王の役人達が建造の直接の監督者であった。請負契約(エンプレイターダ)のシステムによるか、あるいは「日雇い仕事(ボル・ジョルナイス)」（直接の監督(アトゥミニストラソン・デ・ィレクタ)はこう呼ばれていた）のシステムによるかの違いについては、少し筆を費やす必要がある。前者はコストでの優位性を持っていたと言えよう。1556 年にシャウルから送られた 1 通の手紙の中で、4 隻のガレオン船の建造のことが報告されており、「請負契約(エンプレイターダ)をすることによって」良い値段になったと述べられている。[17] この契約は公開入札(コントラート・エン・プレコン)とされ、誰が良い値段が付けたかがわかっている。しかし、直接の監督(アトゥミニストラソン・デ・ィレクタ)は建造の作業が迅速に実施されることよって、その有利性を見せていたようである。

16　ANTT,C.C,P.I.,M.10,D.53.更に 3 隻の新造船と 2 隻の改造のための 1511 年のﾅｻﾞﾚとｸﾞﾗｯｻに対する新しい契約書の中で資金の前払いに誰が責任を持っているかが明らかになっている。ｺﾝｿｰｼｱﾑであるが、ｱﾙｳﾞｧﾛ･ﾋﾟﾒﾝﾃﾙだけが全支払を受けることになっており、それは彼だけが「当該建造のために使わねばならない全ての金を立て替える」ことができるからであった。

17　ANTT,C.C,P.I,M.100,D.28.

1516 年 1 月にジョルジェ・デ・ヴァスコンセロスはドン・マヌエル王へ、悪天候によりナウ船サン・ペドロ号の建造のための材木を積んだペデルネイロからのカラヴェラ船の到着が遅れたことを報告した。この遅れによってその年のインド艦隊からこの船を外さなければならなかった。このことのために、(備品館の)管理官はそこで働いていた役人達を必要としなくなり、「役人達をそこから外へ出してしまうよう命じた」。そして建造に必要とする大工仕事もまいはだ詰めも、全ての仕事を公開入札にかけ、前者の仕事は 63,000 レアルで、後者の仕事は 130,000 レアルで落札された。このように、請負契約の利点は明らかで、「貴殿の仕事は（請負契約で）してもらった方が良さそうである。なぜならばこの商務館で為された他の仕事も、備品館の造船所管理長の日雇い仕事で行ったものはずっと高くついたように思われるからである」[18] と言っている。

両方式の然るべき利点が発揮される以上、どちらのシステムを選ぶかは建造作業の緊急の度合いによって決まり、大きな造船所であればそれは共通した状況であった。レーンは、ヴェネチアの元老院が場合によって請負契約を、場合によって直接の監督を選んだ時の、それぞれ目的としたところはこれと同じであったとしている。一方のシステムで仕事が遅かったことは、低コスト及び、作業の技術的な指揮（契約作業者の責任として必要な統制を行き渡らせること）に責任を持たなくて済むことと相殺された。しかし、急いでいる時は、造船工廠の監督の下に働く船大工達の直接契約が採用された。[19]

少なくとも同世紀末にはリスボンの王立造船所では昔の時代と同じやり方が排除されておらず、しばしばシステムが混在して同居していた。船体と長い帆桁の作業は請負契約によって実施され、三分割支払いでその内の 2 回分は仕事が終わる前に払われた。網ネット、帆柱、その他の船具、それに当然ながら船内倉庫の準備といった全ての最終仕上げは「国王陛下の国庫によって」、国王の監督の下に行われた。ガレオン船のサン・パウロ号、サン・パンタレオン号（この船はポルトに於いて建造）、サン・バルトロメウ号はこの方式で 80 年代に建造された。[20] しかし、1581 年 6 月 13 日に、クリストバル・デ・バッロスは「ガレオン船の納入請負による建造の適性、及び監督によってそれを行うことが適切であることの擁護」と題して自分の考えをフェリペ 2 世に開陳し、国王の役人達が、いかなることの監督行為にも、資金の前払いにも、また人手を集めることにも責任を持たされていない請負契約での契約を目的とする「納入請負」の方式を使うことは不適切であることをなんら躊躇するところなく主張した。こうした主張の一つはヨーロッパの君主達の中でも支持を受けていた。造船の品質を保証するために、そして原材料の節約によって利益幅を増大させる商人・建造家達のあまり誠実でないあらゆる種類の行動を排除するためには製

---

18 ANTT,C.C,P.I,M.19,D.83.

19 レーン,F.,上掲書、188p

20 BNL,「航海の書」(Livro Náutico),res. cod.2257,f.36 e ss.

造を直接(ｱﾄﾞﾐﾆｽﾄﾗｿﾝ･ﾃﾞｨﾚｸﾀ)の監督とすることが必要であるとした。この用心深い選択の例が「自らの国の防衛には、自らの勘定でもって良くて強い船を造り、所有することを習いとした」英国の国王達、フランスのアンリ国王、そしてポルトガルの国王達に好まれた方式であった。[21] ポルトガルに王立造船所(ｴｽﾀﾚｲﾛ･ﾚｼﾞｼﾞｵ)が存在したことは、スペインにはそれと似たものがなかったこととは対照的で、河畔造船所(ﾘﾍﾞｲﾗ)で個人からの仕事を引き受けることはあまり日常的ではなかったと考えさせられる。

請負契約(ｴﾝﾌﾟﾚｲﾀｰﾀﾞ)の価値が無くなったわけでもないし、また資金の一部の前金も、そして然るべき原材料の支給も価値が無くなったわけでもない。1514 年にナウ船ナザレ号の航海長(ﾒｽﾄﾚ)は国王に対して、当時リスボン港に係留してあった 1 隻のウルカ船に、理想的な大きさの帆柱を買うことができるチャンスがある旨を連絡した。というのは、その寸法の帆柱は備品館(ｱﾙﾏｾﾝ)には無く、そうした船材が新たに送られて来るのを待つと 2 年間かかってしまう可能性があったからである。そこで、当該の建造作業はフェルナン・ゴメスとの契約ではあったが、国王がその帆柱を入手し、コストは最後に請負業者(ｴﾝﾌﾟﾚｲﾃｲﾛ)と調整したにちがいない。しかしながら、まいはだ詰め職のある親方(ﾒｽﾄﾚ)と下請け契約をしていた作業の進み具合が遅れたので、この請負業者(ｴﾝﾌﾟﾚｲﾃｲﾛ)は批判を結局免れることはできなかった。[22] 多分この批判は不当なものであったと思われるが、それはこの経験豊かな商人・艤装家(ｱﾙﾏﾄﾞｰﾙ)というのが 1520 年代には河畔造船所(ﾘﾍﾞｲﾗ)の首席管理官(ﾍﾟﾄﾛﾝ･ﾓｰﾙ)のフェルナン・ゴメスであったからである。

オリエントへ旅した人々から出され国王に届いた多くの意見が常に、契約形式で生じた結果に対してかなり否定的な見解を示していた。ほとんどのケースで、値段の良さは作業の悪さ、あるいは材料の悪さと組み合わせになっていた。1519 年にアイレス・ダ・ガマは「この請負契約(ｴﾝﾌﾟﾚｲﾀｰﾀﾞ)によるこれらの古い船の改修は、あまりにも酷い修理状況である」[23] と嘆いた。何年か後にマルティン・アフォンソ・デ・ソウザは目新しい言葉でもなくなっていたが、「もっとも利益があるのは結局、全てを日雇い仕事(ｼﾞｮﾙﾅｲｽ)で行った場合である」と述べて、大胆にもカスタニェイラ伯爵に対して請負契約(ｴﾝﾌﾟﾚｲﾀｰﾀﾞ)をけなし、国王直轄管理システムを制度化するように提言した。[24] 1523 年に、インド大蔵省の書記(ｴｽｸﾘｳﾞｧﾝ)であるアントニオ・ダ・フォンセッカは、ゴアへ入港しようとして難破したナウ船ナザレ号の原因を「請負契約(ｴﾝﾌﾟﾚｲﾀｰﾀﾞ)で為された修理が」悪かったせいにしたが、「なぜなら、全体が口を開けてしまい、どのように修理されたかが見えたからである。陛下におかれては、この航路で請負契約(ｴﾝﾌﾟﾚｲﾀｰﾀﾞ)で修理された場合、今述べたように極めてリスクが高いが、日雇仕事(ｼﾞｮﾙﾅｲｽ)で行った場合は全ての勘定が一つで

---

[21] ｶｻｰﾄﾞ･ｿｰﾄ,J.,「16 世紀のｽﾍﾟｲﾝの船と 1588 年の無敵艦隊」,ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ,ｻﾝ･ﾏﾙﾁﾝ出版社,1988 年,327-344p,特に 337p

[23] ANTT,Gaveta XV,M.9,D.11.ﾄｯﾚ･ﾃﾞ･ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪｯﾀ･･･,vol IV,p213

[24] 1534 年 4 月 2 日の書状、ｻﾝ･ﾛﾚﾝｿ集中、ｴﾚｰﾝ,ｻﾝｽｰ編,ﾘｽﾎﾞﾝ,C.E.H.U.,1973 年,74p

あり、そのようなことはないと、考えていただきたい」と述べている。[25]

1.2　コスト、　船のメンテナンスと寿命

自分の意見を表明した上記の人々が述べ、君主達もそう思っていた欠点は、それはそれとして、請負契約の方式の採用はナウ船の河畔造船所においては日常的であった。ポルトガル沿岸の他の造船所においても同様であったと思われる。後で挙げるいろいろな意見の根底にある論争の真の動機には目をつむり、生産コストの計算において敏感項目を照らし出す点に注目してみれば、これは興味深いことである。限られたエリート達の間でもいまだに引き算足し算の単純計算が支配的であり、精確さを求める人々がいても所詮「おおよそ」以上のところを大して出ることがない時代に、商業の世界においては、より低いコストを保証してくれ、ひいては更に高い利益マージンを狙わしてくれるような計測を行ってプロセスを決定する必要性を求める声が上がっていた。請負契約に味方する意見あるいは反対する意見のどちらになるかは、議論が進んだら、どの点までが黙認されるものであるかを問わなければならないが、経済計算のベースとなる要素が立証するところ及び経済合理性が守ろうとするところが考察されたに違いない。

王室の管理下で造船所において行われる建造作業を監督する役人であるギネーとインド備品館の首席管理官、ジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスは請負契約の方を好むと公言しているが、その理由は彼の言葉を借りれば「大部分を日雇仕事で造った方がずっとコストがかかる」からであった。この世紀末に、クリストバル・デ・バッロスはこの問題に別の見方をしていた。直接の監督だけがこの規模の計画に必要とされる品質を保証できるというのである。別な言い方をすれば、契約請負者は、トネラーダ当たりの単価を上手く決めておけば、材料で節約することができて自分のマージンを上げられるのである。「納入請負者」の利害は君主のそれとは反対であった。イニシャルのコストを節約するシステムの選択はあまりお勧めできるものではなかった。建造の品質の悪さは、必然的に後になって船のメンテナンスでもって高い追加コストをもたらした。ドン・ジョアン 3 世が信頼した男達が下した多くの判断を反映している言葉は、いうならばインドのナウ船を修理しなければならなくなった請負契約の結果が悪かったことの証言であった。コスト、工事の品質、船の耐久力と寿命への工事の品質の反映は、それぞれを比較し合ってみるものである。クリストバル・デ・バッロスにとって、高耐久力とはメンテナンスのコストが低いこと、ひいては初期投資の回収効率の良さを意味している。ドゥアルテ・ゴメス・ソリスがフェリッペ 2 世と共に、オリエントにおける航路のナウ船をインドの最良の木材でもって建造することの促進を擁護した時には、この考えを採用したのであろう。

---

[25] ANTT,C.C,P.I,M.30,D.36.

しかし、こうした直観的な判断力、それは投資回収率の率に関する知識に比較的馴染んでいるということであり、それは宮廷人達の資力または資本家の大規模取引が持つ特権では全くない、というのがブローデルの考えである。実際に 40 から 70 トネラーダという小さな船の　－例えばブアルコスのような地方の港では最も典型的な大きさである－　慎ましい所有者(ﾌﾟﾛﾋﾟｴﾀﾘｵ)と艤装家(ｱﾙﾏﾄﾞｰﾙ)でも、フランスの私掠船の活動による損害補償の請求の中で、船の投資回収率の計算を行ったことが証明される事項が見られる。攻撃された時に新造船であり、それゆえにこそ略奪者達の欲望の対象となったわけであるが、所有者(ﾌﾟﾛﾋﾟｴﾀﾘｵ)としては、捕獲された船のコスト、乗組員達の糧食と衣服の金額、この出来事で失敗に帰した航海の傭船料の金額を請求している。さらに、新造船であったので、所有者(ﾌﾟﾛﾋﾟｴﾀﾘｵ)は、この船が 10 年間に渡って毎年 1 回の航海をすることが期待できたとして、投資時に当てにした全て、すなわち 10 回の航海で行う傭船料の金額を請求している。法律家のジョルジェ・ヌーネスはこれらの供述書をバイオナへ持って行ったが、数字については明確に次のように供述書の内容を要約している。「consuetum et solitum lucrari ad ratonem XL et L et LX centum quolibet anno：習慣的かつ通常の利益以外に毎年 4,000 と 5,000 と 6,000 で計算して」[26]

コスト、利益　－「儲けがある」、「儲け」－　といった表現は商人達の間で使われていた。後で、これらの男達の心配事を見てみよう。彼等と同じように、我々も投資の規模と構成を想定し、次に期待利益を判定してみることにする。こうやって、16 世紀における商売の基本的な構成要素としての船がどのように見られていたかを解明することとしたい。トン数が生産とメンテナンスのコストにどの程度影響を与えていたかを調査しなければいけない。ところが大部分のケースにおいて、生産プロセスの組織の中で採用されていた形態がわからないので、この点が最終価格に影響を与えるということを認識しながらも、集めた数量的データについては全く大よそのものと見なさなければならない。さて、16 世紀の間のコストの動向を分析することから始めたい。

コスト

40～70 トネラーダの小さな船のトネラーダあたりの価格を見る場合、1516 年から 1580 年全期間を通して考察するか、あるいは 1543 年を比較の基準として、この世紀後半だけを見れば、コストの数値は変化している。前者の場合は年率 1.7%（訳注：$1\times(1.017)^{63}=2.89$、$2.89 \fallingdotseq 2.90=8{,}000 \div 2{,}750$、$63=1580-1517$）、後者の場合は年率 3.4%（訳注：$1\times(1.034)^{55}=6.28$、$6.28 \fallingdotseq 6.20=8{,}000 \div 1{,}290$，　$55=1599-1544$）となる。こうしてみると、なによりもこの世紀の後半におけるコスト上昇が目立っているようだ。大雑把に言えば、

26　**ﾓﾗｰ**,ﾐｯｼｪﾙ,「中世末期のﾉﾙﾏﾝﾃﾞｨｰの海上通商」,ﾊﾟﾘ,1952 年,418p

トネラーダ当たりのコスト（単位：レアル）[27]

年	40-70	70-100	100-130	130-200	200-300	300-400	400-500	500 以上
1511							6,000	
1512					3,000			
1516	2,750							
1523	2,800							
1526		2,428						
1528		2,285						
1535		2,448				3,779		
1536		2,691						
1537		2,702						
1538	2,083	1,282						
1539		1,429	5,000？					
1543	1,290	2,647	1,826					
1544		1,813						
1545				1,666				
1580c	8,000			17,219	16,880	23,476	22,531	20,927
1580c							22,378	
1604								19,304

船の価格のカーブは小麦の登録価格とは一致せず、木炭の価格に近似している。[28] トン当

---

[27] 年代順での情報源:ANTT,C.C.,P.I,M.10,D.53,M.11,D6,M.20,D.125,P.III,M.12,D.105,ｱﾝﾄﾜｰﾌﾟのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ管理局､「海損の書」nº1,fl.4;C.C.,P.II,M.205,D.26;「海損の書」…,fl.20, 同,fl.38vº;同,fls.46vº, 47vº,50 vº;52 vº, 同,fls.69,74vº,78;50 vº; 同,fls.138,142-43vº; 同,fls.147,147vº, 154vº, 156vº; 同,fls.162;BNL,「航海(リブロ・ナウチコ)の書」,res.cd.2257;BNL,「様々な重要事項の覚書(メモリアル)」,cod.637;ﾌｨｹﾞｲﾚｰﾄﾞ・ﾌｧﾙｺﾝ,「全ﾌｧｾﾞﾝﾀﾞ・・・の書」,205p

[28] ﾘｽﾎﾞﾝにおける一連の木炭価格による。ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,「経済史入門」,ﾘｽﾎﾞﾝ,Livros Horizonte,s/d.,125-126p。この世紀前半では価格は事実上安定しており、目に見えた上昇は世紀後半で年率 1.8%であった。小麦の価格は逆の動きをし、50 年代の 1.5%に比較して、最も上昇した世紀後半(年率 3.6%)が特徴的である。小麦の場合は、ﾏﾙｹｽ,A.H.ｵﾘｳﾞｪｲﾗ「1500 年代のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ」中､S.ﾐｹﾞﾙの一連の価格を参考とした。ﾘｽﾎﾞﾝ,Quetzal,1989 年。一番最初は「ｱｿｰﾚｽ諸島文書庫」中で公刊され,Vol.I,1878 年,524-535p, V. ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ･によって「16 世紀の価格革命と経済変動」中で検討された。「小論集 II」,ﾘｽﾎﾞﾝ､Sá da Costa,1978 年,特に 231-235p。

りの値は、1500 年代の最後の数十年は最初の数年に比較して 3 倍になっている。しかし、この世紀の初めでも終わりでも、300 トネラーダ以上の大型船のトネラーダ当たりコストは、小さい船の倍よりも高かったが、船体のコスト以外の、他の船具においては割安のことがあった。

これらのデータを考慮すれば、130 トネラーダ以上の船に与えられた報奨金は大したものではなかった。この世紀初頭においては、コストの 8%から 12%までくらいをカバーしたであろうが、その現実に照らした見直しがなされないままに、研究対象としている時期の終わりには、大積載容量測定の実働船舶の建造に対するインセンチブとしてはほとんど意味を持たなくなった。

コスト構成

付録の図 III は、同世紀末の同じ内容の見積り中で得られた情報をまとめたものであるが、平均した構成は次のようである。

コスト構成

部分	全体中の%
船体	68
帆柱	9
滑車類	1
索具類	15
帆	3
碇	3
艤装	1

項目の各々のコストはトン数と係って動くと考え、よって全コストと係って動くと考えることにする。滑車類、索具類、帆、そして船具の設置に必要な労力は 400 トネラーダ以上の方がいくつか割安な面が見られる。帆柱では目立った変化は見られない。船体だけが明確にトン数に連れて変化している。結局はそうした割安な面が十分に意味を持ち、トネラーダ当たりの平均的なコストの減少に影響を与え、船体の明白な変化の作用をも凌駕したのであろう。

武装と大砲による追加費用を算定してみよう。経費の最後のこのカテゴリーだけが、積載容量測定のいかなるカテゴリー中においても軽視できない責務を表し、ましてや小容積（ポルテ）の船にとっては大変重要なものである。

この世紀末の予算の一つにちゃんとした例がある。[29]

[29] BNL,「航海の書（リブロ・ナウチョ）･･･」,fls.45 と ss。

経費（生産コスト中の%）

カテゴリー	トン数			
	50	160	300-400	500-600
大砲	+77	+70	+46	+54
給料	+48	+22	+12	+10
糧食	+78	+31	+20	+17
砲手	+7	+3	+3	+3
乗組員／トン （実人数[訳者註]	0.28 (14 人)	0.23 (37 人)	0.21 (63～84 人)	0.16 (80～96 人)

そして船乗りや見習い水夫の数はトン数に比例して増えるものではなく、高級船員達の一団も比較的に一定した数であり、小さな船は大容積の船に比較してかなり不利であったことがわかる。同世紀後半に王室は商船を守る目的のために戦闘用機材を搭載することを義務化する措置をとったが、大砲に関する仕事の割合からして、これを尊重することになんら助けとはならなかった。このファクターは、船による探検の追加コストが小型帆船にとっては十分に重い負担であったことを意味するものであり、生産におけるトネラーダ当たりの平均的なコストを下げることが 400 トネラーダ以上になると重要な問題であるにもかかわらず、インド航路の船に最大の大きさを要求したドン・セバチャン王の法的処置が現実に目的とすることができたのは何であったのか。乗組員がトン数に比例していない（ために少なくなった：訳注）投資によってそうした利点が補強されていたことも加わった。

しかもインド航路のナウ船の乗組員達の給料が全般的な価格の上昇に伴っていたわけではなかった。年代記中に何度も出てくるが、艦隊の乗組員の不足は驚くにあたらない。[30] 国は給料の払いが悪かったのである。

トリスタン・ダ・クーニャの旗艦であったナウ船サンチアゴ号　－1506 年 4 月 6 日に出帆し 1508 年 6 月 1 日に戻ってきた－　の乗組員の給料を 80 年代の予算に予定されている月給と比較してみると、次のような変化が見られる。[31]

30　ｺｽﾀ,ﾚｵﾉｰﾙ･ﾌﾚｲﾚ,「1591 年と 1626 年の、航海と河畔造船所の高級船員、及び砲手の登録に関するﾚｼﾞﾒﾝﾄ」,「経済及び社会史雑誌」,no.25,ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ,1989 年。

31　出展:ﾅｳ船ｻﾝﾁｱｺﾞ号についてはANTT,「ﾇｸﾚｵ･ｱﾝﾁｰｺﾞ」,nº701;80 年代には「航海の書」,fl.45 と ss.世紀初頭には登録された給料は, 1506 年 4 月から 1508 年 6 月までの各高級船員の勤務期間のもの。これを、ここに出ている 80 年代 10 年間の予算と比較ができるようにするために,月給総額の金額に換算している。疑問を感じるようなﾃﾞｰﾀ、あるいは後で規定されたものと比較してあまりに上げ幅が大きいものや小さいものについては「？」のﾏｰｸを付している。ﾋﾟﾛｰﾄ補佐の職位については世紀初頭には、あたった資料には出ていない。一方で 80 年代だけが各高級船員の一団の中に 2 人の大工と 2 人のまいはだ工を含んでおり、これは建造の品質が低下して航海毎により多くの手を借りざるをえなくなった形跡なのかもしれない。

月給（単位：レアル）

	世紀初頭	80 年代
高級船員		
船長（カピタン）	11,538？	4,000
書記	962？	2,000
航海長	3,000	4,000
ピロート	3,000	4,000
航海長補佐	1,700	2,400
ピロート補佐	-	2,000
水夫長	1,450	2,000
船大工	1,600	2,000
船大工	-	2,000
まいはだ詰工	1,600	2,000
まいはだ詰工	-	2,000
糧食係(dispenseiro)	900	1,400
監守(meirinho)	700	1,400
床屋	1,200	1,600
樽大工	1,200	2,000
外科医	700?	-
全高級船員	38,200	29,950
船乗り	1,200	1,400
見習い水夫	800	933
ボーイ	460	623
砲手	1,400	1,400
全乗組員	3,860	4,356

この世紀初頭における糧食と大砲を含めた経費のボリュームはわかっていない。しかし80 年代においては乗組員を伴うと（給料と糧食で、砲手を含んでいる）、小さな船の場合は負担の全構成の成り立ちが生産のコストに 133%の追加となると考えられる。300 t 以上の船に関しては、そうした経費は 35%から 30%の間となる。給料はコストと同じ比率で上昇することはなかったので、この世紀の初めにはこの種類の追加経費は航海長／船の持主の懐により重くのしかかったと考えられる。460 トネラーダの 4 隻のナウ船を建造するためにフェルナン・ゴメスと請負契約された個々の船の契約書中に定められた金額の中には、トネラーダ当たり 6,000 レアルの価格が出てくる。この大きさのナウ船の乗組員に関する計算を、ここで使用している予算書を書いた人達がしたのと同じように 8 か月

の航海のためにトネラーダ当たりの海員 0.2 人という割合を考慮して行ってみよう。

船のコスト	2,760,000 レアル
高級船員	443,280
船乗り 45 人	432,000
見習い水夫 45 人	288,000
ボーイ 2 人	7,360
砲手 23 人	257,600
合計	1,428,240
コストに対する%	52%

ここでは大砲と糧食に関する数値が不足している。ただ、それらの費用は乗組員の給料より多いことは間違いないので、武装を含めた負担は船の価額を上回るであろう。460 トネラーダの大帆船では、同世紀初頭にこれらは既にかなり上昇していたが [32]、武装コストと船の価格との比率が 2 対 1 ほど上昇したことはほとんど無かった。それは 18 世紀にサン・マロの船に関してブローデルが既に示していた例に描かれている通りである。[33]

生産コストと乗組員給料の増加の比較研究によって 16 世紀末には材料の価格と労働力の価格の大幅な増進は船乗りの給料のそれと並行していなかったことが見出される。航海のそうした技術者達を育成したり徴募したりする際に感じる困難は、とりわけインド(カヘイラ・ダ・インディア)航路においては根本的な問題であることがわかるのである。だからこそ、ジョアン・ペレイラ・コルテ・レアルはオリエントとの交易から上がる収益を増やすことを目指した 1619 年の提案書の中において、報酬を大幅に上げて、乗組員達への支払い制度全体を見直すことから始めることが不可欠であると考えた。この問題に関する彼の考えを表した部分を次のような表現で結んでいる。「他の方法もなければ、インドへ行きたいのが唯一人の男であるということもない」。提案しているような給料をもってすれば、「最初に登録しなければならないような刀傷のある連中まで行くようになる。そして皆が大変陽気になって、人が不足することはなくなるであろう。」[34]

---

32 もし割合の比較をしたいならば、ﾙｰｶｽ・ｼﾞﾗﾙﾄﾞはｲﾘｪｳｽのｻﾝ・ｼﾞｮﾙｼﾞｪ・ｶﾋﾟﾀﾝ領にあった砂糖工場の購入に 5,000ｸﾙｻﾞｰﾄﾞ(2,000,000ﾚｱﾙ)を費やした。1561 年に、様々な工場を破壊した「野蛮人達」の暴動によってかなり被害を被っていたにもかかわらず、このｶﾋﾟﾀﾝ領は 1,930,000ﾚｱﾙでこれを購入している。**ﾗｳ・ｳﾞｨﾙｼﾞﾆｱ**、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙにおける大商人にして銀行家の一人のｲﾀﾘｱ人」,「歴史研究」、ﾘｽﾎﾞﾝ、Verbo,1968 年、94p を参照。

33 **ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ**,F.,「ﾏﾃﾙｰﾙの文明化･･･」,vol.II,324p。

34 **ﾊﾞﾙｾｰﾛｽ**,ｸﾘｽﾃｨｱｰﾉ・ﾃﾞ・ｾｰﾅ,「17 世紀初頭におけるｲﾝﾄﾞ航路のためのﾅｳ船のﾘｽﾎﾞﾝとｺﾞｱにおける建造」ﾘｽﾎﾞﾝ地理学協会雑誌,17ºｼﾘｰｽﾞ,1898-1899 年,nº1,国立印刷所,19-20p

最終コストの中で原材料と労働力をどのように按分するかを算定するために、1604 年のある予算書に出てくる情報を考察してみることにする。[35]船のコストの平均的な構成がどのようなものであったかを見たが、68%が船体に向けられていた。これの大部分の費用は材木(33.4%)、労働力(38.7%)、大工作業、まいはだ詰め作業、船底水漏防止作業（galagala：まいはだ詰めを補強するための石灰、亜麻、そして鉛の板から成るパテ）、それにかなりの比重を占める釘類(15.2%)であった。

コスト全体で見れば、造船業は大集積した労働力を必要としているが、給料に対応する部分は、船大工作業、まいはだ詰め作業、船底水漏防止作業だけでなく、マスト関連の作業まで含めて 28%である。原材料とその他の材料は投資の中の最も重要な部分を占め、船体用の材木だけでも 22%となるが、これは基本的には国内で入手される。しかし、その他の部分は帆柱と鉄（釘類と碇）用が 32%、静索具用が 15%、そして帆用が 3%で、ほとんど輸入品であった。こうして大雑把に言って、コストの 50%だけ（労働力と材木というファクター）が国内市場で供給されると言える。

したがって、この世紀の最後の四半世紀において船の最終コストが 3 倍になった際にこれらファクターの価格の変動で大きかったもの　ーただし全てが同じように変動したわけではないがー　を調べることが適当である。材木では木炭に関する情報を、薄手の帆布では、1528 年と 1530 年の文書に出てくる価格(１枚 1,450 レアル)[36]を上記の本世紀末の予算書(１枚 3,600 レアル)と比べてみよう。静索具では 1520 年の情報(１キンタル当たり 915 レアル) [37]と 80 年代の同じ予算書の情報に当たってみよう。労働力では、ジョアン・デ・ブランドンの「1552 年におけるリスボンの威厳と偉大さ」の中のデータとこの手写本へのニコラウ・デ・オリヴェイラの書き込みを参照する。この書き込みは「ポルトガルの歴史文書庫」第 VI 巻中に収録されており、ジョアン・デ・ブランドンは河畔造船所の一人の船大工と一人のまいはだ詰工の平均の 70 レアルという日給に触れている。1620 年にはニコラウ・デ・オリヴェイラは 160 レアルと記した。[38] 帆柱について、同世紀末の予算書は配置される様々な部材とそれぞれの価格についてかなり詳細である。しかしながら同世紀前半のこれら部材の費用についての記載は 80 年代の予算書に帆柱の「母柱」という記述で出てくる主部材に限られている。ということで、鉄(これの情報が無い)も含めたその他というグループで表し、これらの費用をひとまとめにすることとした。さて最後に、変動幅について何かしらを知りたいところだが、これについては備品館でペドロ・

---

[35] ｱｼﾞｭｰﾀﾞ図書館,51-VI-54,fl.3.

[36] ANTT,C.C.,P.II,M.165,D.25

[37] ANTT,C.C.,P.II,M.93,D.6

[38] 64-65p

アルヴァロ・ジェンティルがやり取りした 14 ブラッサの 1 本の帆柱が 20,000 レアルと見積もられていたことがわかっている。[39] 予算書の中では 300～400t のガレオン船(大体同じ大きさと考えられる)の大帆柱の母柱(マスト・レ)に 35,000 レアル割り当てられている。

考察したデータが時代によって矛盾があるので、次の表は大よその目安として見る必要がある。この表に価格の変動幅を載せ、船のコストが増加した際にこれらのファクター一つ一つの影響度を評価することを狙った。

1580 年／1550 年間の価格の変動幅

1550 年－1580 年	コスト中の%	価格の変動幅	コストの変動幅中の%
横静索	15%	3 倍	15%
材木	22%	2.7 倍	20%
帆	3%	2.5 倍	2%
労働力	28%	2.3 倍*	22%
その他(帆柱と鉄)	32%	3.9 倍	41%
船	－	3 倍	－
小麦	－	1.6 倍	－

* 1620 年の給料が採用された影響か？

訳注：① 15%＋22%＋3%＋28%＋32%＝100%、
② 15×3=45、22×2.7＝59.4、3×2.5＝7.5、28×2.3＝64.4、32×3.9＝124.8、
45＋59.4＋7.5＋64.4＋124.8＝301.1
③ 45÷301.1＝0.149≒15%、59.4÷301.1＝0.197≒20%、
7.5÷301.＝0.025≒2%、64.4÷301.1＝0.214≒22%、
124.8÷301.1＝0.411≒41%
15%＋20%＋2%＋22%＋41%＝100%）

最も目立つ影響を及ぼしているのはその他の項目であり、このファクターの価格は、船の価格よりも、此処で個別に分割されている項目よりも変動幅が大きくなっている。しかし、帆柱に関する情報が欠落していることに目をつむりたくないならば、上述した例から 1.7 倍という倍率が得られ（訳注：35,000ﾚｱﾙ÷20,000ﾚｱﾙ＝1.75≒1.7 倍）鉄の価格は残りの原材料の価格と同じような挙動（2.2 倍）（訳注：3.9 倍÷1.75 倍＝2.23≒2.2 倍）を示していそうである。

これらのデータは不確かであり、労働力が船の価格上昇を左右するファクターではないと言えるに過ぎない(ただこのことは間違いない)。また労働力は変動幅が最も小さいファク

[39] ANTT,C.C.,P.II,M.215,D.54

ターでもある。一方で、森林の植林と造船用木材保護の諸策が講じられたにもかかわらず（このテーマは原材料に関する章で再度取り上げる）、あるいは多分それ故にこそ、ヴェネチアの場合とは違って、材木は価格上昇を左右すると考えられる唯一のファクターでもない。いずれにせよ、この造船業におけるコストの悪化は 16 世紀前半の「伝統的な」海運力に影響を与える問題である。

海軍力としての北西ヨーロッパ諸国の地位が上昇したことは地中海諸国(イベリア半島もそこに含めて)が経済活動のこの分野において直面していた困難な問題と密接に関連した現象であったと言えよう。ヴェネチアでは船の価格の上昇が 1563 年の 1 に対して 1633 年には 3.5 というオーダーであり、ポルトガルで検証したものに極めて近いものであった。レーンは材木の重要性を、原材料を一括してではあるが、主要な説明要因と結論づけ、給料はわずかに 100%しか上がっていないと指摘した。[40] 他の国が条件のましなファクターを享受し、競争力のある価格で輸送サービスを申し出て、地中海を自分達の船で侵略している時に、これらの造船業における困難な問題に面してしまい、傭船料を同じ比率で引き上げることは次第に難しくなっていった。

乗組員の数が少なくて済む(0.8 人／トネラーダの割合)[41] ある種の帆船を創り出したオランダの造船所に時を同じくして導入された技術革新だけでなく、600 年代初頭にはラヴァーニャが教えたように、材木の接合用に鉄の釘の替わりに木製のほぞ釘(cavilha)の使用が北西ヨーロッパの海辺では行き渡っていたことも念頭に置く必要がある。このコスモグラファー（ラヴァーニャ）によれば、この木製のほぞ釘の利点は限られているという。安くて錆びなく、「あの北の寒い海域を航海する船を建造するためには、鉄製のものよりずっと良いと思われる。なぜならば、そこには船食虫(Busona)がいないし濃霧(Bruma 訳者：何故濃霧か？)がないからである。（・・・）しかし我が王国や征服地の海ではこれらの釘は役に立たない。なぜならば、船食虫はこれらの中にも入り込み、」その種の釘の部分に大きな穴を開けるからである。この線虫は材木を腐食させるので、これを防止するために、船のまいはだ詰めに船底水漏防止のような改革がいくつか導入された。また、インド航路のナウ船に使用される材木は木製のほぞ釘を用いるには分厚すぎた。こうしてみると、船のコストで大きな影響を与えているわけではないファクターの一つである鉄、具体的には釘類はビスカヤ地方から完成品の形で輸入しなければならなかった。これは品質が素晴らしかったが、我国の物は品質が悪く、「安く」もなく、取って代われる物は無かった。[42]

---

40 レーン,F.,上掲書,262p

41 ブローデル,F., 上掲書「世界の時間」TomoIII,159p

42 ラヴァーニャ,ジョアン・バプチスタ,「造船の第一の書」,バラータ,J.G.ピメンテル,「造船考古学の研究」vol.II, 国立造幣所出版,1989 年,208p

寿命とメンテナンス

諸コストの全体的な上昇が価格で相殺されることはなかったし、また船の寿命を長くしたりとか、償却期間を短く済ませたりすることによって価格と見合ったものにする建造技術の目立った変革があったわけでもなかったし、またメンテナンス上で明確な効果が出るような材料の品質の向上があったわけでもなかった。

1589 年に、前年にオリエントから来た 500 トネラーダのナウ船ノッサ・セニョーラ・ド・ロサリオ号の修繕に 5,767,520 レアルを見積もったが、これは新造船のコストの 57%近くになる。最も重要な部分の内訳としては、材木が 711,000、帆柱と帆桁が 841,000、まいはだ詰工と船大工の日給が 600,000 であった。[43] ナウ船サン・ジョアン号では合計が 3,937,520 レアルで、この整備費は新造船の 37%に達する。[44]（訳注：どちらの場合も新造船の価格を 10,000,000ﾚｱﾙとしていることになる）

何度も引用している「航海の書（ﾘﾌﾞﾛ・ﾅｳﾁｶ）」の予算書において 12 隻から成る艦隊（ｱﾙﾏﾀﾞ）の 6 年間の費用予測を立てている。全等級の積載容量測定に及ぶ船のメンテナンスにかかる毎年のコストは初期コストの 20%から 27%となっている。船体を除外すれば、平均費用が最も高いのは静索であり、帆柱よりも高い。160 トネラーダの船には年間 12,338 レアルの費用予算を、330 から 400 ｔの等級には 9,938 レアルを、500 から 600 ｔの等級には 12,229 レアルを、また帆柱については上記のそれぞれの積載容量測定等級のメンテナンス用に 2,875 レアル、5,782 レアル、5,035 レアルを費用算入している。船体は船の中でもメンテナンスに最も多額を要する部分で、その平均費用は 160t の船で 24,563 レアル、300～400 ｔと 500～600t クラスではそれぞれ 22,857 レアル、22,000 レアルである。またメンテナンスには費用を節約するためのものも含んでいる。具体的には 500～600t の船の場合、新造 5 年目に傾船手入れを行う慣行があり、その費用は初期コストの 27%ものレベルに達した。小さな船ではこの金額が 57%にまで増えた。この傾船手入れを行う慣習は専門家達の中にはあまり良く言わない者もいた。ドゥアルテ・ゴメス・ソリスはこの種の修繕で上手く行かなかった例を挙げ、「海上での傾船手入れによって修理した船で船側の材木が腐っているのが見付かったり、湾曲の線がうまい具合に出せずに修繕されていたりしている」[45] と述べている。この見解は「覚書（ｴﾒﾝﾀ）(Ementa)」の文章中には傾船手入れが、旗艦のナウ船の過積載と併せ、帆船が次回の航海において耐久力を弱めている理由として度々出て来る。

傾船手入れには明らかに利点があった。船体を手入れするために船舶を引上げて、乾燥

---

[43] BNL,Reservados,Cod.637,「様々な重要事項の覚書（ﾒﾓﾘｱﾙ）」,fl.45v゜と ss。

[44] 同上。記載されている全額と内訳明細と間には齟齬がある。

[45]「1560 年から 1595 年までのｲﾝﾄﾞ艦隊の覚書（ｴﾒﾝﾀ）」,「海軍歴史文書庫」vol.I,S/I,1933 年～1936 年中「東方ｲﾝﾄﾞ通商に関する論説」,ｳﾞｧｽｺﾝｾｰﾛｽ,J.ﾌﾗｿﾞﾝ・ﾃﾞ及びﾗｳﾙ・ｾｻﾞﾙ編纂,424p。

させることは費用が嵩む作業で、サイズの大きな船では、特に再度水中に「進水(botação)」させる際にリスクが生じたのである。それ故に、ジェノヴァ人のダミアン・ブルジオは1554 年に傾船手入師(quereneiro)の辞令を受取ったが、「余のナウ船及び船に傾船手入れの必要が生じた時にこれを行うためで、陸揚げして修繕を行い再び海に浮かべる時に大変に危険が生じることを避けるため」であった。この作業を実施する 10 年の期間にわたる許可を、全王国において彼に独占的に認めたもので、彼がこれを行う許可を与えた者にも認められた。[46] 水中で船体を直すことを可能にするこの方法は、月齢と潮の干満によって船の「進水」と陸揚げの時期が左右されることを考慮すれば、他の種類の利点ももたらした。[47] そして、ジェノヴァ人のこの手法は、この世紀の中頃には当然ながら世に知られずにおくわけはなく、王国で簡単に行えるようになっており、同世紀末になると、関係者を苦しめるような非難の声さえ出るようになった。しかし多分、コストがかなり高騰していた時代にあっては、船の耐久性が不足していることに対して、本当に根拠のある理由よりも、もっともらしい理由を見つけたい気持ちがあったのであろう。何故なら、20 年代には既にジブラルタル海峡の艦隊はアンダルシアにおいて、この方法で修理がなされていたのである。傾船手入れはこの世紀末だけに普及したわけではない。

たとえ技術的な改良が導入されることがなかったとしても、上昇した生産コストは、同世紀初頭に船に期待されたのと同じ時間内で回収されたであろう。ところが価格の高騰に加え、いくつかの材料の品質の悪さが船の寿命を短くし、投資された資本が回収される前に失われるリスクが増大したことは多くの例がこれが真実であることを示している。

ナウ船の名前からは、その他のデータを考慮に入れなければ、寿命に関してほとんど何も知ることはできない。それは同時期に同じ名前の船が運航していたからであるし、またジャック・ベルナールの好運なイメージの中にある「灰の中から蘇らせる」[48] という慣習は、あたかもその存在を永らえさせようとするがごとく、あるいは基本構造に同一の物を譲り伝えて維持して行こうとするがごとく、何度も何度もその特性を変えないことを意味しているからでもあった。しかし、確かな情報だと判断する例によっては、何度も手を加えた跡があり、材料がいずれは消滅しそうに見える状況を免れていないのに、期待された寿命がありそうに見えるものもある。

カラヴェラ船アンドリーニャ号は既に 1527 年にジブラルタル海峡の艦隊勤務に就いていたが、それほど年を取ってはいなかったであろう。艦隊のこれらの船が行う沿岸警備の

---

[46] ｿｳｻﾞ・ｳﾞｨﾃﾙﾎﾞ,上掲書,424p

[47] ｼﾞｮﾙｼﾞｪ・ﾃﾞ・ｳﾞｧｽｺﾝｾｰﾛｽからﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙ王への手紙の中で、ﾅｳ船ｻﾝ・ﾏﾃｳｽ号は「来た***これらの海域で***(斜字は著者)」引揚げねばならなくなったと述べている。ANTT,C.C.,P.I,M.19,d.94

[48]「船と船乗り達」(1400-1550), Vol.I,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,1968 年,608p

みならず、アンダルシアの穀物をモロッコの市場に供給する定常的な周航に就いていた。この船の航海長(メストレ)は 1528 年 2 月、そして 7 月、10 月、1529 年の 1 月、同年の 9 月、そして 1530 年の 8 月のいろいろな修理のために材料を入手している。その後足取りが失われるが、1535 年に河畔造船所(リベイラ アルモシャリッフェ)の財務管理官であるバスティアン・ゴンサルベスの証書の中で、ジョアン・ゴンサルベス・ド・バレイロが「請負契約(エンプレイタダ)でカラヴェラ船アンドリーニャ号を新しくする」ためにわずかながら松材を供給したことが書かれているのに出会う。[49]
灰の中から蘇ったのであった。この船と同時代のカラヴェラ船グラッサ号も同じ軌跡を辿っている。最初の情報は 1528 年 2 月である。多くの修理が必要となりサンタ・マリア港で傾船手入れがなされた。1532 年に至るまで何回もの修繕がされている。この間 1529 年 5 月に「フランスのナウ船と戦って」かなり損傷を蒙ったために大幅な手入れが施された。[50]

インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船を儀装するための契約は 6 年間で行う 3 回の航海のための内容を規定することになっており、これがこの航路の船の最も一般的な寿命と関係していると考える。

80 年代の予算書は、6 年間で 3 回の航海の費用を計算しており,このことを裏付けるものであるが、楽天的過ぎる見通しをする罪を犯してしまっている。ただ、コンスタンティーナと呼ばれたナウ船シャーガス号は修理の効果の賜物で、24 年の命の間に 8 回の航海を行った。コーチンにおいて 1560 年に、副王ドン・コンスタンティーノの命によって建造された。これが偶然のケースというわけではなく、長寿命のもう 1 隻のナウ船はサン・ペドロ号で、これまた 1537 年にコーチンの造船所(エスタレイロ)から世に送り出され、リスボンで 1559 年に寿命を終えた。[51] こうした耐久力は標準的なものではなく、この世紀後半においては 3 回以上の航海をするナウ船は滅多になく、もしできれば賞賛の対象であった。[52] 継ぎ目の数が多くなりすぎないようにするために理想的な大きさの年数を経たコルク樫(sobreiro)の材木を見つけることの困難さは 1623 年にマヌエル・ゴメス・ガレーゴが上記の意見書の中

---

49 ANTT,C.C.,P.II,M.145,D.136,M. M.146,D.99, M.149,D.116,M.152,D.20,M. 153,D.92, M.158,D.67;,M.164,D.59,M.200,D.78

50 ,M.152D.45,M.155,D.84 と 119, M.162,D.6,M.176,D.119.

51 ｷﾝﾃｰﾗ,I.ﾀﾞ・ｺｽﾀ,「年報・・・」 parteI,49p。

52 船大工の親方(メストレ)のﾏﾇｴﾙ・ｺﾞﾒｽ・ｶﾞﾚｰｺﾞがある意見書の中で、16 世紀末と次世紀初頭の造船界を支配していた問題である 3 層甲板のﾅｳ船が持つ利点の証拠としてｶﾞﾚｵﾝ船のｻﾝﾄ・ｱﾝﾄﾆｵ号がｲﾝﾄﾞへ 2 回の航海を行ったが、「それはかかった費用が少なくて、2 回目の航海ができたが、大きなﾅｳ船はこの 2 回目の航海が出来ない。何故ならば、2 回目は最初の回の倍かかってしまい、1 回目しかしないのである」,ヴァスコンセーロス,J.ﾌﾗﾝｿﾞﾝ,「17 世紀のｲﾝﾄﾞ(カヘイラ・ダ・インディア)航路のﾅｳ船の建造」中,海軍年報,vol.LIX 中,1928 年,10p

で思い切って具申した理由の一つであった。だからドゥアルテ・ゴメス・ソリスはこれらのナウ船をオリエントで建造することを促進するよう提案したのであった。その他の用具、帆布、静索類、釘類、etc.を全て送らなければならないとしても、この企画はオリエントの良材であるチーク材の使用によって元が取れたのであろう。[53] ナウ船のサン・ペドロ号とシャーガス号の例はそれに根拠を与えるものであった。

キリーノ・ダ・フォンセッカの出してくれたデータによって [54]、何隻かのナウ船の足跡を辿ると、これらの船の寿命を推定するために役に立つ手がかりが得られる。この目的のためにはとりわけ、名前が繰返し出て来ないとか、あるいは同じ船のことを言っていることが確かめられるような他の種類の出典と突合せができるといった希少なケースを拠り所とすることが適切である。

ナウ船グリフォ号は、ノローニャ家あるいはロローニャ家の所有で、1536 年に始めて出帆する。一人の有名な船客ドン・ジョアン・デ・カストロを乗せて 1538 年に再度オリエントへ出向き、1539 年にポルトガルに戻ってくる。1540 年にもまた航海を企て、翌年に帰国する。1542 年になってもまだ出帆するが、テルセイラ島で難破してしまいもう帰って来ない。[55] 次に、国王がドイツ人から買ってルーカス・ジラルドに譲渡したナウ船サン・マテウス号の顛末をみてみよう。ルーカス・ジラルドについては後で再度述べる。キリーノ・ダ・フォンセッカによれば、「全国庫の書(Livro de Toda a Fazenda)」の中でフィグェイレード・ファルコンはこれをナウ船と呼称しているが、「インド誌」(Lendas da India)の中でガスパール・コレイアはウルキーニャ(uruquinha ; 小さなウルカ船)と呼び、「インド商務館の覚書」ではウルカと同定されている。1542 年に処女航海をしたが、その準備のためにルーカス・ジラルドに大出費を要求している。1544 年に帰国。その翌年に再度出航し、1546 年に帰国した。1547 年にレステーロの海岸から別れを告げたのが残された最後の情報である。それ以上のことはわからない。

多分同じロローニャ家が艤装したと思われるナウ船サンタ・バルバラ号の例 [56] は 1530 年、1533 年、1535 年、1537 年に出帆し帰国は無く、その航海の規則正しさはキリーノ・ダ・フォンセッカを驚かせ、「同じ船であるという仮説を認めるものであり、自らの責任を果たしたことは明らかである」[57] とコメントしている。別のケースでは、某ナウ船サン・ロッケ号の冒険を語るにあたり、1524 年から 1537 年までという異常な寿命でもって、

---

53 ｱﾑｻﾞﾗｯｸ,ﾓｲｾﾞｽ(編),「議論･･･」,198p

54 「海におけるﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人達･･･」

55 ﾌｫﾝｾｯｶ,H.ｷﾘｰﾉ,上掲書,311-12p

56 ANTT,C.C.,P.II,M.201,D.89

57 ﾌｫﾝｾｯｶ,H.ｷﾘｰﾉ,上掲書,281-282p

常に同じ船であると考えている。しかし実行された航海の定期性に注意を払えば、同じ船でのことではないと考えられ、ドン・ジョアン 3 世からカスタニェイラ伯爵への手紙及びフェルナン・ゴメスの契約がこのことを補強してくれる。キリーノはこの名前の 1 隻のナウ船が 1524 年に処女航海に出て 1526 年に帰国したことを記している。翌年に再度出帆。1529 年にオリエントへ出向いているので、その間に本国へ戻っていることになる。情報が無い期間が続く。同著者は、次にナウ船サン・ロッケ号が 1533 年の艦隊(アルマダ)に参加している根拠として「全国庫の書(リヴロ・デ・トダ・ファゼンダ)」を指摘している。この年に 1535 年と 1537 年に出帆する新たな一連の航海が始まっている。[58] しかしこの 1533 年の 2 月にドン・ジョアン 3 世は伯爵に対して、ナウ船サン・ロッケ号での工事に着手しないことを目的に、「上記のナウ船のインドへ向けてのための船台(fundamento？)は造らず、本年は全ての物を利用するためにそこに留め置くこと。さすれば、他の新造船を建造する時に、帆柱、帆桁、その他利用できる物全てを利用できる。」と指示している。だから 1533 年の艦隊(アルマダ)に編入されたサン・ロッケ号はこのナウ船サン・ロッケ号ではなく、1532 年 9 月にフェルナン・ゴメスと締結された艤装傭船契約によって建造と艤装がなされたまさに別のサン・ロッケ号であった。[60] 上記のそれに続く年の航海はこの契約による航海であったのであろう。

ドゥアルテ・トリスタンは 1532 年に息子のヴィセンテ・ジルを艦長(カピタン)にして処女航海をしたグラッサ号の艤装家(アルマトゥール)であることがわかっている。再度 1534 年に解纜して行ったが、ナウ船サン・ミゲル号に衝突されて、テージョ河に戻った。[61]1535 年に出航しているのが見出だされる。[62] キリーノ・ダ・フォンセッカはこの名前からして、これはヴィセンテ・ジルが艦長(カピタン)で 1540 年、1542 年、1544 年と続けてオリエントへ行ったナウ船と同じであろうと推測している。しかしそうではない。1540 年に河畔造船所(リベイラ)の備品館(アルマゼン)の財務管理官(アルモシャリッフェ)はヴィセンテ・ジルに対して 1540 年の艦隊(アルマダ)の「新しいナウ船グラッサ号」のために帆柱と材木を供給しているのである。[63] 同船は 1544 年のリスボンへの航海においてメリンデの海岸で失われた。

1 回の航海は往復 1 回として、3 回から 3 回半の航海を行う 6 年から 8 年の平均寿命がこの世紀の終りになると、大幅に減ってしまった。早くも 17 世紀初頭の証言からこのことがわかる。それは船大工の親方達(メストレ)の意見で、「インド商務館の覚書(エメンタ・ダ・カサ・ダ・インディア)」同様の状況を説明するもので、ドゥアルテ・ゴメス・ソリスが、上記のような期待される寿命を裏切らないナウ船の数は少ないこと、どんなに古い船であるかを、その建造地と共に書き付けている。

---

58 上掲書,328p

59 ﾌｫｰﾄﾞ,J.D. 上掲書,84p

60 ANTT,C.C.,P.II,M.178,D.141

61 ﾌｫﾝｾｯｶ,H.ｷﾘｰﾉ,上掲書,281-282p

62 ANTT,C.C.,P.II,M.211,D.104

63 ANTT,C.C.,P.II,M.234,D.152

耐久力が少ないことはコストが上昇した時期に重なっている。造船の質の悪さ、特に未乾燥木材の使用によるものに違いない。ナウ船サン・クリストヴァン号の出来事に言及し、ゴメス・ソリスは処女航海を始めてすぐに、使用された材木のせいで「まるで蜂蜜で出来た布のように」船虫が付いてしまったと語っている。この修繕のために新造船よりも費用がかかった。こうしたことがインド航路（カヘイラ・ダ・インディア）を衰退させた原因であった。造船の質の悪さ、傾船手入れの最悪の慣習、過積載、「そしてなによりもオランダ人達の通商の名声に注意を払わなかったこと」が通商を破滅に導いた。もう一つ、上昇局面にある海運力と面と向かってみて、自分達の意見の具申をすることによって、宮廷の注意を引こうとする人々がいた。他の諸強国と過去の栄光及び惨めな現在のイメージとの対比を思い描くことは、特に海運と航海をその場面に設定するならば、民族主義的精神の根源の重要な支柱を構成するものであるが、それは単に文化的、政治的なエリートの活動の中で具現化されたものにすぎない。[64]

しかし「没落」は上記のような 16 世紀末と次世紀初頭に検閲を受けたテーマであるだけではすまなかった。商売人達の日々の盛衰を反映するものであり、今や南大西洋水域での略奪が定常化したのみならず、オリエントの産物の商売の競争も激しくなるという更なる困難が付け加わった。航海の熟練者不足も積み重なっていった。1580 年から 1640 年の間のこの航路の船の動静によって、ナウ船の平均寿命がこの世紀前半、そして 70 年代でも一般的であった 6 から 8 年という期間が 3 年に短くなってしまったことが証明される。[65]これと同時に、難破あるいはサンタ・ヘレナ島の沖で嫌な連中と出くわすリスクによって船がまともな状態で帰着しない可能性も加わり、増加した建造投資額は 1 回の航海という効率で償還されなければならなくなった。ブローデルは、日に当たった雪のようにというううまい表現をして、形成未熟な資本があまり堅固ではない日常の状況を表している。[66]

他系統の航路の船については、寿命に対する期待がどのようであったか、よくわかっていない。20 年代と 30 年代においてブアルコスにおける所有者（プロピエタリオ）達の要求するところによれば

---

64 しかも、検閲の基準もそこにあった。「数学の提言、政治論、論理物理論、民主主義論、倫理論、貴族主義論、神学論」というﾏﾇｴﾙ・ｶﾞﾘｬｰﾉ・ﾛｳﾛｯｻの本は様々な理由で印刷が阻まれたが、その中の一つが、明らかに外国に広まってしまうという理由であった。そこに含まれている、検閲官が「ある事とある事とが結びついていない」と指摘している馬鹿げた言動は笑いを誘うものでしかない。ところが、「国民に苦悩を与える(･･･)何故ならば、こうしたものはどのようなものであれ、印刷されると、無知な人の馬鹿げた言動として問題外とされることがなくなり、我が国の名前でもって外に出る」と言う。ｸﾙﾄ,D.ﾗﾏｰﾀﾞ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙにおける政治弁論、1600-1650 年」中、ﾘｽﾎﾞﾝ、公開大学,1988 年、84p

65 ﾃﾞｨｽﾞﾆｰ,A.R.,「胡椒帝国の没落」,ﾘｽﾎﾞﾝ,ed.70, 1981 年、付録 3

66 上掲書、「交換の賭け」(vol.II),213p,「家、船、橋、灌漑用水路(･･･)これら全て寿命が短い」

10 年間で回収される収益性が期待されていた。レーンは「これらの指標は全て、船の寿命の平均的な長さが 10 年であるという伝統的な意見を確認するものである」[67] と述べ、これがヴェネチア船の平均であると言う結論を既に出していた。1552 年のポルトガル北部の船をリストにしてみても、この推定に矛盾するところはない。アヴェイロにおける調査から 36 隻の船齢がわかるが、上記とほとんど同じ傾向である。この内 3 隻はいまだ建造中で、2 隻は 1 回の航海をしただけで、「今年の新造」という表現の情報が付けられている。船齢 10 年以上ではわずかに 2 隻が造船所(エスタレイロ)から送り出されただけで、この内の 1 隻は 12 歳、もう 1 隻は 15 歳である。しかしながら、カラヴェラ船というタイトルでは、10 歳かそれ以上の船齢のケースがかなりの数にのぼる。33 隻のカラヴェラ船の内、4 隻が 10 歳になっており、2 隻が 12 歳、1 隻が 15 歳である。4 隻のカラヴェラ船のなかで、外務判事(ジュイス・デ・フォーラ)が正確な表現とは言えないが「大変な年寄り」と記載している船は他の例から見て、15 歳以上の船のことを言っている可能性が極めて高い。アヴェイロの調査においてはこの種類の情報が沢山あるが、1552 年のリストは北部の他の地方に関しては船齢を挙げておらず、同様なものはない。最も代表的なものとはいえ、たった一つの事例でもって、アヴェイロのデータが想起させるカラヴェラ船は長寿命という仮説を提起できるであろうか。私掠船と海賊の破壊的な活動から逃れやすく、それ故にカラヴェラ船の船隊は、早急な復旧を必要とするような事態に至ることはなかったのであろうか。

しかしリストアップされているアヴェイロの船はその大部分が、1536 年にブアルコスの船の持主(セニョリオ)達の要求に直面することになる。寿命を 10 年間と考えることは現実主義的な計算であった。この期待値を覆したのは、海賊と出会うか大嵐という不運に見舞われるかのどちらかだけであった。

喜望峰(ボータ・トゥ・カーボ)航路のナウ船とガレオン船は建造投資額が上昇し、トネラーダ当たりコストで

---

67 ﾚｰﾝ,F.,上掲書、付録 V

68 我が国産船の長寿は、もう 17 世紀には大部分において、英国船の見せるもっと良い結果に及ばなくなってしまったことを知っておいた方が良い。ﾗﾙﾌ･ﾃﾞｲｳﾞｨｽが示したｹｰｽによれば、1667 年に 26 隻の船の内 8 隻が 20 歳を越しており、2 隻が 40 歳以上、1 隻が 60 歳以上であった。こうした情報から、この著者は船の命を終わらせたのは海での事故であり、もしそれさえ逃れたならば、船は長い耐久力を示したと考えるに至った。(「英国海運業における資本の利得、1670 年-1730 年」、経済史誌,XVII,3,1957 年,411p,及び「17 世紀と 18 世紀における英国海運業の勃興」、ﾃﾞｲｳﾞｫﾝ,David & Charles Limited,1972 年,376p を参照。)その時代のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの普通の帆船については何もわかってはいないが、17 世紀に喜望峰(ボータ・トゥ・カーボ)航路のﾅｳ船は、我が国で建造されているものに限って言えば,状況が良い場合であっても 2 回の航海をすることしか約束されていなかった。この傾向を裏付けるものは数多くある。

比較すると、大西洋の小さな船のコストの倍になった。後になって感じられた不満とはいえ、まだ遠い以前の 16 世紀初頭であっても、「革新的な」同種の船の寿命は 6 年から 8 年であり、アヴェイロの船の 10 年に対して短かったし、なおかつ消耗も激しくなり勝ちであった。ところがこの世紀末になると、これらの帆船の寿命は 3 年になってしまい、造船業が向き合っている欠点が耐久力の無さであることが明らかになった。

積載容量測定、建造とメンテナンスへの大きな投資、そして寿命が一番短いといったファクターがインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の船と、大西洋を航行してその経済空間を規定する網の目を織り成す他の小さな帆船とを区別している。オリエントへの個々の航海を組織する際に、建造・艤装と輸送との間のそれだけで存立を成り立たせるために最も時間がかかることによってもたらされる特殊な性格を認識するような考察が必要とされる。インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船とガレオン船は、それらの船が示すコストだけではなく、それに釣り合った利益によってブローデルの言う資本主義世界と繋がっているのである。ヨーロッパにおけるエキゾチックな物産の消費の習慣が強まって行き、そうした物産を再分配する商売に従事する小さな船、すなわち 70 t から 130t のカラヴェラ船とナウ船が必要とする資本額は小さく、また消耗の仕方も少なかった。年に 1 度の航海をした場合に 10 年で回収という収益性となるのに対して、ブアルコスでの不平が表明しているごとく、インドのナウ船は状況が良い場合であっても 3 回の航海でもってあの大きな投資額を回収しなければならなかった。

さて海上輸送と法律上の諸形態(それに従っているわけなので)の世界に入ることにしよう。そこではインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)で力を持っている体制の具体的な性格を描くことが適切であろう。

２．　輸送と船の収益性

2.1　所有者と艤装家(プロプリエタリオ　アルマドール)

ピロートと船乗り、航海長(メストレ)と持主(セニョリオ)、艤装家(アルマドール)と商人。これらは、造船業の中の一部分を占める商品の輸送と交易という別の経済活動の輪郭を描く社会的な役割の 1 本の横糸である。個々人を船に結び付ける多様なそれぞれが平等である要素を言い表す様々な社会的・職業的な名称である。外観も様々で段階も種々な多様性を持つ契約関係が出来る機会をもたらし、時には重なり合い、時には分割し合う機能である。ただ、使用した原典の文書は表現が簡潔すぎて、そうした法律上の様々な状況を詳細に描くにはなんら役に立たない。しかしながら、然るべき文脈において職業的・機能的な或るカテゴリーが普遍性を有していれば、それは社会的・職業的に区分されたそれぞれの世界を認識するための一つの方法となりうる。

造船に対する王室のインセンティブの適用という観点から用いた原典の文書においても、大西洋航路の現実の出来事に関連した文書と全く同じように「持主(セニョリオ)」が登場する。130 トネラーダ以上の船の建造に対する報奨金は持主(セニョリオ)達に支払われる。これには 1 年という期間

内に 1 隻の船の建造がきちんと遂行される約束として、保証人が求められる。艦隊(アルマダ)での任務に徴用される場合であれば傭船料が決まってくる。ともかく国王が登録台帳に記載しておこうとしたのは我が国北部の港に存在している船の持主(セニョリオ)達である。最終的に船舶が登記された港を同定したのは持主(セニョリオ)(達)の出身地である。そして列挙された多くの場合に、この機能は「航海長(メストレ)」の機能の上位にあり、「持主(セニョリオ)」という用語はあいまいに両者を意味することを許すものではない。船を直接に経営することに関心があるが故に、圧倒的に多くの場合において、個人が所有者(プロプリエタリオ)としてこの産業に投資をするのであり、だからこそ艤装家(アルマトール)にもなるのである。しかし、この「艤装家(アルマトール)」そして共同行為での「艤装(アルマゾン)」という言葉はこうした文書類の中には見あたらない。だがインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の具体的事実に関する記載の中では普通に出てくる。逆に、ここでは「持主(セニョリオ)」という概念が明確にされていない。インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)において王室の独占体制が力を持つようになると、国王が全ての船の一際抜きん出た持主(セニョリオ)とされ、船を所有していて艤装(アルマゾン)のために資本を用いる人は持主(セニョリオ)とは呼ばずに艤装家(アルマトール)と呼んだのである。法律上の所有者(プロプリエタリオ)は国王かもしれないが、実際には建造者(コンスルットール)・艤装家(アルマトール)そして商人として参加して、商売で国王と組んだ大商人達であった。つまり、これらの人々を船に結合している様々な関係を付帯させた諸機能の複合が、種類としての艤装家(アルマトール)と艤装(アルマゾン)という言葉の表す唯一の領域を縄張り区分しているのである。他の航路でよく使われている持主(セニョリオ)という用語が思い浮かばせるものとはかなり違った法律上かつ経済上の世界を、こうした概念が特徴づけていると思われる。必要な修理を船の収益率と天秤にかけることも考えられる。海上輸送の組織が様々な形態を採ることによる差異もある。

請負契約(エンプレイタータ)による作業の入札はインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)においては普及しており、こうした大きな取引に個人を引き入れるためにしばしば採用された形式の一つであった。フェルナン・ゴメスは最も活動的な企業家の一人で、河畔造船所(リベイラ)の首席監督官(ヘドロン・モール)でもありながら、この世紀初頭の頃にはピメンテルと組み、もっと後の30年代と40年代にはヴィセンテ・ジルと組んだ。またドゥアルテ・トリスタン、ドゥアルテ・デ・ノローニャ、ジョルジェ・ロペス達が新船の建造と古い船の回復工事を君主と契約した。回復工事である張替工事(エンヴェルガドゥーラ)(envergadura？)は新たに船を建造するのと同じことであった。こうした処置が決まりきったものであったことも理由の一部であったが、前にも述べたように、船の名前からは寿命についてわかることはほとんどない。

1533 年にフェルナン・ゴメスは、その前年にナウ船のサン･ロッケ号が航海不能となったので、1 トネラーダ当たり 5,200 レアルと定めた契約によって、4 隻のナウ船（ナウ船の積載容量測定は特に述べていない）の建造を委託された。そこで 4 隻の内の 1 隻であるサン・ロッケ号を、国王の事業を行うために全ての建造と艤装を国王の負担で行い、3 回の航海まで延長可能な契約でもって「香辛料の貨物を持って来るためにインドへ傭船契約する」認可を国王に請願した。こうした要請には先例があった。その例というのは、海外の商品の扱いで名の通った人物であるジョルジェ・ロペスとドゥアルテ・トリスタンと締結した、似たような種類の当時も効力を有していた契約であった。[69] これらの契約で定め

られたのと同じように、フェルナン・ゴメスはこの事業を行うために 1,000,000 レアル（この金額は後で傭船料の支払いにおいて減額されたが）の前金を要求している。

これら建造工事の実行にあたっては、ギネーとインドの備品館(アルマゼン)が材料の供給に少なからぬ貢献をした。この艤装家(アルマドール)達への資金の前払いが上記のケースのように何時も「即金」で行われるわけではなく、多くの場合そうした前払い金は、国王によって事業化された船の権利譲渡をする際に、そこに組み入れられて一本化された。

喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)にかかわるこれらの商人・艤装家(アルマドール)・建造者(コンスルットール)達の一人にナウ船を譲渡するにあたっては建造工事用の備品館(アルマゼン)の材料にしばしば前金が要求されたが、これもまた船価の見積りの中で考慮に入れられた。これらの資金は傭船料の中で差し引かれた。造船所(エスタレイロ)の財務管理官(アルモシャリフェ)の勘定書中には供給された材料のリストが含まれており、そこにはこうした趣旨のものが「老ドゥアルテ(トリスタンのこと)及び彼の相続人達に対し***彼の***ナウ船サンチアゴ号のために与えた物：　一、　我が国王陛下のものである舵、ポンプ、船楼を備えた当該ナウ船の***船体***に対して与え、またインドへ向かうための***艤装をする***(アルマール)ために与えたもの（斜字は著者）」というふうに記されている。何本かの帆柱　ー後檣の帆柱、主檣の帆桁、そして「15 ブラッサのプルサの(訳注：プロシア産)大帆柱 3 本、前檣のプルサの帆柱 1 本」ー　、碇、バッテラ舟のオール、金属である青銅、そして様々な材木が付け加わっている。[70] ここで挙げている例ではこうした資材によって増加する金額は書かれていない。しかし別の似たような例ではこれらの材料の価格と船体の価格を詳述しており、リサイクルされたナウ船の「艤装(アルマゾン)」にいくらの資金が必要とされるのかを確かめることができるが、契約の第 1 年目に新造船 1 隻の 50%を越えるに至っている。

今述べたように、ナウ船サンチアゴ号を形容する「彼の(sua)」という所有代名詞は、ドゥアルテ・トリスタンがこの航路のナウ船の「持主(セニョリオ)」であることを表すという解釈を許すものではなく、大艤装家(アルマドール)達の一人であることを表している。ヴィセンテ・ジルが関与しているケースの一つの中で、艤装(アルマゾン)という概念が事実上所有権(プロプリエダデ)のことを暗に指している(ただし完全な権利としてではない) 新しい証言が見つかっている。彼はナウ船サンタ・クルス号の艤装家(アルマドール)として出て来るが「その契約形態に従って」彼にこの船は譲渡され様々な船具が供給され、合計 1,458,700 レアル(後で傭船料から差し引かれる)を費やした。[71] 通常これらの契約はナウ船の艦長職(カピタニア)または艦長(カピタン)の指名権に対し艤装家(アルマドール)に認められるのである。[72]

---

69 ANTT,C.C.,P.II,M.178,D.141

70 ANTT,C.C.,P.II,M.158,D.36

71 ANTT,C.C.,P.II,M.205,D.26

72 ﾙｼｵ･ﾃﾞ･ｱｾﾞｳﾞｪｰﾄﾞは、これはどの船が個人によって艤装(アルマゾン)されたか、どの船が王室の艤装(アルマゾン)かを同定するのに賞賛に値する方法の一つだと主張した。何故ならば後者の場合、艦長(カピタン)は貴族だからである。(「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの経済に於ける時代」、第 3 版、ﾘｽﾎﾞﾝ、Clássica Editora,97p)

このナウ船サンタ・クルス号の他に、ヴィセンテ・ジルはナウ船サント・アントニオ号の艤装家(アルマトゥール)として出てくるが、この場合国王は、彼が「を手放す」ことを要望している。たまたまヴィセンテ・ジルはそうした権利を放棄することに抵抗を表明したので、その時ドン・ジョアン 3 世王はカスタニェイラ伯爵に対して「ヴィセンテ・ジルが艦長職(カピタニア)を手放そうとしないが、ナオ船サンタトニオ号が*余のもの*(minha)となり（斜字は筆者）、それでもなお貴殿はポルトの者達(フランシスコ・ルアとジョアン・デ・デウス)と契約を結ぶ」[73]ことで不都合はないであろうかと下問している。そして、その投資額の大部分が船という物体の中にあるわけではないという理由もあって（それでも大西洋の普通の船と比較すれば、喜望峰を回航するナウ船やガレオン船は造船業において例外的な規模での資本投下を代表している）インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船に冠せられる「彼の(sua)」と「余の(minha)」という所有代名詞は所有の恒久的な関係を意味するものではない。

従って個々の艦隊(アルマダ)の準備段階で、国王と大商人達との間での船の譲渡が始終生じた。艤装(アルマゾン)契約の開始時点における、船の価額及び連続での 2 航海にとって必要となる材料と船具の価額は傭船者（君主）によって前払いされ、将来傭船料の中で差し引かれる資金であった。こうした慣行がインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)だけのものではなかったことは後で述べる。

これらの契約は数多くの相手と結ばれたわけではなく、同じ個人が同じ時期に 1 隻以上の船の艤装家(アルマトゥール)として現れている。フェルナン・ゴメスの提案書に付随しているジョルジェ・ロペスとドゥアルテ・トリスタンとの契約の覚書からは、述べられている 4 隻のナウ船 1 隻毎に 1,000,000 レアルの信用貸しが為されることが窺われる。1537 年の河畔造船所(リヴェイラ)の財務管理官(アルモシャリフェ)が供給した材料の証書によって、こうした個人が参加していることが窺えるとともに「所有している(possuem)」ナウ船の隻数を想定することができる。1534 年の艦隊(アルマダ)に編入されたサンタ･マリア・ダ・ガルサ号とサン・ミゲル号の艤装(アルマゾン)のために入手した部材（一般的な材木の購入）に対して、ドゥアルテ・トリスタンはこの役人(オフィシャル)に 52,910 レアルを支払った。ジョルジェ・ロペスはナウ船のサン・バルトロメウ号とサンタ・クララ号のために 251,454 レアルの金額の帆柱と材木を供給してもらい、1532 年には彼はナウ船サン・チアゴ号の艤装家(アルマトゥール)であったが、それ以前に同船の修繕に必要とした全てのものに対する前払い金 1,000,000 レアルを受け取っており、船は彼に譲渡されていた。上記の証書は次のようなことも述べている。すなわち、ヴィセンテ・ジルと組んでいたフェルナン・ゴメスは 1523 年に、3 回の航海の契約を伴い、彼の全額負担で建造したナウ船サン・ロッケ号の準備(apresto)のための材料に 146,210 レアルを支払ったことである。ドゥアルテ・ローニャはナウ船サンタ・バルバラ号の準備のために 31,800 レアルを費やしている。

ヴィセンテ・ジルはナウ船サン・ロッケ号をフェルナン・ゴメスと共に艤装したほかに、

---

[73] ﾌｫｰﾄﾞ,J.D.,手紙･･･,245p

[74] ANTT,C.C.,P.II,M.230,D.6

ナウ船サント・アントニオ号とサンタ・クルス号を艤装したことがわかっている。これについては後で述べるが 1,458,700 レアルの費用を要した。1537 年にはこれらを修理するために更に 27,680 レアルの金額の材料を必要とした。[74] ドゥアルテ・ロローニャは、1538 年にドン・ジョアン・デ・カストロがインドへ乗っていったナウ船グリフォ号を、「国王が彼に契約を結ぶように命じた」ので、40 年代に艤装した。その船体と船具に 1,693,635 レアルが費やされた。[75]

しかし、もっと手の込んだ取引が生じている。1540 年に国王は一人のドイツ人からナウ船サン・マルコ・サン・マテウス号を船具と一緒に 1,600,000 レアルで購入している。[76] しかしその艤装家(アルマトゥール)はルーカス・ジラルドのようである。だからこそ、彼がその 1,600,000 レアルをナウ船のために支払ったと思われ、同船を運航させるために備品館(アルマゼン)において、新造ナウ船 1 隻と同じかそれ以上の額にあたる合計 2,445,939 レアルの費用でもって、材料を入手したようである。その前年にこの大商人はナウ船エスペーラ号の艤装家(アルマトゥール)として登場していた。

1541 年に、ヴィセンテ・ジルは「新造ナウ船」グラッサ号のために、293,050 レアルでもって、様々な帆柱や材木を備品館(アルマゼン)から買っている。さらに、この船を進水させるための船具を 9,000 レアルで借りた。しかし、これらの登記台帳は、同館が前払いした材料の費用の部分に関して、「全て既述の艤装(アルマゾン)のために」彼が供給された物は全体で 1,667,037 レアルに達したと述べている。[77]

しかし、「艤装家(アルマトゥール)」－そして「艤装(アルマゾン)」－という用語は曖昧で、所有という概念と明白な違いはない。そして船でもって行う商品の商売そのものにまで、その意味するところを広げて、商業取引にとって必要な財源(カベダル) (cabedal)の中へ資金(カピタル)を携えて参入する個人を「艤装家(アルマトゥール)」と呼ぶのである。胡椒の商売のために前以て支払われる財源(カベダル)に関して、インド商務館(カサ)において支払いが登記される形式に注目してみよう。ナウ船サン・クリストヴァン号の艦長(カピタン)アントン・ゴンサルヴェスは1512年に、自分の特別報奨金(キンタラーダ)(quintalada)のほかに、「共同所有している同船の艤装(アルマゾン)に彼自身が持ち込んだ」500 クルザードによって 453,526 レアルを受け取っている。[78]その年に作成された委任状では、当事者達をトリスタン・ダ・クーニャの艦隊(アルマダ)のナウ船サン・ヴィセンテ号とサンタ・マリア・ダ・ルス号の艤装家(アルマトゥール)達と記述し、「各人がそれらの***艤装(アルマゾン)***において然るべき持分(パルテ)を有し」、そのいくつかの持分(パルテ)は第三者達に売られたり裏書譲渡されたりしていると言っている。「そして既述のナオ船達の上述の***艤装(アルマゾン)***（斜字は著者）の多くの持分(パルテ)はインドに留まっており、他の持分(パルテ)はこの都市に***到来して(vyerom)***我が国王陛下の商館員(フェイトール)達の手中とバルトロメウ・マルチオーネの手中に

---

75 ANTT,C.C.,P.II,M.231,D.63

76 ANTT,C.C.,P.II,M.231,D.58

77 ANTT,C.C.,P.II,M.234,D.152

78 ANTT,C.C.,P.II,M.33,D.40

あるので」リオンのフランス人ペロ・コリネーとウェルサーの商館員であるドイツ人ガブリエル・シュテーデリンは、彼等に属する分を取り立てて、分担した費用に引き当てるために代理人達を立てた。艤装という用語がどのように商品、あるいはこの取引に向けられた資金に適用されているかが、委任状のこの文章の中で、或るものが到来して国王の商館員達の手中に在り、その他のものはインドに留まっていると言っているところから垣間見えている。これらのナウ船の「艤装家達」は大商いの世界に身を置く、我国へ帰化したジェノヴァ人のトーマス・カターノ、ジョアン・アントン・アレシャンドレ、アントニオ・サルヴァーゴ、フェルナン・デ・サンタグェダ、アントニオ・ウェルサー、ブルゴスの商人のベージャ・デ・グレゴリオといった我国そして外国の様々な個人であった。かならずしも全員が受取人というわけではなく、彼らのうちの何人かは自分の持分を譲渡してしまっていた。フェルナン・デ・サンタグェダは自分の分をフィレンツェ人のジャコメ・ファントーニへ 200 クルザードで売っていた。このジャコメ・ファントーニはというと、これをジェロニモ・セルジーニへ裏書譲渡したのである。[79] さて 1513 年 10 月 14 日のドン・マヌエル王の王令は、インド商務館においてはナウ船サンタ・マリア・ダ・ルス号の艤装家達に対して、***「商品の金額が達したところで、かつ既述の艤装のお金で」ある***（斜字は著者）2,507,410 レアルの借りが未だに彼らにあるので、1 キンタル当たり 22 クルザードの胡椒でもって、234,449 レアルの支払いを為すことを定めている。[80] 多分これは間違いなく、20 年代までは、その当時、商人/艤装家との契約は傭船契約と似たものであり、ナウ船を「艤装する」ことは、船の建造あるいは取得、その船具の装備、運ぶ商品の取引を含んでおり、インド航路の船を事業化するこの形式は「艤装の資本家達の組合」と比定される。船の建造の推進者が個人であろうと国王であろうと、そこで使われる投資と財源、商品、そして乗組員における残りの分が必要に応じて譲渡可能な「持分」なのである。[81] 協同持分(parcerias)の場合ではなくて国王が艤装家の時には、香辛料の財源の中での個人の参加は、委託契約(contrato de comenda?)商売の法的形態に似ており、君主は代理人－商館員－を通してではあるが、旅商人の衣服を纏い、利益は「折半したもの(ao partido do meio)」を同等な持分に分けた。

このように、少なくとも 20 年代までは、ばらばらにされたままに思われるが、こうした協同持分の中での、所有、艤装、商売への参加の間の差異を探してみよう。ドン・マヌエル王が「既述のナオ船において艤装家達との間で持分を有する」[82] 1511 年の艦隊のナウ船サンタ・カタリーナ号の場合のように、多くの場合において国王は協同持分の一人

---

79 ANTT,C.C.,P.II,M.35,D.194

80 ANTT,C.C.,P.II,M.13,D.73

81 ﾎﾞﾜﾄｳ,L.A.,「海上事故。安全の必要性と海上保険の登場」,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,1968 年,49-51p

82 ANTT,C.C.,P.II,M.33,D.124

なのである。インド航路においては、海上通商に関係した投資の構成要素の一つ一つが同じプロセス全体を形成している持分なのである。事業が航海の組織そのものでありインド商務館における個人への胡椒の引き渡し、あるいはそのレアルでの金額に関する登録が、艤装における投資額に基づいているのか、船の所有における投資額に基づいているのか、あるいは財源に特定した投資額に基づいているのかを、厳密に推測することは難しい。それは全ての人達が一般的に艤装家達と呼ばれているからである。船は別の儲け仕事、そう、もっと大きな利益、すなわち交易なのであるが、それに役立つ一つの手段と見られているのである。　そして、この交易は艤装におけるこれらの「持分」のインド商務館での権利に対する支払であるとも言える。

20 年代とそれに続く時代には、輸送への投資と取引への投資との間で自立し合う傾向が描かれる。フェルナン・ゴメスが要請した契約のように、本質的に傭船契約にかなり近づいたナウ船の艤装のための契約が現れた。この世紀の間に渡って、造船、メンテナンス、船の艤装、航路の商業的な開発といった投資の様々な分野が個別化したことは間違いないようである。君主が請負契約を結ぼうとする造船家達は、30 年代になると、造船所にいる船の艤装の契約をするはめになった時には、収益は傭船契約によって得られるものであることを相手にはっきりと思い起こさせた。ただ、傭船契約は商品（とくに胡椒の場合は）による支払を除外することはなかったであろう。そしてフェルナン・ゴメス、ヴィセンテ・ジルとその父親ドゥアルテ・トリスタン、ドゥアルテ・ロローニャ、ジョルジェ・ロペス、ルーカス・ジラルドといった人々は、契約によってインド航路のナウ船を艤装するにあたって、船の建造と船具の据付けに関して特別にかかわりを持っており、取引に参加する時には、艤装関係者達から独立した別の共同体(associaçãoes)を経由させたのであった。リスボン市の他の艤装家達の誰もが同じであったが、ジョルジェ・ロペスは、市議会のある文書の中で「インドのナウ船の契約者(contratador)」として出ており、傭船した船の測深標税(マルコ：marco)を払ったにちがいない。[83]

一方での艤装/所有と、他方での海上通商との間の差異、もっと正確に言えば、それぞれが独立したイニシアチブによる産業/輸送と商業活動との間の分離の傾向は他の世界、即ち大西洋諸島及び北西ヨーロッパへ向かうイベリア半島の沿岸航海を組み込む大西洋航路においては、ブアルコスの「持主達」と他の地域の(たとえばペデルネイラ)「持主達」が、フランスの私掠船の活動によって自分達の財産が蒙った損害の賠償を請求する時に彼等が用いる厳格さをもって評価することになり、この傾向がもっと鮮明であるように思われる。作成された取調べ調書の中で、船の喪失と傭船料のそれに比例した部分での損失から生じる損害が、持主達の訴えるところである。商品に係る利益の喪失は傭船をした商人達に

---

83 「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会の歴史文書庫の文書。国王達の書」,vol.VII,ﾘｽﾎﾞﾝ,1962 年,218p

よって提起される問題であり、彼等の多くは取り戻そうとする商品に同伴していた旅商人達であった。

重複した役割が存在するとすれば、別のレベルの中においてであった。所有者－持主/艤装家－はその機能の上に、船の航海長の機能、そして時によってはピロートの機能までも取り込んだ。船中において船を移動させるのは持主であり、彼は航海の結果に責任を負っている。インド航路においては、艦長の職は航海長の職と同じではない。航海長はその他の乗組員と同じように給料取りの高級船員なのである。つまり、大西洋航路では航路が異なれば、いろいろなケースがあるということである。フランダースの航路においては、調査した 290 件の登録の内、わずか 11 件で航海長が船の所有者でもあったにすぎない。残りのケースについては、この機能は持主によって果たされたのではなく、航海長は持主/艤装家達によって雇われて、船舶に船具を装備するために必要な資金の管理と傭船料の会計処理に責任を持っていたにすぎないということが、この何年か後の公証人の面前で作成された何通かの文書に記載されていることから推定される。

しかし、船の所有権分割の度合いを追跡調査できるのは我が国北部の港においてである。様々な所有者達の間で船を分割する割合を決めるのは投資のボリュームだけではないし、大容積の船でもそれほど分割されていないものも何隻かある。つまり、関心が持たれるのはリスクを分散することである。1552 年の調査からこの点に関する情報が得られ、アヴェイロの外務判事の発言は明快であるが、これは他の地方では一般的ではない。此処ではなんら曖昧なところはなく、登録された船の誰が航海長で誰が所有者であるかが示されている。大部分が二つの持ち分に分けられており、協同持分が沢山ある場合であっても、所有者達の一人は船の航海長である。

アンドレ・アフォンソは 4 隻の船に配分された四つの持分を持っている。1 隻は 120t で、二人の彼の親戚である同郷人との協同持分であり、もう 1 隻は 50t でこれも三つの持分に分けられており、この船の航海長であるアンドレ・ディアス・ペンテアードとガスパール・ロドリーグェスが他の持分所有者達である。もう 1 隻では同様にガスパール・ロドリーグェスと共に持分を持っているが、彼等は航海長であるアントニオ・ヴァスと協同している。最後に彼自身が航海長をしている 50t の 1 隻の船に一つの持分を、ジョアン・ゴメスとフランシスコ・エンリッケス博士と一緒に所有している。この船の持分所有者達は様々な船の所有において他の同郷人達と協同している。ガスパール・ロドリーグェスは、アンドレ・アフォンソと共に所有している二つの持分の他に、バスティアン・ジョルジェと共に 150t の船の中に持分が一つある。フランシスコ・エンリッケス博士は 40t の船の中に 1／3 と、同じ積載容量測定の別の船の中に 1／4 を保有している。

これらの例からして、積載容量測定が所有権を分割する決定的な要因ではないこと、すなわち、これらの協同持分に金を出すことを決める要素は生産と装備のコストではないことがはっきりしてくる。150t の船は、船としては大きいが、分割数は少ない。アヴェイロで調査の対象となった船で最も数の多い容積トン数は 40～70 トネラーダの間であったが、

可処分資金を節約させることにはなっていなかったであろう。それは、他の多くの船の様々な持分(パルテ)に投下された投資を、トン数の大きな 1 隻の船だけに注ぎ込むことも可能だったからである。投資の分割は、間違いなく安全のための手段であった。しかし、積載容量測定による選択は、一義的には傭船料の現地での需要と向け先港の活気が出会う所に向かった。つまり、大きな積載容量測定の船が乗せる乗組員の費用の規模に注目しなければいけない。かなり大きい積載容量測定のガレー船を特徴とする船隊(フロータ)を持つジェノバにおいては、これらのコストは建造への投資以上に共同体の基盤の中にあるものであった。[84]

16 世紀から一般的になったそうした状況を目の前にしているが、そこでは船と投資家達の間の結び付きが幾重にもなっているのである。[85] しかし此処アヴェイロでは四つの持分(パルテ)が船の所有権(プロプリエダーデ)の分割数として最も多いものであり、また同じ持主(セニョリオ)が四つ以上の持分(パルテ)を所有することも無かった。これはもっと珍しいが、1 隻以上の船で唯一の所有者(プロプリエタリオ)であるという大胆な投資家達のケースがいくつかある。アントン・ゴンサルヴェスはアヴェイロの町で、80 トネラーダ 1 隻、40 トネラーダで自分の息子を航海長(メストレ)にしているもう 1 隻、都合 2 隻のカラヴェラ船」を所有していることによって有名であった。ところで、航海長(メストレ)達で、持主(セニョリオ)/艤装家(アルマトール)達自身でもなく、またはその家族とも関係がないのはわずか 14 件の登録しかなかった。

1552 年の調査に含まれているその他の地方は違った様相を見せており、責任を持つて目録を作成するにあたって、その違いが、どの程度まで精度を低くしているのかが評価できない。航海長(メストレ)と持主(セニョリオ)の用語の区別がつかなくなっているのである。ヴィラ・ド・コンデは、同じ船に対して二つの別々な氏名(antropónimo)が登録されている唯一のケースで、「マヌエル・ルイスとジョアン・ダス・ポヴォアスが航海長(メストレ)である 60 トネルで新しいナウ船」[86] というように、両者が航海長(メストレ)と呼ばれている。その他の登録は「アマドール・モンテイロの別のもの」とか「マヌエル・ロペスのナウ船 1 隻」という文言になっており、これは調査が、「そこ（既述の場所）に在る船(nauios)の質と持分(パルテ)およびその船の持主(セニョリオ)達の名前」を質問することを定めていることに従って、所有者(プロプリエタリオ)達について述べているからであろう。所有者(プロプリエタリオ)を告げさせることを意図したものであったとすれば、ヴィラ・ド・コンデ、レッサ、マトジーニョ、ポルトそしてズラーラにおける一般的な法則は、1 隻の船につき一つだけの個別氏名を告げていることであると考えられ、そのことはアヴェイロとエスポゼンデと比較すると、所有権(プロプリエダーデ)の分割数が少ないことを意味していると言える。

---

84 ﾋｱｰｽﾞ,J.「15 世紀のｼﾞｪﾉﾊﾞ･･･」,289p

85 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ,F.,上掲書,321p

86 ｱｾﾞｳﾞｪﾄﾞ,P.,「1552 年のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ北部の商船隊」,ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書庫所載,vol.VI,ﾘｽﾎﾞﾝ,1908 年,245p

ここで、最も多いケースは二人の持主(セニョリオ)に分割された 25 から 30 トネラーダの極めて小さなカラヴェラ船であり、アヴェイロで出てくるような複数の共同体が除かれているわけではない。バルタザール・ピーレスは 1 隻のカラヴェラ船を丸々所有しているが、珍しいことである。しかし、このカラヴェラ船の他に、もう 1 隻の 2 分の 1 をバルトロメウ・アフォンソと、他の船で 2 分の 1 をドミングェス・フェルナンデスと一緒に保有している。しかし、協同持分(パルセリアス)は同郷人達とだけとは限られない。ジェロニモ・ヴィセンテ某は 1 隻のカラヴェラ船の 4 分の 1 をファン(Fão)の人々と共に持っていた。またフランシスコ・ロドリグェスは持分所有者(パルセイロ)でアヴェイロの男であるが、沿岸周りの小さな商いの現実よりも、所有者達(プロプリエタリオ)が地中海の様々な港に散在している何隻かの大商船の世界のこと[87]を懐かしがっている。この沿岸周りの商売では、これらの小さなカラヴェラ船の航海長(メストレ)/持主(セニョリオ)達は、出航にあたってきまった積荷もなくエスポゼンデからリスボンに出向いており、調査の中で「空っぽで、リスボンへでも、アヴェイロへでも行きたい。大砲は持ってない」、「リスボンへの積荷を待って空っぽである」とかいう表現が出てくる。このように書かれていることから、次のような、かなり具体的なことが見えてくる。すなわち、ブローデルが大変に賞賛しているインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)や、大きな交易(コメルシオ)に参加している他の航路におけるよりも、エスポゼンデのような小さな港における方が、船の所有者(プロプリエタリオ)は商人ではなく、輸送業を専門にすることが一つの現実であるということの方がずっと容易に理解できるのである。

船の建造と艤装への投資が利益をあげるようにする道を付ける形での輸送業への専門化の早熟な傾向が、ポルトガル沿岸の港町の世界に個性を与えていることは、無花果をフランダースへ運ぶためにアルガルヴェへ向かうヴィラ・ド・コンデのかなりサイズが大きな帆船も[88]、カミーニャからリスボンへ材木を運んだり、アヴェイロへ塩を求めて行ったり、出発港あるいは目的港で積荷を待ったりするエスポゼンデの極めて小さな船も同じである。既に言及し、この先でもっと詳細に見ることになるが、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)においては、国王も含め、艤装家(アルマドール)/所有者(プロプリエタリオ)は浮かぶ城である大きなナウ船の建造にかかわり、巨額な資本を固定させようとする。その理由は、エキゾチックな商品あるいは独占貿易が巨額の儲けを保証するのと同様に、傭船料を取る輸送業もまた投資から利益を挙げるからなのである。

アフォンソ・トーレスは、商業活動のそのようなイニシアチブと協同する艤装家(アルマドール)/建造家(コンスヴルトール)のもう一つの例である。彼はインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船に直接に関与しているわけではないが、ギネー海岸での商売における競売に繋がった商人として重要である。1523～24 年にかけてサン・ロッケ号とサン・セバスチャン号の 2 隻のナウ船と 3 隻のカラヴェラ船の建造請負契約(エンプレイタダ)を引受けている。建造のための前渡し資金と材料を弁済するために、5,423,449

---

87 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ,F.,上掲書,12,319p

88 ｱｾﾞﾍﾞｳﾞｪｰﾄﾞ,P.,上掲書,ヴィラ・ド・コンデの題目参照。

レアルの金額の証書が彼に出されている。[89] 1528 年には「我が国王陛下のために造ったナウ船の建造(fazimento)」のための様々な材木を備品館(アルマゼン)の財務管理官(アルモシャリフェ)から受取った証明書が出ている。この文書中では、彼の役割は建造企業家 empresário construtor)として造船業に関与しているにすぎない。しかしながら、アフォンソ・デ・トーレスについては、アフリカとの貿易のことしか述べてはいないが、1532 年に彼と国王との間には、インドのナウ船の艤装家(アルマトゥール)を特徴付けているのと似たような状況が見られるのである。国王は彼に、船体、バッテル舟、舵、ポンプ、帆柱、索具類、帆を備えたナウ船エスペーラ号を譲渡している。したがって、アフォンソ・デ・トーレスはギネーの商品庫(アルマゾン) (armações) 及びカーボ・ヴェルデの 4 分の 1 税と 20 分の 1 税の商館員(ファイトール)と同定される。[91] 1536 年に評価額の見積りと「契約の内容に従って彼が既述の船の評価額を徴収するために」[92] という文言が添えられて彼に引き渡されたのは 3 隻の船である。マガリャンイス・ゴーディーニョによれば、アフォンソ・デ・トーレスは商業の世界では著名な人物であるという。1517～18 年の間に大変な額の銀が造幣局に入り、1540 年にミナから来たカラヴェラ船の持主(ヤニョリス)が彼であった可能性が高い。かなりの額の資金を動かす必要がある大規模な商売の分野において、彼が造船業へ参加したその主たる活動は商業である。「これら実務家達の一人が船を 1 隻持っていれば(･･･)、彼こそがいつでもまさしく商売人、出資者、そして交換という長いチェーンの役割を持つ人物なのである。」[94]

したがって、それぞれの航路がもたらす利益の分析、すなわち造船業における投資回収の現実的な可能性の評価は、全く異なった社会・経済世界を扱うことに直結していることを意味する。大西洋諸島、イベリア半島の他の場所、そしてアフリカ北部との大西洋航路においては、輸送を研究することで船の収益力についての一つのアイデアを作ることが可能であるが、大型帆船の建造への投資の回収の分析は、航海のための組織とインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の法律上の形態を慎重に見てみる必要がある。何故ならば、喜望峰(ボーカ・ド・カーボ)ルートで最も魅力的な要素は傭船料ではないからである。その他の利益を得る機会があれらの契約艤装家(アルマトゥール)を魅了する動機であったのであろう。

---

89 ANTT,「ﾄﾞﾝ･ｼﾞｮｱﾝ3 世王の国璽尚書(チャンセラリア)」,L.44,fol.42v°-43.しかし、弁済証書の明細項目によれば、文書の始めには 5,423,449ﾚｱﾙの額が示されているが、実際には 4,424,448ﾚｱﾙを受取ったようである。この差異は計算間違いによるものか、明細が全ての支払い額を網羅していないかによるものに違いない。

90 ANTT,C.C.,P.II,M.149,D.72

91 ANTT,C.C.,P.II,M.173,D.45.ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,「発見と世界経済,vol.III」,ﾘｽﾎﾞﾝ,Presença,1982 年,203p

92 ANTT,C.C.,P.II,M.209,D.93.

93 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,上掲書,203p

94 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ,F.,上掲書,327p

トリスタン・ダ・クーニャからドン・マヌエル王宛ての手紙は、これら商人達がリスボンの河畔造船所(リベイラ)において一連の工事を推進した動機を垣間見させてくれる。それは胡椒の傭船料でも、また「折半の分け前(partido do meio)(パルチート・ド・メイオ)」への参加でもなく、インド洋における交易(コメルシオ)の潜在的な可能性であった。この手紙の中で、商売の世界で輝かしい人物であり、ついこの間まで、ある艦隊(アルマダ)の筆頭艦長(カピタン・モール)でもあった彼は、インドとの商売用の 1 隻のナウ船を艤装するために、手紙と同じ年の 1515 年に国王がジョアン・セランとの間に取り決めた契約について知っていたと、国王に対し述べている。その契約に関連して、ドン･マヌエル王は 1 通の王令を発布し、それによれば、国王はさらに 2 隻のナウ船を同じ形式で続けて造る許可を与えた。彼、すなわちトリスタン・ダ・クーニャが、自分の息子のためにそのうちの 1 隻を「取り」、シモン・デ・アルカソーヴァスが他の 1 隻を取った。両者はナウ船の艤装が「義務付けられる」ためにインド商務館(カサ)に出向いた。「既にそれらのうちの 1 隻は造船所(エスタレイロ)内にあり、他の 1 隻も明日には持ち込まれ、多くの役人(オフィシャル)達と材木、それに必要なもの全てがある」という具合に、造船所(エスタレイロ)においては既に工事は始められ、進展を見ており、そこで、陛下が二つの命令を出していたことを知ることになった。一つは、出かけて行きたい者は誰であってもロポ・ソアーレス指揮下の艦隊(アルマダ)に編入されねばならないことを定めていたが、これは以前あったように騒ぎを起こすこともなく、良かろうと思われた。しかし、もう一つの命令は、どうみても、同じように賛同できるものではなかった。国王はインド洋における交易(コメルシオ)に対して厳しい制限を設け、それによると「インドの部分ではないという理由で、紅海に入ることは出来ず、マラッカにもスマトラにも行くことはできない(･･･)。　今までの緒契約によって、陛下におかれては、行くことが出来ない場所へ行かなければならないような艤装家(アルマトール)は何も手に入れられなかったことをお分かりになろう」ということで、造船所(エスタレイロ)での工事がかなり進んではいたが、トリスタン・ダ・クーニャは大きな損失をもたらすと思われる契約をすぐに放棄した。陛下に奉公しようとする気持ちがずっと強かったので、彼の場合はそれで終わらせたが、彼の相棒のジョルジェ・ロペスは大変に腹を立て、「ジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスが陛下の契約を信じ、（ナウ船）を進水させる(varou)新しい造船台(vasos)を貸すことを望まず、またブラジルへそれらを送ることを止めたので、造船台を」[95] 造らなければならなかった。オリエントへ向かう船の艤装に参加する可能性を前にして、ブラジル(ハウ・ブラジル)の木はほとんど入って来なかった･･･。

この手紙の表現の仕方に惑わされてはならない。インドにおけるインドの交易(コメルシオ)とは関係なく、なんら後ろめたくない利益を約束した喜望峰(ボーア・ド・カーボ)航路に参加する形式と見たい。しかし、この情報は頭に入れておき、これら艤装家(アルマトール)達の関心事を本質的に構成する要素と受け止めよう。そして、造船業に携わることが、ブラジル(ハウ・ブラジル)の木という商品を扱うためには必要であることが此処でもまた目の当たりにし、ジョルジェ・ロペスは砂糖が重要になる可能性に注意を払わなかったわけではなかったということである。[96] 今やインド洋でチャンスがあ

[95] ANTT,C.C.,P.I,M.17,D.66.

[96] ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,上掲書,vol.IV,91p

ることにも関心が持たれた。それは、孤立したものではなかったのである。

これらのナウ船の建造/艤装は高額の資金が固定することを意味した。30 年代のジョルジェ・ロペスの契約で起きたように、1,000,000 レアルの額を何度も国王は「即金」で前払いしており、これはフェルナン・ゴメスの要請に対する前例となった。その他に何回も、船、船具、そして材料の引渡しに際して、信用貸しが行われた。それ故に、国王がカスタニェイラ伯爵と一緒に、ナウ船サント・アントニオ号を「自分のもの」として輸入できるかどうかを調査した時に、往復で上手くいって 15 から 18 ヶ月の航海に耐え得るような完全な準備のために船が使う最大のコスト額に対応した金額を費やすことのメリットに関する考えを求めた。もし契約が 3 回の航海で結ばれていたら、それは船の大修理への初期投資が、暦の上で 6 年に渡る事業に耐えると思われたからなのである。従って、第 1 回目の航海が終わった時点で、船で使える費用は初期投資額の 33%に達することになる。

今挙げているケースにおいては、備品庫(アルマゼーン)で支払われた金額の大部分は契約の第 1 回目の航海のためのもので、2,000,000 レアル(ほぼ 5,000 クルザード)は超えないとしても、1,000,000 レアルを越えていた。他の投資と比較して、大きな金額である。

1552 年に、ヴァレ・ド・ゼブロにおける小麦を挽くための 2 台の設備は 300,000 レアルかかり [97]、サン・ジョルジェ・デ・イリェウスのカピタニアにおいて一つの砂糖工場はルーカス・ジラルドに 5,000 クルザードを支払わせた。[98] 同世紀始めの 1513 年に、ジョアン・ロペス・セケイラとその妻が、「我等の欣喜のもとに許可を与え、実行した」グエ岬のサンタ・クルス城の購入にあたって、ドン・マヌエル王に 5,000 クルザード（1,950,000 レアル）の支払いが行われた。[99] 大西洋横断船は、チッポラが述べているごとく革新的なマシーンであり、生産であろうがメンテナンスであろうが、最も高価な設備であることは疑いなかった。また、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)における商売で必要とされる資本金の全体額を細分した一部を表してもいる。1521 年から 1542 年の間では、失われたナウ船は 1 隻につき 50,000 クルザードと推計された。マガリャンイス・ゴーディーニョが挙げているナウ船とその船具に前もって払われた金額、即ちあの 50,000 クルザードに然るべく計上された資金は、真実に近いものといえよう（10,000 から 15,000 クルザード）。　460 トネラーダのナウ船の代価と乗組員の給料を合算した数値は、食料と大砲が給料の額を越えるとして、これ（約 14,000 クルザード。上記参照。）よりも大きいであろう。言葉の厳格な意味において、船

97　ANTT,ｶﾞｳﾞｪｯﾀ,XXI,M.3,D.55.ヴァレ・ド・ゼブロの炉の書記(エスクリヴァン),ｼﾞｪﾛﾆﾓ・ﾃﾞｨｱｽとその妻が買ったもの。

98　ラウ,ヴィルジニア,「ポルトガルにおける大商人にして銀行家のﾙｰｶｽ・ｼﾞﾗﾙﾄﾞ」,「歴史研究」中,ﾘｽﾎﾞﾝ,Verbo,1968 年,94p

99　ANTT,ｶﾞｳﾞｪｯﾀ,XV,M.5,D.18.「ﾄｯﾚ・ﾃﾞ・ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪﾀ・・・」中,vol.IV,177p

100　「発見の・・・」,vol.III,71p

とその艤装は損失の 20 から 30%にあたるにすぎない。これとは反対に、ブアルコスの持主達の要求においては、新造船の価額は請求された弁償総額のなかで占める割合がもっと大きい。[101] しかし、この 20～30%という値は、これらの船を、他の産業よりもはるかに高額な資本を必要とするレベルに位置付ける金額と理解されるものである。

つまり、輸送だけでこのマシーンに利益を上げさせることは、投資の大きさに対して、ほとんど期待できないのである。すなわち、肩を並べる他のヨーロッパ勢、とりわけヴェネチアが競合先として控えていることを意識して、インド商務館の胡椒の価格を出来る限り高く設定した上で、望ましい「商業として成立つ利幅」が約束されるような高い傭船料率を要求することになってしまう。船の建造及びその回転の遅さによって資本が固定されてしまうことを相殺できたのは、独占による価格の取扱いのみであって、傭船料の取扱いではなかったであろう。

商売が特別に広域に広がるゆえに、ギネーとインド備品館とは別に、造船所の緒備品庫は在庫物品の倉庫であるにもかかわらず、鍵となる役割を持っていた。1514 年のナウ船ナザレ号の航海長が、船の主部材である帆柱の 1 本ずつの発送に平均してかかった時間を報告しているところによって、君主にとっても個人にとってと同様に、造船業の組織内における物品を在庫させることと循環資金の負担の重要性が理解される。それは、時には前渡しされる帆柱や材木であり、時には、ペドロ・アルヴァロ・ジェンティルが彼のナウ船シャブレーガス号を建造するにあたって、大きな帆柱 1 本を取り替えるために、リガの帆柱 1 本を引渡し、それで金額が変わってしまったケースのような、材料の取替えである。[102] 造船所の生活は、少なくとも 1545 年までは、個人持ちの作業と王室御用の作業とがごちゃごちゃになったこの状態によって律せられていた。フランダースとアンダルシアの王室商館から成る「行政交易(comércio administrativo)」網によって、緒備品庫は原材料の定常的な入荷が保証された。入手がもっと簡単な他の材料については、多分艤装家は緒備品庫に頼る必要はなかった。ドゥアルテ・トリスタンは「新しいナウ船 1 隻」のために取り寄せた糸と帆布の十分の一税として 130,000 レアルをリスボンの税関に払わねばならなかった。[103]

このように、インド航路の栄光に満ちた歳月は、商人/艤装家/建造者達の活発な協同参加を反映しているのである。この航路の 1520 年代から 50 年代にかけて数多くある例に照らしてみると、70 年代に新規性を有する艤装契約の形式が定着したが、ここに至っていくつかの問題が出てきている。ルーカス・ジラルドは、彼の多面に渡るビジネスの一つとして、1540 年以来この航路のナウ船の艤装に熱心であったが、70 年代が終わると、筆頭契約者の１人として彼自身が現れてきたのである。そして、他の者達が彼に続いた。しかし、

---

101 ANTT,C.C.,P.III,M.12,D.105.

102 ANTT, C.C.,P.II,M.215,D.54 及びｶﾞｳﾞｪｯﾀ,XV,M.18,D.13.「ｶﾞｳﾞｪﾀｽ･･･」中,vol.V,180p

103 ANTT,C.C.,P.II,M.198,D.50.

契約の条文規定を守るのが難しいことを嘆くだけがその新規性であるにすぎなかった。他の者達が、霍乱要素である「胡椒を持って来る」契約と折り合いをつけて上手くやっているので、艤装と商売取引(trato)とを分離しようとするものであろうか。船の収益性において常に大した関心を引かない部分である傭船料は、どんどん上がってゆく建造費用をカバーするには不十分になった。そして香辛料と薬種の商売だけに結び付いた契約が出来たのはまさにこうした流れの中においてであった。そこで、艤装の中である部分を得た時に、これらの商人達がどのような利益を期待し、大西洋のありふれた航路と比較して、収益率がどの程度であれば、喜望峰航路の商売の特異性が得られたのかを分析してみたい。

2.2 傭船

造船に関与した個人の大部分は、船の商業的な開発を起点とした収益性の期待値を決めたのであろう。所有者は、直接に生産をコントロールすることがなくても、少なくともリーダーであり、その意味において、望むところの積載量測定の船を発注した。積載容量測定のトネラーダによって、請負契約の支払いをするのである。第二章において、積載容量測定が傭船料のベースを為す以上は、その積載容量測定を、船が持ちえる収益性の指標と考えたいと述べた。したがって、最もよくあるケースでは、所有者・艤装家達のことが述べられている。　40 年代のアルガルヴェの造船所は外部への販売、あるいは賃貸のために造船をしており、そこでの状況は例外的なものであり、この地方の成熟度とダイナミズムを表すところからは程遠かったと言えよう。だから、それが所有者/艤装家あるいは船の航海長であっても、この官吏が艤装家達から給料を払われていた者であっても、典型として図式化された光景は、輸送において収益を上げるために造船に投資することを明白に示している。

船の傭船について、知られている法的な措置は「アフォンソ王勅令集(Ordenações Afonsinas)」の第四冊に含まれるが、これはと言えば、1324 年 3 月 25 日付けのポルト市議会の市条例を書き写したものである。[104] 毎年選挙される準貴族達(homens bons)によって占められる職位である市議会の 4 名の仲買人(corretor)の仲介者としての存在を義務付けている。傭船の仲買人達は、商品を輸送するために船を求めている商人達に敬意を払って、公明正大に任務を遂行したに違いない。各人の必要性に応じて、傭船する船の中で使用可能な空間が割当られ、公証人の立会いによって認可を受ける行為であった。

この慣行は、ポルトに起源を有し、王令集に含まれているとはいえ、リスボンにも受け継がれた。それは、1485 年になっても、15 世紀には、船主の職位の任命は市議会に属し、布、ワインの船主と仲買人と重量を測る仕事は 12 名の同じ人物に統合されていた。[105]

[104] ﾊﾞｯﾛｽ、H.ﾀﾞ・ｶﾞﾏ,「12 世紀から 15 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙにおける公共行政の歴史」第 2 版、vol.IX,ﾘｽﾎﾞﾝ,ｻ・ﾀﾞ・ｺｽﾀ,1950 年、342p

[105] 上掲書、336p

船を傭船するために仲買に頼るこの手法は、徴税機関が市議会である船の測深標税(imposto de marco)の徴収を、まさに容易にするものであった。しかし、この規定はマヌエル王の王令集には入っておらず、海上通商を律するこれらの手段を欠いていることとなる。しかし、傭船契約を実行するには、公証人登録を何度も行わなければならなかったようである。

リスボンの公証人登録の中から例を一つ選び出すことにしよう。1592 年の 2 月 20 日に、ナウ船ノッサ・セニョーラ・ダ・グラッサの所有者(プロピエタリオ)/艤装家(アルマドール)達はブラジル航路の試験に合格したピロートであるアントニオ・ピーレスを同ナウ船の航海長(メストレ)とピロートとする契約を結んだ。これらの所有者(プロピエタリオ)達の商品のみならず、彼等がこの船のスペースを賃貸する他の商人達の商品をも然るべき港へ運ぶ義務を負っている。行く先はペルナンブーコ。目的はリスボンへの砂糖の輸送。

契約によって、船の所有者(プロピエタリオ)達に対して責任を負った航海長(メストレ)は、ブラジル側においては彼等の代理人でもあり、船の準備、すなわちはっきりとそう言っているわけではないが、食料品を入手し、乗組員の契約をしなければならず、ここからははっきりと言っているが「同ナオ船のキールと船側の漏水防止(estanque)、船内の十分な備品の設置、防御、そして帆走(mareada)のために充分な船具の装備、良好な帆具の充分な艤装」について責任があるとしている。そして、この船のスペースを傭船しているリスボン商人の荷受人達に対して、ブラジルで入手した商品を然るべく保護することが望まれている。上記の持主(セニョリオ)達である所有者(プロピエタリオ)達がかなりの部分を占めている。ディオゴ・フランセスが 16 トネラーダそしてアフォンソ・ヴァス・デ・エヴォラが 10 トネラーダである。所有者(プロピエタリオ)でないその他の商人達の全員で 10 名が 41 トネラーダ分を取り、彼等の中で分けている。

船主(フレタドール)達（ここでは所有者(プロピエタリオ)達も含まれる）は誰であっても、往路のトネラーダ当たり、ペルナンブーコで妥結された金額である 3,500 レアルを支払うことを規定しているが、通常の海損(アヴァリア)はトネラーダ当たり 300 レアルである。各人が航海長(メストレ)に対して、ナウ船を準備するために、貸付金の名目でトネラーダ当たり 1,500 レアルの前払いをし、ペルナンブーコでの妥結額からそれを割引くために、航海長(メストレ)はその「手形(letra de câmbio)」を持参して荷受人達に提示し、「その貸付金のリスクは当該ナウ船の船体と傭船料にある」。

ブラジルに滞在する期間の上限を 2 ヵ月半と定め、その間にもう一度、航海長(メストレ)は「同ナオ船のキールと船側の漏水防止をし、良い乗組員(companha)を揃え、船内の備品を整え、帆走に充分な船具の装備」をする。この時期に、荷受人達は復路のために荷を積む。2 ヵ月半を超えて、商品の引渡しが遅れた場合は、航海長(メストレ)は、大急ぎで処理するように声高に触れ回るはずである。こうした努力の甲斐がない時には、航海長(メストレ)はリスボンへ荷を積んで帰ることに協力してくれる者と交渉をする全自由裁量を有する。航海の傭船料は砂糖 1 トネラーダ(容積の単位で)当たり 8,400 レアルにのぼり、リスボンで清算すれば、通常の海損(アヴァリア)より 400 レアル多い。

ブラジルで払う海損(アヴァリア)で余剰となった金で、航海長(メストレ)はナウ船の所有者(プロピエタリオ)達のために同船に白

砂糖を積むことに使う義務があった。リスボンに着いたならば、「同ナウ船の往復の傭船料と海損(アヴァリア)の上記のアフォンソ・ヴァス・デヴォラ、ディオゴ・フランセス、あるいはその代理人達への引渡し分の決済を行って、（・・・）全て現金で上述の持主(セニョリオ)達の手に預託する」。ピロートとしての給与ーこの分がいくらであるとは示されていないがー以外の全ての仕事によって、航海長(メストレ)は「当該のナオ船に利益を上げさせたこと、彼の航海長(メストレ)としての業務、持主(セニョリオ)達の便宜を図って傭船料を徴収した（・・・）ことによって、2 回払いで*、20,000 レアルの俸給」を受取る。（*1 回は往路、もう 1 回は帰路）[106]

長くなるが、契約の形式について述べる必要があると考える。それは、そこからいくつかの推論を引き出すことができるからである。持主(セニョリオ)達は他の商人達と同じようにビジネスに参加して来ており、それが持主(セニョリオ)達であろうと、その他の参加者であろうと、傭船料の金額は、それとは関係なしに決定された。つまり、契約の期限内に、直接に、現金で傭船料を徴収したのは彼等なのである。したがって、それは艤装家(アルマトール)達なのである。航海長(メストレ)は、契約上の高級船員(オフィシャル)である以外に同時に、代理人でもある。それは、海損(アヴァリア)の余剰分を砂糖に使うというやり方、即ち持主(セニョリオ)本人達の名前で行うので、その本人達が責任を取ることになるビジネスであり、持主(セニョリオ)達の代理人ということになる。

船具を備え付けるためのトネラーダあたり 1,500 レアルの、傭船料の一部前払いはもう一つの重要な面であり、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の艤装家(アルマトール)達のナウ船の船主(フレタドール)でありながら、国王が資金を前払いしたことをまさしく思い出させる。ナウ船ノッサ・セニョーラ・ダ・グラッサ号で指摘したケースにおいては、船体と傭船料についてリスクを伴う貸付金として理解され、その金利は為替の中に隠れてしまっている。すなわち、これらの信用貸し(クレヂット)の船荷証券(conhecimento)は、ペルナンブーコで傭船料から割引がなされ、「手形」に相当すると言われる。このように、傭船は本質的にリスク契約(コントラート・デ・リスコ)(cnotrato de risco)を伴い、また商人達のネットワークの中での資金循環の最も込み入った形を伴っている。J.エールは次のような上手な指摘をしている。「貸付けまたは海上為替(change maritime)は、船長(le patron)と取引関係のある商人によって、時には船主(le louer du navire)自身によって受諾される。しばしば、それは船長に支払われる傭船料から差し引かれることになる資金の単なる前払いである（・・・）、だから海上リスク貸付け(le prêt à risque maritime) と海上為替は、船の艤装を容易にすることを目的とした実践的な取引として、まず現れたのである」。[107]

多分すべての契約が、特に航海長(メストレ)が持主(セニョリオ)でもある場合、このように細かな規定を含んでいたわけではないだろう。しかし、この傭船料、海上リスク貸付け、保険との密接な結び付きは「海損(アヴァリア)」の概念の中に明確に現れており、それは傭船契約の中で前払いされた金額

---

[106] ANTT,「ﾘｽﾎﾞﾝの公証人役場」,7A,第 10 冊,第 9 束,fl.58-60,ﾍﾞﾙﾁｵｰﾙ・ﾓﾝﾀﾙﾎﾞの覚書の書。教示いただいた Dr[a].ﾌｪﾙﾅﾝﾀﾞ・ｵﾘｳﾞｧﾙに感謝する。

[107] A「15 世紀のｼﾞｪﾉｳﾞｧ・・・」,209p

なのである。1594 年の領事館(コンスラード)の規約においては、リスク契約(コントラート・デ・リスコ)を規定で定めることをとりわけ重要視している。その第 31 章は「ナウ船または船の航海長(メストレ)あるいは持主(セニョリオ)であれば誰もが、船体と傭船料－それが何処へ行くものであろうと－と引き換えに得る（・・・）」全ての金額が登録される台帳をコンスラードの中に備え付けることを規定している。それは、「船体と傭船料あるいは乗組員に係る金を引き受ける者の名前を宣言する場所からということになるが、（・・・）当該のナウ船または船にとって、その傭船料と諸経費となりうる分、すなわちナウ船をリスクにかけた時の金銭がわかるようにするためである」。[108] そして第 33 章では、船体と傭船料に係るリスク契約(コントラート・デ・リスコ)は、「たとえ公正証書であっても」、この台帳に登録されていなければ有効ではないと定めている。

インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船に関しては、個人による艤装と国王に傭船されたナウ船に比して、後で傭船料から割引かれて払われることになる資金の個々の具体的な貸し付けについて、そしてナウ船のリスク引受人の名前については、明確には何も述べていない。基になる資料が多くはなく、フェルナン・ゴメスとの契約だけが傭船契約条項を含んでいるにすぎない。同世紀初頭に、カー・メッセルは、航海のために 18 ヶ月分の費用計算がなされた乗組員達の給料と食料品の義務を含め、艤装家(アルマトゾール)達が船の準備に参加していることを記している。そして、傭船料はこれらの費用をカバーしたのみならず、何がしかの利益をもたらしていたにちがいない。[109] フェルナン・ゴメスのケースでは、***ジョルジェ・ロペスの契約形式***を踏襲して、***傭船料は***艤装を含めた費用の　－すなわち「商品」を取得するのと同様に、船を準備するのに向けられる金額－　事前の、***全ての支払いを意味している。***この契約形式は、香辛料を積んで来る時には、帰路の航海に於ける船の賃貸借についての取決めをすることを勧めている。ドゥアルテ・トリスタンは、支払いが迅速に行われず、ナウ船サント・アントニオ号の船具を整備することが困難である旨を何度も抗議している。2 回分割での 3,000 クルザードの金額が決まっていた。2,000 クルザードの第 1 回目と第 2 回目で、国王の言葉によれば「契約が出来た時に我々が行う義務のある第 1 回目が行われた後ということの了解がなされている」[110]。第 1 回分は、その時に支払い義務がある胡椒の数量によって、インド商務館(カーサ)の取引に係っていた大商人であるフランシスコ・メンデスとアントン・マルチンスから徴収されたにちがいない。雑居しながら繋がっている二つの別組織であるギネー及びインド備品館(アルマゼン)とインド商務館(カサ・ダ・インディア)の両方を相手にするわけであるが、それは、債務の清算システム内のことであっても、商業、産業、そして輸送というビジネスの様々な側面が同じ形で両方に並存するからなのである。

108　BNL,Ms.250,nº19　「ｺﾝｽﾗｰﾄﾞと商業取引所(Casa de Negocio Mercantil)のﾚｼﾞﾒﾝﾄ。1594 年に作成されたﾚｼﾞﾒﾝﾄの写し」1688 年のｺﾋﾟｰ。

109　ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,上掲書,vol.III,53p

110　ANTT,C.C.,P.I,M.29,D.12

フェルナン・ゴメスのナウ船サン･ロッケ号を探索する請願の中に含まれているが、ジョルジェ・ロペスとドゥアルテ・トリスタンの契約と同じ形式が書かれている。そこでは「商館員(フェイトール)と官吏(オフィシャル)達によって、胡椒と香料についてこのように計算された当該傭船料における金額は、このような方法で支払われること」と定めている。すなわち、当該のナウ船の人々の給料が守られるようにしたいがためで、これらの船の荷積みが全て終わった 1 ヵ月後までには清算されることになっている。そして、「規定によって定められているそれ以外の物と当該のナウ船の供給品は（・・・）全て、出発にあたって準備され」1 ヵ月あたり幾らという割合で、翌一月までに清算されなければならない。残りの部分は、「インド艦隊(アルマーダ・ダ・インディア)」の出発後、3 ヶ月以内に清算されなければならない。[111] ということで、資金及び艤装のために前渡しされたその他の器材分は、この場合は 1,000,000 レアル、初回の航海の傭船料中で差し引かれることになる。この金額に、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)で実行された信用貸しが近似しており、ビジネスでペルナンブーコへ向かう船の傭船状(carta de fretamento)はそこから派生しているのである。

ドゥアルテ・トリスタンは、彼の権利分の金額の前払いが迅速に行われないことに不満を持っていたが、これは彼だけのことではなかった。カスタニェイラ伯爵宛ての手紙の中で、ドン・ジョアン 3 世は「航海に必要な供給と準備を終わらせ、また当該のナウ船達がインドで発生させる費用のために、*なんらかの商品をその船で送るために*（斜字は著者）」両方のナウ船の傭船料がジョルジェ・ロペスに支払われないことが問題であり、自分もこれに少なからず関係があることを表明している。この指示は、彼に責任があることを確かめた上で、「その契約の形式に従って」差額が直ちに渡されるために、会計処理を急がせる方向に行っている。[112]

ということで、傭船料の金額は、乗組員の糧食と給料を含み、艤装に必要な費用全てをカバーするものであるが、これはインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)だけの特別なものではなかったようだ。　しかし、さらには、艤装家(アルマトゥール)がオリエントにおいて売り捌く商品を入手するための資金をも提供するものであり、その利益は帰路の航海のためのナウ船の船具を整えることに充てられたであろう。事実、傭船料の算定総額が達した額は、艤装に不可欠な貸付という形式の下で、船主(フレタドゥール)（あるいは国王）によって前払いされた。帰路に就く前に行う勘定の事前精算は、価格決定がナウ船の積載容量測定次第であること、そして、もしこの船が失われたら、艤装家(アルマトゥール)は損失を蒙ることを意味する。そういうことで、リスク契約(コントラート・デ・リスコ)が暗黙の内に存在するということはない。そして、艤装家(アルマトゥール)が航海を始めるにあたり、何の支払い義務も負っていない場合、ナウ船の船主(フレタドゥール)である国王が輸送のために払わなければならない総額もやはり

111　ANTT,C.C.,P.II,M.178,D.141

112　ﾌｫｰﾄﾞ,D.J.,上掲書,206-207 p

前払いされ、例えば、フェルナン・ゴメスは、インド商務館において清算する勘定を持っている商人に代わって、その商人が誰であっても、その総額を受取ることができた。

艦隊の財源に使われた資金のあるものは、これもまた艤装と称されるが、「リスク」がある。もし航海がうまく行った場合は、リスボンに到着した積荷に応じて、貸主達は投資した資金に見合った金額を受取ることができる。この種のビジネスは一般的に折半の分け前で許可される。この分配においては、この種のいかなる契約も同じであるが、リスクによって嵩上げされた金利が考慮されたようである。ペロ・デ・アルカッソバス・カルネイロがこれを行った件が参考になる。ドン・ジョアン 3 世は折半の分け前で 400 クルザードのライセンスを与えている。1524 年、1525 年、そして 1527 年の艦隊のナウ船にそれを分配している。最初の 200 クルザードについては、ドン・ドゥアルテとその兄弟のドン・ルイスが艦長であった 2 隻のナウ船に、1 隻あたり 100 クルザードで、「リスク」指定(nomear)をした。ナウ船サン･ロッケ号において、100 クルザードは 79,000 レアルの儲けを出したが、これは同世紀の前半においては、並みのレベルより低い金利である。多くの胡椒が腐ってしまった。ドン・ルイスのナウ船は失われ、何も受取れなかった。そこで、この秘書官は、次に続く艦隊では、いろいろなナウ船にリスクを分散させることにした。これは艦長達の貴族という効能に賭けるよりも、やる気による成功を当てにするというより慎重な方法である。そして、1525 年の艦隊に出した 100 クルザードは、それを構成している 5 隻のナウ船に、各船につき 20 クルザードづつ分配された。これらの内の 1 隻が失われたが、残りの 80 クルザードが 179,455 レアルの儲けを出し、460%の高い利益となった。ライセンスの最後の 100 クルザードは 1527 年の艦隊の 4 隻のナウ船に向けられた。リスボンの浅瀬まで来て、1 隻が難破して、何も助からなかった。75 クルザードで 173,590 レアルを得た。[113] 全体として、ライセンスされた 400 クルザードは、粗利で 170%レベルの収益性を可能にしたが、これについては後で考察してみる。また、ゴンサーロ・オルティスが、シモン・ヴァスのナウ船の「国王が彼に保証する 100 分の bj(6?)の丁子と肉桂の」財源に参加するための 5,315,600 レアルの「保険として」318,936 レアルをインド商務館の財務官であるパンタレオン・ディアスに提供していることが見つかっている。[114]

海損

前章において、海損の考えがどのように海上保険の世界とも同じように関係しているか、ただこの場合はコンスラードの制度とであるが、について見てみた。

海上交易についての様々な研究が、海損を一つの税(taxa)の支払いであると認めているが、その起源は商人達の共同体における組合活動の形式のなかに見出されるようである。ジャック・ベルナールは、13 世紀に創られ、1293 年にドン・デニス王によって認められたあの有名な商人の取引所(Bolsa de Mercadores)に似た輪郭をもってボルドーについての描写をしている。1397 年の書状の中で、ドン・ジョアン 1 世王は、ポルトの商人達が行った陳

述のことに言及しているが、それによると、同市に「他の場所へ船積みされる商品の評価額の入札が行われ、勘定が行われる、その金銭の取引所」があったようである。この取引所は、「それらの船を海岸に送った時の船の持分に発生し、また財産(averes→haveres)がなにかしらの出港差止め(embargo)となった時に発生する」費用をそこへ払い込むために、創られていた。[115]

リスボンで傭船された船の測深標税(marco)の徴収は、1594 年の領事館以前であったので、組織された共同体が存在したことを思わせるが、それは審議会(Concelho)の管理の中に完全に組み込まれたものであったかもしれない。

傭船料の代価の中には共同海損(アヴァリアス・オルディナリアス：avarias ordinárias)に向けられる金額が考慮されていた。前章では例に説明を付けて言及したし、上でコメントしたペルナンブーコ向けナウ船の傭船証書のことも思い出していただきたい。したがって、「共同海損(アヴァリアス・コムンスあるいはアコスツマーダス：”avarias comuns” ou ”acostumadas”) 」は一つの税に似たものであり、それ故に、必然的に輸送される商品の価額とは別に、傭船料の中に前もって考慮してあった。その徴収の行為はアントワープのポルトガル人領事達の手に帰せられた。だから、これらの手続きを再構成することを許す最良の資料の一つは既に挙げた海損の書(Livro de Avarias)の中に見出され、大西洋航路において、大西洋諸島とポルトガル沿岸とをエスカルダの都市と結ぶ船の傭船料が、ポルトガル人商人達の荷受人達に向けられていることからして、積荷の価額そして船の積載容量測定の中に反映された「共同海損(アヴァリアス・コムンス：avarias comuns)」と呼ばれる一つの税の支払いをどのように算定していたかを描いている。[116] コンスラードに支払う金額が一定で予測できるという性格は、語源がアラビア語に由来し、予測できない損害にかかわるものである「海損」という用語が持つ論理に反する。つまり、積荷の価額にかかり、傭船料に含まれる課税を「共同海損(アヴァリアス・オルディナリアスあるいは

---

113 ANTT,C.C.,P.III,M.9,D.73

114 ANTT,C.C.,P.II,M.107,D.79

115 ﾊﾞｯﾛｽ､H.ﾀﾞ･ｶﾞﾏ,上掲書,vol.IX,357p の中に指摘されている。

116 「ｻﾝﾀ･ﾏﾘｱ･ﾄﾞｽ･ｱﾝｼﾞｮｽ号,ﾒｼｰﾅ出身の航海長ｱﾝﾄﾆｵ･ｼﾓﾝの名前による海損表(Rol)に於いて､国に払うものは､ﾃﾞｨｵｺﾞ･ﾃﾞ･ｳﾞｨﾚｰｶﾞｽのｱﾌｫﾝｿ･ﾃﾞ･ﾄｰﾚｽのための胡椒 88ｷﾝﾀﾙと生姜 88ｷﾝﾀﾙで合計 176ｷﾝﾀﾙ,1ｷﾝﾀﾙ当たり 10(X)ﾘﾌﾞﾗの割合で､これ以外には持って来ていない。航海長は x の給料を国の取引所(bolsa da nação)へ払った。」海損の書、第一書,fl.107vº.第二章で紹介したように､登録によっては国の取引所へのこの金額は､積載容量測定のﾄﾈﾗｰﾀﾞに対し､1ﾄﾈﾗｰﾀﾞ当たり 1ﾃﾞｨﾈｲﾛの割合で、かけられると規定しており､ﾅｳ船ﾉｯｻ･ｾﾆｮｰﾗ･ﾄﾞｽ･ｱﾝｼﾞｮｽの登録(fl.57)は その例である。921ﾘﾌﾞﾗの価額の砂糖の積荷に対して､4ﾘﾌﾞﾗ､4ｿﾙﾄﾞ､4ﾃﾞｨﾈｲﾛの共同海損を支払い､「ﾅｵ船から国の取引所へ 1ﾄﾈﾗｰﾀﾞ当たり 1ﾃﾞｨﾈｲﾛ」を支払ったが､これにより更に 6ｿﾙﾄﾞ支出増となった。

コムンス：avarias ordinárias ou comuns)」と名づけることは「共同海損(アヴァリアス・グロッサス：avarias grossas)」と称される他の費用と対比した時には、違いが生じる。この「共同海損(アヴァリアス・グロッサス：avarias grossas)」というのは、関係する者全員（所有者(プロプリエタリオ)あるいはその代表者である場合の航海長(メストレ)及び船を傭船した商人達）に対し損害の影響が反映される事故の場合にのみ帳簿上の清算が行なわれるものであり、海上保険(seguros marítimos)の世界に似ている。

航路と港が異なれば、海損(アヴァリア)の徴収についてニュアンスの違いはあるものの、そうした違いとは関係なく、この習慣の起源が地中海にあることについては何の疑いもない。最初に体系化したものがカタルーニャの海の領事館(コンスラード)の文書中に見出だされるからである。これらの標準となる文章の影響は、同じ金型による鍛造品と比喩できるものが大西洋の共同体中にあることによって確認される。オレロン(Oleron)の規則はその最たるものであろう。18 世紀末と 19 世紀の初頭になっても、海損(アヴァリア)の章中で、マヌエル・ルイス・ダ・ヴェイガは「我が国の海運のことで、決定を行うために満足できる適切なものが無い時はあらゆる場合に、ポルトガルにおいて我々が追随するフランスの法令」の重要さについて述べている。[117]

共同海損(アヴァリアス・コムンス)と共同海損(アヴァリアス・グロッサス)の両者の概念がいまだに現代の商業法辞典の中にも存在するのであるから、16 世紀においては、多くの異なった文脈での使用や意味を持っていたのであった。1535 年と 1552 年の間にアントワープに入港した船の登録に共通する点を調べてみると、この税金の徴収が従うクライテリアから次のような構図が浮かび上がる。法的実体としての船は、航海が臨時収入無しに行われる限り、そこに居住するポルトガル国の荷受人達に向けた商品である以上は、商品の価額に対する税金　－これが「共同海損(アヴァリア・コムン)」と解釈されたものである－　をポルトガル国家の領事達(コンスル)に払う。そして、このことを述べている例からは、傭船の行為の中では予定されていなかったことは疑いない。この目的のために、ラペイエールは、ビルバオにおいて、簡潔な文書であるが、海損状(カルタ・デ・アヴァリアス)(carta de avarias)と呼ばれる、もう 1 通別の記録書を付帯しており、これがかなり長ったらしいもので、そこには、商品、梱包しようとしている単位、そして商品の金額が詳細に記されていることに注目した。[118]航海長(メストレ)はこれら二つの文書を自分で持ち歩いており、その取引において商人達が彼に報酬として支払う金額は、この海損状(カルタ・デ・アヴァリアス)の内容に従うことになる。コンスラードの金庫に入ることになり、港における全ての種類の費用に役立てられる金額は、アントワープの海損の書（リブロ・デ・アバリアス）に示されているように、港口におけるピロートへの支払いとミサである。さらに、「共同海損(アヴァリア・コムン)」として、全く船の積載容量測定のみに基づく

117　「旧大陸の商業国家間におけるかくも古い通商に関する商業学校」,1808 年,337p

118　「ある商人の一家・・・・」、228p

税金が入っており、そのおかげで、この台帳を作成することになった船の容積(ポルテ)を試算することができた。[119]

しかし多くの場合、航海が考えたよりも上手くゆくことはなかった。嵐が一つあれば、荷物を軽くしなければならなかった。船具あるいは荷物の一部さえも海に放り出した。別の状況として、避けなければならない私掠船と出遇ってしまった時には、航海長(メストレ)は「ご挨拶まで」と言って、荷物のなんらかの部分を差し出さざるをえなかった。こうした状況に応じて、（航海長(メストレ)あるいは所有者(プロプリエタリオ)の人格における）船とか、（船を傭船した商人の）商品とかの法律上定義された実在物に最終的に係わって来る損害を査定するために、調書が作成された。船を目的の港に無事に行かせるために、利害関係者に共通した一人の名において、何人かが全員のために犠牲になると考えられたのである。したがって、損害額を計算し、それを損害に巻き込まれた人々で分割しなければならなかった。そのために、船の価額あるいは傭船の価額と荷物の価額を、関係各人が投入した資金に比例させて、「共同海損(アヴァリアス・グロッサス)」と呼ばれるものが計算された。海損(アヴァリア)が海上保険の世界に割って入るのはこの分野においてである。領事(コンスル)たちが、ある損害が航海長(メストレ)の怠慢によって起こったと判断した場合には、彼だけがそれに係わる責任を負い、損害を賠償する義務があった。

常に一筋縄ではゆかず、ペドロ・デ・サンタレンが、「様々な多くの場合に私の友人の商人達によって」責任がないことを証明するように懇願されて、彼の保険の取決めが正しいことを証明したほど複雑なこれらの問題点を明快にするのに二つの事例が役立つと思う。

1535 年 10 月にヴィラ・ド・コンデのナウ船フィエイス・デ・デウス号はアントワープに着いた。ブリストルの浅瀬で嵐に遭い、航海長(メストレ)は亜麻の綱を付けたまま錨を一つ海に投げ捨てざるをえず、それにバテル 1 隻も失った。損害の評価額は商品の価額と船との間で分割された。砂糖の 17 箱に水が入ってしまい、商品の一部が損害を受けた。これについて、商品が排水ポンプの極めて近くに置かれて運ばれていたことにより、6 人の領事(コンスル)は、航海長(メストレ)に責任があると考えた。もし航海長(メストレ)が保険の契約を結んでいたならば、この出費は保険人達によってカバーされることになる。残りの 11 箱については、法律的にはあいまいさを免れない用語である偶然のケース(カーソ・フォルツイト)(caso fortuito)と考えられ、航海長(メストレ)は潔白とされた。

---

119 ｼﾞｮｾﾞ･ﾀﾞ･ｼﾙｳﾞｧ･ﾘｽﾎﾞｱは、19 世紀初頭に次のようによくわかるように述べている。「湾口の小船(バルケイロ)の船頭(barqueiro)達とピロート達が港と河に船を操りながら導き入れたり、綱で引張って入れたり、あるいはそこから出たりするために、船舶が払う費用が小額海損(ｱｳﾞｧﾘｱｽ･ﾐｳﾀﾞｽ：avarias miudas)で、その 3 分の 1 が船によって、残りの 3 分の 2 が商品によって支払われる(・・・)運用を単純にするために、分割は分配され、貨物を輸入する通常の場合は船舶の船体の価額の二倍と見なされた。」、「商法の始まりと海運の法律」、TomoIII、ﾘｽﾎﾞﾝ、1808 年,58p

120 ｱﾑｻﾞﾗｯｸ,M.ﾍﾞﾝｻﾊﾞｰ(編)、「ﾍﾟﾄﾞﾛ･ﾃﾞ･ｻﾝﾀﾚﾝの保険論」、ﾘｽﾎﾞﾝ,1958 年

ペドロ・デ・サンタレンは、保険がカバーするリスクは、その起源からして、原則として、何故過失に起因する場合に関するものだけでなければならないかを明らかにしている。そして、「これ(リスクという用語)に偶然(カーソ・フォルツイト)のケースは入るのだろうか。入らないと言えそうであるが、それはこのリスクという言葉が、一般的な意味を持つ言葉であるにしても、そんなに広い解釈が許されるべきではないからである」と自問自答している。しかし、彼は見解を披瀝する際に、海における出来事(fortuna)を、嵐、強奪、火事のように、一般的なものと理解して、どのようにして「リスク」がより広い意味で解釈されるようになったかを論証している。しかし、そもそもピロートと航海長(メストレ)は「然るべき港へ持って行くために積まれた商品について､雇用および運送の契約(contrato de locaçáo e conduçáo)」によって、それらのリスクを完全に（下線はサンタレン自身の強調）引受けているのであり、その保険を受取った」のであった。[121] しかしながら、偶然(カーソ・フォルツイト)のケースは「過失」あるいは航海長(メストレ)の責任と考えられるべきではないであろう。そして、損害の最もよくあるケースがこうした状況の結果であるので、「他の何であるよりも偶然(カーソ・フォルツイト)のケースであることに注目して、保険を掛けることを常とするのである。」[122] ペドロ・デ・サンタレンの理解では、保険はこうした状況をカバーすべきもので、「それ故にこそ、保険においては、そうした疑問の懸念を避けることを目的として、偶然(カーソ・フォルツイト)のケースを明確に挙げることを勧める」のであり、そうしなければ、当該の保険を有効に活用できないのである。

航海長(メストレ)の過失が明らかな状況においては、雇用契約(contrato de locação)によって輸送している商品の責任を彼が負うと理解されている以上、費用をカバーしなければならないのは彼である。もしも、航海長(メストレ)が望むのであれば、この責任を保険の対象とすることができる。損害の対象になる金額の払い込みをするために、「共同海損（アヴァリアス・グロッサス）」の計算を行った。リスボンのサンタ・マリア・デ・グアダルーペ号の航海長(メストレ)ディオゴ・ディアスは「積荷明細書(マニフェスト)（manifesto）」あるいは傭船状中に設けられた登録表の中に記載されていたにもかかわらず、荷降ろしの際に不足していた砂糖４箱分を商人達に払ったのである。さらに、これは出港地での数え間違いから来た相違に基づくもので、実際には船に積み込まれていなかったとの弁解もした。この主張はあまり納得できるものではなかった。というのは、１アローバ当たり 210 レアル（一つの箱には 4 から 5 アローバが入っている）を払うからである。この金額は、商品の価額、傭船料、そして保険料を含んでいる。書類には「基本額と費用と保険」と書かれている。

海損(アヴァリア)の書に書かれた他の場合として、海賊や私掠船と出合うと、どのように商品を失うか、あるいは全てが平和裡に済むように、「御挨拶に」なんらかの贈物をする例が出て

---

121 ｱﾑｻﾞﾗｯｸ,M.ﾍﾞﾝｻﾊﾞｰ,上掲書,104p

122 上掲書,105p

123 上掲書,106p

124 「海損(アヴァリア)の書」,nº. 1,fl.6vº.

いる。ヴィラ・ド・コンデのフランシスコ・イアーネスは運が悪かったが、それでも最悪というわけでもない。彼は砂糖をサン・トメから持ってきた。リスボンで、船体と船具、すなわち傭船料(frete)に対して 190 クルザードの金額のリスク契約(コントラート・デ・リスコ)をガスパール・カルネイロと結んでいる。本人に対してではなく、アントワープの在留同国人であるマヌエル・ベルナルデスに対して、為替の中に含まれている 10%のプレミアを付けて、同金額を支払うことになっていた。アントワープ港へ向かう航海中にイギリスの私掠船に 142 箱の砂糖と静索具、綱、錨を渡さなければならなくなった。共同海損(アヴァリアス・グロッサス)を、船の傭船料の金額とリスク契約(コントラート・デ・リスコ)の 190 クルザードに分割することになった。そこで、航海長(メストレ)は 230 クルザードを払った。しかし同時に、リスク契約(コントラート・デ・リスコ)中に記載された金額を 10%のプレミアを付けて払ったので、多分 190 クルザード中に入っていた共同海損(アヴァリアス・グロッサス)の 9 リブラ 14 ソルド 8 ディネイロを取り戻すためと思われるが、ガスパール・カルネイロに見せるために、リスボンへ証明書を持っていった。

この例をもって、傭船料と傭船契約(contrato de fretamento)は保険契約(contrato de seguro)と密接に関係していたことを強調したい。ラペイールが言うように[126]、傭船そのものがその起源において、商品が遭遇しうるリスクを航海長(メストレ)の側で負うことを意味したのである。独立した保険契約が普及したことは、雇用契約に付帯していたそうした責任が他に移ったことを意味した。

共同海損(アヴァリアス・グロッサス) は評価が高まって、共同海損(アヴァリアス・コムンス)の世界と一緒になっていった。そして共同海損(アヴァリアス・コムンス)は 16 世紀に、港の管理と結びつき、浅瀬での水先案内人(piloto)の業務とミサを執り行うことへの決まった料金の支払いに結び付いた。傭船の行為の中に記載され、その際に傭船者(フレタドール)達によって支払われた金額は船の所有者(プロピエタリオ)の本質的な収入源を為すものではなく[127]、それ故に船の収益性の計算に考慮されるべきではないのである。

---

125 ANTT,「海損(アヴァリア)の書」,nº. 1,fl.198-198vº.

126 上掲書,233p

127 ﾗﾍﾟｲｴｰﾙ,H.上掲書,226p

Avarias :訳者が
《Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual》から採録。
商法によれば、海損(アヴァリアス)は、船あるいはその積荷に、それが両者一緒にであっても別々にであっても、海上でのリスクが生じてから収まるまでに生じた全ての異常な出費及び船と積荷に生じた全ての損害を意味する。したがって、海損(アヴァリアス)は、船の入出港に際して通常生じる、航海の税金やその他の料金とか、出発地から去るにあたって知られている浅瀬や砂州の通過を容易にするための費用の如く、船の積荷への単純な出費は意味しない。
そこで、海損(アヴァリアス)は、「グロッサス・オウ・コムンス（grossas ou comuns）」と「単純(simples)」あるいは「特定(particulares)」の 2 種類があり得ると考えられる。
Avarias grossas ou comuns：荷積み及び出発から帰還及び荷下ろしに至るまで、船長あるいはその命令によって、船と積荷の通常の安全のために、危険を避ける目的で、自発的に行われた全ての異常な出費と犠牲である。これらの海損(アヴァリアス)は積荷と船及び傭船料の価額の半分の間で比例的に分割される。
Avarias simples ou particulares：船のみあるいは財産のみから生じた出費と損害、及び船のみあるいは財産のみが蒙った損害。これらの海損(アヴァリアス)は損害を蒙り、出費の原因となった船あるいは物だけに認められる。

傭船料の料金

傭船(fretamento)とリスクの間は密接に結びついているので、傭船の料金(taxa)は、個々の海上ルートの安全の大小によって変わり得る。傭船料(frete)は、距離－時間、これは重要な要素であるが、だけに依るものではなく、同時に船の積載容量測定、乗組員（艤装家(アルマトゥール)の出費の計算のために）、また航海及び積荷（その価額）の別な観点からの条件（この点については著作者達の一致した意見というものは無いが）にも依る。結局のところ、例えば、１トネラーダの大麦は１トネラーダの小麦とは異なった傭船料を支払ったという形跡があるのである。
マヌエル王の法律は、自国船に優先権を与え、商品の種類を考慮することなく、目的地毎に個々の傭船料を規定していた。規定されている料金を決定したのは距離－時間であったようであるが、何処の(origem)船かによって傭船料が変わっている。すなわち、王国内の諸港で適用された傭船料とマデイラ島の船に適用された傭船料との間には半コロアの違いがあった。
ミッシェル・モラは、政治情勢によって輸送料金が変化する、別の要因を採りいれている。1522 年と 1540 年の間にルーアンの船に広く適用された傭船の料金は、チビタ・ヴェッキアとパレルモといった地中海を目的地とした場合には、１トネラーダ当たり 10~11 ポンドと、最も高い料金であったことがわかる、というものである。カディス、モロッコ、

カナリア諸島、マデイラ島といった具合に、距離的にかなり様々な目的地のための契約が、１トネラーダ当たり 5 ポンドと、同じ傭船の料金を定めている。[128]

ジャック・ベルナールはというと、傭船の価格に影響を与える一要素として、目的の港の重要性を強調しているが、それは、その地方のバイタリティーによって、帰るための新たな傭船がより速く得られるかどうかが決まるからである。さらに、収穫が終わった後の 10 月からクリスマスまでの時期に代表されるような、農業のサイクルに伴った季節変動も重要となり得ることも指摘している。船を求める圧力が高まり、その結果海上輸送の値段が上昇するのである。このようにいくつかのパラメーターが複合しているので、この著者は傭船料の分析に当然ながら慎重を期しており、距離ー時間、商品のボリュームと価額、航路の安全性、目的港のバイタリティー、季節変動といった輸送費用の中に見出される変動事項に関して、一般的な何か法則が言えるとしても、それぞれのケースは一つのケースにしか過ぎないと、念を押している。[129]

船のトン数に干渉を及ぼすことになってしまったこうしたパラメーターの他に、いくつかの例を分析してここに紹介してみよう。変動は始終あるものではないし、また常に説明がつくものでもない。1514 年 7 月、サフィンからアザモールへの小麦の輸送は１モイオ（１トネラーダは２モイオ相当）当たり 175 レアルと取り決められた。同年の 8 月には、同じ航路での同じ商品に対して、傭船料は１トネラーダ当たり 400 レアル(１モイオ当たり 200 レアル)で決まった。要素が同じであるにもかかわらず、傭船料の値にわずかの差が記録された。輸送の価格に干渉する別の要素として、船の大きさが導入されなかっただろうか、と問うものである。翌年の 1515 年に、サフィンからアザモールまでの同じ航海で、大麦の輸送には、１トネラーダ当たり 350 レアルが決められた。ここでは、商品の価額が説明要素となるかもしれない。[130]

2.3　収益性の利率：「経済」と「資本主義」

1516 年 10 月 23 日にギネー商務館（カーサ）の財務官（テゾウレイロ）は、セシンブラ住人でカラヴェラ船サンタ・マリア・ド・カーボ号の航海長（メストレ）で持主（セニョリオ）のヴィセンテ・プレトに対し、小麦を輸送するためのリスボンから大西洋諸島へ、そしてそこからグエ岬のサンタ・クルスへの航海に取り

128　ﾓﾗ,M.,「中世末期のノルマンディーの海上通商」,1952,414p

129　ﾍﾞﾙﾅｰﾙ,J.,「ﾎﾞﾙﾄﾞｰの船と人(1400-15509),vol.II,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,1968,601-603p。同様な趣旨で、ﾃﾞｲｳﾞｨｽ,ﾗﾙﾌの研究も挙げる。「17 世紀後半の経済における商業海運」「経済史ﾚﾋﾞｭｰ」中,第 2ｼﾘｰｽﾞ,IX,1,1956 年 8 月,59-73p。傭船料と商品の価額との間に積極的な関係があることがどれほど稀であるか、ということに注意を向けさせている。(59p)

130　ANTT,C.C.,P.II,M.48,D.66,M.49,D.167,M.50,D.8.

決められた傭船料として 14,988 レアルを払った。107 と 3/4 モイオの穀物は 53.3/4 トネラーダを占め、支払いは 1 トネラーダ当たり 650 レアルの割合であった。傭船料の価格を前払いした 35,100 レアルとの差分として、19,500 レアルが差し引かれることとなったが、同時に船の積載容量測定が 54 トネラーダであることをベースにして傭船料が取り決められていたので（訳注：54×650＝35,100）、1/4 トネラーダ当たり 162 レアル（訳注：162×4＝648）への超過分と計上された。これは傭船の行為が終わった後で受け取られたが、艤装のための前払いのもう 1 例と言えよう。この他に、航海長（メストレ）が受け取った 1 キンタルのビスケット分 450 レアルを差し引かなければならなかった。

この例からして、航海の収益性のざっとした計算をしてみよう。そこで、船の価格と寿命を考えなければならない。そのために、ほぼ同時代のフランス人達の強奪についてのブアルコスの取調べの情報を考察してみる。ガブリエル・アフォンソの 50 トネラーダの船が 1523 年にサン・ミゲル（現在扱おうとしている例と同じ目的地）へ向かっている時に捕えられた。ガブリエル・アフォンソは船に対し 130,000 レアル、更に「乗組員の事（ファート・デ・マレアンテ）(fato da tripulação)」（乗組員のコストの事を一括りにして言っているのであろうか）に対して 12,000 レアルの賠償金を要求し、その失敗した航海の傭船料を 30,000 レアルと計上した。更に、船が 10 年間に渡ってもたらす傭船料を要求している。

ヴィセンテ・プレトの船がやはり 50t で、ガブリエル・アフォンソの船とほぼ同じ価額であったと思われるので、これらのデータをヴィセンテ・プレトがサン・ミゲルからグエ岬までの小麦の輸送のサービスにおいて得ることができた利益を計算するのに適用する。

船の価額　－　130,000 レアル
受領した傭船料　－　34,488 レアル
乗組員に関してあり得る出費　－　12,000 レアル
10 年間を考慮に入れて、
13,000 レアルの償却を計上する：34,488－12,000－13,000／130,000

収益性の利率は 7.2%のレベルに達する。
（訳注：（34,488－12,000－13,000）÷130,000×100＝7.298%）

1516 年にはサン・ミゲルにおける 1 モイオの小麦の価格は 1,000 レアルに達したことを付け加えておく。2 モイオは 1 トネラーダなので傭船料は 1 トネラーダ当たり 650 レアルとなり、輸送コストは商品の価格の 32.5%となると言える。結局わずか 7.2%の利益率しか可能ではないようであるが、この利率は、これでも、ブアルコスの艤装家（アルマトゥール）達の抗議から聞こえて来るところのものよりは良いのである。この大雑把な想定にデータを提供してくれるガブリエル・アフォンソのここに挙げた例においては、船の寿命の 10 年間で取り戻すと彼が計算している傭船料からすると、彼が船を仕立てることは 38.4%の収益をもたらすものであったようだ。彼本人が申し立てているように、年に 1 回の航海をしようとした。す

なわち、年間 3.8%の収益率となる。

これまたブアルコスの艤装家（アルマドール）であるゴンサーロ・ピーレスの求めたものはもっと欲の無いものである。70 トネラーダの新造船を持っていて、その価額は 170,000 レアルに上昇した。「乗組員の事」は 20,000 レアルとなった。強奪に会った時、ガリシアからアンダルシアへ向かっていた。船を失い、年に 1 回の航海をし、航海では 40,000 レアルを得る傭船料として計算する。これらの要素から、年間の収益率は 1.7%になる。

一般的に言って、ブアルコスの持主（セニョリオ）達にとって、1 航海毎の傭船料は船の価額の 25%くらいになったようである。1 年に 1 航海をするのに相当するものを要求するにとどめたことは覚えておこう。ということで、彼らの計算では、船の建造への投資は、事業の 4 ないし 5 年の終わりに、償還されることが期待されているようである。

もう一つ注目すべき点は、もし船がその寿命の第 1 年目に捕まることさえなければ元が採れるような金額が傭船料として要求されたことが言及されていることである。偶々輸送する商品あるいは各航海の目的地によって目立った変動があっても、それを考慮に入れることにはならない。それらは、典型的な状況をベースとして行われる見積りにおいては、要求することが我慢される事項なのである。捕えられたり、商品を強奪された船についての情報は、それぞれ、ある特定の巡航回路（サーキット）、即ちアソーレス諸島からワインを積んでくるもの、イベリア半島の北部のガリシアへ材木を求めて行くもの、アヴェイロの塩を持ってアストゥーリアスへ向かうもの、亜麻仁油を積んでビスカヤへ向かうもの、という傾向がある。提供しようとされる輸送のサービスの中に、かなり目新しいことが無いかぎり、船の収益性を計算するのは比較的容易であろうことが認められる。

さて、「海損の書」第 1 書に採録されている、同じ船に対しての、その価額とそれぞれの場合の傭船料を提供してくれる唯一の例は、この大西洋航路で大いに異なったレベルの収益性がありえることを示している。この船の船齢は、船の評価が行われた際に考慮されたことは確かだが、我々にはわかっていない。しかし船が 600 クルザードと見積られた時に、傭船料は 700 クルザードと決められたことがわかっている。このルートにおいて、航海長（ナストレ）が砂糖、香辛料、アルガルヴェの産品を輸送して、船を指揮する持主（セニョリオ）であることは全く例外的であったことを述べておく。このヨーロッパのダイナミックな中心地にあっては、商品の荷受人に指定されている在留の商人が、仕向地において待っていたのである。ブアルコスの調査からわかる世界とは大変異なった性格を持つ世界なのである。ブアルコスでは、持主（セニョリオ）がしばしば船の航海長（ナストレ）であり、1528 年に「傭船を求めて」アソーレス諸島への航海中に突然私掠船と出会ってしまったアフォンソ・フェルナンデス・ネグラーンあるいはサルヴァドール・ガスパールが名乗っているように、時には自らがピロートであった。

---

131 ANTT,C.C.,P.III,M.12,D.105.

しかし、商品を失ったことによる損失に対する請求は、別人、すなわち船を傭船した人達全ての心配事であり、捕虜となろうとなるまいが、その状況から明らかになるのは、輸送のエージェントが事の処理に際してはほとんど口出しする余地が無かったことである。

さて今度は、取り戻そうする商品を携えていた小商人、旅人などの犠牲者達に耳を傾ける番である。バルトロメウ・フェルナンデスは、ブアルコスの住人の商人であると名乗った。彼は「多くのワインの樽」と共に、航海長(メストレ)がルイス・ゴンサルヴェスである船に乗って、1522 年 8 月にサン・ミゲルに向けて航海した。彼は損害を 39,000 レアルと評価したが、それは樽 1 個を 3,000 レアル、そして彼の「海の事(ファート・デ・マル)(fato de mar)」、即ち食料 1 箱と別の「商品」と 12,000 レアルと見積もった個人の財産を勘定に入れたものであった。もう一人別の請求人であるヴィオランテ・ソアーレスは 1521 年 9 月に、住んでいたサリール・デ・ポルトからリスボンへ転居した。彼女はアルヴァロ・メーナの船の船客となり、「引っ越しの家を全て」と更には 2 モイオの小麦を持っていた。したがって、彼女の農場と 2 モイオの小麦の価額を請求したが、リスボンで「この時にそれだけの価値がある」価格、即ち 1 アルケールの面積当たり 300 レアルとした。全額で 50,000 レアルの損害となった。喜望峰航路(ホータ・ト・カーボ)のマンモスのように巨大な船と比べて、ほどほどの容積(ポルテ)の船に投資する小規模の商売の世界においては、大西洋水域の一般的な標準からして、70 トネラーダの所有者(プロピエタリオ)達に、そのレベルの船を大きいと思わせ、「ラテン帆の大きな船」と言わせた。その建造に 120,000 から 130,000 レアルを支出し、5 年後に初期投資額と同額を手に入れることを期待した。事故の年、時にはその月まで覚えており、その数字の正確さに驚かされる。ブアルコスの調査によって、比較的確かな収益率について語ることができる。そして、傭船料から説き起こした計算によって、造船業に投じた資本に収益を上げさせるために採られた形態が、まさしく在るがままの姿で描き出せる。それは、投機の役割はとるに足りないもので、連続した 10 年に渡って商売の輪郭を予見することを可能とする「市場経済」、ブローデルの言うところの「なんの驚きも無い交換」の世界である。アントワープがそうであるような、利益の概念が、長距離のあるいは単価の高い製品のルートの交易(コメルシオ)の中で出会う概念とほとんど似るところの無い社会生活の領域なのである。喜望峰航路(ホータ・ト・カーボ)においては、奢侈品あるいはウォーラーステインが、胡椒がそうであると考えたような「半必需品」を取り扱う産業/輸送と交易(コメルシオ)とが同じ商売の異なった段階を為すのである。何がそうした物であるかを指定することが最も重要なことではない。重要なのは商売の間口の大きさによって必要とされる資金を有している者の誰かによって守られた投機を、独占価格でもって操る可能性である。しかし、傭船料は、造船への投資から期待される収益の中では関心が薄い部分であろう。

ブアルコスの男達の言葉の中に出て来る収益率はジョルジェ・ヌーネス博士がバイオンナの法廷で提示している金額よりかなり低い。ミシェル・モラによれば、彼の要求は 40 から 50%のレベルであり、法律家による文書の 1 節を次のように転記している。「何処へ行ってでも、年で 100 に 40 または 50 または 60 の割合の通常で慣習的な利益」[132] そうした

要求の下敷きとなっている計算が、我々が行った計算よりも粗っぽいものであることを認め、船の価額に対する傭船料だけを考えたとすれば、この法律家の言葉の中で見込まれている利益のマージンは単純に楽天的なものではないことを認識しなければならない。

ジャック・ベルナールは、船の過剰積載（分析した具体的なケース全てが当て嵌まっている）によって説明しているが、ヨーロッパの大西洋岸のこれらのルートの船の収益率が貧弱であることを示す例をいくつか示している。そして、200 トネラーダの大きな帆船が長距離航海でのみ収益をあげることがどのようにしてできるかを、再確認している。その上、状況によって、商品の価格がかなり嵩上げされて輸送に与えられる報酬が良ければ、商人の利益を上回る利益を艤装家(アルマトール)が得るチャンスが生じる。[133]1516 年にサン・ミゲルで輸送された小麦の例を見れば、そのことが確信できる。しかし、大砲はお話にならないとしても、乗組員への出費を馬鹿にできないような他の出費に関しては、輸送費用の上昇が、上昇した収益率を必然的に反映しているわけではなかった。船の耐久性が脆弱なために度々修理をするというように、港においてその時々に発生した出費は利益のマージンを減じる重要な要因となりえた。

ところで、ジェノヴァの海上通商に関して、ジャック・エールが、これら艤装家(アルマトール)達にとってもっとずっと面白くない状況を教えてくれる。1 隻の船がその寿命の 4 年間の中で有効に航海したのは 8 ヵ月で、艤装家/所有者(アルマトール プロピエタリオ)によって得られた収益は僅かであったという結論になっている。それは、レオナルド・ジュスチニアーニの船が企てたキオスからジェノヴァへの航海の会計内容が文書となっているケースである。乗組員、食料、そして港におけるその他の出費、「疑いなく修理、税関と備品」の出費は 10,815 ドゥカードに達した。しかし、手にした傭船料はわずか 8,303 ドゥカードに終わった。航程の途中で 1 隻のカタルーニアの船と遭遇したのは好運ではなく、明らかな災難であった。戦利品を貪欲に要求されたが、その積荷は易々と 11,700 ドゥカードの金額にのぼる利益を強奪者に与え、彼等を満足させた。[134] 海賊は海運業の浮き沈みの結果の必要悪となった。公的権力は、平和時にはこうした不服従の衝動をコントロールすることがなかなかできなかった。

我々が扱っている資料は初歩的なものではあるが、ここで得た収益率は真実とかけ離れたものではなく、J.ベルナールが考察したいくつかの例のような高額なものが扱われた航海という例外的なケースというよりは、小規模の艤装家(アルマトール)達の日常に近いものであろう。だから、自分の船を心穏やかに仕立てる艤装家(アルマトール)達にとって、3%とか 7%の利率がもっとも一般的であったのであろう。ブローデルは 16 世紀末のオランダ船の 13 の航海の会計内容に関するベルギー人のブルレの研究を引用して、ある航海での特別の利益が他の航海での

---

132 ﾓﾗ,M.,上掲書,418p

133 ﾍﾞﾙﾅｰﾙ,J., 上掲書,vol.II,605~611p

134 ｴｰﾙ,J.,「15 世紀の人々・・・」,314p

不運をカバーするという理由で、6%という利益率をあげた。[135] つまり、傭船料は距離の要因に拠ると同時に利益は目的地によって変化することが注目される。それで、ラグーサの船のあるものは、イギリスとフランダースを通過する航程に関係した船の場合は特別そうであるが、1 航海でもって、その建造に投資された資本金と同額の純利益をもたらした。[136]

---

135 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ,F., 上掲書,323p

136 ﾀﾃﾞｨｯｸ,M.ﾄﾙﾎ,「16 世紀のﾗｸﾞｰｻの港とその船隊」,ﾓﾗ、M.（編）「中世から 18 世紀にかけての主に地中海における船と海上経済,1957 年 5 月 17-18 日開催の海事史の世界会議論文集」,ﾊﾟﾘ,SEVPEN,1958,9-20p,特に 16-17p。

船の生産性の向上については 17 世紀末から著しいが、ﾀﾞｸﾞﾗｽ・ﾉｰｽは決定的な要因は技術上のものではなく、政治上そして組織上のものであるとの意見である。不安定要素としての海賊行為が徐々に排除されていったことに伴い、海上における風紀が良くなったことによって、乗組員の役割と海上保険のｺｽﾄのどちらもが現実的な効果を現すようになり、大砲の搭載の役割は二次的なものとなった。だから、1600~1850 年の間に乗組員の構成においてﾄﾈﾗｰﾀﾞ当たりの人員の割合が減る傾向があり、これは武装のｺｽﾄが減少すること、及び生産性向上の可能性が高まることの証しであるという分析をこの著者は行った。ﾌﾙｰﾄ船（操船が容易な帆装で、そのために乗組員をあまり必要とせず、高速で、滅多に大砲を装備しない）に帰せられる技術的な利点は、ﾊﾞﾙﾄ海における商業と輸送に根を張っていたｵﾗﾝﾀﾞ人達に優位性を与えた。ﾀﾞｸﾞﾗｽ・ﾉｰｽが言っているが、17 世紀にこの方面は海賊が最も早くに排除され、最も安全であった。したがって、技術上の革新はある特定の方面において特別なものとなった傾向と航海の現実の状況の副産物だったのであろう。「大洋海運における生産性の変化の源泉」,「The Journal of Political Economy」vol.76,n° 5,1968,9 月,10 月,953-967p。ﾗﾙﾌ・ﾃﾞｲｳﾞｨｽがその方向に沿って続けた研究「英国海運業の勃興」の中で、第 2 版(1972) 中ではあるが、ﾗﾙﾌ・ﾃﾞｲｳﾞｨｽは、技術上の要因が政治上及び組織上の要因とは比較的に独立していることについて、その結論にﾉｰｽの趣を採り入れている。要するに、一般的には、大砲と砲手を含めることを義務とさせ、海賊とその商船に武装をさせる作用が重要であると考えるのは、誰でも同じであるということである。

ここで計算した利率は大砲の費用を含めていないケースについてであることを承知していただきたい。しかし海賊は、強奪そのもの、そして傭船料の逸失として、経済に入り込まざるをえないものであることは明白である。50ﾄﾈﾗｰﾀﾞ以上の商船の武装化を義務づけた規則が 16 世紀後半に発布されたことを思い起こすと、これらが持主（ｾﾆｮﾘｵ）達によって順守されたとするならば、武装化のｺｽﾄが追加になったこととなる。艤装家（ｱﾙﾏﾄﾞｰﾙ）達の抵抗によって、ﾌｪﾘｯﾍﾟ 3 世はそうした規則を何度も変更せざるをえなかったが、その

(次ページ註へ)

単位当たりの金額が高い産品の取引のように、武装することが取引の必要条件である時には、絵の色調は変わってくる。だから、喜望峰航路のナウ船の収益性にブアルコスの艤装家達のケースで採ったプロセスを当てはめることはできない。ナウ船の収益性は、その艤装家達にとって、インドにおける胡椒と薬種を扱う、ヨーロッパ市場での商品の輸送と貿易において獲得される利益の現実的な可能性の中にあった。そこで、独占価格の大商いの世界を見ることにしよう。そこでは管理的に決められた傭船料の金額は、産業部門と輸送部門の浮沈をほとんど持ち込まないか、もし持ち込んだとしても、それが表面化することはかなり遅れた。

インド航路で強大となった体制は、その発端から、艤装へ個人が参加する余地を与えていた。この航路の交易と収税という側面に専ら携わる組織であるインド商務館、そして船の建造と船具の調達のための備品館と河畔造船所が中心的な組織を形成し、国王はそれらを通して、必要な資金を艦隊毎に集中させ、徴税と商品の売却とによって収入を保証した。これらの組織が所在していた建物が 1755 年の地震によって破壊されたために、この問題の研究を困難にしている。散在するいくつかの記録がナウ船の艤装に個人が係わっていたこと、その多くは国王と分割された一部分だが、に関する側面に微かな光をあててくれるだけである。存在する僅かな記録の中から、本質的なことが明らかな面を取り上げてみよう。

1504 年にロポ・ソアーレスの艦隊に組み入れられたナウ船ボテカベーロ号は 2 度目の出航をする。「胡椒の収入と財務官ゴンサロ・ケイマードが認めた給料の支出の台帳」[137] の中に、この官吏がナウ船ボテカベーロ号から取り立てたものが記載されている。船員特別報奨金(quintaladas)によって、乗組員を構成する水夫と見習い水夫の数がわかる。

> Quintalada：船員特別報奨金　訳者が
> 《Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual》より転載
> インドで勤務した軍人、海員、艦長、その他の士官に対し、各人が給料の一部として、各 1 年毎に、本国へ帰国する船で運ぶことを認めた胡椒の重量(キンタル)。士官達は、行った業務によって重量は変化した。

第 2 回目の航海を企てている 160 トネラーダのナウ船を目前にしているという出発点、これに不合理な点見当たらないと思うので、ここから話を始めることにしよう。この航路のナウ船の 16 世紀初めにおける一般的な建造価格として、1 トネラーダ当たり 3,000 レアルの費用を採用することができる。　この船に、以前に確認した 0.2 という、 1 トネラー

（前ページより）

事実が、規則が守られなかったことを示している。私掠船と出会うことが起りえるので、持主は、より少ないｺｽﾄで、ﾘｽｸに対する防衛がより多く確保されることを好んだ。

137　ANTT,Núcleo Antigo，n° 913

ダ当たりの海員(homens de mar)を適用すると、32 人の水夫、32 人の水夫見習い、そして 7 人の砲手(bombardeiro)が、160 トネラーダのナウ船の乗組員(equipagen)であると言えるが、これを、東洋で登録された胡椒の量、すなわち、破損した分は別にして、1,089 キンタル、1 アローバと 20 アラッテル[138]とに対応させても問題はなかろう。

【訳注】quintal：キンタル，arróba：アローバ, arrátel：アラッテル,onça：オンサ, oitava：オイターバ
《Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual》
1 キンタル＝4 アローバ＝128 アラッテル＝2,048 オンサ＝16,384 オイターバ
1 アローバ＝32 アラッテル,1 アラッテル＝16 オンサ，1 オンサ＝8 オイターバ
1 キンタル＝58.75kg，1 アローバ＝14.688kg，1 アラッテル＝429 g，
1 オンサ＝28.691 g，1 オイターバ＝3.586 g

造船所(エスタレイロ)を出るときに、480,000 レアル近くの価額となろう。第 2 回目の航海ということ、そして第 3 回目も行われるだろうということで、船の費用の 33%が償却できるとしよう。糧食と大砲については、前払いはできないこととする。これらの考察を踏まえて、この航海の出費と収入をなんらかの数値でもって再構築する演算をしてみよう。1504 年 4 月に出発して 1505 年 7 月に戻ってきた（15 カ月）ので：

船　－(33%の償却)　－　158,400 レアル
乗組員(15 カ月)　－　1,071,250 レアル
小計　－　1,229,650 レアル

資金(カベダル)(cabedal)（船員特別報奨金(キンタラーダ)の分も含めて）
－　1,127,992 レアル

このナウ船には 1,089 キンタル、1 アローバと $20^{3/4}$ アラッテルの胡椒が積まれ、リスボンに到着したのは、980 キンタル、2 アローバと 21 アラッテルであった（訳注：＝980.0664 キンタル）。1 キンタル当たり 1,151 レアルがかかったことになる。（訳注：1,127,992÷980.0664＝1,150.93 レアル⇒1,151）

ナウ船の資金(カベダル)は、その半分以上に特許状を持った様々な個人が参加している。ペロ・アフォンソ・デ・アギアール（彼の艦長(カピタン)としての船員特別報奨金(キンタラーダ)の他に）は 1,500 クルザードを持って参加した。破損分も一緒にして 508 キンタル、2 アローバと 13 アラッテル分となったが、残りの２分の１に対する 5%と同様に、その２分の１に対して王室会計によって税が取り立てられた。ということで、1,500 クルザードは彼に、インド商務館(カーサ)において、241 キンタル、2 アローバと 11 アラッテルを受取ることを可能とした。（訳注：≒508 キンタル、2 アローバと 13 アラッテル÷２＝254 キンタル、1 アローバと 5.5 アラッテル×

95%＝241 キンタル、2 アローバと 10.2 アラッテル）残りは、2 分 1 の分の特許状から 254 キンタル、1 アローバと 7.5 アラッテル（（訳注：≒508 キンタル、2 アローバと 13 アラッテル÷２＝254 キンタル、1 アローバと 5.5 アラッテル）と 5%から 12 キンタル、2 アローバと 27 アラッテル（訳注：≒254 キンタル、1 アローバと 5.5 アラッテル－241 キンタル、2 アローバと 10.2 アラッテル＝12 キンタル、2 アローバ、27.3 アラッテル）他の参加者達が受取った量も、同じ考え方に従うが、彼らの分はペロ・アフォンソ・デ・アギアールの分よりはずっと少ない。艦長（カピタン）と他の乗組員達の船員特別報奨金（キンタラータ）から、国王は二十分の一税、四分の一税、そして 5%の税金を取り立てる。積荷の配分を次のように合計することができる。

国王　－　63 キンタル、11.5 アラッテル
　　－　国庫の資金（カベダル）：72,566 レアルによる
　－　344 キンタル、11.5 アラッテル
　　－　２分１を分けた分による
　－　11 キンタル、1 アローバ、27 アラッテル、4 オンサ、6 オイターバ
　　－　船員特別報奨金（キンタラータ）に対する二十分の一税
　－　43 キンタル、1 アローバ、10 アラッテル、2 オンサ、7 オイターバ
　　－　船員特別報奨金（キンタラータ）に対する四分の一税
　－　25 キンタル、3 アローバ、25 アラッテル、10 オンサ、1 オイターバ
　　－　5%
合計　－　487 キンタル、3 アローバ、27 アラッテル、3 オンサ
（訳者の合計：487 キンタル、3 アローバ、22 アラッテル、1 オンサ、6 オイターバ）

個人　－　2 分の 1 を分けた分と船員特別報奨金（キンタラータ）
　－　493 キンタル、1 アローバ、5 アラッテル

こうして、国王が所有者（プロピエタリオ）となりナウ船の船具を整えて、半分という取り分の権利を持つことは、アフリカ沿岸の探検の初期の頃に、利益を分配した伝統的な方式に似ている。カダモストによれば、当事者達は二つの方法にしたがって、事業へ参加したという。一つは、個人が自分の費用でカラヴェラ船を艤装し、そこに商品を載せ、親王に儲け全額の 5 分の 1 を払うか、または親王が艤装家（アルマトゥール）で、個人は商品（ナウ船ボテカベーロ号の場合は資金（カベダル））を持って参加し、航海で運び帰ったもの全てを「折半の分け前（ハルチートゥ・トゥ・メイオ）」で分配するものであった。[139]

---

[138] 1ﾄﾝﾈﾗｰﾀﾞは 13.5ｷﾝﾀﾙで計算して、80ﾄﾝﾈﾗｰﾀﾞの輸送能力分となる。したがって、30ﾊﾟｰｾﾝﾄ以上に当たる重量を占めるｽﾍﾟｰｽを更に埋めなければならない。

[139] ｺﾙﾃｿﾞﾝ,ｼﾞｬｲﾒ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人による発見」,vol.I,ﾘｽﾎﾞﾝ,ｼﾙｸﾛ・ﾄﾞｽ・ﾚｲﾄｰﾙ版,1979 年,303p

その類似性は明らかであるが、後で述べるように、これらの投資された持分(パルテス)は取引に左右された。個人一人一人は、1 キンタル当たり 22 クルザードで計算して、投入した資本金に応じたものを受け取った。

艤装家(アルマドーラ)、この場合は国王、に対する傭船料の支払いに明白に触れたものは何もない。傭船料のシステムで最も普通になっていたと思われるものにジョアン・デ・バッロスが間接的に言及しているところでは、「今日でも用いられている、香辛料を持って来るための傭船料は」[140]折半の分け前(パールチード・ド・メイオ)による、この参加方法は、ある例での傭船料の支払いと同じものであったようだ。それは、1581 年のサンタ・クルス侯爵が次のように考えを述べた 1 節からわかる。「香辛料を買うために今、金を払い、***運ばれて来る物の半分は王国へ与えられるが***(斜字は著者)、それらを此処へ持って来るための傭船料を国王陛下に払う商人達と契約することが極めて重要であろう」。[141]

16 世紀の 20 年代からは、国王が船のサービスに用いた形式はよく分かっていない。フェルナン・ゴメスの契約条文によれば、傭船料は前払いされたことが知られる。1570 年の「インドの胡椒、薬種(ドローガ)、商品の商売の規則書(レジメント)」において、国王のナウ船で輸送されたということで、持分(パルテス)の胡椒 1 キンタル当たりの傭船料は 3 クルザードと言っている。[142] したがって、インド航路のナウ船の傭船料を計算することは、概算であっても難しい。参加方法と事業の在り方が様々だからである。

積荷をどのように配分したかがわかっているナウ船ボテカベーロ号を例にとろう。国王は 487 キンタルの胡椒を取り立てた。香辛料のリスボンにおける価格は、インド商務館(カーサ)で、16 世紀の初頭には、22 クルザード近辺であることが多かった。487 キンタルは 4,178,460 レアル（1 クルザードは 390 レアル、訳注：一般的には 1 クルザードは 400 レアル、しかし時代によって変化するので要注意）の価値があることになる。艤装の出費は 1,229,650 レアルを超過したであろうが、糧食と大砲で超過する分は計上できない。国王の参加資金(カベダル)の 72,566 レアルを追加する。利益は最高で 220%を得る。（訳注：{4,178,460－(1,229,650＋72,566)}÷(1,229,650＋72,566)＝2.208）この利益レベルは、大西洋航路で計算したものとはかなり異なる。

インドにおける胡椒 1 キンタルの平均価格と「1558 年における胡椒の原価見積り」[143]

---

140 ﾊﾞｯﾛｽ,ｼﾞｮｱﾝ,「ｱｼﾞｱ、十年史 I、第 V 冊、X 章、ｼﾀﾞｰﾃﾞ,ｴﾙﾅｰﾆ・ｴ・ﾑﾘｱｽ,ﾏﾇｴﾙ(編),Agência Geral das Colónias,1945,216p

141 ｼﾙｳﾞｧ,J.ｼﾞｪﾝﾁﾙ,「ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ国立図書館に存在するﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのｲﾝﾄﾞの商業史へのいくつかの資料」,「年報、ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの拡大の歴史と地理研究、Vol.V,T.II,ﾘｽﾎﾞﾝ,Junta da Missões Geográficas e da Investigações Coloniais,1950,55p

142 「D.ｾﾊﾞｽﾁｬﾝ王が作った法律と辞令」,1816 年編,77p

143 ANTT,C.C.,P.I,M.103,D.31,ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,「発見と世界経済」,vol.III,21p

を使うならば、4 クルザードの輸送費用は、船に積まれた 1 キンタル当たり $5^{1/3}$ クルザードの胡椒の当初の価格のほぼ 75%となる。個人達の資金(カベダル)がカバーすることがないオリエントに在る要塞の管理費用は含めずに、1 キンタルの胡椒は 9.5 クルザードでインド商務館(カーサ)に入って来る。それを当時は 35 クルザードで売ることができた。したがって、サン・ミゲルの小麦の例と対比させると、輸送が商品の価額をかなり吊り上げてはいたが、アジアとヨーロッパ両市場における価格の差異の決定的な要因ではなかった。むしろ、ヨーロッパ北方の消費市場への供給において、独占体制にあることと、ヴェネチアの競争力がリスボンに対して見劣りすることのおかげで、商業化されると、高い利幅になったと言えよう。だから、「折半の分け前(パルティート・ド・メイオ)」によって持って来るか、あるいは傭船料を払って手に入れるかした胡椒を売って 152%のレベルの利益を実現させたことが、魅力のある機会を創り出したのである。[144] 艤装の契約に加わった個人達が、自分達の投資の儲けを増やすのは、価格が管理されて決まっていた傭船料によってではなく、胡椒への支払いによってであった。艤装家(アルマトゥール)は商人に姿を変え、大積載容量測定のナウ船やガレオン船の建造と艤装に充てられた資本金を早く回収しようとした。複雑怪奇な交換を行い、大資本を必要とはするが、組織的に確立した権力の利害によって十分に保護された一段階上の経済世界に、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の個々の船を投入する商売上の戦略であり、これらの男達の名前を、ブローデルの言う「資本主義」の世界に残した。1521 年から 1548 年の間に失われたナウ船は 1 船当たり 50,000 クルザードと見積られたが、この額とブアルコスの持主(セニョリオ)であるゴンサーロ・ピーレスが、「乗組員の事(ファート・デ・トリプラソン)」及び彼の財産が強奪された際の航海の傭船料とをもって、彼の船について計上した 550 クルザードの額との違いについては、曖昧なところは何もなく、これこそがインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)と大西洋の些末な航路とのコントラストを為すものなのである。

大変な投資額が、一方で利益率も尋常でないが、地中海あるいはガリシア以北の大西洋における他の通常の航程に存在するリスクよりも実際に小さなリスクしかない商売に投じられていたのである。このインド航路の交易(コメルシオ)を支えていた政治的・外交的構造及び赤道より南の大西洋水域の支配実態は、海賊行為による損害の可能性を、比較の上においてではあるが、最小限なものに止めていた。5 ないし 6%という保険料は、この現実を計算に入れたものである。独占体制が不確実性を引き下げ、関係する代理人(エージェント)達の誰もを参加させるような、大変な利益率を保証した。船の中に保有した「持分(パルテス)」を個人間で取引する際に、最低でも 150%の儲けが想定されており、同時に大きな損害が万一起こることも承知の上であったことも驚くには値しない（ペドロ・アルカソーヴァス・カルネイロは、自分の資金(カベダル)を投じたナウ船が失われたにもかかわらず、儲けを出した）。1513 年にペロ・シメーネスはクリストヴァン・アロンに、彼がフランダースのナウ船の「艤装に際して提供した」1,000 クルザードでもって、在外代理人職(コレスポンデンシア)(correspondente)を譲渡した)が、それは、「最も見返

144　同上、21p

りがある(redam?)場合に通常計算するように、書いてある通り(rrezam？)の 150 パーセントに至ることができるからである。」[145]　他の例がいるだろうか。マヌエル・ソウザは、1514 年の艦隊(アルマダ)のナウ船の艤装に 400 クルザードを投じていた。ナウ船は国王の命によってインドに取って返し、戻ってこなかった。国王はこの決定から生じる残念な結果を薄めようとして、これらのナウ船の積荷のために持分(パルテス)が受け持った金は「元金の上にあの 400 クルザードを載せ」390,000 レアルになるように、「150 パーセントの儲けを伴って」支払われるように決めた。[146]150 パーセントは、予想の最低値として、前もって決められたものである。この利益のマージンは、ジョルジェ・ヌーネス博士がバイオナで要求した 40%、50%、そして 60%という、それでも過大な数値であるが、それらとは大きく隔たっている。

トメ・ロペスは、1517 年にナウ船カルヴァリャ号に投資した 2,900 クルザードの内 500 クルザードを譲渡し、その後同様にナウ船ブレトア号の艤装に投じた 1,873,537 レアルの内 565,500 レアルを様々な個人に譲渡した。[147]そして彼はというと、ナウ船サンタ・クルス号に投資していた 3,696 の持分(パルテス)の中で、ジョアン・フランシスコが彼に譲渡した 117,000 レアルによって、インド商務館(カーサ)において 320,983 レアルを受取るのである。これらの「持分(パルテス)」はそれぞれの船の艤装家達(アルマトーレ)の組合(ソシエダデ)(sociedade)の株のような役割を持ち、通常は折半の分け前(パルティード・ド・メイオ)の特許状に基づいて作られていた。しかし、此処では所有の権利であると解釈され、アヴェイロの持主(セニョリオ)達が異なった複数の船の中で保有していると言明している「持分(パルテス)」とは違っていた。これらの持分(パルテス)は最低で 150%の利益を比例配分する資本金を指している。ルイ・メンデス・デ・ブリットは、ナウ船マダレーナ号に投じた 1,200 クルザード（訳注：前出の 1Crzd＝390Real を使えば、468,000 レアル、一般的な 1Crzd＝400Real を使えば、480,000 レアル）が稼ぎ出した 1,417,468 レアルを受取った(198%、訳注：（1,417,468－468,000）÷468,000＝203%、（1,417,468－480,000）÷480,000＝195%で、どちらも 198%とはならない。198%となるのは 1 Crzd＝396Real の場合)。この他に、彼に譲渡された様々な持分(パルテス)によって、13,009,410 レアルの胡椒が入手された。詳しく言えば、利益率は 1,000 レアルに対して 3,028 レアルの割合で、これは 203%の利益である。[148]

この契約のジョルジェ・ロペス、ルーカス・ジラルド、フェルナン・ゴメスと他の全ての艤装家達(アルマトーレ)は単純な胡椒の輸送業者ではなかった。彼らの参加は、それがオリエントであろうとヨーロッパであろうと、商業活動へ巻き込まれることなのであった。16 世紀末に艤装契約において、商業活動へ巻込まれることが厄介に思われるようになった理由の一つは、

145　ANTT,C.C.,P.III,M.5,D.15.

146　ANTT,C.C.,P.II,M.70,D.88.

147　ANTT,C.C.,P.II,M.69,D.69.

148　ANTT,C.C.,P.II,M.70,D.21,1517 年分

傭船料が船の価格と並行して動かないために、ますます感じられるようになった艤装/輸送と商業取引という二つの領域間で生じている違いと思われる。1588 年の「見積り」において傭船料は胡椒 1 キンタル当たり 4 クルザードとされていた。ところが、フランシスコ・ダ・コスタの報告書（80 年代）においても、船の建造費を悪化させたことで良く知られていたこの価格が未だに出てくるのである。[149]

1586 年と 1592 年の期間でこの間の事情を見てみよう。艤装家達は、ジャコメ・ゴメス、マヌエル・メンデス、そしてマヌエル・ジョルジェの組合によって落札された、艦隊当たり 5 隻の船に対して責任を持っていた。[150] この期間に、少数持分の所有者であるマルコスとマテウス・フッガー、フィリッペ・エドゥアルド、そしてアクタヴィオ・ウェルサーと組合を作っていたジョアン・バプティスタ・レヴェラスコとジラルド・パリと「胡椒を持って来る(trazer pimentos)」ための別の契約があった。[151] この組合は、艦隊毎に 30,000 キンタルの胡椒のための資金170,000 レアルを送る責任があり、傭船料を、それを受取る権利を有する者に対して払う責任を国王に対して負っていた。この組合は胡椒の 3 分の 1 を受取った。[152] その意味するところは、胡椒の取引のための資本金だけが前払いされ、国王は船を賃貸しなければならない商人であるということである。胡椒の 3 分の 1 は、貸付金の金利というわけであろう。

このように、艤装家達の組合は、その契約の年においては、他の香辛料とは別に、最低でも 30,000 キンタルの胡椒の傭船料をあてにすることが出来た。「全国庫の書(Livro de Toda a Fazenda)」中で、フィグェイレード・ファルコンは、契約を遂行するために必要な

---

149 「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの海外における文書」,ﾘｽﾎﾞﾝ,C.E.H.U.,1963,296p 以降、「ｺｰﾁﾝの商館の書記ﾌﾗﾝｼｽｺ･ﾀﾞ･ｺｽﾀが行った胡椒の取引についての報告」

150 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,上掲書､56p 及び BNL,

151 ｸﾗﾝﾊﾞﾝ,H.,「1600 年の著者:ﾌｯｶﾞｰ家の胡椒の商売と胡椒の国際取引」,「年報」中。E.S.C,1956, n° 1, 1-2 p

152 「陛下は 1ｷﾝﾀﾙ当たり傭船料を免除して 12ｸﾙｻﾞｰﾄﾞを我々に下さるが、なんとなれば、我々が陛下の勘定分の傭船料を、それが支払われるべき者に対して払うことになっているからであり(･･･)、当該胡椒の当該 12ｸﾙｻﾞｰﾄﾞの価格に上乗せされ、我々には 1ｷﾝﾀﾙ当たり 36ｸﾙｻﾞｰﾄﾞが同胡椒に支払われ、(･･･)全ての持分から陛下の持分として 2ｷﾝﾀﾙが、我々は 1 を受取る」, ANTT,C.C.,P.II,M.256,D.141.中の 1585 年 6 月 30 日付け契約の手書きの写し。

ナウ船の艤装と建造にかかる全ての費用を教えてくれる。[153]

1588 年	ナウ船 5 隻	85,872,619 レアル。	ナウ船毎の平均	17,174,523
1589 年	ナウ船 5 隻	101,705,627 レアル。	ナウ船毎の平均	20,341,125
1590 年	ナウ船 5 隻	111,550,623 レアル。	ナウ船毎の平均	23,310,124
1591 年	ナウ船 5 隻	95,803,948 レアル。	ナウ船毎の平均	19,160,789
1592 年	ナウ船 5 隻	90,678,233 レアル。	ナウ船毎の平均	18,135,646

1588 年、1589 年、そして 1590 年の 3 年は新しい船を建造する必要があった。1 隻の新造と残りの船の用具を備え付けることとの費用の差は 1,500,00 レアルのオーダーで、目をつむることができる程の差であった。

クランバンによれば、パリとレヴェラスコの契約を経由して実際にリスボンへ到着した胡椒の合計は、1587 年から 1592 年までに分配された 84,390 キンタル[154]にしか達しなかった。艤装契約の艤装家(アルマトゥール)達が消費した費用としては、1588 年以降についての費用が分かっているので、1588 年から 1592 年にインド商務館(カーサ)に入った胡椒の合計である 78,989 キンタルだけを考察の対象にしよう。1 キンタル当たりの傭船料を 4 クルザードとして、[156]艤装契約の期間に持って来た胡椒の合計量によって、艤装家(アルマトゥール)達は 315,956 クルザード受取れることになるが、この金額では、少なくとも最初の 2 年間の費用をカバーするためには不十分であることが容易にわかる。

航海を成功裡におこなった船はわずか 15 隻しかいなかった。したがって、胡椒の量は期待されたよりも少なかった。胡椒の他に輸送されて来た他の薬種(トゥローガ)と香辛料についても、手にした傭船料は、あれ程上昇した費用をカバーするのに十分な収益があるようなものではなかったであろう（たとえ胡椒の傭船料はそれが出来ていたとしても）。ところで、1586 年の艤装契約は、「インド商務館(カーサ)の賃貸借 (arrendamento)」の別の契約と結付いた形式のものへ移っていた。したがって、ナウ船の契約者達がなんらかの利益を上げていたとすれば、それは香辛料の傭船料だけによるものではなく、他の薬種(トゥローガ)と乗組員の船員特別報奨金(キンタラーダ)に付帯するインド商務館(カーサ)に係わる税のシステムにもよる。それは、胡椒の運搬契約(コントラート・デ・トゥラジダ)(contrato de trazida)については、契約した商人達は税金が免除されていたからである。[157]

---

153 マルティンス,J.P.テ゛・オリウ゛ェイラ,「海におけるホ゜ルトカ゛ル」,vol.I の要約テ゛ータ,リスホ゛ン,Ulmeiro,s/d,100p

154 クランバン,H., 上掲書,3p

155 コ゛ーテ゛ィーニョ,V.マカ゛リャンイス,上掲書、75p

156 「・・・胡椒の取引についての報告」

157 コ゛ーテ゛ィーニョ,V.マカ゛リャンイス,上掲書、67p

商売は期待には遥かに及ばず、以前にこの状況下で行われたのと同様に、1586 年の商売に参加した者達は、第 5 回目の航海が免除されるように、期限終了前の契約破棄を要請した。そのために、以前のケースを引き合いに出した。[158] 商売が破局を迎えるのは、船が失われた場合だけではなかったのである。

胡椒の契約をした商人達(訳注：パリとレヴェラスコのこと)はというと、720,000 クルザードを投じており、胡椒の 3 分の 1、すなわち 28,130 キンタル（訳注： 84,390÷3＝28,130）の権利があった。[159] 37 クルザードという平均価格を用いれば、[160] パリとレヴェラスコは 1,040,810 クルザード（訳注：28,130×37＝1,040,810）のレベルの儲けを得ることができたと思われる。1590 年に出帆した 2 隻の船はオリエントへ到着しなかったし、また 5 隻の船に積まれた 34,459 キンタルの契約最終年の積荷は英国の海賊の攻撃及び難破によって全てが失われてしまったにもかかわらず、45%（訳注：1,040,810－720,000＝320,810÷720,000＝44.56%）という利益率となる。というわけで遠距離交易の世界においては、船が晒されるかもしれないと考えられたよりも実際には大きなリスクがあった場合でも、儲けは保証されていた。しかし 16 世紀初頭においては、200%より遥かに低かった。

16 世紀末において大資本家達は関心を失ったと考えられるが、それはこの異常な投下資本の収益率に関係している。16 世紀前半では滅多に無いうまい商売であったものが、今や商人達を引きつける利益マージンを提供するものではなくなったのである。艤装家達にとっては、船の生産とメンテナンスの費用が、硬直化した傭船料金とは見合わなくなった。元来 1590 年代に、インド商務館における胡椒の時価は 1 キンタル当たり 22 クルザードであり、国王とその他の取引者達は、ヨーロッパで再販する際に 36 クルザードで売ったが、この価格は 1558 年にすでに行き渡っていた価格に極めて近かった。16 世紀後半に船の到着が不規則であったことが、価格の大きな上下変動を引き起こしたことは間違いなかろう。1588 年に国王は 60 クルザードで売却できた。しかし、こうした状況は滅多にあるものではなく、ヨーロッパにおける契約の落札者達にとって、40 から 43 クルザードが標準的なものであった。[161] 利益を見込むことはできるが、もはや大資本家達の関心を引くレベルのものではなかった。今や砂糖、タバコ、茶、コーヒー、･･･といった他の嗜好品や食品がもっと良い商機をもたらした。

長距離通商における関心の的は、価格で投機が行える可能性、即ちブローデルの言葉で言えば電圧の差であった。しかし、価格というのは平均化される傾向があるか、あるいは

---

158 BNL, Colecção Pombalina,n° 644,fl.396.

159 契約でもたらされた胡椒の合計量から、ｸﾗﾝﾊﾞﾝが出したもの、上掲書,3p

160 上掲書、20p

161 ｸﾗﾝﾊﾞﾝ,H., 上掲書,20-22 p

少なくとも商業化される際にそのマージンの低下を強いられるものである。そして、大資本家達にとっては活動の新分野、その時によっては信用貸し、官僚・軍隊機構(アジーンツ)の巨額の出費に対するファイナンスなどに方向転換するチャンスなのである。しかし、16 世紀後半の大取引商売の世界を特徴づけたのは利益率の低下であるが、「ここで問題なのは大商人達の利益のことだけである」。[162] そして 1620 年に宮廷は、セイロンにおいて生産をコントロールできる香辛料である肉桂が持つ潜在力をあてにして、オリエントでの商売の回復を目論もうとした。肉桂の商売だけが独占価格を約束していたので、有望に思えた。

喜望峰航路(ボータ・トゥ・カーボ)はヴェネチアが直面した困難を説明するものではないとしても、ヴェネチアがヨーロッパにおける主要な供給者である間に法外に上昇した価格を低下させて、胡椒の消費の普及に決定的に貢献した。[163]

この領域は、インド商館(カサ)に保管された香辛料の量が問題であった。しかし、長距離交易は常に独占のプロセスに依存していた。交換を透明にすることが目的のはずの競争は、当然のことながら、投機家を遠ざけて、関係地域の「辺境化(periferização)」に寄与した。1579 年と 1583 年の間であるが、それら薬種(ドゥローガ)の商品の「運搬(トゥラジーダ)(trazida)」契約が終わっていた間にフェリペ 2 世が薬種(ドゥローガ)の取引の自由を布告した時、契約者達の一人がこの商売の関心事について、極めて明快に、次のように述べた。「ただ一人の手中に在る薬種(ドゥローガ)の価値は上がるが、それは好きな値段をつけることができるからである」。[165] この商人の関心事は国家による独占にあったのである。薬種(ドゥローガ)の契約者達は傭船料を払う義務を有し、また保険の費用と慈善事業を自分で負担するので、国王は「(傭船料は)極めて古いもので、その値上げ額はあまりにも少なかったので、その後当該のナウ船でかかる費用、そして準備する諸々の物の価格が大変に増加したのに、あまり足しとはならなかったので、」[166] と弁解して、傭船料の値上げを決定した。ほぼ二倍に上がったが、それでも十分ではなく、1586 年～1592 年の間に艤装するナウ船の契約者達は契約破棄を要請する必要性が続いた。

その当時まで密接な連結関係にあった輸送と通商という商売の二つレベルの間にある差

---

162 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ,F.,「地中海と地中海世界・・・」,vol.I,403p

163 ﾛﾏｰﾉ,R.,ﾃﾈﾝﾃｨ,A.,ﾄｩﾁ,U.,「ヴェネチアと喜望峰航路:1499-1517 年」ﾏﾝｺ,C.(編)「地中海とｲﾝﾄﾞ洋, 1962 年 9 月 20~29 日にヴェネチアで開催の海事史の第 6 回国際会議の議事録」中、ﾌｨﾚﾝﾂｪ,1970,109-139p

164 ｳｫｰﾗｽﾃｲﾝ,I.「発見と人類の進歩」,「ヴィットリーノ・マガリャンイス・ゴーディーニョへのオマージュの研究とエッセイ」中、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻ・ﾀﾞ・ｺｽﾀ,1988,103-114p,特に 109p

165 ｼﾙｳﾞｧ,J.ｼﾞｪﾝﾁﾙ,「16 世紀の薬種(ドゥローガ)の運搬(トゥラジーダ)契約」,Revista da Faculdade de Letras de Lisboa 中,1949,15p

166 同上,9p

が、艤装家/商人の利益に破壊的な一撃を加えたのであった。新しい「競争相手」のヨーロッパ市場への参入、すなわちオランダ及び英国との競合によって、艤装費用の増加に実際に見合うような傭船料の値上げができないどころか、かえって商業化にあたって利益が更に切られてしまった。ヨーロッパでの時流に乗って、ポルトガル東インド会社(Companhia Portuguesa das Índias)を創って問題の解決を図ったが、上手く行かなかったことは周知の通りである。当初 12 年という期間を目論んだが、5 年後の 1633 年に解散されてしまった。

この会社の研究は我々の目的の埒外ではあるが、東インド会社の定款は、喜望峰航路がどのように組織されたかを知るための重要な情報である。規則によって、国王はこの交易における王室の特権を同社に移している。しかし、個人の参加については、またもや従来の形が採られるとしている。東インド会社は、艤装と交易を独占することはなかったが、商売の二つの側面を併せ持った。すなわち、同社は、株主にではなく、個人に対して輸送のサービスを提供できることと、そして取引に参加できることであった。

最初の船の船具の費用に向けられた当初の資本金は国王によって提供されているが、国王は「公人(figura pública)」（原文のママ）ではなく、その他の人々と同じ立場の一株主となっている。そして、傭船料の収益とインド商務館が得ていた税金という、喜望峰航路に関する全ての税金が、取締役審議会(Conselho de directores)によって管理された東インド会社という一つの会社に移された。インド航路の必要とするところを常に満足させてきた諸組織－インド商務館とギネー及びインド備品館－は、取締役審議会の管理下に置かれた。個人達が商品の輸送のために、傭船料を取って、東インド会社のサービスを行ったと理解される。

株主達には、最低で 100 クルザードの割り当て前金(participação)が決められていた。しかし、「分担金(posto)」と呼ばれる分担額(quota)に対応する資本金は、「実際の現金(dinheyro efectivo)」、すなわち財務上の資本の形をとらなくとも、資本財でも認められた。すなわち、オリエントにおける胡椒と取引するための商品、あるいは船とその船具でもよく、割り当て前金の金額を決めるために銀の価額に変換した。年に 4%の利益を計算したが、最初の 6 年が終わったところで勘定を清算して配当金を分配した。

会員でない商人達に対して、東インド会社が行った輸送サービスは、保険でもってその支出をカバーされるものではなかった。

たとえ株主にならなくても、「自分の資金でもって」船を艤装し、その船を東インド会社に傭船する準備を行う者全員になんらかの特権が定められていた。ナウ船の艦長職の権利が得られ、もし航海を 3 回すれば、王室の郷士(fidalgo)の資格が手に入った。[167]

---

167 ｼﾙﾊﾞ,J.ｼﾞｪﾝﾁﾙ・ﾀﾞ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ東ｲﾝﾄﾞ会社の特典の申立」,「1950 年 10 月 23~29 日にﾘｽﾎﾞﾝで開催された科学の進歩のためのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ協会の第 XIII 回大会」中,TomoVIII,ﾎﾟﾙﾄ, Imprensa Portuguesa,1951,465p 以降

年に 4%という利益率で計算することは多分、東インド会社の最も近代的な側面であろうが、投資家達を遠ざける片棒を担ぐことにもなった。

ここで述べておきたい他の側面は、継続性が断続性よりも明白になってきたことである。以前に国王がしていたのと同じように、東インド会社が税金を取り立て、艤装を行い、船を個人達に傭船し、オリエントの産品の取引にかかわるようになった。インド航路の黄金時代のように、艤装家達の関与が　ー船を投下資本として参入する株主であったり、株主ではなくとも艦長職の権利を享受する傭船主であったりはするがー　あてにされた。ジョルジェ・ロペス、フェルナン・ゴメス、ヴィセンテ・ジル、そしてその他の者達が 16 世紀の前半にインド航路に参加したのは、こういうことではなかったのであろうか。「分担金」の譲渡の権利について、インド商務館に莫大な金額をもたらした「艤装」に投資された資本金の「持分」の複層した譲渡と比較して、どのような違いがあるだろうか。もし、これらの「持分」に 200%近くの収益率があったならば、それは折半の分け前の権利によって投資の半分が、インド航路に抑えられてしまったからである。この昔流のやり方は東インド会社の定款の中では失われた。あの当時、投資は 1 隻のナウ船の「リスクに」直接つながっていたが、東インド会社においては、投資が誰それのものであったり、あれこれ仔細があったりするものではなくなった。

こういう訳で、ロマーノ、テネンティ、及びトゥチは、喜望峰航路は王室が所有権を持つ独占物と解せられるべきではないか、と問うている。実際には、艤装家としてであっても、商人としてであっても、個人の参加が通例であった。

しかし、法的には「囲まれた海(mare clausum)訳注：地中海に使う」の原理が、南大西洋における限り、参加を希望する個人全員に対しての特許状を禁止するか許可するかの権利を国王に付与し、全ての船の高貴な所有者としての国王の特権を正当化したのであるが、この状況は、ポルトガル沿岸のあちこちに在る港の艤装家/所有者にとっては、全く別世界のものであった。そして、喜望峰航路の主たる「企業家」である国王の行動と、オリエントの産物に精通した税関であるインド商務館への商売の集中とは、交易から来るものと、与えられた特許状への重い課税行為とから来る大変な収益を王室にもたらした。そうした税負担にもかかわらず、商人/艤装家達は 200%の利益が少なすぎるとは考えなかった。これら個々の税金は王室の独占体制に参加する見返りとして正当化された。これらは、「持分」が国王の一つの特権である用益権のために耐えなければならない値段、すなわちオリエントでの商売の値段なのである。この商売は「血と費用の代償で」征服されたのであった。南大西洋水域に適用された所有権に対する異議を合法的であるとしたのは、中流の宮廷人達の筆鋒であった。

国家によってコントロールされた「行政管理的(administrativo)」商売の繁栄と、この交易が、その発端より征服と軍事対決に依存していたという事実からして、オリエントにおける政治・行政管理機構を構築するのにかなりの出費が強いられたのであった。政治的な企てを商業によって進めることを実現可能とするためには、個人達の資本を引きつけること

が必要であった。だから国王は、中央集権化され、かつ行政管理と徴税という道具によって深く浸透させた管理監督体制の下ではあったが、インド航路を取囲む商業組合の資本主義的形態にインセンチブを与えたのであった。

取引に深く係わるようになると、インド商務館が取り立てる重い税金は国家収入の中で大きなボリュームを占めるようになった。本国においても「インド国(Estado da Índia)」においても、どちらでも同じように、手の指の間から砂がこぼれるように、馬鹿にならない金額が、官僚機構を維持する中で漏れ出して行った。しかし、国王と一緒になってこの事業をすることを誘われた個人達が同じように巨額の利益を手にすることを妨げはしなかった。商人/艤装家達の手中にあるこれら利益の行き先については、別の物語となってくる。

インド航路は、船の大きさ、投資額のボリューム、期待される利益額といった様々なレベルにおいて、国内では際立っていた。そういう中で、「近代の資本主義産業の最初の大組織」[168]と考えられたヴェネチアの造船工廠と、プロフィールが酷似していた造船所という一つの生産単位の組織はあるべき姿であると認められていた。本研究の第二部で主としてこのテーマを扱う。ブローデルの資本主義の世界ではそれ自体で完結的なものとなっている。造船所の仕事をするいくつかの循環回路と、造船所が依存するいくつかの循環回路とが一体となって歩き始めたのであった。北東ヨーロッパとの結合は、ヴィラ・ド・コンデがその模範であるが、これらオリエントの産品を再輸出する商売の仕事をすることによって、国内のいくつかの港の繁栄の基礎を造った。インド航路用の船の生産がリスボンへ集中することは、この商売の主たる利害関係者の一人が国王である故に避けられない必要性に、より効果的に応えるものであった。一方で、その生産の大きさゆえに、主としてアントワープとアンダルシアであるが、ヨーロッパ中に居る代理人達から来る原材料の保管やその補給の定常的な循環回路といった支援構造の出現が求められるようになった。オリエントの産品を捌くためだけでなく、リスボンの河畔造船所の産業コンプレックスに原材料を供給するために、喜望峰航路の流れをヨーロッパの流れに一体化させ、また国内の他の港に根を張った艤装家達の再分配と輸入のための活動に頼りながら、帝国の資本はヨーロッパの他地域と結節したのであった。

16 世紀末に、胡椒は他の財と比較して安くなったので、古い投資家達は引揚げてしまった。フッガー家は 1586 年の運搬契約を、委託された期限が切れる前に手放した。リスクは大きく、利益はより不確実であった。ブラジルの大西洋空間が他の利益と結合して、資本を砂糖の栽培と取引の方向に向けた。

低い利益マージンと大型帆船の建造コストの増加、要するに、1500 年代後半の状況では、喜望峰航路に特有の困難な問題によることの方が、資本主義的連合体の形成を受容する力がポルトガル社会で弱かったことよりも、東インド会社の失敗の説明となっている。

---

168 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,「神話と商品、航海の理想郷と現実。13-18 世紀」、ﾘｽﾎﾞﾝ,ﾃﾞｨｯﾌｪﾙ,1990,105p

地中海全般における、ここではポルトガルを具体的に分析したが、造船コストの上昇を、輸送量が多かったおかげで迂回した他の分野があった状況の中で、傭船料金を上げるという同じ価格転嫁の方法で相殺することはなかったし、しようとしても出来なかった。技術及び、建造と特に艤装及び船具の費用を少なく済ます船の設計によって当時開発された船が、競争力のある価格で輸送サービスを提供して、優位性を持つようになった。その隻数が増えて、以前は地中海とイベリア半島の船によって支配されていた水域を侵食して行った。南欧の国々において繁栄した海上交易の一時代を開花させ、それを支えた法制度は、16 世紀後半には作用しなくなったようである。一方で、ヨーロッパの北方の国々が良く似た方法を奨励し、数の勝利、すなわち無数の実働する船から成る海運力がコルベールのビジョンに実体を与えた。その戦略においては、相手方に支配されている所にまで循環回路（サーキット）を適合させることが有効な手段であると認識されたからであった。誰かが損をすることは、誰かが儲かることなのである。国の海運の規模を大きくすることは、商品の流通から来る税収入によって、軍事力と経済力を持つことを意味した。しかし、政治的なエリート達の考えでは、なによりも、競争の排除を表していたようである。

第二部　造船所(エスタレイロ)

第一章　生産の組織

バスコ・ダ・ガマのカリクートへの到着は、それ以前の南大西洋の探検における経験と試みの結果であると同時に、両大陸の歴史における新たな段階の始まりであった。「バスコ・ダ・ガマの時代」は世界の様々なビジョン間、そして異なる技術力間の対決の幕を切って落とした。帆船と大砲という西欧の軍事力が侵略勢力の主要な勝利をもたらした。これ以降、遠く離れた所に位置しながらも、東洋は新しい侵入者達の不愉快な存在を数に数えざるをえなくなった。

この最初の出会でポルトガル国家が優勢な役割を演じたことによって、通常大西洋における交通が守っていた印綬とは異なった印綬が、喜望峰経由の最新のルートに授けられた。船の特徴とその特徴の経済への取り込みの見極めが、本研究の第一部の諸章を導く縦糸として織り込まれていた。今度は、最終的には国王が主たる推進者であった商売が必要とするところに応えるために、首都において作用したメカニズムを捕捉してみたい。そこで、コーチンあるいはゴアを目的地として、毎年レステーロ(Restelo 訳注：ベレンの古い地名。現在ジェロニモス修道院の在る場所)を出航した各艦隊(アルマダ)を構成した船を供給することの重要性に注意を払いながら、リスボンの造船所(エスタレイロ)で開発された生産を形作っていた組織的な枠組みを覗き込んでみることにしよう。

１．空間(スペース)

国の求めるところを満足させるために、特別に命を受けた造船所(エスタレイロ)の創立は、なにも 16 世紀に新たに始まったことではない。中世リスボンの地勢誌の中にテルセーナス（訳注：武器倉庫、造船所）という地名の固有名詞が出て来ることは、軍事用品の保管のためのみならず造船のための空間(スペース)が存在したことを反映している。

中世の時代を通し、ドン・マヌエル王治世の最初の数年(訳注：1500 年頃)に至るまで、埋立(アテッホ)（aterro）が行われてテージョ河までの土地が造成され、埋立(アテッホ)に因んでその場所をテヘイロ（Terreiro）、そして間もなくテヘイロ・ド・パソ（Paço：宮殿)と呼ぶようになった。そして王室のガレー船がそこで建造されたので、テルセーナスと呼ばれるようになった。ヴィエイラ・ダ・シルヴァによれば、場所を固定する必要が出てきて、現在の市広場(プラサ・ド・ムニシピオ)とアウレア通りの間の場所に移ったという。[1]　造船所(テルセーナス)の生産は沿岸防備の必要性に応えた

---

[1] ｼﾙｳﾞｧ,A.ヴィエイラ,「リスボンの新ユダヤ人街と初期の造船所(terecenasママ)」,「ポルトガルの考古学者」中,　vol.VI,ポルトガル民俗学博物館,1901 年 5 月-7 月,132 ｐ。

もののようで、それ故に、フェルナンド・オリヴェイラ神父の言を信じれば、造船所(エスタレイロ)における作業の監督は海軍提督(アルミランテ)の任務の一つだったようである。[2]

中世の制度である海軍提督職(アルミランタート)に関して、これ以上の説明をするつもりはない。ここで触れておきたいのは、そんな大それたものではない。テルセーナスと言う王室造船所(エスタレイロ)が存在し、そこからガレー船が造り出され、その生産及び造船所(エスタレイロ)に併設された倉庫(アルマゼン)を監督する責任が提督(アルミランテ)にあったことだけを述べておく。事実テルセーナスは、本質的に軍事目的に結びついていたことを思い起こさせるものである。

13 世紀、14 世紀というさらに古い時代から、リスボンが入り込んでいたことは、インド艦隊を準備するために 16 世紀に設置された組織の様々な具体的な面がテルセーナスの中に既に認められるという単純な事実によって肯ける。埋立(アテッホ)が行われ、また新しい王室造船所(エスタレイロ)が設立されはしたが、テルセーナスはドン・マヌエル王の治世に創られた新たな行政機構に一体化し、その帰属を表すことの一部として、名称と地域そのものとが都市の日常生活の中に刻み込まれた。1501 年にギネー及びインド備品館(アルマゼン)の首席管理官(プロヴェエドール・モール)の職位を設けた際に、国王は造船所(エスタレイロ)を管理監督する、以前は海軍提督(アルミランテ)に帰せられていた機能をこの役人に移した。

東洋への艦隊の毎年の出航が望まれ、その実行を可能ならしめるために、備品館(アルマゼン)の機能は今や宮殿(パッソ)の隣接地まで拡大されて、在庫品の倉庫となると同時に、その事業を象徴するロジスチック上の必要性を満足させた。首席管理官(プロヴェエドール・モール)の任務は、海軍提督職(アルミランタート)の職制から、その当初に土台を成していた多くの部分を奪ってしまった。

埋立(アテッホ)後にテージョ河への直接のアクセスを失い、テルセーナスはこの都市の空間であるという認識が続いた。そのいくつかある塔の一つは造幣所(カサ・ダ・モエーダ)と境を接していた。[3]

ガレー船の造船との以前の繋がりを失いはしたが、戦争の術に関わる機能は保った。したがって、テルセーナスは、直接に従属する様々な「館(カサ)」を持った、武器の生産と保管に捧げられた組織と理解される。すなわち、武器館(Casa da Armaria)、大砲を鋳造する所、そして火薬館(Casa da Pólvora)であり、いずれもギネー及びインド備品館(アルマゼン)の首席管理官(プロヴェエドール・モール)の総監督下にあった。

年代記文書(コルポ・クロノロジコ)に拾い集められている多くの引用によって、この組織の下部にある管理手段が分かってくる。これら従属機関の役人達に出された管理官(プロヴェエドール)の命令によって、ある時は一々、長ったらしく「備品館(アルマゼン)と造船工廠(アルセーナス)」の財務管理官(アルモシャリッフェ)と述べ、別の所では、同じ人物を単に備品館(アルマゼン)の財務管理官(アルモシャリッフェ)と呼称している。しかし、ギネー及びインド備品館(アルマゼン)の中で任命された同名職位にある別人物(homólogo、訳注：相同物、見た目は異なるが本来的に同じ働きをする器官)と混同しているのではない。このように、リスボンの備品館(アルマゼン)あるいは備品館(アルマゼン)

---

[2]「海戦術」海軍省版,ﾘｽﾎﾞﾝ､ﾍﾞﾙﾄﾗﾝ,S/d.,VI 章と VII 章,28-32p。

[3] ｼﾙｳﾞｧ,A.ｳﾞｨｴｲﾗ,上経書､特に 123p

(下線は訳者)と呼ぶようになったのであり、テルセーナスは大砲と弾薬の生産と保管に参加する複数の館なのであった。以前の造船との縁は失われはしたが、その発端に此処で育った造船は戦争に供せられたものであったので、戦争という原初の気配を保ったのであった。

「アタラサーナス(atarazanas)」と「アスティジェーロス(astilleros)」というスペイン語間の違いに注意を払うと、前者の名称は船を建造したり修理したりする蔽われた施設に充てられ、後者の名称は戸外での建造に充てられた。フェルナンド・イスキエルドはイベリア半島北部で建造される船の寸法が大きくなり、「アタラサーナス」の蔽われた施設がそれには向かなくなって、「アスティジェーロス」という選択への重要な動機となったという認識であった。[5] 似たような環境がテルセーナスを取り払い海岸にして、その海岸を造船所に望ましい地域であるサントスの方向に向かって延長するようにしたと仮定してみよう。そのために、埋立を行うことを奨励して王室の宮殿近くまで海岸を延ばしたのである。というのは、残された情報はそれだけでなく、リスボン市のテルセーナスは覆いのある造船所であったことも示している。1370 年に、ドン・フェルナンド王は「余のガレー船

---

4 ｸﾘｽﾄｳﾞｧﾝ・ﾃﾞ・ｵﾘｳﾞｪｲﾗは「概要」の中で、彼の同時代人のｼﾞｮｱﾝ・ﾌﾞﾗﾝﾄﾞﾝよりもずっと理論整然と書いている。ﾌﾞﾗﾝﾄﾞﾝの「館」に関する説明では、大砲の鋳造の館、火薬の館、そして武器の備品館という様々な独立した組織のことであると思ってしまう。ところが、それらは「備品館とｱﾙｾｰﾅｽ」と呼ばれる同一機関へ従属しているものであった。「備品館とｱﾙｾｰﾅｽ」は、行政管理的な用語で言えは、ｷﾞﾈｰ及びｲﾝﾄﾞ備品館を管理監督する最高位の官吏である首席管理長の権限管轄下にあった。ｳﾞｨｴｲﾗ・ﾀﾞ・ｼﾙｳﾞｧは、ﾀﾞﾐｱﾝ・ﾃﾞ・ｺﾞｲｽが、国王ﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙは「ﾘｽﾎﾞﾝの備品館の館を改めて作ったと記述していることを、古いﾃﾙｾｰﾅｽの改築あるいは再建造と理解すべきと考えている。(「ﾘｽﾎﾞﾝのﾘﾍﾞｲﾗの城壁」,ﾘｽﾎﾞﾝ、1900、259p)この場合、ﾃﾙｾｰﾅｽという言葉は市庁とｵｳﾛ通の間の古い造船工廠が在ったままの場所と同定できる。したがって、ﾌﾗﾝｼｽｺ・ﾊﾟｳﾛ・ﾒﾝﾃﾞｽ・ﾀﾞ・ﾙｽは同時代の文書の中では何度も何度もｷﾞﾈｰ及びｲﾝﾄﾞ備品館のことが略して「備品館」と称されているのだと推測しているが、こう断言することはあまりにも正確さを欠くと思われる。この簡略形は、まさしくテルセーナスに適用されたのであって、ｷﾞﾈｰ及びｲﾝﾄﾞ備品館に適用されたのではなかった。 (ﾙｽ,F.P.ﾒﾝﾃﾞｽ・ﾀﾞ「16 世紀の二つの植民地管理機構:ｲﾝﾄﾞ商務館とｷﾞﾈｰ, ﾐﾅ及びｲﾝﾄﾞ備品館」,ﾓｯﾀ,A.ﾃｲｼｪｲﾗ(編)「ﾌｪﾙﾅﾝ・ﾃﾞ・ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽの航海とﾓﾙｯｶ諸島の問題。海外史に関するﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ-ｽﾍﾟｲﾝ第 2 回会議議事録」ﾘｽﾎﾞﾝ,JICU,1975,91-105p に収録を参照)

5 「啓蒙主義以前のｽﾍﾟｲﾝにおけるｱｽﾃｨｼﾞｪｰﾛｽと造船」、「啓蒙主義までのｽﾍﾟｲﾝとｽﾍﾟｲﾝの海外植民地」中、Cuadernos Monograficos del Instituto de Historia Naval. Ciclo de Conferências. 1987 年 11 月、nº1,ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ、1989,42p。

が居るタラセーナス(Taracenas、訳注：ママ)の館達を増築するために、ユダヤ人達が住んでいるタラセーナス通りを壊す」ことを命じた。そして、テヘーロを終わらせただけでなく、国王の注文の船を建造するために、ポルト、アヴェイロ、そしてペデルネイラ（訳注：レイリア州、ナザレの近郊）までも含め、これらの造船所を一巡した。ラランジョ・コエーリョは、ドン・ジョアン 2 世王の治世において通常行われていることとして、リスボンでは、いまだにそれはテルセーナスにおいてであるが、艤装だけをするように、材木の主要な供給センターの一つに近いペデルネイラで船の建造が着手された。[7]

しかし、インド洋の征服と航海の政治的経済的な目的は、国内の造船所おける活動に非常に重要なリズムを持たせ始め、国王に任命された官吏達の監視下に生産を集中することが、まさに正当化された。一方では生産を集中する経済的な有利性、そして他方では、とりわけ艦隊への供給が出来るようにするために都市を装備することへの投資の拡大が、リスボンを、国王及び商売で国王と協同する多くの個人達の注文仕事を実現するための選ばれた造船所にしたのであった。

この都市の河畔造船所の在るスペースの段階を追っての定義については、第一部、第四章で述べた。造船所が忙しいために、市当局と何人かの艤装家達との間に紛争が生じ、そのことで国王は、造船のために、サントスまでの海岸の一区画を確保したことをここで思い出していただきたい。[8] しかし、国王の管理下にあるナウ船の河畔造船所の造船所は、昔のテルセーナスのものとは、建造した船のタイプが違うだけではなく、まずは造船所が応じた要請が異なるという違いがあった。商業的な国家　ーただし商業的なメンタリティーは得ていない [9]ー　は大容積の船の需要を満足させられるように造船所の生産体制を組織した。その異常なトン数は、国内海運の状況の中にあっては独特なものであったが、それは沿岸防衛を優先したからではなく、それよりも、単価が高い産品の輸送のためであった。そして、これらの商業的な見通しが、大いに変わってしまった新しい時代に良くマッチし

---

6 ｼﾙｳﾞｧ,A.ｳﾞｨｴｲﾗ, ,「ﾘｽﾎﾞﾝのﾘﾍﾞｲﾗの城壁」,ﾘｽﾎﾞﾝ、1900、167p,ﾄﾞﾝ・ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ王の国璽尚書の 1 節を挙げている。

7 ｺｴｰﾘｮ,P.ﾗﾗﾝｼﾞｮ,「ﾍﾟﾃﾞﾙﾈｲﾗ。15 及び 16 世紀における、その船乗り、漁師、及び造船の歴史のための覚書」、ﾘｽﾎﾞﾝ、国立印刷局、1924、17p。

8 「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会の歴史文書庫の文書。国王の書,vol.V」,ﾘｽﾎﾞﾝ,1960,277p:「国王が、このﾘｽﾎﾞﾝ市にはﾅｳ船の船底清掃(espalmar)及び修理(correger)ができる場所が必要であることに鑑み、ｻﾝｸﾄｽ(Sanctos)に於けるまでをしたように、ｶﾀ(Cata)の浜辺のいかなる地面も長期賃借も長期賃貸もせず、この浜辺を常に空けておくことを命じたことによる勅令」、1515 年 1 月 13 日。

9 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「発見と世界経済」,vol.I,ﾘｽﾎﾞﾝ、Presença,1981,62p

た容貌をリスボンの国王の造船所(エスタレイロ)に与え、この都市の地名学と言葉の軍事的な繋がりの中で記憶されているような古いテルセーナス(武器庫、造船所)－最早ガレー船の造船ではないがーを過去へと送り込んだのであった。

同時に、ガレー船の建造がどのようにムージェの河畔造船所(リベイラ)(Ribeira de Muge)に移されたかを示す形跡が存在する。ムージェの河畔造船所(リベイラ)と表現されているが、そこでそれらのガレー船を造るための材木の切断を監督する任にある王室の一人の騎士宛ての 1518 年 8 月 20 日に出された弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)(carta de quitaçao)である。[10] また、1520 年に、某ジョアン親方(メストレ)という「ガレー船の船大工の親方(メストレ)」が国王へ言上にエヴォラへ行くために呼び出されている。防衛から来る需要は、テージョ河の河口(フォス)で多く造られたガレー船を頼りにし続けたが、アルガルヴェの造船所(エスタレイロ)から多く造り出されたカラヴェラ船と個人の船の徴発によっても満たされた。このことは以前に述べた。

リスボンにおける生産組織は、国内の他の造船所(エスタレイロ)の補助的な仕事を必要とした様子はない。ラランジョ・コエーリョが言及しているもっと古い時代にあった補完体制が長く続いたことを証明する後代の記録はない。リスボンの河畔造船所(リベイラ)へ材木を供給するというペデルネイラの役割は、別次元のものとして現れているのである。この点については次章で述べる。ペデルネイラは森林地帯に隣接した場所ではあったが（リスボンも供給に関して全く条件が悪いというわけではなかった）、材木の輸送が比較的困難であることが負担になったと考えざるをえなく、技術上の新たな要求と経済上の有利性が、リスボンの造船所(エスタレイロ)を、船体の生産の全段階においてフリーハンドにする結果を招いた。

こうして考えると、残念ながら文書の裏付けはないが、一つの興味深い問題が出て来る。すなわち、船の例外的な大きさが造船所(エスタレイロ)にかなりの重量を扱う能力がある機械の設置を強いたということである。今日で言えば生産での固定費に当たり、これら馬鹿にならない投資が、インド航路のために仕事をする産業の立地を海岸の数が限られた場所に隣接させたもう一つの要素であろう。

しかし、造船所(エスタレイロ)の活動は、機械的設備の取得に訴えるだけでは終わらない。同様に、糧食、大砲、航海術用器具、海図、乗組員の編成、取引する商品、そして船といった艦隊準備のための供給に関連するという共通の性格を持った建物と倉庫全ての一つの複合体を隣接地域に備えていることにも関心を示す。

そこで、浜辺と王宮(パソ・レアル)の極めて近くに、インド商務館(カサ・ダ・インディア)、ギネー及びインド備品館(アルマセン)、諸備品館(アルマセン)そしてテルセーナスといったインド艦隊とミナとの取引に結び付いた不可欠な機関が入った建物があった。30 年代にはきちんと証拠があるが（この先の第二章、綱製作場(コルト・アリーア)(cordoaria)参照）があった。さらに、武器館(Casas da Armaria)と火薬館(Casas da Pólvora)があった。

---

10 ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ,A.ﾌﾚｲﾚ,「ﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙ王の弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)」中,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書集, vol.IV」中,ﾘｽﾎﾞﾝ、1906,479p

管理の次元では、インド商務館とギネー及びインド備品館だけが比較的自立していた。その他の全機関は、備品館及び艦隊の首席管理官の総監督の下にあったギネー及びインド備品館に付属したものであった。このギネー及びインド備品館の付属機関の中から河畔造船所を取り出すことにする。量が嵩張って数が多い造船に係わる原材料を処理する便宜が、その目的のための固有の建物という考えの主たる理由の一つであった。それが古いギネー備品館の延長拡大であるギネー及びインド備品館であった。河畔造船所の財務管理官という固有の財務管理官の直接の監督下で、もう一つ別の聖域が船具と工具用の場所として与えられた。

これらの都市の装備を結節する管理の横糸については、後で述べる。ここでは、ナウ船の河畔造船所の活動に伴った現実が、一部は造船所として使われたいくつかの建物の建造への一体となった投資全てをどのように忘れ難くしているかを強調しておきたい。その投資の規模はわからない。それについては考慮に入れることで満足するにとどめ、造船所の空間の組織を描き出すこととしよう。

1 隻の船の建造には、当然ながら様々な原材料の使用を必要とするが、それだけでなく、文書に良く残されている点に限っても、工具、横静索の仕上げと帆の仕立てのための補完的な仕事もまた必要である。さらには、あまり分かってはいないが、造船についての同時代の論文において決して忘れられたことがないいくつかの機械に頼る必要もあった。「キャブスタン、滑車枠（cadernal）、輪(roda)、リール（carreto:訳注 carrete のこと?）、その他それに類する物のように、官吏達が普段は持ち慣れていないか、また持つことが出来ない道具(･･･)」[11] の一部のものがそれらである。ラヴァーニャは、「造船家」の助けとなるべき一連の知識を論評して、「進水器(envasadura)、起重機、キャブスタン、三脚揚重機、滑車のような造船で使用される全ての機械のことがわかる」[12] 機械学（Mecânica）の重要

---

11 **ｵﾘｳﾞｪｲﾗ**神父,ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ,上掲書、32p

12 **ﾗｳﾞｧｰﾆｬ**,J.ﾊﾞﾌﾟﾁｽﾀ,「造船の第 1 の書」,ﾊﾞﾗｰﾀ,J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ,「海事考古学研究,vol.II」中,ﾘｽﾎﾞﾝ、造幣局-国立印刷所」 1989,202p。
ｴﾝｳﾞｧｻﾄﾞｩｰﾗ(envasadura)は、建造中に造船所で船を支える一連の支柱と解すべきで、ﾍﾞﾙｿ(berço)あるいはｳﾞｧｿ (vaso)とも呼ぶ。（訳注：DLM によれば、ｴﾝｳﾞｧｻﾄﾞｩｰﾗには船体を組み立てる時の支柱の意味の他に、進水直前に船の下に置き、進水時、それに乗せて滑らせる工具の意味と 2 通りあり、ﾍﾞﾙｿとｳﾞｧｿはこの機械を指すと言う。訳者はﾗｳﾞｧｰﾆｬがこれを機械の部類に属させているので、支柱ではなくて後者と解する。）大重量を取り扱うための、第 3 の柱(viga)に支えられた 2 本の柱から成る道具をカブレア(cabrea)と呼ぶ。技術、ｴﾝｼﾞﾆｱﾘﾝｸﾞ、そして建築が知識と異なった分野ではなかったﾙﾈｯｻﾝｽには、多くの芸術家達が関心を持ったそうした機械(engenho)の実例であった。特にﾚｵﾅﾙﾄﾞ・ﾀﾞ・ｳﾞｨﾝﾁは先人達の後を追って、起重機、円柱を動かしたり持上げたりする機械、揚重柱(grua)の仕組みの研究に興味を持った。

な役割に言及している。

これらの機械がどのように作動したかということはほとんど知ることができないにしても、生産に投資された固定資本は馬鹿にならない部分であったことは分かる。単にフェルナンド・オリヴェイラの言葉を信じるだけでなく、なによりも、ギネー及びインド備品館(アルマゼン)が個人に賃貸して収入を得ているケースがあり[13]、大手の艤装家(アルマトゥール)達にとって取得するよりも賃借する方が勘定に合うという点からして、これらの投資が重いものであった証しとなる。さらに、インド航路のナウ船の契約の条項が変えられたことを知った時のトリスタン・ダ・クーニャの怒りを思い出すことができる。彼の相棒のジョルジェ・ロペスが既に抗議していたことだが、費用が嵩張った理由の一つが、首席管理官(プロヴェドール・モール)のジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスが進水器(エンガアサドゥーラ)を貸すことを拒んだことであった。[14]

インド航路のナウ船によくある中位の積載容量測定の船を進水させるには、100 トネラーダレベルのパワーを操作する能力と、統制がとれた作業のコーディネートを必要とし[15]、それは強力な組織構造体だけに許されるものであった。17 世紀初頭のいくつかの見積りの中に、ナウ船の「進水(ボタソン)(botação)」のための、綱屑(つなくず)(despredício)、機械の使用、労働力、そしてその他必要品の費用が区分されている。オリヴェイラとラヴァーニャが挙げた道具の多くは、大きな重量を扱う際の重要な補助具だったのであろう。ナウ船の河畔造船所(リベイラ・ダス・ナウス)における生産に係わった工学の多様性はこのようなものであったと思われる。

オランダの造船所(エスタレイロ)で使われたような機械鋸の存在を語るものは無いし[16]、また 16 世紀中頃にポーツマスで建設されたような乾ドックの造船所(エスタレイロ)をこの都市に持たせるために、水力工学の工事を 16 世紀に試みた形跡もない。[17] この多様性がある構造は全て、「ナウ船を陸揚げする(por a nau a monte)」（修理のために浜辺に据える）とか「ナウ船の進水(ボタソン) (botação da nau)」のような船を動かす際に余計な費用とリスクを避けることに役立ったのである。ナウ船が大きくなって、困難性がますます増大したことに気づいたことを最初に示しているのは、1554 年にナウ船の傾船修理にあたり、「船を整備しなければならない時に陸揚げ

---

13 1540 年にヴィセンテ・ジルに対し、彼の新造ﾅｳ船ｸﾞﾗｯｻ号の艤装のために前払いで渡した材料の証書中で、このﾅｳ船の進水のための道具を 9,000ﾚｱﾙで賃貸したことに言及している。

14 ANTT,C.C.,P.I,M.17,D.66。

15 **ﾊﾞｰｶｰ**,ﾘﾁｬｰﾄﾞ、「ｶﾗｳﾞｪﾗ船について、潮の干満と水位」、「海路とﾈｯﾄﾜｰｸのｼﾝﾎﾟｼﾞｳﾑ」中の発表論文、ｻｸﾞﾚｽ、1992 年 4 月,ﾎﾟﾘｺﾋﾟｱｰﾄﾞ、10p

16 **ｱﾝｶﾞｰ**、ﾘﾁｬｰﾄﾞ、「17 世紀におけるﾃﾞｻﾞｲﾝの専門化と建造方法」,ｶﾝﾃﾞﾙﾝｸﾞ,ｶｰﾙ・ｵﾛﾌ(編),「中世後のﾎﾞｰﾄと船の考古学」,ｽﾄｯｸﾎﾙﾑ,1985,153p

17 **ﾊﾞｰｶｰ**,ﾘﾁｬｰﾄﾞ、上掲書,11p。

し、後で海へ戻すことは大変に時間がかかり、費用がかかるが、その際に生じる大きな危険を避けるために」ダミアン・ブルジオという名前のジェノヴァ人と結んだ契約である。さて、傾船修理を実施することの熱心な反対者であったドゥアルテ・ゴメス・ソリスは、傾船修理が船の耐久力をなくす原因の一つであると考えて、傾船の仕事を独占的にこのジェノヴァ人に与えることを書いたジョアン王の書状中の先見の明がある道理をもっともであると認めている。実際に、ナウ船の巨大な構造物を陸揚げすることは危険であり、ソリスは、昔のように、むしろもっと小さな船を建造することを主張した。絶対に傾船という手段には頼らないというのである。[19] この論争内容は我々の関心事ではない。ソリスの述べていることは、1500 年代の終わりに、ヨーロッパの例に倣って造船所(エスタレイロ)を近代化することが未だに考えられておらず、浜辺の砂の上で建造作業を行うことを続けていたことを証明している点において重要なのである。（訳注：著者は傾船修理(querena)という言葉を、船を水に浮かべたままで傾けて船底を水上に現し、修理・清掃する本来の意味の傾船ではなく、陸上に船を引き揚げて船底を修理・清掃する作業に使っているように読みとれる）

これらの補助機械の存在は、河畔造船所(リベイラ)のある景色を目立つものにしていた。だから、これらはリスボン市についての最も良く知られた図像や書物に忘れず出て来るのである。しかし、大工仕事の親方や徒弟達の役に立ったのはこれらの道具だけではない。フェルナンド・オリヴェイラの上記の一節は、これらの仕事には必要な大型工具(フェハメンタ)(ferramenta)が伴うものであることを言っているのであり、こうした資材の一部は、造船所(エスタレイロ)の作業の推進母体から供給されたと考える。16 世紀初頭のフェルナン・ゴメスと市議会との間に起きた諍い　ー材木と大型工具(フェハメンタ)を保管するために、艤装家(アルマトゥール)が浜辺に大きな納屋を造ったことが背景にあるー　はすでにその表れであった。[20] それよりも、河畔造船所(リベイラ)の財務管理官(アルモシャリッフェ)に出された弁済受領証書(カルタ・テ・キタソン)と 1613 年のフェリペ 2 世王の「勅令」が、こうした現実について重みを持った証言となっている。

財務管理官(アルモシャリッフェ)の証明書(セルティトゥン)と弁済受領証書(カルタ・テ・キタソン)の中の鉄材に関する項目には、錨は当然ながら、その他に、棒、楔、タール用の柄杓、鉄製の灰受け、釘の頭の目打ち台(craveira)、斧、鍬、シャベル、くぎ抜き梃子(pé de cabra)、タールを煮る鍋、等々[21] が書かれている。しかし、挙げられている個々について、全ての大型工具(フェハメンタ)が河畔造船所(リベイラ)の備品館(アルマゼン)によって供給された

---

18 ANTT,「ドン・ジョアン3 世王の国璽尚書(チャンセラリア),特権,Liv.3,fl.46v°」、ヴィテルボ,J.ソウザ,「16 及び 17 世紀のポルトガル人の航海における業績、第 2 部」、リスボン、国立印刷所・造幣局、1988、424-425p。

19 「1560 年~1595 年のインド艦隊(アルマダ)の・・・」、「インドでの商業についての講演」中、ヴァスコンセーロス,J.フラゾン・デ及びフェレイラ,ラウル・セザル(編)、「海軍歴史文庫」中,vol.I,1933-36、210p。

20 AHCML,「国璽尚書(チャンセラリア)」,cod.30,fl.2。

21 ANTT,C.C.P.II,M.236,D.107。

と認めるには、あまりに細かすぎる。この問題については、労働力契約の組織的な枠組みを描くために、後で更に検討してみたい。ここでは鉄に関する仕事の重要性に目を向けることにするが、それは、船具のためであろうと大型工具のためであろうと、それに要求されるところが造船所の空間の決定に反映されているからである。

情報は少ない。鉄を加工して作った製品の一部が造船所の場所で鋳造や鍛造されていたことが断言できるような要素がないか、あちこちに散在しているものを追い求めた。ひとつには、1533 年にアントニオ・フェルナンデスが「鉄作業の親方(mestre das obras de ferro)」という具体的な役職に任命されていることがある。[22]

原材料　－鉄の地金（pasta）－　と釘類は、次章で述べるが、本質的に輸入によって入手されたものなので、造船所の区画された場所の中で大型工具と鉄材とに加工され、形を変えたものと考えられる。この推論は、上記の役職の存在だけでなく、本国をモデルにして、その後追いをすることが出来たオリエントにおけるポルトガルの造船所の組織の例によっても補強される。1540 年付のゴアの河畔造船所の守衛長（guarda mor）の手紙は「出勤簿係(apontador)」の日誌に係わるもので、彼の配下にある多くの仕事のことを次のように語っている。「そして河畔造船所、大工の職工と助手、梁職人？(vigario)、鍛冶屋、火薬館や綱製作館やオール館、鋳物館のような、この場所において陛下に奉公する他の全ての人々の出席簿については、私の前任の出勤簿係の登録台帳無しには、毎年行う仕事を証明することはできない」[23]。ゴア市から俸給を受取る役職の中に含まれて、造船所の管理責任を有する役人達が挙げられている。[24] とくに河畔造船所の首席監督官(patrão mor da Ribeira)、河畔造船所の親方、まいはだ工の親方、鍛冶の親方、綱製作の親方を挙げておく。国王がこの都市に有していた館というタイトルを「砦に沿って在った綱製作館(･･･)その中に全ての館が在る河畔造船所は周りを囲われており、河畔造船所は必要とする多くの仕事の館をその中に有する」[25]。

こんなわけで、1584 年のリスボンの河畔造船所の記述の中で、ドゥアルテ・デ・サンデが次のように船の建造に使われる全ての材料がいっぱいあることを吹聴していても驚くものではない。「特にインドへの航海に出るあの大きなナウ船とガレオン船、そして更に」、日々の仕事として「鉄や鋼を柔らかくする技術を有する」ことを書き留めているが、改めて機械を数え上げることはしていない。[26] ここでも、もう一度ナウ船の河畔造船所と

22　ANTT,C.C.P.II,M.210,D.70。

23　ANTT,ｶﾞｳﾞｪｯﾀXVI,M.3,D.6,「ﾄｯﾚ･ﾃﾞ･ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪｯﾀ･･･」,vol.VI,363p。

24　**ﾎﾞﾃﾘｮ**,ｼﾓﾝ,「ｲﾝﾄﾞ国の土地台帳(1554 年)」、ﾌｪﾈﾙ,R.J.ﾃﾞ･ﾘﾏ､「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ領ｲﾝﾄﾞの歴史への資料」中､ﾘｽﾎﾞﾝ､科学ｱｶﾃﾞﾐｰ､1868,64-67p。

25　同上､57p。

26　**ﾓｯﾀ**､A.ﾃｲｼｪｲﾗ･ﾀﾞ,「ﾅｳ船の河畔造船所とｲﾝﾄﾞ商務館から海軍まで」中,「海軍ｸﾗﾌﾞ年報」中,vol.91,1961,218p に指摘されている。

ヴェネチアの造船工廠(アルセナル)との類似性が特記される。レーンは、大工達に必要な大型工具(フェハメンタ)の製作は造船工廠(アルセナル)によって雇用された鍛冶屋達に属すると書いている。[27] 以上より、ポルトガルの造船所(エスタレイロ)の中は国王の管理下にあったと考えざるをえない。

ナウ船の河畔造船所(リベイラ)は一つの産業複合体であった。このために確保された空間(スペース)は備品館(アルマセン)と境を接しており、船の単なる建造　ーすなわち大工、まいはだ詰め、帆柱を立てるといった仕事ー　に関する活動だけを包含するものではなく、その組織構造の中に、鍛冶、綱製作といった多くの補助的な産業を全体統合していた。その他の補完的な活動は消費市場から離れた場所で行われており、明らかにこの複合体にとって異質なものであったと思われる。それ故に、これら補完的産業については、材料の供給センターの地理的な研究に関する章において検討を加える。

２．制度・組織の構成

2.1　ギネー及びインド備品館(アルマセン)

浜辺の近く、テヘイロ・ド・パッソの西に造船所(エスタレイロ)の作業を支援する都市施設があった。基本的なものとしてはギネー及びインド備品館(アルマセン)（訳注：以下、単に備品館(アルマセン)と言う。ただし諸備品館(アルマセン)という場合は除外する）である。他に言及しなければならないのは、綱製作場(コルトゥアリーア)、帆柱館(カサ)と河畔造船所(リベイラ)の諸備品館(アルマセン)である。造船所(エスタレイロ)と直接には関係していないが、艦隊(アルマダ)の準備のために同様に重要なものとして、備品館(アルマセン)とテルセーナス、糧食館(カサ)、火薬館(カサ)、そして武器館(カサ)を挙げておく。特に河畔造船所(リベイラ)に注目しながら、これら全ての備品館(アルマセン)に従属するものを結節している制度組織を織りなす縦横の糸について述べるつもりである。

ギネー、ミナ及びインドの商館(カサ)に関して、ダミアン・デ・ペレスによって出版されたものに似た内容の、17 世紀以前のギネー及びインド備品館(アルマセン)のレジメントが知られていないので、ポルトガルの史料編纂における何十年間について、インド商務館(カサ)に比較して、備品館(アルマセン)の管理の自治を詳らかにすることが難しい。この文書が欠落していることは、部分的にではあるが、国王による官吏(オフィシアル)達の任命書、及び備品館(アルマセン)に影響を及ぼす役職のあるものを遂行することに特有な規則を定めようとする細則の中から集めた間接的な情報によって克服できる。レジメントの文面及び標準化の全ての努力とは、往々にして、とりわけ旧制度(アンシャンレジーム)においては、組織の日常とはかなり異なった現実を描くものであることを念頭に置いて、1674 年に出版されたものに似た 16 世紀のあるレジメントを手に取ってみると、インド艦隊(アルマダ)毎に求められた必要性に応えるために創られたり改変されたりしたこれらの組織に期待された機能の多くを解明することができる。

---

[27] レーン,F.,「船と造船･･･」、159p

したがって、備品館(アルマゼン)と河畔造船所(リベイラ)を結節する管理の横糸を再構築するには、日々の事務についての情報をもたらしてくれる、現在まで残っている次のような台帳類に頼らなければならない。すなわち、管理官(プロヴェエドール)の命令書、証明書(セルティドン)、弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)、役職の個々の具体的なレジメント、官吏(オフィシャル)達の身分証明、署名の識別、等々、そして最後に「年代記文書(コルポ・クロノロジコ)」中の大部分が散在している文書による。

ギネー及びインド備品館(アルマゼン)とインド商務館(カサ)という二つの中央組織の権限領域を定義する決定的な文言は次の通りである。インド商務館(カサ)の規則書を出版するにあたり、ダミアン・ペレスは「アフリカ航路及びインド航路の船への航海図及び航海器具の装備の権限はミナ商務館(カサ)でもインド商務館(カサ)でもない」と記しているが、当該の諸レジメントが、インド商務館(カサ)に「糧食と帆装、綱索類、等々の材料を供給する」権限が属することを我々に教えてくれるという考えは残念ながら過ちに陥っていた。[28]

この誤りはフレンシスコ・パウロ・メンデス・ラ・ルスの研究によって正されることになった。彼の言によれば、「船の建造、ナウ船の取得と装備の準備、ピロート業務、航海図の作成から乗組員の徴募に至るまで、航海に関する」全ての手段は、「王国の備品館(アルマゼン)と艦隊(アルマダ)の」というタイトルの首席管理官(プロヴェエドール・モール)によって監督されるギネー及びインド備品館(アルマゼン)が責任を持ったことはなんの疑いもない。[30]

ギネー及びインド備品館(アルマゼン)の登録台帳の様々な写しを集めたアジューダ図書館の蔵書の一手写本は [31]、大砲及び他の種類の武器の生産に関することが分かる一連の文書を含んでおり、この組織と軍用材の生産に繋がった他の諸「館(カサ)」の間に密接な連携が存在したことを確認している。ギネー及びインド備品館(アルマゼン)がこの広い範囲に渡って口出ししたことは、当然ながら、その最高官職である首席管理官(プロヴェエドール・モール)が要職であることを反映したのであった。その数多い機能は、ジョアン・ブランドンによって 1552 年に数え上げられている。[32] ただ「インド商務館(カサ・ダ・インディア)とギネー備品館(アルマゼン)は、・・・の責務のある一人の管理官(プロヴェエドール)を有する」という不正確な表現が章の始めにある。この不正確さは、二つの商務館(カサ)（ギネーとインド）と備品館(アルマゼン)

---

28 ペレス, ダミアン,「インド及びミナの商務館(カサ)のレジメント」、1947,XIp。

29 ルス,F.パウロ・メンデス・ダ,「16 世紀の海外管理の二つの組織: インド商務館(カサ)とギネー、ミナ及びインド商務館(カサ)」、モッタ,A.テイシェイラ(編)「フェルナン・デ・マガリャンイスの航海とモルッカ問題。海外史のポルトガル-スペイン第 2 回討論会の議事録」中、リスボン,JICU,1975,91-105p。彼がバルトロメウ・ディアスとその時代、国際会議に参加した際に 1975 年に既に述べたことを確認している。「バルトロメウ・ディアスとギネー、ミナ及びインド商務館(カサ)」参照。「バルトロメウ・ディアスとその時代、国際会議。議事録」中。ポルト,1989,625-633p。

30 同上、101p。

31 「雑事録(ミセラネア)」,51-VI-28。

32 「1552 年のリスボンの威厳と大きさ」「ポルトガル歴史文庫」中、vol.XI,リスボン、1919、195p。

を、あたかも一つで、同じ組織として扱うという認識違いから来たものと思われる。

したがって、備品館の首席管理官の職責はかなり重要な仕事であり、管理行政職のヒエラルキーの中で頂点の位置にあることは、不在時にそうした諸機能が大蔵省の監査官によって担保されることに反映されている。[33]

この新しい管理の職務は海軍提督職の上に位置するようになり、同中世の組織は名誉職に引きずり下ろされたが、それでもいくつかの王による特権を伴ってヴァスコ・ダ・ガマとその子孫に与えられた。河畔造船所で造られる国家の艦隊のための船の建造と装備の準備に必要な全ての事務の監督は 1501 年に任命された最初の管理官であるジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスの責任となった。[34] インドへの艦隊の定常化は新たな管理機構を立ち上げさせた。管理官が、ギネー及びインド備品館の後見の下にある組織の様々な「館」に関わる官吏達のヒエラルキーの頂点に就き、それらの館の一つずつに財産管理官とそれぞれの財務官達がいた。しかし、ここでもっと検討をしたいのは、ギネー及びインド備品館と河畔造船所との間の関係である。

造船所が、ギネー及びインド備品館の財産管理官とは異なる河畔造船所の財産管理官の役職を付与されたのは、1524 年より少し前の河畔造船所の財産管理官のレジメントによってである。このレジメントの 1500 年代の写しがアジューダ図書館の手写本として在る。[35] 1524 年 11 月 13 日の日付があり、河畔造船所の財産管理官としてバスティアン・ゴンサルヴェスが挙げられている。しかし、同年 5 月に監査官のドン・ヌーノ・ダ・クーニャから当該タイトルを持つバスティアン・ゴンサルヴェス宛ての命令書が出されており、この時彼はすでにその職務を行っていた。[36] 同じ内容の別のいくつかの命令書の中に、「河畔造船所の諸備品館の財産管理官及び復航の財産管理官」として出てくる。それについては後で述べる。

この官職が正確に何時その職務を開始したかわからないが、16 世紀初頭にはインド備品館の財産管理官宛てとなっていた記録の登録が 1524 年以降はバスティアン・ゴンサルヴェス宛てとなっており、1524 年のレジメントによってこの職に任された多くの仕事

---

33 河畔造船所の財産管理官のﾚｼﾞﾒﾝﾄの中に、市に管理官が不在であれば、この官吏は大蔵省の監査官のもとに出向かなければならないことが規定されている。最初の管理官であるｼﾞｮﾙｼﾞｪ･ﾃﾞ･ｳﾞｧｽｺﾝｾｰﾛｽの任命からﾍﾟﾄﾞﾛ･ｱﾌｫﾝｿ･ﾃﾞ･ｱｷﾞｱｰﾙが職の掌握を任されるまで、制限された機能は大蔵省の監査官であるﾄﾞﾝ･ｱﾝﾄﾆｵ･ﾃﾞ･ｱﾙﾒｲﾀﾞとﾄﾞﾝ･ﾇｰﾉ･ﾀﾞ･ｸｰﾆｬによって果たされた。

34 ANTT,ﾄﾞﾝ･ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書,第 1 冊, fl.64vº, ﾙｽ,F.P.ﾒﾝﾃﾞｽ･ﾀﾞ、上掲書、102p。

35 「雑事録」,44-XIII-56、nº42。

36 ANTT,C.C.P.II,M.115,D.104。

が以前はギネー及びインド備品館の財産管理官によって行われていたと推測できる。このレジメントには、「それまでは備品館で行われていたので」という表現が出てきており、それまでこの職責に専属していた機能を分割する処置がとられていたことを示している。

それぞれの職権を分割したのみならず、と言うかそれ故にこそ、一つはギネー及びインド備品館に、もう一つは河畔造船所に属する二つの同じ性質の職務が密接に結節された。バスティアン・ゴンサルヴェスは「この河畔造船所において上記の紳士が造り、また修理するナウ船と船の」全ての作業の責任を持った。ギネー及びインド備品館の財産管理官が材料をバスティアン・ゴンサルヴェスに送るように、同財産管理官に対して必要な命令を出す、当時まだジョルジェ・ヴァスコンセーロスであったが、首席管理官に材料を要請しなければならなかった。バスティアン・ゴンサルヴェスはこの組織から、「上記の浜上げ(varações)と進水を実行するため及び帆柱を立てるための進水器、進水台、キャブスタン、浜に引上げる滑車棒(baras poles de varar, 訳注、bara は barra？)、綱類、中太綱(calabrete)、静索具、(･･･)これらについては、備品館の財産管理官が、貴殿達が予定の時期に完成させることができるように、貴殿達が要請を行った時に、貴殿達に送付させ、引き渡しすることを、命じる」ということで、全ての物を受け取った。さらに、各作業に必要な大工仕事とまいはだ詰めの仕事の全ての官吏達と契約することもバスティアン・ゴンサルヴェスの責任に帰した。

というわけで、この官吏が要請した材料と道具は国家収入で賄われた。河畔造船所の財産管理官に出された弁済受領証書には、船の生産と修理に必要な、次のような多くの道具の明細が記されている。ナウ船を進水させる機械、滑車、大型工具、あらゆる種類の静索具、帆、帆柱、帆桁、等々。河畔造船所の登録台帳には、財産管理官の「収入/受領(receita)」、インドから戻って来た時の国王のナウ船から取り外した全ての道具までも書かれている。これは、管理官の命令で再度使われることになる帰航(Torna Viagen)の材料であった。[37]

再使用に不適格な古い道具と材料はギネー及びインド備品館に戻って来て、同備品館の財産管理官に渡される一連の証明書の中に載せるかどうかの評価がなされたようである。そこで、この官吏は、解体されたナウ船から取り外された板、釘、鉛を、「その業務の支出/払出(despesa)」のためにバスティアン・ゴンサルヴェスから受け取ったとされているが、上級官吏達の誰の支出/払出が登録されるのかが明確でないので、この表現は疑わしい。しかし、ある書記が大変厳格に仕事をしたケースで「帰航」あるいはその他に由来する、河畔造船所の財産管理官によって出されて再び備品館へ送られたそれらの材料が備品館の

---

37 河畔造船所の財産管理官と帰航のレジメントの本文に基づいた情報、アジュダ図書館、「雑事録」,44-XIII-56、n°42。

財産管理官の「収入/受領」となったことを窺わせるものがある。[38] 官吏達の各々に出された当該の弁済受領証書を吟味するのに助けとなる行政管理規則は、原則として誰かの収入/受領は別の誰かの支出/払出となっている。これらの官僚機構での処理については後でまた言及する。レジメントに定められた条項中で特に記憶に留めたい他の条項は、船の登録に関するものである。収入/受領の中には、「上記の紳士の全てのナウ船と船をそれらの名前と、備品館の当該財産管理官から貴殿が受け取る船各々の大きさの申告と共に」と書いてある。さて、1525 年～1530 年の期間のギネー及びインド備品館の財産管理官であったヴァスコ・フェルナンデス（・セザル）に出された弁済受領証書がこうしたことが記されている最後のものである。これ以降は、河畔造船所の財産管理官の弁済受領証書には収入/受領の船の数が申告されているのみである。レジメントに定められた規則に従えば記されて当然なのに、残念ながら名前が常に記されてはおらず、トネラーダは一度も書かれたためしがない。多分、1524 年に河畔造船所の財産管理官の職位が創設され規則が作られた時に、造船所における船に対する責任は独占的にこの官吏に移されたのであろう。

したがって、これら同名異人の二つの職位の間には必然的な結びつきが存在した。そして境界線が引ける最大限のところまで、ギネー及びインド備品館の受領官・財産管理官は原材料と全種類の機械の入手を任されたのであった。かなり長い間、彼らの機能は財務官の機能と重複していた。だから、ロポ・フェレイラをギネー及びインド備品館の財務官に任命する書状の中で、ディオゴ・ヴァスが既にそうであったように [39]、財産管理官の名前の職務を行う旨が決められていても驚くにはあたらない。これら二人の官吏のどちらかへ出された弁済受領証書の構成はヴァスコ・フェルナンデスの弁済受領証書と同じであるが、ヴァスコ・フェルナンデスについては、任命書が見当たらない。しかし、彼を財産管理官・受領官と呼んでいる登録書は沢山ある。　かくして、彼の弁済受領証書の中に書き込まれているのである。そして、ジョアン・ブランドンとクリストヴァン・デ・オリヴェイラのもののようなリスボンの主だった諸「統計」は、次のように、備品館の財産管理官の職のことは書かずに、財務官にだけ触れているが、それが何故なのかが理解できる。「上記の館には更に、既述の備品館で費やされる全ての金を受け

---

38 「年代記文書」に在る古い材料とその他材料の送付に関する登録。例えば、帰航の河畔造船所に由来する備品館に入庫させるための板。P.I,M.37,D.5;P.II,M.128,D.2;M.129,D.127;M.131,D.69;M.135,D.61,64;M.138,D.103;M.141,D.22,168;M.147, D.32,44;M.152,D.105,123;M.153,D.13,23;M.156,D.5,24;M.160,D.28,53;M.161,D.55;M.163, D.26,75;M.164,D.8;M.167,D.10,13,18;M.223;D.8;M.229,D.111;M.233,D.35;M.234,D.154;P.III,M.10,D.31.

39 ANTT,ドン・ジョアン3 世王の国璽尚書,第 19 冊, fl.173。

取る一人の財務官(テソレイロ)がおり、彼には、鉄、釘、錨、タール、瀝青、糸、綱索類、帆布、四角いラテン帆(treu)の布、そして、長くなるので名前は挙げないような細かな物まで、全てを***手元に留め置く責任がある***（斜字は著者）」[40]。しかし 1674 年に出版されたギネー及びインド備品館(アルマゼン)の働きを定めた、我々が知る範囲では最初のレジメントには [41]、財務官(テソレイロ)の職務を材料の財産管理官(アルモシャリッフェ)の職務と区別されるようにすることが定められており、それまでこれら二つの職務がどんなに連携することが多かったかがわかる。

河畔造船所(リベイラ)の財産管理官(アルモシャリッフェ)は、帰航(トルナヴィアージェン)の船から取り外した全ての船具と同様に、備品館(アルマゼン)に要請した材料の官吏(オフィシアル)に責任を負った。原材料入手のいかなる責任についても情報はなく、それ故に、造船所(エスタレイロ)の通常資金への直接の関与はなかったのである。

河畔造船所(リベイラ)の財産管理官(アルモシャリッフェ)の職務は、当然ながら一人の書記(エスクリヴァン)の助けはあったが、純粋に管理の機能に限られていたようである。造船所(エスタレイロ)で実行されるそれぞれの作業の技術面は、河畔造船所(リベイラ)の首席監督官(パトロン・モール)、(船大工の) 河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)、まいはだ詰めの親方(メストレ)、舵の親方(メストレ)、帆柱の親方(メストレ)、帆の親方(メストレ)といった官吏(オフィシアル)達の別の集団と結びつかなければならなかったようである。

河畔造船所(リベイラ)の首席監督官(パトロン・モール)がどういうものであったのかはよくわからない。国王が 1510 年と 1511 年の請負仕事を契約した相手で、良く知られた艤装家(アルマドーラ)のフェルナン・ゴメスは、「我々によって任務を課せられた我々のナウ船、船、そして上記河畔造船所(リベイラ)のその他の事に必要な仕事の実行（aviamento)のために」1521 年 4 月 26 日にこの職務に任じられたことがわかっている。ドン・ジョアン 3 世の確認書は彼を商人と呼称し、任務の役に立つであろうとしている。1674 年の備品館(アルマゼン)のレジメントと海軍中央図書館の蔵書で日付の無い 1 通の手写本 [43] といった、もっと後代の文書によって、首席監督官(パトロン・モール)は船の生産と船具の取付けの様々な段階に付き合うことがわかる。船大工の親方(メストレ)達とまいはだ詰工の親方(メストレ)達を伴って船の船積容量(アルケアソン)の測定に出席し、帆の裁断に立ち会ったに違いない。

しかし、作業の進捗には、河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)とまいはだ詰工の親方(メストレ)の役目が圧倒的に重要であったことは疑いなくはっきりしていた。これら二つの職務は、この官吏(オフィシアル)達がどのような技術者として仕事をしていたのかという問題と、また契約した労働力を当て嵌める全ての組織的プロセスのことを我々に考えさせる。

---

40 ﾌﾞﾗﾝﾄﾞﾝ、ｼﾞｮｱﾝ、「威厳と大きさ･･･」197p。

41 ｱｼﾞｭｰﾀﾞ図書館に在る 1674 年版を使う。28-XII-19,nº4。

42 ANTT,ﾄﾞﾝ･ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書(チャンセラリア),第 39 冊，fl.73

43 ｶﾞｰｺﾞ･ｺｳﾃｨｰﾆｮが図書館へ寄贈した手写本 309。河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)のﾚｼﾞﾒﾝﾄの 1600 年代の写本で、これに同じ筆跡で 130ﾄﾈﾗｰﾀﾞ以上の船に与えられる報奨金についての 1567 年のﾄﾞﾝ･ｾﾊﾞｽﾁｬﾝ王の辞令が続いている。このﾚｼﾞﾒﾝﾄの規定は、厳密にはもっと広きに渡るが、1674 年の備品館(アルマゼン)のﾚｼﾞﾒﾝﾄ中の河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)に関する諸章に書かれていることに似ている。

2.2 労働力

一人は船大工達の親方、もう一人はまいはだ詰工達の親方という河畔造船所の親方達はギネー及びインド備品館に永続的に属する職員(funcionario)達の有機的集団の部分を為している。

任命のプロセスについては、王室国璽尚書を通ったことがわかっている。その任命書の大部分がソウザ・ヴィッテルボによって出版された。官吏としては、河畔造船所には船大工の親方が一人とまいはだ詰工の親方が一人しか存在せず、終身職であったので、称号保有者の死亡によってのみ、河畔造船所に新しい親方が任命された。

リスボンの河畔造船所の船大工の親方達の知られている最初の任命書は、ジョアン・アフォンソ・シャーベスとアフォンソ・ヴァスに関するものである。彼等は二人とも、リスボンに呼ばれた時、ポルトで似たような役割を果たしていた。そして、ジョアン・アフォンソ・シャーベスの死去によって、アフォンソ・ヴァスがその後継者としてポルトから来ることになった。河畔造船所の親方だけでなく、「ナウ船の船積容量測定者」にもなった。[45]

16 世紀後半に、河畔造船所の親方達の間の親族関係が、新しい官吏達の加入を家族と最も近い子孫に限定することによってはっきりした輪郭を現し、この団体があまり外に開かれたものではないことが窺われる。アントニオ・アルヴァレスは父のバルトロメウ・アルヴァレスの後を継いだ。彼にはバルタザール・アルヴァレスという船大工として河畔造船所で働く兄弟が一人いたが、こちらは最後まで河畔造船所の親方の職に就くには至らなかった。親族の結合は婚姻関係にまで拡大することが出来た。例えばゴンサロ・アーネスはアルヴァロ・ジルの娘婿で、彼の任命書は見当たらないが、この職位についていたことが知られる。それはアルヴァロ・ジルの死によってセバスチャン・ゴンサルヴェス

---

44 ヴィッテルボ J.ソウザ「海事著作･･･」第 II 部。

45 ソウザ・ヴィッテルボによって出版された書状とドン・ジョアン3 世王の国璽尚書で見付かったもう 1 通の書状によって河畔造船所の親方達の継承状況を組立てることができる。
船大工の親方達:1490 年~1503 年,ジョアン・アフォンソ・シャーベス;1503 年~?,アフォンソ・ヴァス;? ~1523 年,アルヴァロ・ジル;? ~1555 年,ゴンサロ・アーネス;1555 年~1565 年,セバスチャン・デルガード;1565 年~?,バルトロメウ・アルヴァレス;? ~1575 年,アントニオ・アルヴァレス;1575 年-?,ルイス・アフォンソ;1593 年(?)~1609 年,ゴンサロ・ロドリグエス。
まいはだ詰工の親方達:1471 年-1502 年,ジョアン・アフォンソ;1502 年~1520 年,ジョアン・エステーヴェス;1521 年~1528 年,ジョアン・フェルナンデス;1528 年-1561 年,ジョアン・アルヴァレス(ANTT,ドン・ジョアン3 世の国璽尚書,第 14 冊,fl.126 v º);1561 年~1570 年 7,アンドレ・フェルナンデス;1570 年~1594 年,ガスパール・フェルナンデス;1594 年-?,アントニオ・ディアス。

が任命されたからである。まいはだ詰工の親方達の間の血統はもっと簡単にわかる。1561年以降アンドレ・フェルナンデスの一家が備品館の職位を独占した。1570年に彼の兄弟が彼の後を継ぎ、1594年に彼の兄弟の娘婿のアントニオ・ディアスがその後を継いだ。

河畔造船所の親方達はこのように指名され、船大工の親方達は年に30,000レアルの給料(vencimento)を受け取っていたことが、ドン・ジョアン3世王とドン・セバスチャン王の任命書によって明らかである。船が1隻進水する度に、さらに2,000レアルの追加を得た。しかし、まいはだ詰工の親方達の間では、給料の支払いに触れたものがないが、以前は年に8,000レアルの金額の糧食(mantimento)であった。この差別待遇は重要性度の違い、あるいは本質の異なる組織制度上の関係を現していると言える。

海軍中央図書館の河畔造船所の親方達のレジメント（この先は簡略に「河畔造船所の親方達のレジメント」と呼ぶ）は監督の指示に関する点で内容が勝っている。すなわち、仕事の規律の維持、備品館の財産管理官に懇請しなければならなくなる「紛失物」を避けるために供給された材料の監視である。作業の進捗を定期的に備品館の管理官に報告し、契約雇用(contratado)した船大工の親方達が行った仕事の品質に注意を払う義務があった。[46]彼等を「学問（sciencia）が不足しているか怠惰である」と認めたならば、日給(jornais)を払うに値しない者には支払いがなされないように、そして能力がない官吏達がその職から外されるように、管理官に報告しなければならなかった。

1674年の備品館のレジメントでは、河畔造船所の親方達が請負仕事を引き受けることを禁止している。彼らはこの組織の職員達の本体の永続的な官吏であり、国王の直接管理下で作業を行うために備品館によって一時的に契約雇用された他の船大工の親方達やまいはだ詰工の親方達とは異なっていた。

1隻の船の建造にはかなり数多くの賃金雇用者を必要とした。[47]ジョアン・ブランドンは

---

46 職位の相続という性格も、もちろん職権も、河畔造船所の親方は、ヴェネチアの造船工廠に所属した「副廠長(contramestre)」に極めて良く似た機能を果たしていた。リスボンと同様にヴェネチアにも、着手された全ての建造を技術的に監督する副廠長がたった一人だけ存在した。経験を有しており、レーンによれば唯一の指導者の如くに契約した船大工達を指揮し、そして建造する船の設計図を描いた。レーン,F.,「船と建造･･･」,51-52p参照。

47 生産のコスト構造を推定するために使用する見積りは多額の日給の総額を計上しているが、賃金雇用者の実働人数についての情報は何もない。しかし、クリストバル・デ・バッロスの報告書は隣国のスペインにおける実際に行われた具体的ケースの明確なデータを提供してくれるので、これを考察に加えることが出来る。それでは、サンタンデールにおいて大蔵省の直接管理下で9隻のガレオン船の建造が行われた時に、木材の準備に400人の船大工が関与した。 **カサード・ソート**,ホセ・マリア,「16 世紀のスペインの船と 1588 年の無敵艦隊」,マドリッド,1988,149p参照。

1552 年に、河畔造船所では常時 150 人の船大工が働いていると述べている。最盛期には更に、「6 ヶ月毎に」外から来る 60 人の船大工達によって、この徴募数は増加した。河畔造船所の船大工の日給は平均で 70 レアルくらいであった。国王の契約雇用の時はこれより低い額の 60 レアルを受け取った。[48]

国王はナウ船とガレオン船を建造するかメンテナンスするのに、直接管理下で行うこと（当時は「日給(jornais) 雇い」と言われた）を選ぶ時は常に船大工達とまいはだ詰工達と契約雇用をし、彼らが造船所で行ったその日の仕事は河畔造船所の出席簿係の台帳に登録された。労働力の提供を確保するために、国内の他の港もそうであったが、リスボンには、河畔造船所の官吏達の試験を受けて、合格とされた船大工とまいはだ詰工の親方達から成る一定数の技能工官吏達のエリートの集団があった。一連の特権を享受したが、とりわけ公的な任務については、国王が発注する仕事で何時でも働けるようにと言う名目で免除された。そこから、クリストヴァン・デ・アリヴェイラは、河畔造船所の章で 227 人の船大工と 200 人のまいはだ詰工に言及している。[49]

1492 年にドン・ジョアン 2 世王がこれらの熟練工達に与えた特権は、1498 年 7 月 5 日付けのドン・マヌエル王の書状によって確認されている。それによると、河畔造船所の親方のジョアン・アフォンソ・シャーベスによる試験で合格が決められる最大 300 人の枠が設けられた。本人達が願い出れば、「我等の（船）と我等のテレセーナスの仕事に、多くの場合に採用される」[50] ように、国王は彼等にいくつか恩典を与えようとした。そうすることによって、任務の遂行に刺激を与え、同時に国王の仕事の義務が新たな熟練者達の育成に水をさすことを避けようとしたからであった。国王の恩典は、結局、現有の請負契約はいかなるものでも契約したままにすることを義務付けた強制契約(contratação compulsiva)によくある慣行から生まれたのであった。まいはだ詰工達は 200 人から成る集団を構成して、1503 年に類似の特権を享受した。

これらのギネー及びインド備品館の河畔造船所の親方達による試験で合格となった熟練工達は、請負契約工としてであろうと、個人との契約による賃雇用工であろうと、王室造船所の外で自分が専門とする職で働くことが許されていた。ヴェネチアの「造船工廠員(Arsenalotti)」を思い起こさせ、王国の海岸の別の港の出身者達で、ナウ船の河畔造船所で働くために移動して来た者がいる点まで似ている。そしてヴィラ・ド・コンデ、アズララ、

---

48 「威厳と大きさ･･･」,64-65p。

49 「ﾘｽﾎﾞﾝ市に居る聖職者と俗人について何がしかの事を手短に語る概説書」、(1554)、ﾘｽﾎﾞﾝ、1938 年版、84p。

50 ｺﾞﾒｽ、ｱﾙﾏﾝﾄﾞ・ｿｳｻﾞ,「ﾅｳ船の河畔造船所の船大工達」,ｺｲﾝﾌﾞﾗ、大学印刷局、1931,61-63p。

51 ﾚｰﾝ,F.,上掲書、77p。

そしてポルトのまいはだ詰工達に与えられた特権状は「他の何処であろうと、貴殿が我等の仕事をその地において為していたのと同様にこのリスボン市においても我等の仕事を常に続けることを尊重する」ことを認めている。リスボンのまいはだ詰工達は国王に対して、国王の仕事のために「昼夜を分かたず」待機する義務の見返りを請願した。王国の名声に大いに寄与する新たな熟練工の育成を無償で行うためには、この集団が、常に優先される国王の仕事のために乱暴な徴募を行うことから生じる危険を軽減してやる必要があった。技能工官吏達の中にあって、彼等を突出した社会的状況に置くような特権を彼等に与えることによってのみ、国王と、労働力の申し出を確保するために具体的に創られた枠の側である専門性の高い職人達の両方を満足させられた。ということで 1563 年に宮廷に、リスボン市の住民に対して 1,000,000 クルザードという臨時の要請が出た時、船大工とまいはだ詰工の官吏達（砲手達と造幣工達という似た規約を持つ他の職業も同じだが）は備品館の名簿に従って、「適用免除」とされた。[53]

続く何代もの治世におけるこれらの特権の確認は、河畔造船所の造船所で用いられた労働力の構造を形成していたこの制度的な枠組みを恒久化した。しかしながら、「航海、河畔造船所、及び砲手達の官吏の登録台帳（Matrícula）の」1591 年に発布され、1626 年に再度出されたレジメントは、リスボン、リバテージョの土地、そして「テージョ河のこちら側」の土地に住む熟練工の人口調査に関する中央権力の新たな心配を予想させるものであった。

ギネー及びインド備品館に保管された一般登録台帳の作成を検証すると、レジメントが「インドのナウ船と我が艦隊のために働く必要がある時に、我が辞令にて（代官、管理官、そして議会の官吏達へ）命ずるところの人数の船大工とまいはだ詰工を派遣する」という形式で、大蔵省の直接管理下で行う造船に使用できる人的資源の情報センターを持つことに国王の関心があったことが裏付けられる。[54]

フェリペ 2 世になって、労働力編成のために、当然のことであるが、もっと効率の良い

---

52 ｸﾙｽ,ｱﾝﾄﾆｵ,「航海と国土拡張におけるｵ･ﾎﾟﾙﾄ」､ﾘｽﾎﾞﾝ､ICALP,1983,161p~。

53 「1565 年のﾘｽﾎﾞﾝ市が国王陛下に行った納税と賦役」,vol.I-IV,ﾘｽﾎﾞﾝ7,市議会,1947。ここに記された例では､租税の支払いを免除された船大工とまいはだ詰工の数は,特権状で決められた 200 人と 300 人と言うものよりずっと多い。未亡人が例外的な多さで目立っている。「3 分の 1 の船大工達？」という特権保持のために決められた最大数が完全に補充された状態から既に程遠かったことの兆候かもしれない。専門職労働力が不足する傾向の初期の兆候であろうか。

54 ｺｽﾀ､ﾚｵﾉｰﾙF.,「1591 年と 1626 年の河畔造船所の航海の官吏達と砲手達の登録台帳に関するﾚｼﾞﾒﾝﾄ」,「経済及び社会史報」,n.25,ﾘｽﾎﾞﾝ､ｻ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ,1989,104p。

新しいプロセスが創られたが、それは、以前の国王達が認めた特権によって定められた「エリート」の集団からは独立していた。1626 年のレジメントは、船大工達との親方(メストレ)が「河畔造船所(リベイラ)で学ぶ年齢にある若者達」を教える義務を定めた技術教育奨励の新しい規定を含んでいた。[55]

河畔造船所(リベイラ)で建造中のナウ船とガレオン船は、リスボンに住む専門職の徴募に頼っていた。しかし、フェリペ 2 世王のレジメントが発布されるずっと以前に、国内の様々な港から来た官吏(オフィシアル)達の働きを要求することができた。もっと活発な国内の港からばらばらに引き抜かれたこれらの熟練工達も、移動の補償として、同じように特権が与えられた。1527 年に、マヌエル王がヴィラ・ド・コンデとアズララのまいはだ詰工達に以前に出した書状が確認されたが、その書状というのは、ポルトのまいはだ詰工達と同じ特典を与えるものであり、またポルトのそれは、リスボンのまいはだ詰工達と同種の免税を享受させるものであった。[56]1533 年 8 月 13 日付けのカスタニェイラ伯爵宛ての手紙の中で、ドン・ジョアン 3 世王は、船大工と 2 名のまいはだ詰工達の親方(メストレ)達に恩恵を与えたことに言及し、それ故に、「アントレ・ドウロ・エ・ミナス及びアヴェイラの全ての港がそれぞれ、そこに居る船大工達とまいはだ詰工達の半数に来させるための」[57] 命令を発したと述べている。熟練工達が必要時にはリスボンへ出向いたことが報告されており、命令がこのような頻度で出されたことによって、ジョアン・ブランドンの意見の説明がつく。これは、旧体制(アンシャンレジーム)における労働という場面を考える際の留意点である。ブローデルは、近代における産業を再構築してみる際に、生産の各センターの中に、土着で定住する熟練工達の固定化した集団を思い描くことを根本から排除し、「何故なら、産業は商人達、すなわち資本に従う」[58] と述べ、専門的な労働力の誤解された特質を示した。

---

55 同上、116p。これらの規定は（備品館(アルマゼン)の名簿に載せられた熟練職工の数がかなり減り、1565 年の臨時の租税が免除されたことに言及している）労働力の不足を示すものと言え、強制的に人員編成をする新ﾌﾟﾛｾｽを推進する気運を生じさせ、従来の特権を無視するものであった。ｼﾞｮｱﾝ･ﾌﾞﾗﾝﾄﾞﾝの手写本へのﾆｺﾗｳ･ﾃﾞ･ｵﾘｳﾞｪｲﾗの注釈は、この規範的性質を持つ文書の裏にある真の問題を提起している。河畔造船所(リベイラ)で継続して働いていた 150 人の船大工達についての 1552 年の情報について、ﾆｺﾗｳ･ﾃﾞ･ｵﾘｳﾞｪｲﾗは「現在河畔造船所(リベイラ)には 600 人の船大工がおり、1 日当たり 160ﾚｱﾙを稼ぐが、これは大変な額である」と考えた。まいはだ詰工については「別に 600 人がいる」と言っている。(「威厳と大きさ･･･」、65p)1600 年代最初の 4 分の 1 世紀の間は造船所(エスタレイロ)は特別盛況だったのであろうか。

56 ｸﾙｽ,ｱﾝﾄﾆｵ,「航海と国土拡張におけるｵ･ﾎﾟﾙﾄ」,ﾘｽﾎﾞﾝ,ICLA,1983,161-71p

57 ﾌｫｰﾄﾞ,J.D.,「手紙･･･」、123p。

58 「地中海と地中海世界･･･」,vol.I,395p。

そして 16 世紀前半には、資本はリスボンに流れた。その場合、これは造船業における資本の支配的な役割と結びつけざるをえない。本研究の第一部、第三章において、ナウ船の河畔造船所(リベイラ)における船の生産が国内の他の港での経済活動を窒息させはしなかったことを述べた。国王の北方の海岸に住む専門に特化した労働力に対するこうした要求があったにもかかわらず、この地方における産業はかなりの生産のリズムを得るに至り、海外産品のヨーロッパ市場における再分配のための船の需要を満たした。

これらの特権を享受した船大工とまいはだ詰工の親方(メストレ)達をバックアップしたのは河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)達によって実施された試験であった。親方(メストレ)の職務の知識と能力がある試験官としてのこれらの官吏(オフィシアル)達の意見によって、造船に精通した専門職労働者達は、リスボンに最上位が位置するギネー及びインド備品館(アルマゼン)という国王の組織に独占的に結びついた一つのヒエラルキーに所属していた。これらの試験の合格登録は王室国璽尚書(チャンセラリア・レシア)内では見つかってはいないが（似たような組織的枠組みに統合されたピロート達と地図製作者達についても同様に見つかっていない [59]）、備品館(アルマゼン)の下部機関であるナウ船の河畔造船所(リベイラ)が、技術的局面での擁護・監督を行う役割を勤めるような状況が創られた。

特権的な専門職労働者達の割当て数の内に入るための条件である試験の中でだけ、その擁護・監督的な役割が表されたのではなかった。船大工達の日常の実務的な仕事に河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)達が口出ししたことが、試験以外のメカニズムから伺われる。船の図面を標準化するという厳密な目的を持って発布されたフェリペ 2 世王の勅令のずっと以前に、1567 年のセバスチャン王の規則が既に、100 トネラーダ以上の船を建造する親方(メストレ)達に対し、「出来上がった時にあるべきトネラーダになるようになっており、そうしたナウ船と船が建造工事に適しており（・・・）防衛用の大砲を積めるようになっており、(船が)有する形と姿(フォルマ・エ・フェイゾン)（forma e feião）」[60] を首席監督官(パトロン・モール)と河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)達に提出し、彼らを介して、備品館(アルマゼン)の管理官(プロヴェドール)に注文内容を報告することを義務付けていた。この擁護・監督的な初期の兆しは、これも一般に河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)達にその機能が属していた「船積容量測定者(アルケアドール)」の姿の中にあった。彼等によって船積容積測定が行われない限り、130 トネラーダ以上の船の建造の推進者達に与えられる報奨金の支払いに対する行政的手続きは執られなかった。

しかし、これから建造する船の「形と姿(フォルマ・エ・フェイゾン)」という言葉から、実際には、何が考えられるだろうか。図面であろうか。今日、「航海の書(リブロ・ナウチコ)(Livro Náutico)」と呼ぶような細部に渡る寸法の単なるリストなのであろうか。河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)に昇進するには、船大工が知ることを要求された基礎事項とは何であったのであろうか。その任務を実際に行うにあたって、ラヴァーニャが真の「造船家(アルキテクト・ナヴァル)(architecto naval)」を目指した場合のように、どの程度その

---

59 ﾓｯﾀ,A.ﾃｲｼｪｲﾗ・ﾀﾞ,「1559 年と 1592 年の主席ｺｽﾓｸﾞﾗﾌｧｰのﾚｼﾞﾒﾝﾄとﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙにおける海事教育の起源」、JIU,1969。

60 ｱｼﾞｭｰﾀﾞ図書館,「雑事録(ミセラネア)」,44-XIII-56,fl208v°。

「学問(シエンシア)」に依存し、その経験はどの点まで幾何学的な基礎に支えられていたのであろうか。これらは、現代において造船技術者達による研究の或るものを導いた主要問題である。ピメンテル・バラータは、新たな教えに従う者達の一つのグループが存在したという考えを擁護する人達の一人であった。河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)であるマヌエル・ガーゴが 4 層甲板のナウ船の特性について討議するために 1621 年に集まったこと　－彼はこれを「委員会(ジュンタ)(junta)」と呼ぶー　を述べているのに基づいたものであるが、このテーマについては 1600 年代最初の数十年間に渡って激しい議論が続いた。ピメンテル・バラータは、船の大きさとそれに対応するそれぞれのトン数の全体的なテーブルを分析し、それに依拠して彼の仮説を導いた。検討の結果彼は、これら全てのテーブルは「それからトン数のクラス毎の個々の図面が得られる」一つの共通図面、即ち一つのモデルを下敷きにしているという結論に達した。[61] 一つのモデルという概念は、「15 世紀と 16 世紀の造船の明らかに経験から得られた規則の背後には、幾何学の深い学問的(シエンティフィコ)な知識の適用があった」ことを示すものかもしれない。しかし、そのような学問的(シエンティフィコ)な知識は船の建造に通常に雇用された船大工の親方(メストレ)達の間で一般的に所有されていたものではなかろう。「その価値を認識した教養人達の」[62] 机上作業の成果であろう。船の設計図の創作は、経験主義的な方法に基づく、目で見ての試行錯誤のプロセスの結果ではありえないと思われる。バラータは、幾何学の知識があったという判断の根拠となったモデルの複雑さを中世の大聖堂の全体図との比較まで行っている。

この仮説は魅惑的なので、かなり最近の研究にもそれが木霊している。リチャード・バーカーは、部分的にこの仮説を受け入れているが、より冷静な形でとらえている。昔の記念碑的な建築物の建造において、建築家達の間で幾何学の主要な要素が知られていた証拠が挙がっており、船の建造に必要な第一歩として、同じ程度の抽象化があったことを認めない理由があろうかと彼は考えたのであった。カラヴェラ船の造船技術は初歩の投影図法を要する。船底肋材の曲線を思い描くためには、幾何学の基礎的な原理が、極く初歩的なものであっても、必要であったと思われる。しかし、2 隻の船が滅多に同じに出来上がることが無かったという事実には驚きを覚える。その戸惑いも、幾何学の規則の存在を認めることの論争に一役買っている。もし規則が守られていれば、どうして同じに出来上らなったのであろうか。[63]

いまだ 16 世紀のうちにこの分野の知識を理論化した人々によって作られた論文の中に

---

61 ﾊﾞﾗｰﾀ、J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ,「1550-1580 年から 1640 年までのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのﾅｳ船とｶﾞﾚｵﾝ船の作図」,「造船考古学の研究」 中、ﾘｽﾎﾞﾝ、国立造幣所出版、1989 年、vol.I,173p。

62 ﾊﾞﾗｰﾀ、J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのｶﾗｳﾞｪﾗ船とｱﾒﾘｶの発見」,上掲書,vol.II、83p。

63 ﾊﾞｰｶｰ,ﾘﾁｬｰﾄﾞ,「多くの人が読んでくれるかもしれない：ﾄﾞｯｸにおける帯板(ribbans)、型(moulds)と模型(models)」、ﾘｽﾎﾞﾝ、IICT、1988 年。

これらの仮説の支えとなるものを探すのは無駄なことであろうか。単なる作業員と看做され、親方(メストレ)達の扱いで日常的に締め上げられていた船大工達の無知に対して嘆息が集中した。根拠があっても無くても、それが机上仕事の男達が常にする批判であった。ペドロ・ヌーネスはピロート達を同じように判断していた。しかしピメンテル・バラータは、これらの文章の中に彼の仮説が確実であることを見出した。その文章は、造船所(エスタレイロ)での実際の作業に簡単に変えられる、処方箋のような、平易な形でもって、建造作業を遂行させるのに必要な幾何学原理をそれらの船大工達に提供する机上作業が存在したことを証明しているようである。この仮説を考えてみると、ピロート達の使用のために、主席コスモグラファーと占星術家達の間にあった、なにか似たような共同作業を目の当たりにしているようである。航海術は理論と実務の間で寄り集まった実例の宝庫であった。造船において、河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)は、理論家としての必要条件を持っていたのであろうか。作業を実行するために契約した船大工の親方(メストレ)達に支給された船の設計図面を理解できたのであろうか。

ゴンサーロ・ロドリグェスを新しい河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)に任命した 1609 年 11 月 28 日付けの書状に含まれる実例と思われる何節かの文章を見てみよう。この職に任命されていたモレーラ・セバスチャン・テムードとその席への就任で揉めていた。この書状中の未公刊部分の或る表現が特別に目を引く。河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)の任命には、その職務の威厳を象徴している一つの定規(régua)の引渡しが伴った。「ゴンサーロ・ロイスは、インド向けに、このリスボン市の河畔造船所(リベイラ)において造るナウ船製造の船大工の親方(メストレ)を 14 年間行い、この間、航路に在った多くの最良の(ナウ船)を造って来たことに鑑み、その間に経験があることを示し、技術が極めて十分で、腕が良いので、当該の職務を為さんとするセバスチャン・テムードに、我が命により定規(Regoa)を引渡し、それによって・・・」[64] と書かれている。この一節を引用したのは、河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)がどのような人達であるかを描く知識の二つの側面を明瞭に窺わせるからである。第一の側面は、造船家のイメージを直ちに思い起こさせる定規という象徴で、多分アフォンソ・ドミングェスの自画像と思われるものの中の署名としてバターリャの修道院の墓石に永久に残されている。第二の側面は、ゴンサーロ・ロドリグェスの任命にあたって、彼が、腕が良く、能力があることは彼の建造したナウ船で証明されていると述べて、正当化しているところに窺われる。[65]

---

64 ANTT、ﾌｪﾘﾍﾟ 2 世の国璽尚書(チャンセラリア)、特権の部、第 23 冊、fl.151v°、ｿｳｻﾞ・ｳﾞｨｯﾃﾙﾎﾞ,上掲書中 471p

65 この書状の中で述べられている定規は 1545 年にﾎﾟｰﾂﾏｽにおいて、ﾌﾗﾝｽに対する軍事作戦中に沈んだ英国艦隊の船であるﾒﾘｰ・ﾛｰｽﾞの発掘中に回収されて知られている最初の例と似ているようである。船大工の定規(スケール)として知られるが、その独特な特徴は、体積の寸法尺度に変換するための線状でないｽｹｰﾙの存在を証明している。(次頁へ)

ここでさらに、某マヌエル・フェルナンデスが、ヴァレンティン・フェルナンデス（セバスチャンの息子の可能性が高い）の後任としてゴアの河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)に任命されたことも加えて挙げることができる。ソウザ・ヴィッテルボは、彼の著作において、1616 年の「造船設計図の書」の著者である、かの有名なマヌエル・フェルナンデスに関する話題を別の考えで書いている。それは、この人物は、1621 年にゴアに出立した人物と同じ人物ではないというものである。しかし、彼を不滅にした著書（訳注：「造船設計図の書」）の中で、かの有名なマヌエル・フェルナンデスは「同職務(明らかに船大工)の官吏(オフィシアル)」を要求している。どうして、一人の人物、そして同じ人物とすることが許されないのであろうか。万一同じではないとするならば、「造船設計図の書」の中に河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)と思われる仕事の挿絵などあってはいけないことになる。1567 年の規定に従って、船大工達が河畔造船所(リベイラ)において要請したにちがいない船の「形と姿(フォルマ・エ・フェイツン)」と考えられるのは、あれらの素描なのではなかろうか。この書の構成は造船所(エスタレイロ)で得られた経験の精髄を含んでいる。

これらの疑問には蓋をしないでおいて、知識の伝達の形に話題を移そう。河畔造船所(リベイラ)の徴募割当てに属する船大工の親方(メストレ)達は、国王の仕事のために契約した限りにおいては、ジョアン・ブランドンが弟子とか召使とか呼ぶ者達を連れていなければならなかった。「河畔造船所(リベイラ)の親方(メストレ)達のレジメント」に書かれているところに従えば、技術の伝授を受けるには、読み書きを知る必要があった。それぞれの親方(メストレ)達はといえば、その時に職位に任命されている者によって試験をされていることによって、河畔造船所(リベイラ)の実際の職位に就く可能性のある候補者であった。

これが専門職労働者達のヒエラルキーの一般的な系列である。多くの他の親方(メストレ)達と同じように、然るべく定められた知識を示すことによってヒエラルキーを上に進んだ。腕前と技術が熟達者達を分ける差であった。掟の或るものについての秘密主義が、同時代人の証言から透けて見える。フェルナンド・オリヴェイラは、規則に従っていては、船底肋材の設計図を開示することができないと嘆いている。その章には「それに従って処置が為される然るべき規則が無く、建造全ての中で最も不確かである（・・・）この部分については、この作業をする親方(メストレ)達が自分の能力を示す自由裁量を有している（・・・）すなわち、自分自身の内に留(とどめ)めて守るからである。（・・・）船大工の親方(メストレ)達は、接合(liame)の或るやり方を他の親方(メストレ)達から聞いても（・・・）それが正しいと言わないが、そのやり方を誰か

（前頁より）

この道具のことを記した算術の最初の論文は 1556 年のﾚｵﾅﾙﾄﾞ･ﾃﾞｨｯｸﾞｽ著の「ﾄｸﾄﾆｺﾝ」である。彼は論題としてその操作性について書いているだけでなく、その概念のために伴ったﾃｰﾌﾞﾙの改変を提案している。ｼﾞｮﾝｽﾄﾝ,ｽﾃﾌｧﾝ,「大工の定規。16 世紀英国における道具、作業者と職人」、科学博物館、ﾛﾝﾄﾞﾝ、1991、ﾎﾟﾘｺﾋﾟｱｰﾄﾞ版を見よ。

極めて優秀な親方(メストレ)から聞いたならば、その故をもって、他の誰にもそのやり方を見せはしない」[66]と述べている。同神父(訳注：F.オリヴェイラのこと)はさらに痛烈な批判をしている。重要な意味があることが皆に知られることをブロックしてしまうプロセスの上での秘密主義の問題にとどまらず、実践に頼るだけの見習いのやり方も問題であり、誤りが見つかっても、それを正す際に根本からダメにしてしまった。

船大工の親方(メストレ)達のそうした知識は、ルーティーンの見習修行に大きく依存していた。そして、幾何学の原理に守られた規則を厳格にきちんと順守し、基本に忠実であって初めて、船と船の間に見られる相違に感嘆できるのである。同じ船を建造するためには、それが目的である限りは、手ほどき、経験、基本規則の習得によって、全ての要素を使いこなせるようになることが、専門職労働者達を納得させるのに十分な要件であったと思われる。結局は必然的に生じる（オリヴェイラによれば、技能は「良い官吏(オフィシアル)の意志」次第で生きてくるからである）そうした相違は、気まぐれ、雰囲気、船が見せた一生そのものの質によって、後から良かったという判断がされたのであろう。[67] しかし、事務所の机に座って居る賢い(かしこい)人達がむしろ、技術を提供してくれる科学の基礎を理解してはいなかった。16 世紀の最後の四半世紀の間に、造船における学問的な訓練の必要性が認識された。古代から、建築のために行われたように、理論化の努力を行う時が至った。

革新や新技術の採用に対する意欲の欠如に関して、船大工の親方(メストレ)達に向けられた批判は、一部は根拠の無いものであった。フェルナンド・オリヴェイラ自身、ある船が分類学的に大した特徴の無い船であると仕分けられることは、とりもなおさず、その船の設計が標準に合っていることであると言っており、「船や小型船(バルコ)を、ある種類であるとか他の種類であるとか、分類をしようとしても、時が移り、所が変われば大きく変化し、多くのものがあり、なかなか分かりづらい」[68] という意見を開陳している。タイプと建造上の特徴の間での明確な対応が無いことは、船大工の親方(メストレ)達が、船の設計図に新しい要素を導入する真の受容性があった所産であり、だから「大きく変化するもの」であったのである。

船底肋材の投影図のような、基礎的な規則を人に移転することの秘密主義は、親方(メストレ)と

---

66 ﾊﾞｯﾛｽ,ｴｳｼﾞｪﾆｵ・ｴｽﾀﾆｽﾗｳ・ﾃﾞ,「16 世紀と 17」世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのﾅｳ船の図面と建造」中に引用,ﾘｽﾎﾞﾝ、ｲﾝﾌﾟﾚｯｻ・ｱﾙﾏﾀﾞ,1933 年。39p。

67 「全ての船が、あたかも感覚の鋭い気質を持つ動物のように、そうした条件を有していた」とﾄﾒ・ｶｰﾉは言っていた。(「ﾅｵ船を建造し艤装する技術」ﾏﾙｺ・ﾄﾞﾙﾀ編、ﾃﾈﾘｯﾌｪ、ｶﾅﾘｱ諸島研究所、1964 年、21p)。この著者が最も多用したのは馬と騎手のｲﾒｰｼﾞであった。ﾄﾒ・ｶｰﾉははみを舵に比較している。ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ・ｵﾘｳﾞｪｲﾗは、海上を航海する良く武装した船に馬に乗った騎手の優美さと品位を見ている。上掲書、172p。

68 「ﾅｳ船の造船の書・・・」、168p。

見習工との間における口伝での譲渡についての最も興味深い話題の一つである。***河畔造船所の親方達のレジメント***の中で、見習工に対し、読書きの基礎レベルが条件であることを明文化していたことは既に述べた。この条件が満たされていれば、「垂線間長と建造のやり方と形」を自分の親方から習得できる準備が出来ていたと言える。親方の側はというと、オリヴェイラが言っているように、その熟練度は、「この部分については、作業をする親方達が自分の能力を示す自由裁量を有している」（あるいは能力の不足を示してしまう）船底肋材の設計に現れた。そうして官吏達は造船所での日常の中で自分達の知識と技能を見せ、他者より目立つようになれた者は、その団体のヒエラルキーのトップへの扉を開いて、国王の指名を得、河畔造船所の親方の座の権威の象徴である定規を獲得した。この職位を得ると、親方はナウ船の河畔造船所で行われる作業が順調に進行することに責任を持った。日雇契約の仲間達とその見習工に支給された材料に「削らなければならない材木とコルク樫(sobreiro)の材木」[69]にマークを付けることを義務付けて、正直に使うように管理した。「作業中に損害を与えた官吏達に罰金を科すために」まいはだ詰工と製帆の親方達と一緒に、給料の支払いに立ち会った。船大工達に、若者達を伴わせて森へ行かせ、そこで「使用出来る状態にある材木を切るように命令する」[70]ために、船大工達を任から解く権限を有していた。上記の中で仮定としたことが実際にありえたならば、これから建造する船の設計を行い、図面を決めたのもの親方であったとすることができるであろう。

上に挙げたレジメント中には何も述べられてはいないが、やはり、この官吏の任務の中に、賃金雇用者達に配布する道具の種類の決定も入っていたと考えてよかろう。造船所の設備についてのフェルナンド・オリヴェイラの文の一節に後で言及するが、[71]それによれば、道具は、作業のために編成された官吏達が持って来たとおもわれる。やはり、ナウ船の建造の標準化に関する 1613 年のフェリペ 2 世の***勅令***の内容が、この点に関しての最も信頼に値する出典と思われる。「余の船及び個人の船の建造における工廠従業員（maestranza）の仕事の仕方と給料の払われ方」という題目の章において、この法令が決めようとした増給の理由が示されている。それは、船大工の親方達への次のような新たな義務に、これでもって報いようとするものであった。これ以降道具を持参すること、「そして、この日給の増加は道具を持参することによって生じる費用のために与えられる」と

---

69 海軍中央図書館,「河畔造船所の親方達のﾚｼﾞﾒﾝﾄ」、番号無しの fls.

70 この習慣を目的として、ﾓﾙｯｶ諸島へ派遣する艦隊を準備する作業の進行状況に関してｶﾙﾛｽ5 世からﾄﾞﾝ･ｼﾞｮｱﾝ3 世へ送られた書状は、「材木が不足しているので、xxb(25?)日間そこで働くことを止めさせ、作業を終わらせるために、そこの船大工達を、材木を入手しに森林に行かせる」と述べている。ｱﾝﾄﾆｵ･ﾘﾍﾞｲﾛの書状、1525 年 2 月 28 日、ﾄｯﾚ･ﾃﾞ･ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪｯﾀ...,vol.I,918p 中のｶﾞｳﾞｪｯﾀII,M.10,D.20 中。

71 「海戦術の書」、32p。

述べている。この処置はそれまでの通則とは逆であった。「というのは、自分の職務に使用するために必要な道具は余の大蔵省の費用負担で支給されることになっていたので、親方達の間ではそれらを持って来ないことが慣例である」。しかし一般的にはこれらの道具は何処かへ行ってしまったり失われたりしてしまい、仕事を続ける義務が果たせなくなった。具合の良い道具が使えないので、船大工達は、自分の斧として「持って来た普通のものを使い、それで材木を沢山無駄使いし、削るのに余計な時間を浪費する」。斧は（他の大工の親方達の斧とは違っており、船大工は斧の大工、あるいは河畔造船所の大工として知られていた）、通常は自分で持って来るのであるが、それが、生産工程の中でそれほど意味があるわけではなかった。つまりは、無秩序な造船所の中で使用されるのであり、時間の損失と材木の無駄遣いは、悪化した経済状態によって覆い隠されてしまった。このフェリペ王の施策は、まさしく船大工達が、自分の仕事で使用するのに適切だからというよりも、その人物の身分証明のための所持品として、粗末な道具を持って来くることがないようにする状況を創り出すことが目的であった。道具の紛失を防ぐには、賃金工に、自分の財産として生産財の保有を義務付けることが最も効果的なことであった。「船大工は、斧、鋸、大鋸(serron)、両腕用ちょうな(azuela de dos manos)、丸鑿(gurbia)、3 種類の錐、釘抜き付金槌(martillo de oregas)、2 本の鑿(escplo)を持って来なければならない。まいはだ詰工は、槌(mallo)、5 個のフェロ（ferro：まいはだを隙間に埋め込むための、平らな先端が広がっている鉄製の道具）、丸鑿、マグッホ（magujo：鉤型のまいはだ除去具＝descalcador）、大槌(mandarria)、釘抜き付金槌、まいはだ抜取り(saca estopas：estopa は、麻屑、木っ端などまいはだ詰めの材料のこと)、太いアビアドール(aviador：錐の一種)を含む 3 本の異なる錐を持って来なければならない。」いかなる官吏といえども、最初に道具を提示しなければ、出席台帳に登録できなかった。道具の消耗によって生じた損害は大蔵省が負担した。

17 世紀初頭のこの文書の中にしか、こうした措置がはっきりと述べられたものは出てこないが、船の建造が国王の直接の管理下で行われるものに限られてはいるが、河畔造船所の財産管理官に回された弁済受領証書の中に道具の或るものが載っていることを指摘しておく。また、アントワープの商館員から送られて来た帆縫い用パロンバール(palombar)針のように、帆の製造のためにいくつかの工具の輸入が書かれていることを付け加えておこう。もし実際に、1613 年の法令の内容の通りに、その時まで道具が共用のものであったとするならば、この時の措置は労働力のプロレタリア化が段階的に進行するプロセスから特例的に外れたことを表していると結論せざるをえない。

---

72 1613 年の勅令、ANTT,法令,M.3,D.24。ｱﾙﾃｨﾆｬｰﾉ,「ｽﾍﾟｲﾝの造船(木造)」、1920 年、295-296p。

73 ANTT,C.C.,P.III,M.3,D.31,とﾌﾚｲﾚ,A.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ,「ｸﾘｽﾌｧﾙのﾏﾘｱ・ﾌﾞﾗﾝﾄﾞｱ」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの歴史文書庫」中、vol.VI,ﾘｽﾎﾞﾝ、1908 年、408p(商館員への送金の要約)。

ナウ船の河畔造船所の造船所における造船の組織的な仕組みを再現してみよう。オリエントへ出帆する各艦隊の要求に応えるために、リスボンは大容積のナウ船とガレオン船の生産によって国家レベルの舞台に登場した。しかし、ギネー及びインド備品館と河畔造船所との間の密接な結節から生み出される生産のリズム及びその他の活動を描写する際に、我々の目を見張らせるのは管理における横の連携である。この種の弁済受領証書は、偶々それを入手したという類のものであり、最終的な断言を許すものではないが、実際には、弁済受領証書によってそうした描写をすることになるのである。

3．造船所の諸活動の貸借/出入バランスのために

河畔造船所が各艦隊への補給に決定的な中央組織であるギネー及びインド備品館に付属する組織の一つであることは既に分かった。生産のリズムを再現することは、備品館の財産管理官と財務官達の多様な任務の中で、国王の船の建造と艤装だけに係わるものを探し出すことである。他方において、造船所で行われる生産は、備品館の収入/受領の或るものだけでなく、その支出/払出しの大部分にも責任があるということである。ここで、貯蔵されている全ての材料がナウ船の河畔造船所の造船所が唯一の向け先ではなかったことを思い起こしてみるとよい。船の原材料と船具（訳注：綱や滑車の類の）のこの移転が、備品館の様々な付帯部門を結節する仕組みを見定めるための方法の一つを為す。河畔造船所の財産管理官、そして備品館の財産管理官へ向けて出された見積書を見ると、たとえ荒っぽいものであっても生産のリズムの姿を描く助けの一つとなりえる。この手段にはいくつかの問題がある。弁済受領証書の発行周期の中に間隙があることと、収入/受領と支出/払出を識別してゆくと、全てが使われていないことである。しかも、今日では疑う余地がないことだが、弁済受領証書には出入どちらとも判断しがたいものがある。その点については、財産管理官達の機能がどのようなものであるかを述べた際に少し触れた。登録の中には、収入/受領として、官吏が保管している確定した金銭の合計額と材料が記入してある。しかし当該の材料の受領は、金銭の額が一部だけをカバーした結果なのであろう。

もう一つの問題は、1524 年に河畔造船所のための財産管理官の新しい任務が設定された結果と思われるが、「収入/受領」として書きつけられている船の隻数の解釈と関係している。備品館の一人の財産管理官と財務官達に向けられた最後の弁済受領証書は 1525 年～1530 年の期間のもので、その情報を含んでいる。それに続くものは 1535 年～1539 年の期間のものであるが、受領した船に関する情報に欠けている。この間隙は、同時期以降、帆柱、帆桁、そして檣楼といった以前は備品館の財産管理官に宛てられた弁済受領証書に含まれていた重要な他の船具と同様に財産管理官への弁済受領証書の中に載せられるようになった財産の区別がなされる際に起こった偶然の結果ではない。この目的、即ち生産のリズムをさらに知るために、財産管理官、備品館の財産管理官達、そして備品館の財産管理官

に宛てられた弁済受領証書は、時間を追うために意味のある期間に及んで、情報が広がることを許す数に達している。

帆柱と船を造船所の活動の重要な指標として捉え、表Ⅰを作った。全ての弁済受領証書に最も共通した情報だけを使うことにした。すなわち、帆柱が新しいものか、そうでないかが常に示されてはいないのである。他方、帆桁か櫓楼かが必ずしも示されていないものは、その情報は採用しなかった。帆柱と船の受領した1年当たりの平均＊を括弧内に記した。

表Ⅰ　　生産のリズム

官吏	組織	年	帆柱	船	
				ｶﾗｳﾞｪﾗとｶﾗｳﾞｪﾛﾝ	ﾅｳ船　ｶﾞﾚｵﾝ船
ﾃﾞｨｵｺﾞ・ﾏﾙｹｽ[74]	ｷﾞﾈｰ備品館	1480	90		
		1487	(12.8)		
ｼﾞｮｱﾝ・ｱﾙｳﾞｧﾚｽ[75]	ｷﾞﾈｰとｲﾝﾄﾞ備品館	1500	488	29	50
		1505	(81.3)	(4.8)	(8.3)
ﾃﾞｨｵｺﾞ・ｳﾞｧｽ [76]	ｷﾞﾈｰとｲﾝﾄﾞ備品館	1521	339	34	22　4
		1525	(67.4)	(6.8)	(5.2)
ｳﾞｧｽｺ・ﾌｪﾙﾅﾝﾃﾞｽ[77]	ｷﾞﾈｰとｲﾝﾄﾞ備品館	1525	144	19	17
		1530	(24)	(3.1)	(2.8)
ﾊﾞｽﾁｱﾝ・ｺﾞﾝｻﾙｳﾞｪｽ[78]	河畔造船所	1532	581	72	34
		1540	(72.6)	(7.3)	(4.2)
ﾛﾎﾟ G.ｺﾞｳﾃﾞｨｰﾆｮ [79]	河畔造船所	1540	127	17	16　9
		1542	(63.5)	(8.5)	(12.5)
ﾙｲGon.ｱﾙｳﾞｧﾚｽ [80]	河畔造船所	1557	506	40	19　9
		1563	(72.2)	(5.7)	(4)
ﾙｲGon.ｱﾙｳﾞｧﾚｽ	河畔造船所	1565	583	21	23　16
		1570	(93.8)	(3.5)	(6.5)

（訳注：caravelão:カラヴェロン⇒小型カラヴェラ船（海事用語では-ão の増大辞を縮小辞に使うことあり。）＊始まりと終わりの片方の年が入れていない期間で割ってあるものもある。）

[74]～[80]:　次ﾍﾟｰｼﾞ

この表を見ると、いくつかの問題が頭を悩ませる。1521 年～1525 年に存在した船の何隻が 1525 年～1530 年の間にも記帳されているのだろうか。例えば、ロポ・ゴゥディーニョは就任にあたり、バスチアン・ゴンサルベスから何隻かの船の受取りを確認していることがわかっている。彼の弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)に出て来る 16 隻のナウ船の内 12 隻が、8 隻のガレオン船、10 隻のカラヴェラ船、4 隻の小型カラヴェラ船（カラヴェロン）と共に前任者から受け取ったものであった。彼の弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)の諸要素を考慮に入れると、彼の在任の 2 年の間に、ナウ船 4 隻[81]、ガレオン船 1 隻、カラヴェロン船 3 隻が建造され、カラヴェラ船は全く建造されなかったと考えられ、これが大容積(ポルテ)の船の 1 年当たりの平均を 2.5(訳注：ﾅｳ4＋ｶﾞﾚｵﾝ 1 =5÷2)に引き下げている。

生産プロセスの組織で採用された方式に関し、何隻の船が請負契約(エンプレイターダ)で、何隻が直接監督で建造されたのかという詳細な情報は無いものの、これら 1 年間当たりの平均が造船所(エスタレイロ)の活動のリズムの指標とできるであろう。

どの船が彼の手中に移っていたか、そして彼が委任された 2 年の間にどの船が建造されなければならないかを見分けさせてくれるロポ・ゴゥディーニョに関する文書の持つ力によって、それが請負契約(エンプレイターダ)によるか、あるいは直接監督によるかはあるが、5 隻の大容積(ポルテ)の船と 3 隻の小型船(カラヴェロン船)を建造するために自由裁量の財政力があったことが断言できる。いずれの登録(レジスト)にもトン数は記されていない。しかし、これら新造船の容積(ポルテ)が 16 世紀 30 年代について計算で得られた平均値（300 トネラーダ）に近いとすれば、ナウ船の河畔造船所(リベイラ エスタレイロ)の造船所(エスタレイロ)は 2 年間に 1,500 トネラーダ、即ち年間 750 トネラーダの生産能力を有していたことになる。この計算結果を、ほぼ同時期（1543 年～1552 年、本研究の第一部、第三章を参照）におけるアヴェイロの造船所(エスタレイロ)の動静と比較したい誘惑に駆られる。アヴェイロは 1 年に平均で 6 隻の船を生産している。1552 年の調査から得られるトン数によって、それら 6 隻の船は、国内船隊を 1 年に平均して 405 トネラーダ増加させるものであった。もちろん大きさの違いが存在する。リスボンは、ポルトガル沿岸の活発な一造船所(エスタレイロ)の 2 倍に近い生産能力（3 隻の小さいカラヴェロン船も忘れず含めて）を見せている。この差

---

74 ANTT,「ﾄﾞﾝ･ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書(チャンセラリア)」,第 6 冊､fl.156,ﾌﾚｲﾚ･ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ「ﾄﾞﾝ･ﾏﾇｴﾙ王の弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)」中､「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書庫」中､vol.I､ﾘｽﾎﾞﾝ､1903､401-402p。

75 同上､vol.III､314p。

76 ANTT,「ﾄﾞﾝ･ｼﾞｮｱﾝ3 世王の国璽尚書(チャンセラリア)」,第 52 冊､fl.101v°。

77 同上､第 22 冊､fl.49-49v°。

78 同上､第 32 冊､fl.12v°。

79 ANTT,「ﾄﾞﾝ･ｾﾊﾞｽﾁｬﾝ王の国璽尚書(チャンセラリア),特権､第 3 冊､fl.138v°。

80 同上､第 4 冊､fl.57v°-58 及び第 9 冊､fl.150v°-151。

81 ANTT,C.C.,P.II,M.236,D.107。ﾅｳ船の内 1 隻はｳﾞｨｾﾝﾃ･ｼﾞﾙとｻﾝﾀ･ｸﾙｽに買われた。

は、ナウ船の河畔造船所(リベイラ)の管理面での多様性と備品館(アルマゼン)の大変な量の在庫品を確保するために当局が常時注意を払ったことを全て正当化するものである。リスボンはその能率での勝利を、生産を集中することの中に、これまた見出したと思われる。[82]

そこで、船の寿命が、見つかっている弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)のそれぞれの中に指定された期間よりも長かった可能性を認めれば（それ故に新しい財産管理官(アルモシャリッフェ)の保管管理に移されたわけだが）1525 年 3 月から 1530 年 7 月までの期間における造船所(エスタレイロ)の活動の目立った低下の証拠が明白となる。しかし、この減速は受領した船の数と帆柱の数において顕著であるだけで、これらの年に備品館(アルマゼン)に入って来た材料の数量の登録はそれほどの減少は見せていない。

表 II　　材料の受領

官吏(オフィシアル)	ﾃﾞｨｵｺﾞ・マルケス	ｼﾞｮｱﾝ・ｱﾙヴァレス	ﾃﾞｨｵｺﾞ・ヴァス	ヴァスコ・フェルナンデス	ﾛﾎﾟ・フェレイラ	ｴｽﾃヴァン・フェレイラ・ｶﾞﾏ	ｼﾞｮﾙｼﾞｪ・フェレイラ・ヴァスコンセロス	ﾌﾗﾝｼｽｺ・コスタ
年	1480 1487	1500 1505	1521 1525	1525 1530	1535 1539	1576 1579	1580 1583	1583 1586
ﾀｰﾙ(ｷﾝﾀﾙ)	1,650	16,667	?	35,514	?	?	14,287	14,436
鉄(ｷﾝﾀﾙ)	?	?	3,096	9,248	?	4,497	2,621	1,843
静索(ｷﾝﾀﾙ)	1,285	6,996	?	223	?	9,934	6,746	6,181
静索用糸(ｷﾝﾀﾙ)	202	9,570	9,112	12,046	8,738	2,325	?	?
帆用糸(ｷﾝﾀﾙ)	?	?[84]	103	173	135	?	?	?
帆布：ヴァラ長さ	4,046	?	?	3,543	?	30	?	?
枚数	?	4,308	?	6,206	6,095	2,795	2,125	3,293
ヴィラ・ド・コンテ	112,535	?	?	149,829	151,588	?	156,800	154,209
註[83]	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)

訳注：ヴァラ(vara)＝1.1m、　キンタル(quintal)＝4arroba(14.688kg/arroba)≒58.75kg

---

[82, 83, 及び 84：次ページ]

そして、ギネー及びインド備品館（アルマゼン）の財産管理官（アルモシャリッフェ）と財務官達（テソウレイロ）の弁済受領証書（カルタ・デ・キタソン）から作成した表 II を要約すると、鉄、タール、帆縫い用糸の送付量は多い状態を保っていることが顕著である。1502 年と 1505 年の大艦隊の要求をカバーするための造船所（エスタレイロ）の高密度の生産によって律せられていた 1500 年～1505 年を比較の基点とすると、タールの量を見ればそうした推察を確かめることができる。

ヴァスコ・フェルナンデスの任期中に同備品館（アルマゼン）の材料が、注意が払われないために元に戻ってしまうことはなかったが、保有している船の数がその直前の段階で登録された数よりもずっと少ないことは無視できない。そして大容積（おーるテ）の 17 隻の船の内何隻が、前任者から彼の保管に引き継いだものなのかはわからない。

生産リズムの低下の兆候が存在する。トルコ帝国の勃興がもたらした新たな勢力均衡のために必要な調整から生じた、喜望峰航路（ボータ・ド・カーボ・エスペランサ）における 20 年代の困難な諸状況の一つの反映であろう。新たな均衡が、多分ペルシャ湾経由でのレバントのルートに相対的に活力を与え

---

82 国内のｹｰｽは資料が乏しいので、ﾌｪﾘﾍﾟ 2 世の 9 隻のｶﾞﾚｵﾝ船の注文に関する詳細な報告書に含まれている例を見てみよう。1582 年 7 月の終わりの頃に 7 隻のｶﾞﾚｵﾝ船の竜骨が据え付けられた。この年の 10 月に残りの 2 隻の建造が始められたが、この時には最初の 7 隻の建造は進んでいた。大蔵省の直接監督下でｶﾞﾚｵﾝ船の建造作業を行うことの有利さをﾌｪﾘﾍﾟ 2 世に呈示する弁論において、ｸﾘｽﾄﾊﾞﾙ・ﾃﾞ・ﾊﾞｯﾎｽは何隻かの船の建造を同時に進めることがもたらす効率によって明らかな利得が得られる結果を表してみせた。「全ての材木と材料が一緒にしてあれば、何隻かのｶﾞﾚｵﾝ船の内の半数あるいはそれよりも少数の船で余ったものを未だ建造があまり進んでいない残りの船に使うことができ、利得と時間短縮にとって大きな価値がある(･･･)様々な部分で帆柱、帆、綱や滑車の類の船具を備え付けることは、大変な時間の遅れと材料の浪費を生じる(･･･)一つの部分が一緒に行われれば、今まで述べたことによって価格が安くつくのである」この記述の前の部分で、ｸﾘｽﾄﾊﾞﾙ・ﾃﾞ・ﾊﾞｯﾎｽは、直接管理を選んだ他のﾖｰﾛｯﾊﾟの諸王国のｹｰｽに言及しており、ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの例が考察されている。**ｶｻｰﾄﾞ・ｿｰﾄ**、上掲書、337p、341-342p を参照。

83 註(1):ANTT,ﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書（チャンセラリア）、第 6 冊、fl.56,ﾌﾚｲﾚ,J.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ、上掲書中、vol.I,401- 402p。(2):同上、vol.III314p。(3):ﾄﾞﾝ・ｼﾞｮｱﾝ3 世王の国璽尚書（チャンセラリア）、特権、第 52 冊、fl.101vº。(4):同上、第 4 刷、fl.49-49 vº。(5):ﾄﾞﾝ・ｾﾊﾞｽﾁｬﾝ王の国璽尚書（チャンセラリア）、特権、第 13 冊、fl.333-333 vº。(6): ﾌｨﾘﾍﾟ 1 世王の国璽尚書（チャンセラリア）、特権、第 13 冊、fl.333-333 vº。(6): ﾌｨﾘﾍﾟ 1 世王の国璽尚書（チャンセラリア）、特権、第 5 冊、fl.250。(7)同上、第 2 冊、fl.74 vº。(訳注:(6)が 2 回あり、(8)が無い?)

84 乱丁の部には「19,571」とある。

ることができたのであろう。[85]

備品館の財産管理官と財務官達の弁済受領証書から採った造船所の生産のリズムについてのこれら最初の情報は、それが偶々入手できた性格のものであるために、印象による分析を可能にするにすぎず、備品館の収入/受領の数字での研究によって確認することはできない。これらの官吏達によって徴収された金額には、原材料の取得と造船所の建造工事の他にも様々な支出先があった。乗組員の給料を除き（インド商務館が直接に支払う）、大砲、糧食、旗幟、軍旗、等々を各艦隊に備え付けるためのその他の全費用をカバーした。

つまり、収入/受領を数字で表すと、別の種類の推定をすることができるのである。これらの数字は、この組織の日々の平常な活動と、造船所が帝国の資本の商業と航海の世界で担う役割との間の密接な依存関係を証明している。国王の船の傭船料収入と通じており、喜望峰航路への参加者達だけに限らない個人の艤装家達への船具の売却で得られた金額とも通じている。

弁済受領証書だけが、備品館の役割を分からせてくれるわけではない。それは、航海長や持主達が、この都市に廻送した自分達の船に船具を備え付けるために必要とした材料が小売される所として選ばれた場合である。当然ながら、それがこれらの組織を設立する動機ではなかったが、そうした売却のために申し立てられた理由をみると、売却がそれほど少なくなかったことが分かる。こうした取引が登録されている中で、例えば 1 個の錨の売却の場合だが、「（買手が）この都市で、売り物の錨が見付からなかったので」[86] と詳しく述べている。大蔵省の書記であるジョルジェ・デ・フィグェィレードは、ブラジルに派遣する自分の船のために帆柱を 1 本必要とした時、管理官の指図で、これらの備品の一つ、カラヴェラ船サンンタ・クルス号の帆柱 1 本であるが、の入手できるかどうかをあたった。見積りのために河畔造船所の親方が呼ばれ、5.5 クルザードとなった。証明書の最後に、「上記の船に必要とする帆柱でこの都市で買えるものはないので、これを売ることを命じた」と書かれ、管理官が署名していた。[87]

また外国人の船の航海長達も同じ目的のために備品館に出向いた。フランダースへ戻らなければならないドイツ人に、14 ブラサ（訳注：約 2.2m/braça）のプルサ（訳注：プロシア）の帆柱が 140 クルザードで売られた。これらの取引の対価は備品館の財産管理官と財務官の収入/受領に借方で記帳された。[88]

---

85 中東における政治、経済の新たな状況については:ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「発見と世界経済」,vol.III,ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾌﾟﾚｾﾞﾝｻ、1982 年、74p、同、「1517 年-1524 年の世界周航とﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ帝国」、「小論集 II」中、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ、1978 年、205-221p。及び「神話と商品、航海の理想郷と現実」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾃﾞｨｯﾌｪﾙ、1990 年、438-439p。

86 ANTT,C.C.,P.II,M.222,D.34。

87 ANTT,C.C.,P.II,M.218,D.28。

88 ANTT,C.C.,P.II,M.218,D.21。

船具の売却と交換の更に複雑な形式も同様に行われていたようだ。個人と公的組織間での交換の場合、個人の艤装家達にとって入手が最も困難であろう船具について備品館が調達してやったことが垣間見られた。ペドロ・アルヴァロ・ジェンティルは、14 ブラサのリガの帆柱 1 本を持っていた。しかし、これは彼にとっては最適なものではなかった。彼は交換を行うために備品館に出向いた。そこで、プルサの 16 ブラサのもの 1 本を選んだ。両者の評価が行われ、彼は自分の帆柱を渡すにあたり、差額を金で渡さなければならなかった。彼のものは 50 クルザードで、取得したものは 120 クルザードであった。これらの金額は、このために召集された 3 人の船大工達の責任による計量検定の結果であった。このケースの面白い点はこれらの船大工の親方達の署名である。一つは型に嵌めた斧、一つは丸で囲んだ十字、一つは単純な十字である。[89] 間違いなく、「河畔造船所の親方達のレジメント」の条文に従って、彼等に引き渡されたコルク樫の木や材木に刻印しなければならないマークである。建物の建設のために組み込まれた石塊にある石工達のマークとの類似は明らかである。

古い船の公告での売却は、備品館の支出によってカバーされる、もう一つ別の出費用途であった。1535 年にナウ船のサン・ロッケ号が「舵無し、ポンプ無し、静索具の鎖も無しで、」「ウルキーニャ（訳注：小型ウルク船）コンセイソン号」の船殻と一緒に、全部で 175,000 レアルで売られた場合のように [90]、しばしば船殻だけが売却された。同じ年にこれまた公告によって、古いカラヴェラ船のサン・クリストヴァン号の船殻が売られた。[91] 船は河畔造船所の財産管理官の「支出/払出」として記され、取引ごとの金額は備品館の財産管理官と財務官の「収入/受領」に記すことと定めている。さて 1532 年～40 年に関するバスティアン・ゴンサルヴェスの弁済受領証書によって、表 I に示す船が受領に記載されていることがわかる。残念ながら弁済受領証書は船の個々の名前の区別がない。しかし最終的に「収入/受領」に記されたものの、一部が彼の任務においては払出となっており、その他が新しい財産管理官のロポ・ゴウディーニョへ引渡されていることがはっきりしている。弁済受領証書で識別された 34 隻のナウ船の内たった 12 隻しか引渡しをしなかったことから、その差の 22 隻の行方について、ある考えが浮かぶ。それは、何隻かは完成せず [92]

---

89 ANTT,C.C.,P.II,M.215,D.54。

90 ANTT,C.C.,P.II,M.204,D.124。

91 ANTT,C.C.,P.II,M.201,D.11。

92 1540 年の証明書が良い例である。この年の職を遂行していたｼﾞｮｱﾝ･ｱﾌｫﾝｿ(国璽尚書の目次には彼の弁済受領証書は見当たらない)のに、「直すことになり、完成しなかった国王の」ﾅｳ船と船の建造工事から回収して、ﾊﾞｽﾃｨｱﾝ･ｺﾞﾝｻﾙｳﾞｪｽに送られた古い釘類 150ｷﾝﾀﾙ。このように釘類は再利用でき、造船所のこうした工事では船殻に使われた鉛も回収された。帰路の航海の、ﾊﾞｽﾃｨｱﾝ･ｺﾞﾝｻﾙｳﾞｪｽから備品館の財産管理官へ出されたいくつかの証明書 （次ﾍﾟｰｼﾞへ）

他のものは、「航海できる状態ではなく、陛下へのご奉公に値しない故」[93]、公告で売却されたというものである。公告で売却になる状況からみて、一般的には書記の罪に帰せられる失敗だということが窺われる。備品館(アルマゼン)の財産管理官(アルモシャリッフェ)と財務官(テソウレイロ)への弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)の中で、婉曲な言い回しではなく、もう航海には使えない船であると言切っている。バスティアン・ゴンサルヴェス宛ての最終勘定はガレオン船のことに触れていないが、ロポ・ゴウディーニョへ移管しているので、これらを所有していたことは否定しがたい。他の船については、追跡してみると、アンティーリャス諸島でガレオン船コンセイソン号を「奴隷達と一緒に」金貨 300 ペソで売っているので、彼の任期中に建造されたのであろう。この金は備品館(アルマゼン)の金庫に入り、船はバスティアン・ゴンサルヴェスの「支出(デスペーザ)/払出」として記入された。[94]

収入(レセイタ)/受領の中の金額のあるものは、当然ながら、河畔造船所(リベイラ)の定常的な支出(デスペーザ)/払出とは関係していない。部分的に、他の付属機関へ送られたに違いない。1505 年に管理官(プロヴェドール)のジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスの命令によって、備品館(アルマゼン)の財産管理官(アルモシャリッフェ)のルイ・レイチのところに出向き、テレセーナスの同じ職位のゴンサーロ・オリヴェイラに 134,800 レアルが渡されたことが知られる。[95] この金は、ボテカベーロ号、サント・アントニオ号と 1 隻のカラヴェラ船を売却した額の一部であり、テルセーナスの剣術道場(sala de armas)における工事に充てられた。

大砲、槍、鎧の胸甲等のようなその他の種類の武器の生産は、備品館(アルマゼン)の金庫の金銭の移動の主要な動機の一つになった。大砲のための作業をした鍛冶屋達の仕事に対する支払として[96]、ルイ・レイチがゴンサーロ・オリヴェイラに送ったのは、12,000 レアルであり、インド艦隊(アルマダ)のための弾丸、弾薬、その他必要な物の製造に対しては 70,000 レアルであった。[97] 同じような性格を伴った登録によって、管理機構を知ることができる。管理官(プロヴェドール)の命令によって、備品館(アルマゼン)の財産管理官(アルモシャリッフェ)と財務官(テソウレイロ)は、備品館(アルマゼン)とテルセーナスの財産管理官(アルモシャリッフェ)に対して、

（前ページより）には、「造船所(エスタレイロ)に居るナウ船から取り外した山となった」鉛が登録されている。 ANTT,C.C.,P.II,M.167,D.13;M.233,D.35;P.III,M.10,D.31。

また、「インドへ持って行くためのものである鎧の胸甲の本体」を作った武器製作工達の出費の精算にも用立てられた。特別な場合として、「陛下が御来臨のために」バグパイプ(ronca)とアラバルダ鉾(alabarda)を金メッキした鍍金工達への金銭が備品館(アルマゼン)の金庫から出て行った。

93 ANTT,C.C.,P.II,M.211,D.103。

94 ANTT,C.C.,P.II,M.195,D.70。

95 ANTT,C.C.,P.II,M.10,D.42。

96 ANTT,C.C.,P.II,M.9,D.151、D173。

97 ANTT,C.C.,P.II,M.10,D.14。

大砲（ベルソ砲、弾丸、そしてファルコン砲）の製造に雇用された鍛冶屋達の給料をカバーする目的で、かなりの大金を移転させた。送り先が武器館の受領官(レセベドール)となっていたので、この金額はバルカレーナ(Barcarena、訳注：リスボン郊外にある町、火薬工場がある)の武器製作工の某ジョアン・アギラールが、武器の手入れの仕事の支払いをする財源用のものであった。例外的なケースではあるが、「陛下の来臨のために」バグパイプと鉾を金鍍金した金鍍金工達に然るべき金額が備品館(アルマゼン)の金庫から出された。[98]

同様に、貯蔵している材料を他の部門や組織にも移動させた。管理官(プロヴェドール)の命によって、船具を譲渡した登録で、河畔造船所(リベイラ)の財産管理官(アルモシャリッフェ)が署名したものばかりでなく、備品館(アルマゼン)の財産管理官(アルモシャリッフェ)が署名したものも沢山ある。たとえ帆布(lona)と言っても、本当に欲しがられたものは仕立てられた帆であって、河畔造船所(リベイラ)の備品館(アルマゼン)から出て行く布(tecido)ではないこともあった。バスティアン・ゴンサルベスは小麦を乾かすために、帆をヴァレ・ド・ゼブロの炉に渡したことが何回かあった。また「硝石を乾かす」大きな盆のために、河畔造船所(リベイラ)から火薬館にボンネット(maneta)の帆が 1 枚出て行ったり[100]、あるいは国王の慈悲心によって、管理官(プロヴェドール)は河畔造船所(リベイラ)の財産管理官(アルモシャリッフェ)に対して、ノッサ・セニョーラ・ダ・ピエダーデの修道院に、水揚機(nora)で水を汲むための綱を譲るように、また、サンタレンの慈善院、サンタレンのサン・ニコラウ・デ・教会、アヌンシアーダ修道院、等々の様々な宗教組織に、その使途は述べられていないが、古くなった最下部帆(コース)(papafigo)を譲るように命令している。[101]

当然ながら、材木は最も求められた材料であった。それは、火薬館の工事のためであったり[102]、「武器館の階段である」戸棚にするためであったりした。[103]「役に立たない」何

---

98 ﾃﾙｾｰﾅｽと武器館への金銭の移転に関する文書：ANTT,C.C.,P.II,M.9,D.151,D.173;M.10,D.8,14,39,49,58,70,83,85;M.129,D.192;M.135,D.135,141;M.136,D.25;M.137,D.19,78,129,151,159;M.138,D.18,43,44,67,82,117,140,159,178;M.139,D.64,70,112,163;M.141,D.11,18,25,181;M.145,D.28,29,70,145,146,158;M.146,D.42;M.154,D.52。

99 ANTT,C.C.,P.II,M.155,D.38;M.156,D.56.。

100 ANTT,C.C.,P.II,M.154,D.59;M.141、D.162。

101 ANTT,C.C.,P.I,M.42,D.84;M.50,D.97;M.52,D.16,117;M.58,D.68,115;M.63,D.122;M.65,D.9;M.64,D.73;M.67,D.31;M.71,D.46;P.II,M.217,D.107;M.224,D44:M.226,D.16

102 ANTT,C.C.,P.II,M.9,D.151,D.173。

103 ANTT,C.C.,P.II, M.154,D.86。

だかわからない帆柱までもが槍を作るために武器館へ送られている。[104] 河畔造船所にあるレイリアの松材で、艦隊の船に設置する「弾丸用の大箱」が作られたが、その場合は河畔造船所からテルセーナスへ持って行かれた。[105]

備品館の原材料と道具で消費されない一部のものはインド、特にコーチンだけではなくモザンビークの需要を満足させるために河畔造船所から出て行った。その例が山程あるのは、喜望峰航路の最初の 20 年間である。インド国での造船が決定的になったこの時期以降には、本国からの送付品に頼るよりは、オリエントの造船所がより自給自足していける補給系統が築かれたのは間違いなさそうである。しかし、1523 年になっても、大蔵省の書記アントニオ・フォンセッカがゴアからドン・ジョアン 3 世宛てに出した手紙の中に「ガレー船と船」のためにタール、ヴィラ・ド・コンデの布、薄手の帆布、ビスカヤの鉄、そして多足鉤（fateixa）が送られてくることが望ましいと述べられている。[106] 結局、初期の何十年間はしばしば要望品リストが船に搭載された。また、「陛下の艦隊のために帆を作るための」「コトヴィア(cotovia、訳注：木綿の厚手の布)」を挙げた後で、有名なヴィラ・ド・コンデの布とフランスの帆布を送ってもらえると時宜に適うと続けて述べられている。1509 年から 1513 年までの艦隊の船の備品の知られている登録には、コーチンだけでなくモザンビークにも貯蔵するために、ビスカヤとドイツのタール、獣脂、鉄、麻屑、ヴィラ・ド・コンデの布、薄手と厚手の帆布、あらゆる種類の釘類、そしてオールが含まれている[108]。もっと後の時代になると、この手の証明書は珍しくなる。残存している登録では、錨とガレー船のオールの重要性が突出している（1524 年、1527 年、1528 年、そして 1529 年の艦隊）。これよりも後のコーチンの河畔造船所の親方のジョアン・イアーネスが 1533 年に出した手紙の中で、王国から来る釘類の方が利得があると強く述べている。「何故ならば、そちらから来るものの方が此処で作るものよりも常に安いからであり」、それは帆やタールについても同じことであるとしているが、[110]1538 年と 1539 年の艦隊では、錨とガレー船のオールしか挙げていない。[111]

---

104 ANTT,C.C.,P.II, M.156,D.71。

105 ANTT,C.C.,P.II, M.88,D.139;M.115,D.104;M.123,D.24;M.133,D.133。

106 ANTT,C.C.,P.I, M.30,D.36。

107 上掲書

108 ANTT,C.C.,P.II, M.16,D.78;M.21,D.40,41,42;M.23,D.222;M.23,D.20,M24, D.17, 25 ,27,35;M.25,D.5;M.30,D.113,114;M.35,D.104,106,207。

109 ANTT,C.C.,P.II, M.113,D.113,D.150,165;M.145,D.9;M.139, D.76,77; M.152 , D.104;M146, D.52;M.154,D.45。

110 ANTT,C.C.,P.I, M.50,D.69。

111 ANTT,C.C.,P.II, M.217,D.20,21,29;M.227,D.85;M.234,D.32;M.236,D.27。

その類似品も知られていなかったようだ。「こちらには無いので、送ってくださるはずのオールのことを、陛下は気に留めてくださらないし、そのように不足していながら、適当な材木があるマラッカへ探索の人の派遣もしない」。

備品館の金庫が多岐にわたる出費をカバーしていることが一方では認識され、この組織で取り扱われる材料の様々な向け先が他方ではプロットされはするが、収入/受取の分析では、造船所の生産のリズムについて明らかにしてくれるものはほとんどない。河畔造船所の造船を目的とした部分は、その総額の中のかなりの部分であることは明白だが、全体ではなく、一部分でしかなかったからであり、それは、船は各艦隊に投じられた資本全体の一部分でしかなかったからであった。

したがって、材料の売却、入札された船、そして傭船料からもたらされる収入/受領それぞれの間の重みの違いを認識する必要があり、財産管理官の弁済受領証書に出て来る金額にもっと注意深い目を向けることが良いと思われる。材料の売却による入金と、船の売却によって得られた入金とが、必ずしも仕分けられていないので、その情報は単一のカテゴリーとして集計した方が良いと考え、「売却（表 III-B）」という次ページの表とした。

合体させたデータからわかることは、傭船料であっても売却金であっても、収入/受領の徴収としてはどちらかといえば二次的なプロセスであること、すなわち、どちらとも区別できない部分の多くと同じ重みを持つということである。これらの収入/受領が僅かなものであることから、主要な支払い元としてのインド商務館の突出した役割が浮かび上がる。ここで改めて、ヴァスコ・フェルナンデスの管理下にあった時期は独特な性格を表すものであることを特筆する。金銭上での収入の減少はなんら感じられないが、インド商務館から出た金額の減少は明らかである。これは、喜望峰航路の商売が困難なものであったもう一つの証左であろうか。

表 III-A を見て、備品館の支出/払出に影響を及ぼした金額に関するもう一つのコメントは、エステヴァン・ダ・ガマ以降が、16 世紀の 20 年代と 30 年代を基準として 2.5 倍になっていることである。（訳注：（381.8＋218.9＋229.6）÷（77.4＋131.4＋128.3）＝2.46≒2.5）すでに述べたように、原材料の価格が上がったために、生産コストが上昇した結果であろうか。しかしながら、これに続く何年かは、計上された収入/受領はこれよりも控えめなものである。この時期は、インド航路において、艤装契約が普及した時期である。ただし、マラッカのナウ船の契約では、船の供給は国王に求められた。（しかし、特定の弁済受領を目的としていたので、弁済受領証書の中では、支出/払出は考慮されていない[112]）

---

112 ﾌﾗﾝｼｽｺ・ﾀﾞ・ｺｽﾀについては、ANTT,ﾌｨﾘﾍﾟ 1 世王の国璽尚書,特権、第 5 冊、fl.249v°。彼の後任のｼﾞｮﾙｼﾞｪ・ﾃﾞｨｱｽは備品館の弁済受領証書には出て来ず、ﾏﾗｯｶの船の関係でのみ、上掲書、第 2 冊、fl.239 v° 参照。 （次ページへ）

多分契約の普及は備品館から出て行く金額の削減となって反映されはしたが、この世紀の終わりになると、船価の増大はもう明らかであった。

備品館の支出/払出の中にあって、原材料と機械設備が軽視できないものであったことを考えると、財務的な観点からは、比較的自給自足的な循環回路が描かれる。異国の産品の商売からの配当金が、各艦隊の準備に従事した主だった組織の定常的な支出/払出のかなりの部分をカバーすることになった。

表　III-A　　諸備品館の収入/受領（金額）

年	官吏	合計（レアル）
1494 年～1497 年	バルトロメウ・ディアス [113]	12,992,002
1500 年～1505 年	ジョアン・アルヴァレス	62,432,255
1521 年～1525 年	ディオゴ・ヴァス	77,352,880
1525 年～1530 年	ヴァスコ・フェルナンデス	131,421,751
1535 年～1539 年	ロポ・フェレイラ	128,333,434
1576 年～1579 年	エステヴァン・ガマ	381,805,681
1580 年～1583 年	ジョルジェ・ヴァスコンセーロス	218,929,489
1583 年～1586 年	フランシスコ・ダ・コスタ	229,597,811

（前ページより）

国立図書館の手写本 637、「様々な重要事項の覚書」fl.10 以降に、1580 年から 1589 年までの備品館の収入/受領と支出/払出の要約がしてある。そこで、「ﾏﾇｴﾙ・ｶﾙﾃﾞｲﾗに供せられた何隻かのﾅｳ船」の価格は 20,324,000ﾚｱﾙであるが、更に大砲と船具が供給され、全額で 43ｺﾝﾄとなり、ﾏﾇｴﾙ・ｶﾙﾃﾞｲﾗは備品館に対し、63,324,000ﾚｱﾙの債務を負ったこと。そしてﾏﾗｯｶのﾅｳ船の契約者達には 3 隻の船が提供され、「その契約によって、艤装が為され、給料と糧食のための金が与えられた」。65,000,000ﾚｱﾙになったことが詳述されている。1581 年に 4 隻のﾅｳ船が、1581 年と 1582 年にﾏﾗｯｶへ 2 隻が、大蔵省の負担で修理が行われ、艤装が行われた。この 8 年間(訳注:1581 年-1589 年?)にｶﾞﾚｵﾝ船 8 隻分の船殻と 2 隻のｶﾗｳﾞｪﾗ船が建造された。4 隻のｶﾞﾚｵﾝ船の建造工事が終了した。

[113] ANTT,ﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書,第 6 冊、fl.11、」 **ﾌﾚｲﾚ**、A.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ、上掲書、vol.I,360p。ﾊﾞﾙﾄﾛﾒｳ・ﾃﾞｨｱｽ宛の書状を含む唯一の情報である。一方、ﾃﾞｨｵｺﾞ・ﾏﾙｹｽの書状は金額は示していない。その他の官吏達については、情報源は表 II で使用したものと同じである。

表　III-B　　収入/受領の出所（%）

年	売却	傭船料	インド商務館	ミナ商務館	その他[114]
1521年～1525年	2.9	1.8	80	0.1	15.2
1525年～1530年	3.7	1.4	75	－	19.9
1535年～1539年	2	1.6	92	3.1	1.3

結局のところ、ギネー及びインド備品館の財産管理官と財務官の弁済受領証書から抽出できる財務的な側面は、国内経済生活における喜望峰航路の商売の利益幅について結論を得るのに十分なものではない。ところが、そうとばかりは言えない。大部分がインド航路の商売での結果から由来したもので、後日、備品館に充当された金額は、造船所に補給を行う目的のもとにわが国の様々な場所へ流れて行くのである。同様なことは輸入財についても言える。そして、喜望峰航路は国内とヨーロッパの様々な経済的な循環回路に干渉したのであった。生産の本質的な循環回路はリスボンが中心となったが、原材料によってはその必要性から、国内の他地域を巻き込んで、その協力を求め、またヨーロッパのいたる所で産する船具の需要増を喚起した。港、通商センター、そして産業センターに関しては、ヨーロッパ諸国間の航路がリスボンに集まっていた。

このように、材料の供給市場の研究は、しばしば弁済受領証書から識別されたものであるが、造船所における生産組織に関わるものとは限らない。このテーマは、喜望峰航路、というよりは、この商業航路に役立つことを天命とした造船業が、国内の空間をヨーロッパ市場と結節させていたフローを増加させながら、どのようにして新たな需要をもたらしたのかを問うための重要な論点を為している。

第二章　原材料：喜望峰航路と大西洋航路

リスボンの造船所の研究に手をつけるにあたり、その管理機構と生産組織上最も目に付く面を明らかにしたい。河畔造船所においては、全ての種類の船が建造されたが、訪れる人達の目を奪って名を馳せたのは、インド航路に就航した素晴しい帆船の建造に携わる船大工とまいはだ詰め工の親方達の多忙を極めた活動であった。

リスボン港の活気と造船所の作業の喧騒が、一大海事センターに特有な相貌を、首都の河畔地区に刻み込んでいた。都市の拡張というチャンスに際して絶え間なく引き寄せられる、ジョアン・ブランドンの言葉によれば、「遺棄された者達、そして異邦人達の」根無し草で手に専門の職を持たない民衆を集めるまさしく呼子であった。1552 年にジョアン・ブランドンは、その「統計」の中で、河畔造船所地区を海港の威厳と大きさを最も良く写し取っているのもとして記述している。1 日に 6 ないし 7 ヴィンテン(＝20 レアル/ヴィンテン)での材木,栗、藺草(junco、訳注：魚を何匹か繋げて通す等、漁業で用いられた)の荷降ろしから、綱に塗るため、あるいはカラヴェラ船やバルカ船の船側に塗るためのタールを煮る鍋の賃貸しのような、造船所の活気に応じてやりくり算段をするようなものまで、多岐に渡る日々の細かな仕事をする何百人もの「労働者達」の異質な大衆に出会う場所であった。[1]静態観察的なエッセイからもたらされるこうした情報の中からも、人の行き来、あらゆる臭い、船大工達の金槌や鋸の騒音、朝早くからライス・プディンやクスクス(米や小麦の蒸し団子)を大声で売る屋台の売り子の騒音といった、特別な状況下にある港を支えている重要な都市中央部の賑わいそのものが思い浮かんでくる。

喜望峰航路で使われたナウ船とガレオン船の建造とメンテナンスに係わる投資の広がり及び艦隊の毎年の出帆を求めた規則性が、ギネー及びインド備品館に関与する艤装のための建築物、在庫品と大型工具の保管庫、そして管理部門の官吏達の重複した組織による管理監督を要求するこのリスボンの造船所における生産のリズムを決めたのであった。しかし、それだけではなかった。河畔造船所の空間は、いくつかの付帯活動に集中する産業複合体であり、船大工の親方が技能を見せることに役立つ「機械と設備」で抜きん出でていた。

生産コストの構造を分析すると、資本の構成において、関係する労働力にかなり集中してはいるが、原材料に対応する部分が、投資の大部分であることに気付く。経済の近代的な発展を特徴づける、革新以前の産業活動の中では、固定資本はそれほど必要とされなかったことの更なる一例かもしれない。船を資本財と考えても、材料は消滅するものであり、短寿命であることは、「産業革命」以前での「資本形成」の概念に疑念を持たせるのに十分であろう。近代産業の最も目立った側面の一つは、生産プロセスの中で固定資本が重要

1　「1552 年のﾘｽﾎﾞﾝの威厳と大きさ」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書庫」、vol.XI,ﾘｽﾎﾞﾝ、60,69,224,226p

性を持つことだと考えると、これはジョーン・ヒックス郷の論題であった。この考え方はチポラによって関係性が持たされた。彼は、11 世紀以降の「初期産業時代のヨーロッパ(Europa pré-industrial)」において、製粉と織物生産で使われた風車と水車という重要技術の取得と一緒になって、どのように資本の緩やかな形成が行われたかを示すことに傾注した。大西洋横断の船もそれと同じように、人力を使わないエネルギーで、ますますシステマチックになっていった手段の例であり、累積した長いプロセスの中で、機械(マキナ)の時代を準備した。しかし、この問題にここで首を突っ込むつもりはない。ヨーロッパの他のいずれの大きな造船所(エスタレイロ)とも同じように[3]、リスボンの河畔(リヴェイラ)造船所におけるナウ船とガレオン船の生産においても、在庫品を持つ準備と機械設備が、記帳できない投資の馬鹿に出来ない一部を表していることによって十分認識されるので、これをもって本題を切り上げることが許されよう。考慮すべき点として、遠距離通商のための造船は、鉱山の開発と共に、16 世紀における固定資本を比較的要する産業の数少ない例の一つであることは指摘しておきたい。[4]

したがって、ここで行うのは、供給プロセスと原材料供給においてリスボンと直接に結節した地域の研究で、これは造船業の研究を行うことで生じた主要問題の一つであり、マガリャンイス・ゴーディーニョの著作の中で暗示されている点に応えるものである。[5]できる限り可能な手段でもって、リスボンの造船所(エスタレイロ)の需要を満足させるために召集をかけられた地域の地勢図を構築してみたい。一つは、基本的に国内市場において供給が受けられる資財で、一つは、リスボンがヨーロッパの他地域に僅かながらも依存し、その供給責任を負っている資財であるが、後で分かるように、国外市場と国内市場という二分法が一番適切なやり方というわけではない。というのは、トッレ・デ・モンコルヴォのように大変に遠隔な我が国の地域が係ってくると、そこから来る材料に頼ると同時に、輸入することも意味の無いことではないからである。同様にして、少なくとも 16 世紀最後の四分の一世紀までは、使用された材木の大半が国産であり、第四章で述べたように、コストの少なくとも 50%は、国内市場で供給が見出せる生産要素　－船殻の材木と労働力－　に係わるものと言えることは強調しておきたい。

他方で、造船業は、亜麻(リネン)織物業、索綱製造業、製鉄業といった付帯産業の成長あるいは登場を促した。これらが展開して行く中で、国内の政治空間(スペース)中に「初期産業化(proto-industrialização)」のプロセスに巻き込まれた地域が描かれるわけだが、どのような手段

2　ﾁﾎﾟﾗ,C.「初期産業化時代のﾖｰﾛｯﾊﾟ経済史」中、ﾘｽﾎﾞﾝ、70 版、1988 年、113p。

3　上掲書、122p。

4　ﾒﾝﾃﾞﾙｽ,ﾌﾗﾝｸﾘﾝ,「初期産業化:産業化ﾌﾟﾛｾｽの第一段階」、「経済史ｼﾞｬｰﾅﾙ,XXXII」中、1972 年 3 月 1 日、255p。

5　「神話と商品、航海の理想郷と現実」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾃﾞｨﾌｪﾙ、1990、563p。

によって、この都市が内地のこれらの産業の、とりわけ亜麻(リネン)織物業が目立っているが、活発な一極を為したのかを問うことにしたい。リスボンはオリエントへの扉であり、男達が渦巻く所であるだけに止まらなかった。喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)の船の出発点と到着点であり、つまりは国内の他の港と造船所(エスタレイロ)が拡大することに道をつける関連航路が一体となったものであった。リスボンの造船所(エスタレイロ)は内地における付帯産業を発展させる強力な刺激であった。内陸部の地方は、どちらかといえば河川を利用していたが、備品館(アルマゼン)の供給循環回路(サーキット)の仕組みで統合されていた。一方で、ヨーロッパの大西洋沿岸と連絡を取り合うことの容易さは、手工業の発展のそうしたイニシアチブのあるものに対する阻害(ブロック)の要素となりえ、国内の生産センターへの強力な競合として跳ね返った。そして、国内の生産センターの選択は、多くの場合、重商主義の法則である保護主義政策に従って選択を行ったというよりは、きちんとした定常的な連絡を取り合うことの難易度によったのであった。それ以外にも、国内造船業は内地からもたらされる材料に必ずしも満足していたわけではないこと、あるいは、需要規模に対して国内の供給が不十分なことが明らかであるという理由があった。

こうした問題があったので、アントワープとアンダルシアの王室商館(フェイトリア)が果たした役割を分析をする必要がある。あちらでは喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)に直接関係した商品にトランジットをさせ、こちらでは海峡の防衛を行い、かつモロッコへの補給を行うといったそれぞれが天から課せられたとも言うべき仕事の重要性のために、ウォーラーステインの分析風に言えば、ヨーロッパ内に特化することに寄与し、その結果としてバルチック海を北西ヨーロッパの循環回路(サーキット)に統合することに寄与した主要資財の一つが果たしたように、様々な資財（その中には船具もあった）の供給において果たした他の機能が見落とされてしまった。だから、オリエントとの取引の黄金時代である 16 世紀前半においては、イベリア半島の市場、特にリスボンの需要は、一方向に向けては地中海とオリエントの産品が流れて行き、他方向に向けては帝国の様々な地域において交易の鍵となる産品である銀と銅、洗練されたものが多い織物、タペストリー、そして流通消費量がずっと多くて国内の造船所(エスタレイロ)の需要に応えるための船具が流れて行く、ヨーロッパの諸地域を統合するひときわ目立ったファクターであったことを覚えておきたい。この喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)が一つの外部地域をヨーロッパ世界経済に結び付けていることの作用を評価しようと考えて、構造が脆弱な 16 世紀のヨーロッパ世界経済の辺境に対する外部関係の作用を無視したモデルが実際に立派なものなのかを問うならば、手直しを加えることが考えられねばならない。[6]

入手できる情報源によって、本質的に、原材料の供給市場の地理的な研究ができはするが、文書が最も多い年代は 16 世紀前半に限定されている。調べた文書は本質的に「年代記文書(コルポ・クロノロジコ)」に含まれるが、1500 年代の 50 年と 80 年との間の何年かに文書が無い間隙があり、同世紀の中頃以降の状況の研究は、木材の供給に関して用いた情報源がその頃の

---

6 **ｳｫｰﾗｰｽﾃｲﾝ**,I.、「世界の近代ｼｽﾃﾑ」、ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ、ｼｸﾞﾛ・ﾍﾞｲﾝﾃｨｳﾉ、1984 年、基本的には vol.I,第 VI 章。

状況もかなり表しているとはいえ、極めて困難である。しかしながら、これらの情報源が、アントワープの商館(フェイトリア)の閉鎖が、この商館(フェイトリア)が日常的に送付していた産品の供給に反映されている点を明らかにしている。したがって、原材料の研究は、具体的には、ヴァスコ・ダ・ガマの最初の航海によって始業した「歴史的－地理的複合」として、16 世紀前半に描かれた現実に光を当てるものである。船殻と帆柱、索具綱、帆といった船を構成する様々な部分を並べて描くやり方を選ぶこととする。

１．船殻と帆柱

1.1　木材

造船に適用された木材の問題は、様々なレベルの理由によって、本質的なテーマを構成するものである。第一の、そして最もはっきりしているのは、必要な原材料のかなりの部分を占めるという単純な事実である。第二は、第 4 章で言及したように、16 世紀最後の四半世紀において、この産業で生じた困難な問題は、この原材料の不足に深く根ざすもので、その結果として未乾燥の材木を使うようになって、船の寿命を一変に短くしてしまったことであった。さて、この 16 世紀終わりの暗澹たる光景は、ボクサーとモローといった著作者達[7]の、誰もが重要と思う著作の中で、こうした状況を 1500 年代前半のことに移し変えてしまうという明らかに不正確な内容に責任があった。それは、年代史の事実を扱う際に、実際にはもっと全般的に生じた、エネルギーに関する、そしてポルトガルに特有というわけではなかった危機に重ね合わせてしまったものであった。造船用木材の地理的な研究は農業技師の仕事であり、もう少しで我々の関心事の枠外へ出てしまうところであるが、国内の様々な植林がどうであったかを調査するための出発点としての糸口を提供することができる。歴史的観点で調査を行うと、植林の現実の政策がもたらした実際的な効果を計る際に必要となる記述に出会うが、バエタ・ネーヴェス技師の指導下に、農業・漁業・食料省によって行われた王室国璽尚書(チャンセラリア・レジア)に含まれる文書を出版した本来の動機はそこにあった。[8]

それでは、船大工の親方(メストレ)達の間で規則とされていた実際のやり方を理論的にまとめた初期の著作の著者達である、その道の達人たちの声を聞くことから始めよう。16 世紀の最後の四半世紀に、フェルナンド・オリヴェイラ神父は「ナウ船の建造」に適した木材は 2 種類あると述べている。骨格材(リアーメ)(liame)　－竜骨(quilha)と肋材(cavernas)－　は「ナオ船の

7　ﾓﾛｰ,F.,「16 及び 17 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの大西洋における船のﾀｲﾌﾟと造船」、「近代及び現代の歴史ﾚﾋﾞｭｰ」抜刷、1959 年、181-209p。ﾎﾞｸｻｰ,Ch.,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ殖民帝国」、ﾘｽﾎﾞﾝ、70 版、72p。

8　「森林、農業及び狩猟の歴史。ﾄｯﾚ・ﾃﾞ・ﾄﾝﾎﾞの国立文書館に存在する文書選-王室国璽尚書(チャンセラリア・レジア)」、vol.IV と V.fasc.I と II、ﾘｽﾎﾞﾝ、森林局、1983-1990 年。

全重量を支えなければならないので、強くて硬い木材」を必要とする。船側(costado)には、「ナオ船の船側の曲線に沿って」骨格材とぴったりと合わせられる「柔らかい」木材が指定され、人体における骨組みと皮のようなものとなっている。[9]「堅牢さと柔軟さ」というこれら二つの資質を同じ種類の中に見つけることは難しい。しかし「この地において、我々はナウ船の二つの部分の、それぞれに極めて適した 2 種類の木材を有している。それはコルク樫 (souaro)と松である。コルク樫は骨格材に、松は板材(tauoado)に。[10]」これが書かれている後に、イタリア笠松(pinheiro manso、訳注：ラテン語名 pinus pinea)はその「柔軟さ」と「割目が無い」ことによって割れることがなく、「磨きをかける」のに適していると具体的に述べている。フランス海岸松(pinheiro bravo、訳注：ラテン語名 pinus pinaster)は、その乾かした材木は「水分に耐えられる厚みが無く」水に触れることがない船の部分である乾舷部（obra morta）にしか使うことができない。

フランス、ドイツといったヨーロッパの他の地域では、造船におけるオーク材(carvalho)の重要性を知っていたので、自国から船が出てゆく際にこれを所持することを禁止した。国産のオーク材は乾燥していると割れやすく、ナウ船の船側に使うのは適切ではない。「冷寒地のオーク材」も、その柔らかさはイタリア笠松によく似た特性を見せ、我が国の造船業では役に立たない。「なぜなら、特にギネーやブラジルのような熱帯で船喰い虫が付きやすいからである。」だから、木釘は利点がありながらも、船食い虫の害がひどくて、我が国のナウ船においてはあまり役に立たない。材木の種類は我が国の船が航行する水域の特質に従わなければならない。だから、コルク樫(sobreiro)とイタリア笠松がこの造船の目的のためには理想的な種類であった。

17 世紀初頭に、ラヴァーニャは、フェルナンド・オリヴェイラの著作のこの文句をほぼ書き写している。ただ、オーク材の性質についてもっと詳細に述べられており、「多湿の材木で、腐りやすく、船喰い虫にやられやすい」、赤道水域での行動によって腐りやすくなるという忌まわしい性質が無害になる北方の海では力を発揮できることを特筆している。すでにフェルナンド・オリヴェイラも指摘していたが、ラヴァーニャはオーク材が地中海に特有な船であるガレー船、ラヴァーニャによれば北大西洋のガレー船も、の建造に良く使われたと言及することを忘れていない。同時に、船の各部分が要求する事項によって、

---

9 「ﾅｳ船建造の書」、ﾒﾝﾄﾞﾝｻ、H.ﾛﾍﾟｽ・ﾃﾞ、「ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ・ｵﾘｳﾞｪｲﾗ神父とその海事著作」中、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾒﾓﾘｱｽ・ﾀﾞｱｶﾃﾞﾐｱ、1898 年、155p。

10 上掲書、155p。

11 「造船の第一の書」、ﾊﾞﾗｰﾀ、J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ、「造船考古学の研究」vol.II 中、ﾘｽﾎﾞﾝ、造幣所国立印刷局、1988 年、272p。「海戦術の書」中で、ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ・ｵﾘｳﾞｪｲﾗは北ﾖｰﾛｯﾊﾟの国々の艦隊の構成におけるｶﾞﾚｰ船の例外性を示すｴﾋﾟｿｰﾄﾞを報告している。

どのように様々な種類の木の使用が検討されるのかも示している。チーク材(teca)とアンジェリン材（angelim）だけがその例外的な、「腐ったり朽ちたりしない、自然界が造船のためにこれらを創った」と彼は表現しているが、特性によって、造船業において広い用途の使用が普及した。

これらの理屈は次のような論理に従っている。すなわち、ヨーロッパの各地域は、その領域内に存在する種類の木材に適応する方が良いというもので、ラヴァーニャは、「この土地に育つものを使うように強いられる」と言っている。ポルトガルが天職とする海の仕事にとって国産の木材が優秀であると思われるようになったのは、16 世紀末の論文が多分に貢献している。温暖な水域のために、自然は、ポルトガル領内に溢れるほどあるコルク樫（ソブレイロ）とイタリア笠松（ピニェイロ・マンソ）を生んでくれた。想像通り、北方のオーク材（カルヴァリョ）は、暖かい水域の船喰い虫にやられて急速に朽ちることを宣告されていた。「そして（・・・）この二つの木には、造船に必要なものが備わっており、それは全ての品質において求められるところに一致しており、我々の（造船）術においては、これを使うべきなのである」。[12]

本題へ迫るにあたり、まずこれらの文章を心に留めておきたい。国産材の良さとは関係なく、大型ナウ船の建造には、船殻の組立てのためにはそれほどではないが、帆柱のための材木の輸入がとりわけ奨励された。船の容積（ポルテ）が大きくなって、この輸入の商売を刺激した。船の容積（ポルテ）が大きくなるに従って、必然的に、一本材として、より大きなものが求められるようになり、帆柱の「母材（マドレ）（madre，訳注：周りを何本かの木材で包んで、必要な太さの帆柱を得るための芯材」として、ヨーロッパ北方の松材とオーク材（カルヴァリョ）だけがその理想的な特徴を備えていた。同様に、国内領域における、コルク樫（ソブレイロ）とイタリア笠松（ピニェイロ・マンソ）という良質な種類の木材の存在に関する情報を特に取り上げたい。別の用途のためには、フランス海岸松（ピニェーロ・ブラーヴォ）とオーク材（カルヴァリョ）もある。

上で言われたことは、他の種類の文書によって広く確認される。ギネー及びインドの備品館（アルマゼン）と河畔造船所（リベイラ）の備品館（アルマゼン）の財産管理官（アルモシャリッフェ）と受領官（レセベドール）宛てに出された弁済受領証書（カルタ・デ・キタソン）を一見すれば、それが確認される。1525 年－1530 年の間に、ヴァスコ・フェルナンデスの責任下にあるこれらの組織に、「コルク樫（ソヴァロ）」とオーク材（カルヴァリョ）の丸太（パウ）(pau)が 8,248 本、松の丸太（パウ）が大小合わせて 17,179 本、松の板材（タブアード）が 47,781 ダース、オーク材（カルヴァリョ）の厚板 286 ダースが納められた。1531 年に河畔造船所（リベイラ）の備品館（アルマゼン）の受領官（レセベドール）ヌーノ・アルヴァレスは、財産管理官（アルモシャリッフェ）バスティアン・ゴンサルヴェスから多くの材料を受け取ったが、その中にリバテージョの松の丸太（パウ）150 本に加えて「コルク樫（ソヴァロ）」とあらゆる種類のオーク材（カルヴァリョ）の丸太（パウ）315 本を受け取った。[14]1532 年から 1540 年までの河畔造船所（リベイラ）の財産管理官（アルモシャリッフェ）宛ての弁済受領証書（カルタ・デ・キタソン）から、カラヴェラ（カラヴェラ）船用

12　上掲書、271p。

13　ANTT,ドン・ジョアン3 世の国璽尚書（チャンセラリア）,第 22 冊,fls.49-49v°。

14　ANTT,C.C.P.II,167,D.152。

(caravelar?)の板材が 3,968 ダース、「ナウ船の船底(fundo)」のオーク材の板材が 448 ダース、通常の板材（ナウ船とカラヴェラ船の船側だけに使用されるのではなく他の用途に使われる板材と区別をするための通称）を 7,036 ダース、そして栗材（この種類の木材に言及している唯一の例）の板材78.5 ダースが消費されたことがわかる。[15]

これらの種類の木材の使用量を推定するために、国王とインド航路のナウ船の艤装家達との間のいくつかの取引について考察をしてみよう。第四章において、貸付金という名目で、喜望峰航路に関与した商人達に備品館から材料が常時譲渡され、それに相当する金額が航海の傭船料から差し引かれたことに触れた。ここで、金額に注意を払うつもりはない。そうした文書からいくつかの例を引き出してみる。

1535 年に、ペドロ・アルヴァロ・ジェンティルはバスティアン・ゴンサルヴェスからオーク材の船側の大きい板材3 枚、カラヴェラ船用松材 6 枚、そして 15 ブラソ長の「コルク樫」（船底肋材を構成する間に入る部分）を受け取った。1534 年の艦隊のナウ船の様々な艤装家達に供給された材料の証明書は、ナウ船のサンタ・マリア・ダ・グラッサ号とサン・ミゲル号に船具を備え付けるために、ドゥアルテ・トリスタンがいろいろの材料を入手したが、その中にフランス海岸松材が 4 ダースと板 10 枚、フランダースのオーク材の板 1 枚、国産の板 1 枚、「コルク樫」の丸太が 24 本、リバテージョの松の丸太が 10 本、種類不明の松の板 19 枚。[17]

材料の供給を受けたバスティアン・ゴンサルヴェス宛に 1537 年に別の証明書が出された 1535 年の艦隊については、出ている所を全部挙げて見るつもりはない。後で引用するいくつかの情報を補強するのに役立つ「カラヴェラ船用のフランス海岸松の厚板 18 ダース」、「オーク材の厚板」という点を挙げるに留めておく。[18] あと二つだけ例を挙げる。1540 年にヴィセンテ・ジルが建造した新造ナウ船のグラサ号のために、「ガリシアから来た」外腰板 (cinta)14 本、やはりガリシアのオーク材の板材1 枚が前払いされた。[19] ルーカス・ジラルドは、国王がドイツ人から購入したナウ船サン・マルコス・サン・マテウス号の艤装家に自分がなることを提案するに当たり、船でかなりの工事を行い、フランス海岸松材を 9 ダースと板 8 枚、カラヴェラ船用のイタリア笠松材を 2 ダースと板 8 枚、イタリア笠松材の板材を 4 ダース、オーク材の厚板 2 ダース、フランス海岸松材の小丸太(lata)と外腰板40 本、「コルク樫」とオーク材の湾曲材(curva)24 本が入って来た。[20]

---

15 ANTT,ドン・ジョアン3 世王の国璽尚書,第 32 冊,fl.12v°。

16 ANTT,C.C.P.II,M.203,D.44。

17 ANTT,C.C.P.II,M.210,D.85。

18 ANTT,C.C.P.II,M.211,D.104。

19 ANTT,C.C.P.II,M.234,D.152。

20 ANTT,C.C.P.II,M.231,D.58。

これらの登録から、リスボンの造船所に繋がっている組織の普段の事務の署名から、理論の教えるところで考えるよりも何倍もの頻度でオーク材が使われるなど、いくつかの特性が浮き出てくる。この材はコルク樫と並んで出てくるが　－これもオーク材(quercus 訳注：ラテン名)である－　ただ、板材にでも骨格材の湾曲材にでも向けられることからして、もっと多様性があることは明らかである。国内に存在する以外に、ガリシアとフランダースの二つの地名が挙げられている。他方で、フランス海岸松材とイタリア笠松材はカラヴェラ船用の板材と言うことができ、16 世紀末の論文が述べているところに従うならば、カラヴェラ船用のイタリア笠松材は喫水部（obra viva）に、もう一つの別の松材は乾舷部に向けられと推論できる。文書によく出てくるリバテージョの松材は、ほぼ間違いなく、後で述べるが、イタリア笠松材に違いなかろう。全般としては、ここで描写した木の種類は我々を驚かせるようなものではないし、また、コルク樫及びフランス海岸松とイタリア笠松材の松材を特筆しているラヴァーニャとフェルナンド・オリヴェイラの情報に反するものでもない。つまり、オーク材の、多くの場合それは国産材の役割を忘れないようにしたいということである。

「海事の書」として知られる手写本に抜粋収録されている文書によって、これらの種類の材木の用途が確認される。「150 トネルから 180 トネルまでのカラヴェラ船 1 隻を造る寸法及び必要とするコルク樫と松材の丸太」という題名からして一目瞭然である。その記述の中で、推奨する材木の種類が何度も明らかにされている。「この船尾材(codaste)の上に据える（･･･）」主トランザム(gio)「はコルク樫の丸太3 本と松材2 本が要り（･･･）船底内側厚材(escoas)にはイタリア笠松材の丸太30 本が要る。松材とコルク樫の最上部肋材(apostura)　100 本が要り(･･･)、船尾甲板(tolda)には、フランス海岸松材の板材が 6 ダース要る。」侵入防御ネット(xareta)については、「イタリア笠松材の板 4 枚で作った 8 本の二股棒(forquilha)が要り、丸太にはフランダースの板材が 2 ダース要る」といった具体的な説明を行っている。こうした記述の詳細さは、技術的性格を持つ語彙の多さで明らかなように、その道に通じた者しか読み解けないような知識の蓄積にあることを証明するものである。それ故に、これらの建造上の問題の研究は、ひとえに艦船の専門家、造船の技術者の手に帰されるものである。計り知れないほど有益な海事考古学の仕事において、こうした実際の仕事を読み解くことは、研究者達の関心の芯ともいうべきものを為し、ポルトガルの歴史資料を用いた造船業に関する著作に拠りどころを与えている。この仕事は当を得た人によって行われてしまっていると考えるものである。この文章を挙げたのは、使用された材木の種類を拾い集めるという、はるかに実用的な目的からであった。

そこで、材木の供給によって造船所と最も活発に繋がっていた地域が何処であったかを

21　**ﾌｫﾝｾｯｶ**、H.ｷﾘｰﾉ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのｶﾗｳﾞｪﾗ船とｴﾝﾘｹ親王による航海の技術的優位性」、ｺｲﾝﾌﾞﾗ、大学印刷局、1934 年、313p 以降。

探し当ててみたい。この原材料が十分にあることを保障する必要性が、一連の立法処置を発令する口実となったが、森林地帯が地理的にどうであったかを知るためには、これらの法律が基本的な関連情報なのである。アントワープの代理人を仲介としたり、あるいはリスボン在留のドイツ人コミュニティーとの頻繁な接触を介したりして、中央ヨーロッパの市場が在りはするものの、帆柱の入手は別として、材木の需要が満たされるのは、結局は国内においてであった。

農業技術者達の間で、最高のコルク樫(ソブレイロ)の繁茂圏は、イベリア半島の南西地域で、ポルトガルの領土全てを包含するポルトガルとスペインの両国に跨った斑点状の領域である。この木の森林は減少してしまってはいるものの、今日でも、北方の「栗の木(カスタニェイロ)、樫の木(ロブレ)(roble)、黒オーク(カルヴァリョ・ネグラル)(carvalho negral、訳注：ラテン名 quercus pyrenaica または quercus toza,ポルトガル南西部の乾燥地帯に見られる。)の樹林域の中」と、「テージョからミーニョ」の海岸沿いに見出される。「エストレマドゥーラのポルトガル・オーク(carvalho português)、ホウム・オーク(azimheira、訳注：ラテン名 quercus ilex、英名 holm oak)そしてアレンテージョのイタリア笠松材(ピニェーロ・マンソ)」と一緒に生えている。「大昔には、コルク樫(ソブレイロ)はポルトガルの森林の中で、大変に重要な位置を占めていたことを、全てが示しており(･･･)、ポルトガル南部におけるコルク樫(ソブレイロ)の分布は、気候土壌的条件（condições edafoclimáticas）からすると、この地方は適したものではないが、時間が経過するに従い、様々な環境のあるものはコルク樫(ソブロ)の森が生き残ることに好ましくなり、あるものは好ましくなくなった」[22]とある専門家が言っている。

実際に、全てがコルク樫(ソブレイロ)の重要性を示しており、文書を分析すると、造船所(エスタレイロ)、特にここで検討対象としているリスボンの造船所(エスタレイロ)の需要を満足させるために、どこの地域が激しい森林伐採の憂き目に会ったかを知ることができる。この種属の木がどのように生育し、また今日ポルトガルの海岸を特徴づけている他の種の木と共生したかが立証される。しかし、リスボンに送られたアレンテージョのコルク樫(ソブレイロ)についての記述はほんの僅かで、それはほぼ間違いなく、この地域の樫の木林(モンタード)(montado)への経済的なアクセスを可能とする河川の便が無いことによる。そこにも、他の全領域と同じように、この地域にも存在したのであった。しかし、ここが伐採されてしまった後に、リスボンに送られたのはアブランテスからセシンブラに広がる地帯のテージョ河両岸で産出されたものであった。

国王達が造船業のために豊富な材木を準備しようとしたように、森林の性格を考慮した大きさからすれば、突出していた。バエタ・ネーヴェスが、我が王国がイニシアチブをとったとことの証拠が文書に残されたものは無いと指摘してはいるが、ドン・デニス王の時代まで遡る必要はない。レイリアに国王の松があるが、そのことについて述べよう。

1502 年 8 月 2 日付けのドン・マヌエル王の書状は、松の木を更に生育させ、かつ火事を起こさせないようにするために、「リバテージョの松林の中の」藪の伐採を認め、これを奨励している。そこに申し立てられている動機は、造船のための松の木とコルク樫(ソブレイロ)（これからして、この地域では松の木と共生していたことがわかる）への関心にあったが、「(造

船は)我が王国のため、そして我が主への奉仕のために極めて必要かつ有用なものであるので、そこにある多くの松の木で船を造ることができる。我が主の御蔭でもってそこに生育するものは大変に必要なものである」と書いている。そうした松林の持主(セニョリオ)達の或る者は藪の伐採を認めないことが分かっていて、この書状は、たとえそれが立入禁止の土地であっても、伐採を行いたい者には許可書を与えて、状況を転換させようとするものである。当然、コルク樫(ソブレイロ)と松の伐採は禁じられていたが、それは「今までそうであったように、保護されることを望む」からであった。この書状は、次の地域へ及んでいる。アルマーダ(Almada)、セシンブラ、パルメーラ、コイナ、アリョス・ヴェルデ、アルコチェーテ、アルデイア・ガレーガ、そして「これらの場所の全ての境界。そして、リバテージョ全体での他の全ての場所」[23]。リバタネージョの松は、後で引用する文書の中で、確かにこの地域の松として述べられており、後で述べるが、この地域は、更に北へ、テージョ河に沿ってアブランテスにまで広がっている。

それにもかかわらず、16 世紀後半には当たり前になったことには反するが、1510 年にドン・マヌエル王は、造船業に対して森林資源を確保するためには何の役にも立たない決定を行うことになる。アルヴィトの男爵に出された特許状によって、トッレス・ノーヴァスにおける男爵の石鹸工場への賃借料支払い者達は、その地方の権力者達によって阻止されることになったのではあるが、灰のためにコルク樫林(ソブライス)の木材を切ることができたことがわかる。それに、石鹸工場向けに、サンタレン、アブランテス、そしてトッレス・ノーヴァスの審議会(コンセーリョ)のコルク樫林(ソブライス)のコルク樫(ソブレイロ)を伐採する許可が発布された。[24]

コルク樫林(ソブライス)と松林の広大な地域、特にテージョ河の左岸が供給の不可欠な中心地のひとつであった。1536 年に、アルデイア・ガレーガの境界にある松林の一つの持主(セニョリオ)であるドン・アントニオ・ダ・ガマの警告を受けたドン・ジョアン 3 世王は、松かさ(ピーニャ)を拾うことを禁止した。これは、「そこに居る身分の低い者と多くの奴隷達が」習いとしていることだが、「松かさ(ピーニャ)を収穫してしまい、松林は地面のそれらが無くては荒廃してしまう」からであった。このようにして、「余が建造を命じるナウ船のために、艦隊(アルマダ)にとって良くて十分在ることが分かっている材木が見つかる」[25]大変に重要である森林地域を維持してゆこうとしたのである。

---

[22] ﾅﾃｨｳﾞｨﾀﾞｰﾃﾞ、J.ｳﾞｨｴｲﾗ･ﾀﾞ、「ｺﾙｸ樫文化(Subericultura)」、ﾎﾟﾙﾄ、森林及び水産事業総局、1950 年、37p。

[23] ANTT,ﾄﾞﾝ･ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書(チャンセラリア)(エクストラス),別冊,fl.185-186。ﾈｰｳﾞｪｽ,C.M.L.ﾊﾞｴﾀ、「森林、農業及び狩猟の歴史」、森林局、ﾘｽﾎﾞﾝ、1983 年、vol.IV、184-185p。

[24] ANTT,ﾄﾞﾝ･ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書(チャンセラリア),Místicos,第 5 冊、fl.54 vº、ﾊﾞｴﾀ･ﾈｰｳﾞｪｽ,上掲書中 219-220p

[25] ANTT,ﾄﾞﾝ･ｼﾞｮｱﾝ3 世王の国璽尚書(チャンセラリア),第 23 冊,fl.2、上掲書中、134-135p。

17世紀の初頭にエヴォラからドウロのミランダまでマヌエル・セヴェリン・デ・ファリアが旅行した1609年のメモ書が「ペゴン（pegoens、瀞の意味)からアルデーア・ガレーガまで5レグアあるが、その最後の2レグアはテージョ河のこの河畔には、有り余るほどの松の木が全体に植わっている。」[26]と述べているので、イタリア笠松(ピーニョ・マンソ)材の存在が証明されているが、それほどあったのであろうか。ルイス・メンデス・デ・ヴァスコンセーロスの「リスボンの農園での対話」の中でこのことがこの時代になっても次のように語られている。「（河の）別の部分から」チャルネカ（Charneca、荒地の意味)まで、「数も多くなく、また大きくもない集落は、大部分の土地が不毛で、種を蒔くことはできないが、都市に供給する薪は極めて多く産し」、リスボン市で常に消費される薪と木炭を供給する所であり、「これらの物を採る藪と木々は、ごく短時間のうちに、抜いた所にまた生えてくる」。アルマーダからアリャンドラまでの50から60レグアの広大な地域に広がっており、都市に「船を造るコルク樫(ソヴァロ)と松の材木」を供給している。したがって、アルマーダの境界の住人であるヘロニモ・ヴァスの松林で松の丸太32本を切って、それらをギネー及びインド備品館(アルマゼン)に渡す船大工のフランシスコ・アフォンソの契約の話は別に驚くにあたらない。[28]

この地域に関して、この対話は雄弁すぎるところがあるにしても、北限をアブランテス、南限をセシンブラに持つ、このコルク樫(ソブレイロ)と松の森林の青々とした地帯はコルク樫(ソブレイロ)を切り倒すことに脅かされ始めていた。1546年のドン・ジョアン3世の王令は、造船のための木の種類を保護して、そうした状況を止めようとしている。根本からの切断とそれを木炭に使うことを禁止している。この文書から、森林が散在していた状況がわかる。前文の中で、「テージョ河に沿って在るコルク樫の森(ソベラル)どもが木炭と灰を作るために切られ続け（･･･）荒廃とも言うべき規模となり、余及び家来達のナオ船や船のためのコルク樫(ソバロ)の材木がほとんど見当たらない」と、大変な損害となっていることに言及している。保護された地域は「あちら側(banda dalem)」から「森の奥地（sertão）」へ10レグアに伸びる、アブランテスとテージョ河の河口に限られており、いわば一連の禁猟林と理解されていた。[29] 30年近く後に、「こちら側(banda daquem)」から更にもう10レグアを保護するために、同じ主旨の許可状を発布する必要が生じた。それは1579年であったが、その頃までにもう、リスボン周辺、あるいはそれ以外の造船所(エスタレイロ)へ材木を供給する地域から、そうした種類の木を、後で述べるようなエネルギー源として使用する産業を排除するために、同時にいろいろな

---

26 ﾌｧﾘｱ、ﾏﾇｴﾙ・ｾｳﾞｪﾘﾝ・ﾃﾞ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ旅行、1604年、1609年、1625年」、ｾﾗｱｰﾝ、J.ｳﾞｪﾘｯｼﾓ(編)、ﾘｽﾎﾞﾝ、歴史ｱｶﾃﾞﾐｰ、1974年、73p。

27 ｾﾙｼﾞｵ、ｱﾝﾄﾆｵ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの経済人の詩文集」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻｰ・ﾀﾞ・ｺｽﾀ、1974年、106-107p。

28 ANTT,C.C.P.II,M.173,D.96。

29 ｱｼﾞｭｰﾀﾞ図書館、「雑事録(ミセラネア)」、44-XIII-56、n°60,fl.204v°。

30 同上、fls.205-205v°。

方策が何度もとられていた。

このことは、(テージョ) 河の流れそのものがリスボンへの水運の有効な手段となって、備品館(アルマゼン)に供給を行い、リバタネージョの当該地域にコルク樫(ソブレイロ)と松がふんだんに在ったことの疑いない証言と考える。リスボンの造船所(エスタレイロ)は、造船業に最適な種類の木が生育していた広大な森林分布地によって支えられていた。1583 年に編纂された土地台帳中の禁猟区(コウターダ)のレジメントも、このことを語っている。作成の時期はこれよりも早く、ドン・ジョアン 3 世の治世時の辞令と文書がばらばらに入っているし、また 1517 年のものと、別に 60 年代と 70 年代のものを一緒にしてしまっている。禁猟区(coutada)とされた森の数が載っており、いかなる種類の木の伐採も禁じ、コルク樫(ソブレイロ)の「樹皮(casca)」を剥ぎ取ることを禁じている。その材木の用途は明記していないが、コルク樫(ソブレイロ)ということがはっきりと記載されている。それらの森を地図に表すことはかなり難しい仕事である。ベナヴェント、サモーラ・コヘイア、サルヴァテッハといった森のレジメントに出てくる地名を書き留めるにおくが、このレジメントは、1546 年のシャムスカから森林奥地へ 10 レグアまでの地帯のコルク樫(ソブレイロ)の伐採に関し言及している。この土地台帳は、アルピアルサの周辺まで広がっているアルメイリンの禁猟区(コウターダ)のレジメント、「アルメイリンの森」からムージェの河畔(リベイラ)までのムージェの禁猟区(コウターダ)のレジメント、その山脈全体を抱え込んだセッハ・デ・シントラの禁猟区(コウターダ)のレジメント、町の外れの部分で、南はベナヴェンテと、北はサンタレン及びムージェと、東はコルーチェと境を為すという、境界が記述されているサルヴァテッハ・デ・マーゴスのレジメントを含んでいる。コルーチェの禁猟区(コウターダ)はモンタルジルの山脈全体にまで伸びている。最後に、最も古いものの中から、1517 年のサンタレンの禁猟区(コウターダ)のレジメントを書き写すが、これは、テージョ河の岸辺に町の境、チャムスカに向かってウルメ河の河畔(リベイラ)に沿った森、さらにアルカネーナの境の中の二つの森、アルカネーナの境とトマールの境の間で、なおかつトッレス・ノーヴァスの区域内のセッハ・デ・アイレの森を含んでいる。これら全てのレジメント全般において、樹木の切断及びコルク樫(ソブレイロ)のコルクと樹皮を剥ぎ採ることが禁止されており、またテージョ河沿いの中心地域での植樹が確認されている。[31]

もう一つの木材の供給の核はアルコバーサの保護区(コウト)(couto)の中にあり、ペデルネイラの漁村から積み出された。しばしば言及されているが、かならずしも当該の種類の木であることが明示されているわけではない。

修道院の地域と経済的な意義については、イリア・ゴンサルヴェスの作品中に良く書かれている。著者は、境界が具体的に書かれている 16 世紀の文書を原典に用いて、保護区(コウト)の

---

31 ｱｼﾞｭｰﾀﾞ図書館、「雑事録(ミセラネア)」、44-XIII-61、「我が陛下がこれらの王国にご所有の禁猟区(コウターダ)と狩猟地(モンタリア)(montaria)の全てのﾚｼﾞﾒﾝﾄと辞令の土地台帳」、1583 年。

32 「14 世紀と 15 世紀におけるｱﾙｺﾊﾞｰｻ修道院の財産」、ﾘｽﾎﾞﾝ、UNL-FCSH、1989 年。

中にまとまって在る森林地域の地図を描き、場所の同定をしている。最も重要な森林散在地域は三つで、一つはエヴォラとトゥルクェルの区域(concelhos)の間に広がるもの、もう一つはサンタ・カタリーナとサリール・ド・マットの区域を包み込むもの、さらに一つは、ペデルネイラの松林で、海岸沿いにパレーデスの町からペデルネイラまで 1 レグア半伸びている。　木の種類はいろいろである。サンタ・カタリーナとサリールの森のコルク樫が目立っている。エヴォラとトゥルクェルの間に含まれるもっと小さな森の中で、オーク材と共生している。海岸には松林が豊富で、「大部分がイタリア笠松」である。修道院の森林資源を確認したことは重要で、造船に求められた種類の木の供給先がここにあったという結論となる。しかも、アルコバーサの保護区の森に供給源を求めたことは 16 世紀に始まったことではない。それ以前の時代において、国王はここをガレー船の建造のための供給センターとして頼りにしていた。ただ、当時は丁度オーク材が一番欲しがられていた。[34]

このように、アルコバーサの保護区が造船用木材としての様々な潜在力を持っていたことは分かるが、大部分の文書がリスボンに出て行った木の種類については黙している。結論として、そうした個々のことが登録上出てくるケースを鑑みれば、もっともありえる状況からして、松材ということになる。しかし、それでもってコルク樫を除外してしまうわけではない。1516 年 2 月 14 日のジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスの手紙がその例で、ドン・マヌエル王に、最終的にナウ船サン･ペドロ号の修理用にコルク樫の材木を積んだペデルネイラから来た 3 隻の待っていたカラヴェラ船が到着したことを知らせている。天候が悪化しそうに思えて、留まったままでいたのであった。その遅れによって、同年の艦隊のためのナウ船があてにできなくなってしまうので、備品館の管理官に、賃雇用の労働力を解雇させ、請負契約で行う入札方式によって作業をする方を選ばせたことを思い出したい。この指摘は、材木の件については、松材の名前で出て行った以外の種類の材木も含めることができるという注意を我々に促すものである。

ペデルネイラの材木の内の、一般的にはアルコバーサの保護区のものと理解されているが、その重要性とリスボンへ来る頻度は、1512 年 6 月 21 日のドン・マヌエル王の勅令に記載され、その後も引き続きドン･ジョアン 3 世王、ドン･セバスティアン王、そしてフェリペ 2 世王の治世に、カステロ・ブランコ家に与えられた、リスボンに入って来る材木の十分の一税の権利に関連して確認されている。ドン・マルティーニョ・デ・カステロ・ブランコは、ペデルネイラの材木と板を備品館のために入手することになっているのに、リスボンへ傭船可能な船は全て材木で満船であると嘆いている。王室大蔵省と話をすると、

33　同上、100-102p。

34　同上、265p。

35　ANTT,C.C.,P.I,M.19,D.109。

それらの船は十分の一税が免除されており、「我々（国王）によって購入されることになっているはずであるし、また同地の全ての船が満杯となっているので」ドン・マルティーニョは大損害を受けた。恩典の授与を受けた者が困らないために、ドン・マヌエル王は、ジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスとアルコバーサの修道院長に対して、備品館(アルマゼン)向けの木材は全て、「この市（リスボン）への移動の義務を負った」商人達との契約によって持って来るように命じた。しかし、骨格材(リアーメ)と湾曲材(クルバ)、あるいは契約によって持って来ることが出来ない種類の木材はいかなるものも、ジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスが、切断したり手元に置いたりするのに必要な大工達のところへ送ることによって、王室大蔵省(ファゼンダ・レジア)によってもたらされるものであった。ただ、「他の種類の板にする材木や、当該の契約によらなければならないその他のものはいかなるものでも、そうすることを貴殿達に命ずる」としていた。[36] 骨格材(リアーメ)とかその他の木材で契約によって持って来ることができないものは、その切断が河畔造船所(リヴェイラ)の親方(メストレ)の誰かによって監督されねばならなかったのであろう。骨格材(リアーメ)用のコルク樫(ソブロ)の材木(パウ)の供給はほぼ間違いなくそうされたと思われる。この勅令はドン・ジョアン 3 世王によって確認され、ドン・マルティーニョ・デ・カステロ・ブランコの息子で、跡継ぎであるドン・フランシスコに同じ恩恵を与えている。ペデルネイラの木材についての十分の一税の免除が王室大蔵省(ファゼンダ・レジア)によって無くされてしまうというリスクを蒙らないように、同家に恩恵を与える似た趣旨の勅令が 1508 年に出され、1524 年、1527 年、そして 1598 年にも繰り返し出された。[37]

このように、アルコバーサの保護区(コウト)の地域は備品館(アルマゼン)への、松材だけでなくコルク樫(ソブレイロ)の供給において重要な役割を務めており、「土地」のオーク材(カルヴァリョ)の一部は此処の産であることの可能性を否定するものは見当たらない。森が侵食されるのを避けるために、ドン・エンリッケ枢機卿は 1577 年に、アルコバーサの保護区(コウト)の森のレジメントによって、ペデルネイロの松林に山羊の群れを放牧することを禁止し、第 19 章において、森林番人長(モンテイロ・モール)に対して、彼がリスボンに送るための国王の命令書を見せられた時にだけ、ナウ船やカラヴェラ船用の木材を切ることを命じるように指示を与えている。もし、国王のナウ船のために、契約によって切る場合は、森林番人長(モンテイロ・モール)は「手打金(アポスタ)(aposta)」として 200 レアルを貰った。[38] リスボンの造船所(エスタレイロ)の活動におけるペデルネイラの重要性が窺えるのは、船殻の費用の中にフィグェレイド・ファルコンが「ペデルネイラの傭船料」を記入するようにと言っている見積りがあるという事実である。[39]

---

[36] ANTT,ﾄﾞﾝ･ｼﾞｮｱﾝ3 世王の国璽尚書(チャンセラリア),第 14 冊,fl.17 vº、ﾊﾞｴﾀ･ﾈｰｳﾞｪｽ,上掲書中、150-151p。

[37] ｱｼﾞｭｰﾀﾞ図書館、「雑事録(ミセラネア)」、51-VI-28,fl.22.

[38] ANTT,C.C.,P.II,M.231,D.112。

[39] 「大蔵省の全ての･･･を含む書」、205-208p。

レイリアの松林は保護区(コウト)の極めて近くに在った。ということから、引用された文書によって、持って来られたのが松材だけであったことが証明される。松林の範囲はかなりのもので、清掃と監視を義務付けられた 16 人の監視人の仕事が 1530 年まで要求されたが、彼らはそのための給料はなんら受け取らず、耕地税(jugada)と八分の一税が免除されただけであった。しかし、この 1530 年に、「レイリアの松林」は、彼の地域が大変拡大してしまい、「長さが 4 レグア、幅が 1 レグア」の広さにまで達したので、あの措置では不十分であると国王に知らせた。そこで更に 4 人の番人が任命された。[40]「我が艦隊(アルマダ)及び通常の航海に必要な船のための大量の木材が在ることが余及び我が王国への奉公のために極めて重要であると考え」、国王の 1592 年の新たな措置は、松林を広げることを意図したものであった。[41] レイリアの松林の場所は、セヴェリン・デ・ファリアが気付かないわけがなかった。エヴォラからの帰途、ポンバルからレイリアで、「大部分の領域が松と栗の森林で覆われ(・・・)大変に良質な松を産し(・・・)この木材なくしてはインドへの航海と王国の更なる征服を続けることは不可能であった。」を記している。[42]

もう少し北の一連の森がブアルコスの造船所(エスタレイロ)の仕事に役立っていた。1502 年 10 月 18 日に、ドン・マヌエル王は「この頃、海での取引が大変に増え、我が主が讃えられ」と思い、さらに取引が増え続けることを嘉し、ブアルコスの住民達に、モンテモール・オ・ヴェーリョの森林監督の森林番人長(モンテイロ・モール)の監視下にある禁猟区(コウターダ)のいろいろな森で、骨格材(リアーメ)やその他の木材を切り、網用(訳注：浮のためか？)にコルクを剥ぎ取る特許状を与えた。[43]

しかし、後で見るが、オーク材(カルヴァリョ)は備品館(アルマゼン)の在庫品の中に十分に在った。輸入材の他に、「在地の」ものが在った。1519 年の日付があり、1538 年 10 月 8 日に確認されているディオゴ・デ・アゼヴェードに与えられた、ポルトとその他の王国の場所に持って行くために、リベイラ・ド・トゥアと彼の「行政区(コマルカス)」で産した木材と帆柱の供給の独占の特権状があることがわかっている。セヴェリン・デ・ファリアは、モンコルヴォの行政区(コマルカ)には「フランダースのものに負けない」松とオーク材(カルヴァリョ)と、「彼らがボルド（bordo、楓：Aceráceas の一種）と呼ぶ」の多くの木材があることをほのめかしている。1521 年に、ポルト市の会計官(コンタドール)ディオゴ・ブランドンの仲介で、ポンベイロの住人で船大工のとの契約によって得られた

---

40 ANTT,ﾄﾞﾝ･ｼﾞｮｱﾝ3 世王の国璽尚書(チャンセラリア),第 72 冊,fl.183､ﾊﾞｴﾀ･ﾈｰｳﾞｪｽ,上掲書中､74-75p。

41 法令､第 2 冊､fls.36-37.

42 ﾌｧﾘｱ､ﾏﾇｴﾙ･ｾｳﾞｪﾘﾝ･ﾃﾞ､上掲書中､130p。

43 ANTT,ﾄﾞﾝ･ﾏﾇｴﾙ王の国璽尚書(チャンセラリア),ｴｽﾄﾚﾏﾄﾞｩｰﾗ､第 12 冊,fls.52-52 vº､ﾊﾞｴﾀ･ﾈｰｳﾞｪｽ,上掲書中、vol.IV,187-188p。

44 ANTT,ﾄﾞﾝ･ｼﾞｮｱﾝ3 世王の国璽尚書(チャンセラリア),第 27 冊,fl.13､ﾊﾞｴﾀ･ﾈｰｳﾞｪｽ,上掲書中､分冊､volV,2º, 146-147p。

45 ﾌｧﾘｱ､ﾏﾇｴﾙ･ｾｳﾞｪﾘﾝ･ﾃﾞ､上掲書中､113p。

ナウ船の船側のオーク材の材木30ダースと板10枚がリスボンの備品館に入った。ペドロ・アルヴァレスはジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスによって示された「基準（bitola）」に従って、1ダース当たり2,600レアルでそれらを送り、彼の費用負担で王室大蔵省のリスク負担でリスボンに持って来られたのであった。その住人であったことと船大工であった地名が同じことからして、ギマランエス近くのエントレ・ドウロ・エ・ミーニョ地域のオーク材のことを言っているのであって、トゥアの河畔地帯のオーク材のことではないと思える。集められたその他の全ての情報は「フランダースのオーク材」あるいは「ドイツのオーク材」のことを述べている。

国産の木材も輸入の木材も、様々なプロセスで備品館に入って来た。カステロ・ブランコが使われたように、特権が維持されるために必要な仲介者である木材の商人達との契約に頼ったり、あるいはアルミランテ伯爵[47]やポルタレグレ伯爵[48]の森林の松材を丸太1本当たり200レアルで直接に437本買った例のように、特定個人の所有地での直接購入であったりした。しかし、王領の森林が供給源のこともあった。どのような状況であっても、決まった種類の木材、とりわけ骨格材の場合は船大工の親方の目の前で切られねばならなかったようである。彼の参加は、材木の天然の曲線によって適切な樹木を指定する指示を与えるためであり、技術的かつ経済的な利点があるシステムなので、コーチンの河畔造船所の親方もこれを参考にした。彼によれば、ポルトガルで習慣となっているものと同じプロセスをあちらでも採用することが適当で、二人のポルトガル人の官吏が「伐採する土地へ（・・・）」木材を切りに行くことを命じられるが、「それぞれを然るべく切って、陛下にとって、生じるコストを二つに分けて使えるようにするからである」[49]という。

「河畔造船所の親方達のレジメント」の中に、船大工の若者達が、「協力するために、木を切らなければならないと言われて、森へ」行くのに「もっと技術のある者達(scientes)」に随伴して行けることに言及している。この産業においては、造船所の立地と環境が技能上の条件に左右されることを、こうした実務慣行が示している。すなわち、標準化することがもっと容易な他の木材は、専門家でない人々によって供給されうるが、骨格材の然るべき部分は、森に近いこと、あるいは近づき易いことが求められた。自然は、骨格材の要求に適したコルク樫という種類の木を生んだ。「船をずっと堅牢にするために作る部品を、接合することなしに、(枝振り)全体を役立てるようなやり方で、コルク樫の枝分かれの中に見つけ出し、肋材の曲り(voltas)と曲り材(curvas)と釣針型材(agulhas？)のために形を工夫

---

46 ANTT,C.C.,P.II,M.101,D.49,95 と M.91,D.84。

47 ANTT,C.C.,P.II,M.226,D.40。

48 ANTT,C.C.,P.II,M.213,D.26。

49 ANTT,Gaveta,XV,M.12,D.6,「ﾄｯﾚ･ﾃﾞ･ﾄﾝﾎﾞのｶﾞｳﾞｪﾀ･･･」、vol.IV,384-385p。

木材の原産地域

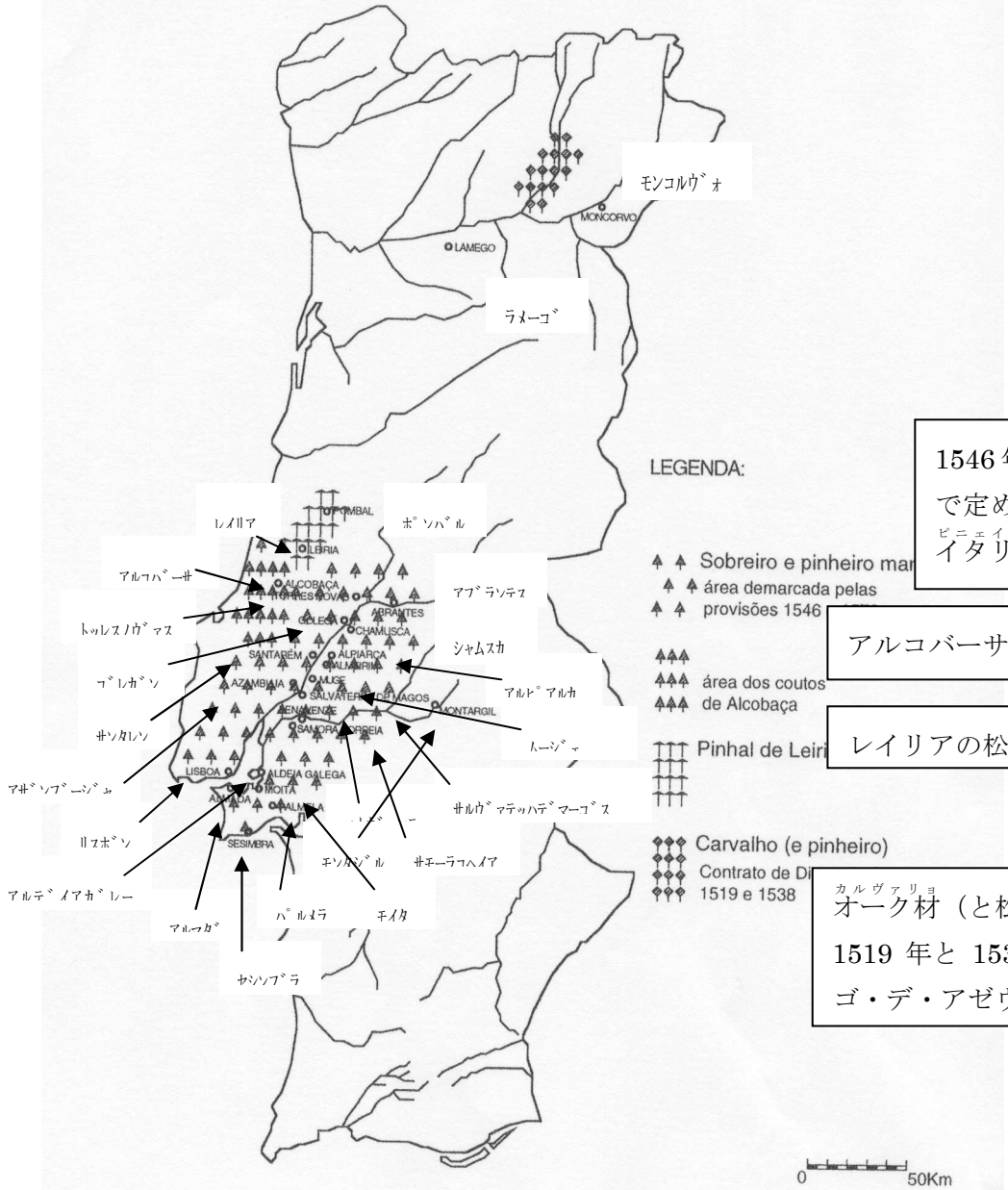


Fig. 2 - Regiões de proveniência de madeiras

322 Matérias-primas: A Rota do Cabo e as rotas Atlânticas

1546 年と 1579 年の勅令で定められたコルク樫（ソブレイロ）とイタリア笠松（ピニェイロ・マンソ）の地域

アルコバーサの保護区（コウト）

レイリアの松林

オーク材（カルヴァリョ）（と松材）
1519 年と 1538 年のディオゴ・デ・アゼヴェドの契約

して造った曲げ部材(torturas)とフォーク型材(garfos)がある」。[50]「これほど海の港の近くで見出されることはない」とオリヴェイラが見るや否や言ったが、ホルム・オーク材(azinho)も同じような性質を持っていた。このように、リスボンの造船所が旺盛な活動を展開したのは、間違いなく、テージョ河の河岸に沿ってアブランテスからのセシンブラまでの、あちら側とこちら側の森林地帯、あるいはペデルネイラとレイリアのような海岸の地点で、骨格材に向けられる木材を指示するために、船大工の親方達がアルコバーサの保護区の森へ、とくに海上から出かけて行くことを許すというアクセスの良さが役立ったからであった。[51]

帆柱、ガレー船のオール用材、そしてオーク材の板のあるものと同様に多くがオリエントに移動させられる木材、そして「楓材」は根本的に外国市場に頼っていた。アントワープの商館は、これらの船用部材の取引の中継倉庫として重要な役割を果たした。この分野における役割は帆柱の供給に限られたものでないことは後で述べる。その他の原材料がここからリスボンに送られたのであった。

13 世紀以来、中央ヨーロッパ、とりわけポーランドの森林は、プロシアの諸都市の、その土地の造船業であったり、フランダース、イギリス、もっと後になるとイベリア半島への輸出であったり、増大する需要を満足させた。16 世紀後半までは、ダンスクがこの輸送のお蔭で成長した港であった。マロウィストは、1400 年代後半から強化されてきた帆柱及びピッチとコールタールといった造船業で使われる他の製品の開発を、耕地の拡大のための開墾によって内陸部を植民地化するプロセスと結びつけた。ヨーロッパのこの地帯は、穀物生産の主要な中心地の一つとなった。マロウィストによれば、この考え方に従って、1560 年以降、森林資源は枯渇し始め、グダンスク（ダンチッヒ）はニーメン(Niemen)とドゥィナ(Dwina)の峡谷から来るそれらの原材料にアクセスする扉としては、その首位の座をリガとケーニヒスブルグに譲り渡したのであった。ただ、木材というよりは、副生品であるピッチとコールタールの供給に関しての、東ヨーロッパに対する基本的な重要性を持つようになった。帆柱の供給において、以前にダンチッヒが目立ったほどに、リガが重要になることはなかった。さらにマロウィストに従えば、1500 年代後半のポーランドの木材の不足はリガの輸出でもって全部が補われることはなく、価格上昇の原因となり、オラン

---

50 **ｵﾘｳﾞｪｲﾗ**、ﾌｪﾙﾅﾝﾄﾞ神父、「海戦の書」、35p。

51 もし移動が陸路であれば、この技術的必要性は河畔造船所の船大工達の仕事において、4 日間の労働日が失われることを意味した。リスボンからアルコバーサまでの旅行は、往路に 2 日間、帰路に同じ日数がかかった。ｺﾞﾝｻﾙｳﾞｪｽ、ｲﾘｱ、「文学部報」中、「ｱﾙｺﾊﾞｰｻとﾚｲﾘｱ:中世の間の隣同士の関係」を参照。ﾎﾟﾙﾄ、2° ｼﾘｰｽﾞ、vol.IV、1987 年、94p。

ダの市場がノルウェーの森林資源に方向転換したのはもっともなことであった。[52]

大規模な大洋航路と直結したイベリア半島の造船所(エスタレイロ)における生産が隆盛を見て、ヨーロッパの北方原産のこれらの生産財に対する需要が高まったことは、調べた文書類の中に明確に現れている。備品館(アルマゼン)に入荷した帆柱の登録においては、世紀初頭の 20 年間にノルウェーの帆柱への言及が最初に現れ、20 年以降はこの情報が繰り返されることがない。したがって、これらの登録を絶対的な指標として捉えようとするならば、この世紀後半でのオランダの造船所におけるノルウェーの重要性はリスボンとは並行していないことになる。此処リスボンでは、当該地を原産とする帆柱の入荷は、正確に言えば、世紀初頭だけに登録されているだけである。1510 年だけで 82 本であった。20 年以降で、最もよく目にしたのは、サーポの帆柱(mastro sapo)は脇に置いても、様々な原産地からの「プルサの帆柱」と「リガの帆柱」と称されるものであった。もしこれらの個々の呼称が供給地の市場となんらかの繋がりを持つとすれば、リガあるいはプロシアの港では「低地ドイツ」と一般的に称された地域のダンチッヒを原産とする船用部材(アバレーリョス)のことを言っていると考えざるをえない。

フランダースの商館員(フェイトール)の仕事によるのと同じように、1512 年の勅令に基づいて「上記の帆柱を常に供給することによって、王国のお役に立ち、利益となるために、そこに」帆柱を保管する家屋を立てるための許可状を得たリスボン在住の外国人商人であるジャコメ・ダ・オランダ某のような商人との契約によっても、木材が届いたのであった。しかし、低地ドイツであろうが高地ドイツであろうが、ドイツ人の商人達の居住地が世に知られていることは、アントワープの商館員(フェイトール)、あるいはオランダ人仲介者達の手伝いをシステムに組み込む必要のない通常的な商売があった可能性を表している。小麦のほかに、帆柱と木材がリスボンへ向うハンザの船で流通した。帰り荷として、帝国のエキゾチックな産品の他に、塩、オリーブ油、そしてコルクが待機していた。ハンザ商人への特権状は、「低地ドイツ」、特にダンチッヒの市場が持っていた意味を証明している。1503 年に与えられた最初の特権状には、ポルトガル人が関心を有する産品として、真鍮、銅、辰砂、水銀、ナウ船の帆柱、ピッチ、コールタール、そして毛皮が書かれている。輸出する商品としては、ブラジルの木(パウ・ブラジル)、エキゾチックな産品、銀と金の貨幣である。[54] 1517 年に、ハンザ商人達

---

52 「15 及び 16 世紀における造船用森林製品のﾊﾞﾙﾁｯｸ海の諸港からの供給」、ﾓﾗ、M.(編)「中世から 18 世紀までの北ﾖｰﾛｯﾊﾟにおける船と海運経済、1958 年 5 月 30、31 日に開催の第 3 回海運史の国際会議議事録」中、海事ｱｶﾃﾞﾐｰ、ﾊﾟﾘ、SEVPEN、1960 年、25-40p。及び「15 世紀から 17 世紀までのﾊﾞﾙﾄ諸国の経済及び社会の発展」、「経済史ﾚﾋﾞｭｰ」第 2ｼﾘｰｽﾞ、XII,1959 年、177-189p。

53 「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会歴史文書庫の文書、国王達の書」、volV,262p。

54 これらﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙとﾄﾞｲﾂ間の関係に関する全ての問題はﾏﾙｹｽ,A.H.ｵﾘｳﾞｪｲﾗ「16 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙとﾄﾞｲﾂの関係」と「ﾀﾞﾐｱﾝ・ﾃﾞ・ｺﾞｲｽとﾀﾞﾝﾁｯﾋの商人達」、「1500 年代のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ」中、に基づく、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｹｯﾂｱﾙ、1987 年。

によって輸入された造船用木材への　ーオーク材と北欧の松材の帆柱であることは間違いないー　税金は免除され、これは1573年まで引き続き確認されている。造船は、いわば穀物と並んで、この通商関係における一つのベクトルであるとことに注目願いたい。

帆柱の供給に関して、供給源として最も長々と続いたのは、フランダースの商館員(フェイトール)の活動の結果であったが、それは、ブラアンカンプ・フレイレが述べているように、帆柱と銅は同時に積まれた財であり、銅はこの部材を輸送することに向けられた船のバラストを為していたからであった。[55]両方共に最終的には必要性を満たしたが、一つはインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の船のためであり、もう一つは帝国のいろいろな部分、とりわけオリエントにおける商業のために最重要であった。15世紀末の備品館(アルマゼン)の財産管理官(アルモシャリッフェ)宛の弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)はすでに送付品の或るもの（1495年から1498年の間に帆柱10本）を証明している。[56]しかし数量は増える傾向にあった。1510年9月には、アントワープの商館員(フェイトール)のフランシスコ・ペッソアによって送られた長さが14から15ブラッサの間の27本の帆柱が、銅とオール材に加えて入荷している。[57]11月にジョアン・ブランドンは、18ブラッサと13ブラッサの間の、サッポ(ポルテ)帆柱36本、100本、プロシア帆柱10本を送付した情報を流しているが、かなり大きな容積のナウ船が建造されている傾向を裏付けている。[58]11月には更にノルウェーの帆柱82本が入荷している。[59]

1515年に62本の帆柱の新たな送付の情報があるが、その原産地は記されていない。[60]翌年に、ギネー及びインドの備品館(アルマゼン)の受取官(レセベドール)のフランシスコ・デ・アンドラーデは、ミーナ商務館(フェイトリア)の財務官(テゾウレイロ)の官吏(オフィシアル)から、フランダースより来た帆柱82本、その内5本は大きなリガのものを収納したことの確認をしている。[61]1517年にフランシスコ・ペッソーアは、6本はプロシアの、5本はリガの、そして2本はノルウェーの計13本を、すぐにリスボンへ発送することは間違いないが、自分のところで保管することになった旨の証書を新任の商館員(フェイトール)シルヴェストレ・ヌーネスに対して出した。[62]これらの例を並べた、最後になるが、1517年の10月と11月に何百本もの帆桁材、オール材、銅の延棒(pão)の他に、プロシア材とノルウェーのサッポなどのいろいろな種類の木材の帆柱68本をドイツ人航海長(メストレ)達の

---

55 「ﾏﾘｱ･ﾌﾞﾗﾝﾄﾞｱ･ｱ･ﾄﾞ･ｸﾘｽﾌｧﾙ」、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの歴史文書庫」中、vol.VI,ﾘｽﾎﾞﾝ、1908年、383p。

56 上掲書、413p。

57 ANTT,C.C.,P.II,M.23,D.128。

58 ANTT,C.C.,P.III,M.4,D.40、ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ･ﾌﾚｲﾚ、上掲書中、vol.VII、64-65p。

59 ANTT,C.C.,P.II,M.62,D.24。

60 ANTT,C.C.,P.II,M.125,D.210。

61 ANTT,C.C.,P.II,M.63,D.99。

62 ANTT,C.C.,P.II,M.70,D.31。

船でリスボンへの輸送用の船が、フランシスコ・ペッソーアによって傭船されている。[63]

16 世紀の最初の数十年間の送付状の中に、リガの帆柱は僅かしか出てこないことを思い出していただきたい。20 年代から先も同じ趣旨の文書は無い。しかし備品館(アルマゼン)から個人へ支給された材料のリストでは、30 年代になるともう、当該の名称の帆柱への言及は増加している。河畔造船所(リベイラ)の財産管理官(アルモシャリッフェ)のローポ・ゴーディーニョへ出された弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)の 1540 年－1541 年のものの中には、新しいリガの帆柱 80 本が載っており、これに対してプロシアのものは、これも新しいものであるが、32 本ある。[64] これらのとびとびの情報から、なんらかの結論を出そうと思うならば、リスボンの造船所(エスタレイロ)への供給市場として、リガの重要性はダンチッヒ（プロシアの帆柱）の後に位置するもので、間違いなくマロウィストが言ったように、このダンチッヒの供給市場の重要性が減少すると、リガが浮かび出て補完したが、この世紀初頭でしか登場しなかったノルウェーは、低地ドイツの供給市場に比べて、それほど補完となることはなかったということである。

帆柱と斜帆桁(アンテナ)の多くが、不規則な供給を補うという形で備品館(アルマゼン)に入庫することを目的とすることを可能としたが、これらの船用部材(アパレーリョ)がリスボンに到着する頻度及び、とりわけその数量が、造船所(エスタレイロ)の活動が北欧に比較的に依存していたことと同時に、その活動が活発であったことも証明しているのである。この首都は、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船の生産の中心地であって、穀物を求めるだけでなかったことは当然で、刺激となるために不可欠な性格の財の交易のヨーロッパ内における循環回路(ボーキット)に、北欧の市場を統一的に組み込む上で重要な役割を果たしたのであった。

木材の不足から派生した問題はこの 16 世紀の中頃に目立ち始めた。テージョ河流域地帯におけるコルク樫(ソブレイロ)の根元からの切断を禁止した 1546 年の勅令は、既に最初の兆候である。都市の成長そのものと同時に、エネルギー源として木材を欠乏させるエネルギー変換器(トランスフォーマー)ユニットの大増加とも無関係ではない現象である。ジョアン・ブランドンはリスボンの囲われた域内の極めて多種のそうしたユニットを数え上げている。石灰の焼成炉(19 基)から始まって、パン焼き窯(500 個)、レンガの焼成炉(10 基)、ガラス用の炉（2 基）、そして砂糖の精製窯(1 基)である。この内の最後のガラス用の炉と砂糖の窯だけが木材の消費では際立っており、これらだけで他の炉や窯の 10 基に相当する分を使った。そして、「炉の数によって、貴殿はどれだけの薪が使われたかを知ることができよう」。さらに、この都市の台所と灯火で常に消費される「松とコルク樫(ソバロ)」の全ての木材が加わる。[65] そして、「あちら側(パンタ・デ・アレン)」の荒地と松林の潜在力が称賛されている。この評価してもしきれない程のこのエネルギー源が無ければ、「多くの住人達を維持することが出来るか大いに疑問である」と言う。」

---

63 ANTT,C.C.,P.II,M.72,Ds.29 と 30。

64 ANTT,ﾄﾞﾝ･ｾﾊﾞｽﾁｬﾝ王の国璽尚書(チャンセラリア),第 3 冊,fl.138v°.

65 「尊厳と大きさ･･･」、78p。

しかし、使える木材を分けて割り当てる必要性は、人を待たせられる状況ではなかった。そして優先順位が公然のものとなった。　造船と深刻に競合するエネルギー源を使うエネルギー変換器(トランスフォーマー)ユニットを都市の山側(ヒンターランド)の後背地から、全面的に取り除かねばならなかった。驚くことに、最初の犠牲者は砂糖の精製窯であった。ジョアン・ブランドンが統計をとった 7 年後に、王令がリスボンの周り 10 レグア内での砂糖の精製工場を禁止した。これら嫌われた窯は「共通の利益にとって極めて有害な物であるが、それは砂糖の値段が上がるからである。今やずっと値が高くなり(･･･)それだけでなく、その精製の際に太い薪を消費し、それが原因で太い薪が不足し、かつナオ船と船を造る材木として大いに必要なリバテージョの松の木が根こそぎ無くなった。」否定的な面が多く、おまけに精製した砂糖は共通の利益に役立たなかったのは、「すべてが国外へ持ち出された」からであった。[66]

1561 年に、今度はタヴィラが国王と共に、山のコルク樫(ソバロ)樹林の開発に抗議した。「そこの、この港で毎年、多くの船が造られる」。そこの住人達は種を蒔くために森林を伐採、破壊し、造船所(エスタレイロ)の活動を害したが、それは「この市で船を造るのは大変にコストがかかった」からである。[67]

翌年に、標的は「リバテージョの町の」ガラス工場に移った。王命によって、テージョ河の左岸で、市の周り 7 レグアの地域においてガラスの炉を作ることを禁止ししたのみならず、既に在るものを取り壊すことまで命じられた。[68]1563 年に、ヴェネチア・ガラスの輸入に対する課徴金を直ちには抑制しないことにしたが、「それらを見逃すことができない地元のガラスを(国内に)持つことは必要でもないし、利益があることでもない」からであった。[69] リスボン近郊のガラス炉の破壊に関する前年の情報は、重商主義的な性格のこのやり方に独特なニュアンスをもたらしている。

最後に、1573 年に、これも「船とナオ船のために大変に必要な」松林を保護する形で、

---

66 「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会歴史文書庫の文書、･･･」、voVIII,7-8p。

67 ANTT,C.C.,P.I,M.104,D.68。ﾀｳﾞｨﾗの外務判事(ジュイス・デ・フォーラ)の書状。

68 「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会歴史文書庫の文書、･･･」、voVIII,17p。

69 上掲書、24p。この現行規定は、1581 年のﾖｰﾛｯﾊﾟにおける胡椒の分配契約の入札において、ヴェﾁｱの商人達と思うような商談を行うのに、なにか邪魔になったようである。ヴェﾈﾁｱのｶﾞﾗｽとｶﾞﾗｽ製品の輸入はﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙでは保護されていたので、この契約に関する利益と実現性についてのヴェﾈﾁｱの懸念は、ﾘｽﾎﾞﾝにおいて胡椒を入手するための相手方となりうる産品の不足であった。**ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ**,F.,「地中海･･･」、vol.I,507p を参照。多分、別件相殺であろう。ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ・ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮを読むと、契約拒否には白状していない別の理由が見えてくる。持主(セニョリア)の関心が新たに、ﾚヴァﾝﾄ経由の事に向かったという、もっと重要な点である。(「発見と世界経済」、vol.III,179p 参照)

王国外のものでなければ、リスボン市での松かさと松材の販売を禁止した。[70]

16 世紀後半のこの政策と、トッレス・ノーヴァスの石鹸工場におけるコルク樫材の使用が自由であったこととのあまりの違いに注意していただきたい。しかし、当時はエネルギー危機を感じていなかったのである。

16 世紀に拡張した経済活動に目を向けた研究は、開発が行き過ぎた結果である木材資源の全体に及んだ危機について、全員の認識が一致している。この結果に至ったことに様々な産業が係わっている。したがって、この生産財を配分することが緊急課題となった時、あるいは他の産業に害を及ぼしてでも造船業を保護しようということになった時、あるいは避けがたい欠乏を前にして、これがポルトガルの傾向であったようであるが、優先的と思われる活動に充てられるエネルギー消費の増加が造船所の生産の首を締めるにまかせた時、鉄の形体変換の重要な中心地であったビスカヤで何が起こったかを忘れないようにしたい。つまりは、資源入手がより恵まれていたり、豊かに見える産地に近かったりする他の海上勢力の強国達は、自らのテリトリー内で、木材を消費する全ての種類の大産業の繁栄をも許すことができたのであった。鉄の溶解における石炭の使用は、技術レベルの状況に左右されることで、目途が立つには時間がかかった。英国においては早くにエネルギー源として木材の代替品が探されはしたが、木材はいまだ代替が利かないという指導的な考えの下に、温存された。したがって、石炭は染色工場、石鹸工場そして蒸発による塩の生産に導入されたが、もっとも消費が拡大したのは家庭のレベルにおいてであった。[71] オランダはますますスカンディナビア、マロウィストによればノルウェーの材木に依存するようになった。[72]

このように、ポルトガルにおける造船用木材の不足は広く言い習わされている。人口増加とそれに伴う比較的大きな都市への居住の集中、エネルギー変換器ユニットの繁殖、そして海上ルートの増加が、ヨーロッパにおける森林が激減した決定的な要素である。危機はエネルギー問題であり、それは国内だけのものではない。インセンチブを与えて、造船所をゴアあるいはペルナンブーコといった帝国の別の地域に移転するという解決案は、そうした解決を示した提案はいくつもあり、本国王政復古後にはブラジルでうまくいったものもあったにもかかわらず、結局は封じ込めの浮き目に会ってしまった。

我が王国において造船業は「我が主が讃えられんために」、昔は拡張を維持するために

---

70 「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会歴史文書庫の文書、･･･」、vol.VIII,74p。

71 **ﾐｽｷﾐﾝ**, H.,「ﾙﾈｯｻﾝｽ・ﾖｰﾛｯﾊﾟの経済 1300-1600 年」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｴｽﾀﾝﾊﾟ、1984 年、296-297p。

72 **ｾｰﾘｬ**,ﾄﾞﾒﾆｺ、「ﾖｰﾛｯﾊﾟの産業(1500-1700 年)」、**ﾁｯﾎﾟﾗ**,C.(編)、「ﾌｫﾝﾀﾅ ﾖｰﾛｯﾊﾟ経済史」中、ｽﾍﾟｲﾝ語版、ｱﾘｴｰﾙ、ﾊﾞﾙｾﾛﾅ、1987 年、vol.II,277-332p、及び**ｹﾚﾝﾍﾞﾝﾂ**,ｴﾙﾏﾝ、「科学革命のﾖｰﾛｯﾊﾟにおける技術(1500-1700 年)」、上掲書中、141-213p。

この頃には王国内の航海を維持するために、最優先され続けられたと言えよう。木材の主要な補給地域におけるエネルギー変換器ユニットの除去を目指した政策、言うならば「非産業化」の政策にもかかわらず、インド航路のナウ船は、生木の材木の使用による本来的なダメージを蒙ることになってしまい、この世紀末には寿命が平均して 3 年に激減してしまった。マウロによれば、ドイツのオーク材への依存の度がひどくなったという。[73] 1596 年の法令中に言明されたレイリアの松林の地域の拡大はこの状況に関係していることは間違いない。

木材不足の問題は 16 世紀終わりと次世紀始めの技術的な著作にも顔を出さずにはいなかった。コスモグラファーのラヴァーニャは、木材を急いで使わなければならない事情から、木を切る適切な時期が守られていないことを嘆いている。そして「しかし、今日それらは大変に少ないので、（この王国の航海の悪名高き損失、それを直すことが適切であるが）ナウ船を造るようなものでないものでナウ船を造ることが心配の種であり、木材を無駄遣いするような、また一袋の木炭を作るために」あたかもその唯一の使用先がそれ（木炭）かのように、あるいは梅ノ木(ameiveira)のように早く育つと考えて「太いコルク樫の森が燃やされるという思慮の無さから起こることである」[74] と述べている。

16 世紀末と 17 世紀のポルトガルの文書について知識を持つマウロとボクサーは[75]、これらの情報をもっと前の時代のことにしてしまっているとか、木材の唯一あるいは主要な供給センターとしてレイリアの松材の役割を過大評価するといったいくつかの点で、正確さを欠いている。[76] マウロは、バルチック産木材の輸入は、黄金時代にはあの松林の資源でもって充足されていた原材料が欠乏した結果だと考えている。既に述べたように、北欧の市場との結びつきは基本的に、インド航路の船の容積が大きくなり、それに合った帆柱を入手する必要から生まれたのであり、他の木材の欠乏を意味するものではない。船殻部材の大部分は中央地域とペデルネイラにかなりの森林資源が保存されていた。それらの供給の維持に固執することは、コルク樫の木材の不足が明らかになるその時には、まさしく船の品質レベルの代価として跳ね返った。ボクサーはというと、産業で使用されるオーク材は、不可欠な種類の木材でありながら、ポルトガルの国内においては、アクセスが容易な地域には存在しなかったと言っている。

---

73 「16 及び 17 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの大西洋における船の種類と造船」、「近代及び現代史ﾚﾋﾞｭｰ」抜刷、1959 年、181-209p。

74 「造船の第一の書」、275-276p。

のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ、ﾌﾞﾗｼﾞﾙ、及び大西洋(1570-1670 年)」、ﾊﾟﾘ、ｸﾞﾙﾍﾞﾝｷｱﾝ、1983 年、の中の造船に関する章でこのことを扱っている。ﾎﾞｸｻｰ、Ch.,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ植民地帝国」、ﾘｽﾎﾞﾝ、70 版、72p。

76 「船の種類･･･」、200p。

ピメンテル・バラータは、リスボンの造船所(エスタレイロ)のためのコルク樫(ソブレイロ)が採れたのは、ベイラ・バイシャ(Beira Baixa)の山々であると言うが、その主張の根拠はわからない。[77] それにもかかわらず、この著者は、1580 年以後にインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)のナウ船とガレオン船の船殻の図面変更を、コルク樫(ソブレイロ)の木材の倹約と結び付けている。同じトン数に対して、1550 年に基準となっていたと思われるものと比較してみると、湾曲材(バリッサス)と肋材(カベルナス)の図面に変化が見られる。これらの変更が、軍艦と商船の造船を標準化する線に沿ったフェリペ王の措置の結果の可能性はあるとしても、この仮説は受け入れられるものである。[78]

さらに、こうした状況は厳しいものではあったが、木材が、生産のコストを悪化させた一番の原因を為す要素ではなく、別の言い方をすれば、数量的な点で心配であったことに注目するなら、わが国の海軍、もっと具体的にはインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の危機は、木材の不足だけではなかったことに注意したい。それは、骨格材(リアーメ)へのコルク樫(ソブレイロ)以外の種類の木材の使用を造船技術に適応することは不幸な結果を招きかねないという難しさであった。16 世紀末と次世紀初頭の理論家達は、熱帯水域の要求するところに上手く応えるような種類の木材の使用を賞揚して、そうした実務を結晶の域に高めることに貢献した。

1.2 まいはだ詰め

15～18 ヶ月の長い航海(往復)の間の船の耐久性は、木材の生まれだけによるものでも、また船虫による腐食を受けるのが大きいか小さいかだけによるものでもなかった。建造の品質にとっては、まいはだ詰めの仕事も同じように重要であった。イベリア半島の両国で実際に行われた作業は、明らかに北方の国々で採用されたプロセスではなく、長い期間の航海への耐久力を与えることに向けられた、もっと厳格なプロセスを創りあげており、船の建造のこの過程に注がれた関心を物語っている。

そして、1537 年において、河畔造船所(リヴェイラ・ハ・トロシ・モール)の首席監督官、船大工とまいはだ詰工の親方(メストレ)達の意見は、たとえ往路の航海だけを考えても、インド艦隊(アルマダ)の中で一緒に使うために、フランダースやドイツのナウ船を購入することの利得に関しては否定的であった。これらの専門家達の意見では、そうした発注の否認が支持されたが、「まいはだをいっぱい詰め込んでいる(calafetadiças)」としても、そうした船は、「ほぞ木釘(カヴィリャ・デ・パウ)(cavilha de pao)で留められ、湾曲腕木(クルヴァ)の湾曲部使用(encurvada)がいい加減で、また、1 本だけの糸の麻屑で まいはだ詰めをしてあるだけ」だからであった。この技術は失敗しており、我が国では禁止されていた。フランダースからアンダルシアというもっとも大胆な航海で北欧の船が使われた時に、リスボンへも必ず来ており、帰路には「入り込んだ水」で満杯で出て行くところを見た

---

78 ﾊﾞﾗｰﾀ,J.G.ﾋﾟﾒﾝﾃﾙ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのｶﾞﾚｵﾝ船」、上掲書、319p。

79 ANTT,ｶﾞｳﾞｪﾀXV,M.18,D.13,「ｶﾞｳﾞｪﾀ･･･」中、vol.V,182p。

経験があった。このようないい加減なまいはだ詰めとほぞ木釘の使用はリスボンからゴアという長い熱帯水域と喜望峰の嵐を通過して行く航海には不適切な主要因の一つであった。結局、この考えは別にして、3 年後に国王は、ドイツ人と契約を結び、ナウ船サン・マテウス号を買うことになり、この船は後でルーカス・ジラルドの手に渡った。1541 年の艦隊を準備するために、この艤装家が費やした総額から、実際に行われたのは往路 1 回だけの航海であったが、それよりもずっと多くの航海に耐えるように一連の工事が行われたと思われる。ただ、リスボンにおいて船のまいはだ詰めに対して、注意がより払われたとしても、オリエントの造船所においては、修理に必要とする材料へ親方が支払いを免除されている分も含め、船に乗り込む上級船員中のまいはだ詰工と船大工の分の費用は負担しなかった。[80]

船殻のまいはだ詰めには関連諸資材を必要としたが、それらが輸入されたことがわかっている。基本的には、麻屑、タール(breu)、そしてピッチ（alcatrão）と言える。これらの他に、量は少ないが、アルティニャーノによればスペイン人の工夫という[81]「船の縫製(costuras das naus)」[82]に使われる鉛が入って来た。1500 年代末に、フェルナンド・オリヴェイラは他の材料について、「水道管(canos de água)のために石工が作るパテ(betume)のように」生石灰、麻屑を油でこねて作ったガラガラ(galagala)という 練物(pasta)に使い、「このパテは主として、外から船喰い虫が入らないようにする役に立つ。」と書いている。[83]しかし、この練物を使っても、材木による二番目の被覆を必要とした。

フェルナンド・オリヴェイラはタールの興味深い準備の仕方を教えてくれる。「ドイツや北方の地で、多くの似た」松の種類の樹木から採れる。これらの木を、石灰を焼くのと似た炉で焼いて、「炉」の底に置いた材木が木炭となった穴である貯蔵器に松脂(resina)が流れるようにする。このねばねばした残留物がピッチ（alcatrão）と呼ばれる。しかし、輸出する目的で、固形とするために酢と煮て凝固させる。「この固めた瀝青(pez)をタール(breu)と呼ぶ。」彼の考えによれば、ピッチの方がタールよりも良質であるが、どちらも輸入された。

この防水性の練物が、作業が終わった後の船に、特有の黒い色調を与えた。そういうわけで、親方の或る者に与えられた譲渡税免除の特権に関するところで触れたように、船大工の親方との請負契約は、続いて行われるまいはだ詰めの仕事のことを、船を「水に入れたら黒く」なるという規定でもって、含めていた。

---

80 ｵﾘｴﾝﾄの造船所に持って来られた材料のあるもの、特にﾀｰﾙと帆用の布であるが、航海中に消費されたものがある限りは、全部が全部そこの備品館に入ったわけではなかった。

81 ANTT,C.C.,P.II,M.138,D.139。

82 「ｽﾍﾟｲﾝにおける造船」､ﾏﾄﾞﾘｯﾄﾞ,1920 年,96p。

83 「ﾅｳ船の造船の書」､166p。

ドゥアルテ・バルボーザが描いているインド洋の複合的世界においては、船にまいはだ詰めをする伝統はなかった。「コンドゥーラ(condura)」あるいは「グンドゥーラ(gundra)」がココ椰子の繊維であるカイロ(cairo)と「同じ木のほぞ木釘(カヴィリャ・デ・パウ)」でもって、ココ椰子の材木を結びつけた船であり、「非常によく結び付けられているので、まいはだ詰めしたものよりも(水が:訳注)入って来ない」[84] まいはだ詰めの技術はモルジブ諸島より南西のアジア全域では一般化していた。[85] 中国のジャンクの耐久力は二重の船殻、というか材木の板を上張りしていることにある。タール(ブレウ)によるまいはだ詰めをする習慣がなかったために、黒色の巨大な要塞のようなヨーロッパの船が東洋の水域において驚きをまき起こしたことが納得できる。黒い船、すなわち「黒船」[86]は日本人の想像の一部となって南蛮芸術の素晴らしい屏風の中に決定的な存在感を表している。そこでは、大勢の帽子を冠った「鼻の大きな野蛮人達」が黒っぽい巨大な船から、これらの泊地へ来る目的からして、大きな荷物を引っ張って、いつも急いで、降りている。

この最初の出会いで、ヨーロッパの船が異彩を放つことに貢献したタール(ブレウ)は、ビスカヤ地方、あるいはアントワープのどちらかの商館員(フェイトール)からのものであっても、いずれも特権が与えられた倉庫から備品館(アルマゼン)に届いた。ドイツからは、ピッチ(アルカトラン)と一緒にエスカルダ(訳注：ベルギーのエスコー;Escaut、ルーベイの町の東)の町に向かった。コーチンで引き渡すために、インド艦隊(アルマダ)のナウ船に舶載する様々な登録された材料のこれら二つの供給センターが競い合っていたことがわかっている。これらのリストには、「ビスカヤのタール(ブレウ)」と同様に「ドイツのタール(ブレウ)」も載っていた。[88]アントワープの商館員(フェイトール)に出されたカルタ・デ・キタソン弁済受領証書は、同地からリスボンへ送られた商品の頻度を長々と証明するものであるが、1498年から1505年の期間に、ピッチ(アルカトラン)とタール(ブレウ)が44,778樽、すなわち（1樽に7キンタル近くが入ったので）33,446キンタルに入手されるにいたった。[89]

1509年から1513年までの、リスボンの備品館(アルマゼン)からコーチンへ移動させたものを見てみると、ビスカヤのタール(ブレウ)は552キンタルが載せられたが、これは1511年～13年間のドイツの1,133キンタルよりも少ない。見たところ、ビスカヤはヨーロッパの北方に比して、2番手の役割である。

---

84 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ,V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「神話と商品・・・」、308p。

85 ﾏﾝｷﾞﾝ,ﾋﾟｴｰﾙ・ｲｳﾞ、「ｲﾝﾄﾞ洋における前近代ﾏﾚｲ世界の海運」参照、「海上航路とそのﾈｯﾄﾜｰｸのｼﾝﾎﾟｼﾞｳﾑ」ｻｸﾞﾚｽ、1992年4月、ﾎﾟﾘｺﾋﾟｱｰﾄﾞ。

86 ﾁｯﾎﾟﾗ,C.,「ﾖｰﾛｯﾊﾟ拡張の第1期における大砲と帆」、ｻｸﾞﾚｽ、1992年4月、ﾎﾟﾘｺﾋﾟｱｰﾄﾞ。

87 上掲書、101p。

88 ﾋﾞｽｶﾔのﾀｰﾙについては、; M21,D.27,29,31; M.25,D.148, M43,D.61。ﾄﾞｲﾂのﾀｰﾙについてはC.C.,P.II,M.37,D.154,　158; M40,D.44,47; M.62,D.118。

89 ﾌﾚｲﾚ、A.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ、「ﾏﾘｱ・ﾌﾞﾗﾝﾄﾞｱ・ｱ・ﾄﾞｸﾘｽﾌｧﾙ」「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ歴史文書」中vol.VI、408p～

残念ながら、フランダースの商館員(フェイトール)からの送付品に係わる量と定常性の評価を可能とする時系列的に長い期間を含んだ連続的な登録は無い。しかし、タール(ブレウ)とピッチ(アルカトラン)に関して、くだんの役人に出された弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)は定期的であると看做すならば、変動が検証される。1505 年～1506 年には、1,344 キンタルが載っているが、これはインドのナウ船 3 隻の建造におけるこの原材料（タール(ブレウ)とピッチ(アルカトラン)）の必要量をカバーするのに十分である。国王とフェルナン・ゴメスとの間の契約に記載された生産規模（分かっている最初の年のナウ船 4 隻と翌年の新造船 3 隻）を頼りにすれば[90]、このレベルの大きさの送付量であれば、造船所(エスタレイロ)の生産リズムに関する前章で紹介した推算とも矛盾することのない、毎年推進される建造の基本的な部分をカバーすることができるのである。1520 年～26 年の期間では、9,142 キンタルが送られた（6 年間での年平均は 1,524 キンタル）。1515 年 6 月 12 日に、アントワープの商館員(フェイトール)、フェルナン・ゴメスは備品館(アルマゼン)宛てに 875 キンタルを船積みしたことがわかっている。しかし、1519 年 2 月と 12 月に、合せて 3,226 キンタルを発送した。[91]

これらの輸入財の量についての二つの近似した数値は、造船所(エスタレイロ)の生産のかなりの部分がこの輸入によってカバーされていたことを窺わせる。リスボンに向う途中に、ブアルコスの海岸で難破したフランダースのウルカ船に積まれていたタール(ブレウ)の回収という突発性のエピソード中に、「艦隊にとってタール(ブレウ)が大変に必要であったので」という表現が文書に含まれていることでもって、そのことがよく表されている。そして、航海に失敗したウルカ船が載せていた 146 樽と 5 小樽(quarteirolas;訳注：約 1/4 トネルの quartela のことであろう)
のタール(ブレウ)を「満載して」行って、備品館(アルマゼン)の受領官(レセベドール)のヴァスコ・フェルナンデスに渡すためにカラヴェラ船 1 隻が傭船された。[92]

カナリア諸島がタール(ブレウ)を生産したが、地元の造船業の需要に応えるためだけであった。[93] ジョアン・ブランドンは、リスボンにビスカヤとカナリア諸島のタール(ブレウ)が入って来て、

---

90 「全大蔵省を含む書･･･」、205-208p に入っている見積りに含まれる数値を採っている。ここには、300ｷﾝﾀﾙのﾀｰﾙと 140 のﾋﾟｯﾁが必要と言っている。

91 弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)についてはﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ･ﾌﾚｲﾚの要約を用いる。上掲書、408p~。ｺｰﾁﾝへのﾀｰﾙの船積の登録に記載のやり取りをﾍﾞｰｽに、1 樽が 7ｷﾝﾀﾙで樽数をｷﾝﾀﾙに換算。1515 年については、ANTT,C.C.,P.II,M.125,D.210。1519 年については、C.C.,P.I,M42,D.38 と P.II,M.86,D.59。

92 ANTT,C.C.,P.II,M.161,D.71 と D.72。1530 年。ﾀｰﾙの回収で生じた追加の出費がいくらかあったことが書き付けられているが、その内の 2,800 レアルは、元の物が岩とぶつかって「箍が外れた(descargada)」ため、新しい 38 樽分を荷揃えするためであった。

93 ﾛﾎﾞ･ｶﾌﾞﾚﾗ,ﾏﾇｴﾙ、「16 世紀のｸﾞﾗﾝ･ｶﾅﾘｱにおける海の世界:船、船乗り、航海」参照、「大西洋研究年報」、1980 年、nº26、303-350p。ﾀｰﾙは具体的にはﾃﾈﾘｯﾌｪ島から来た。322p。

14,000 クルザードに達すると勘定している。[94] 結局のところ、そこから備品館（アルマゼン）に発送するために 1,500 クルザードがシモン・ディアスに送られたという、1523 年の取得の情報しかないのである。[95] この発注がどういう状況下で生じたのか、またどうした理由から一つだけこれが残っているのかわからない。

タール（ブレウ）は繊維である麻屑（エストゥパ）と一緒に充填しなければ役にたたない。フェルナンド・オリヴェイラ神父によれば、この目的のために、水で良く膨らみ、獣脂の吸いが良いということで、その他に綿、羊毛を挙げている。[96]

この原材料の輸入について残っている資料からは、梳いたものでも糸のものでも、新しい麻屑（エストゥパ）をリスボンへ送る、アンダルシアの商館員（フェイトール）の役割が際立って見える。大麻（linho cânhamo）の麻屑（エストゥパ）の生産の中心地の一つはカタラユ（Catalayud；；訳注：スペインのマドリッドとサラゴサの間のサラゴサ寄りの町）にあったと、名前が不詳の著作者の何人かと、また 16 世紀末のガレオン船の建造に関して傑出した人物であるクリストバル・デ・バッロスのような権威のある人物も言っている。[97] 隣国の主要生産地のことを述べているが、そこからアンダルシアまで来るか、あるいは北まで回って行ってガレオン船の建造が行われていたサン・セバスチャンとサンタンデール間の全ての地帯を含むビスケー湾の造船所（エスタレイロ）の役に立っていたことなのであろう。しかし、アンダルシアの代理人（フェイトール）を仲介してリスボンに来たこの麻屑（エストゥパ）はセビリアの近隣のものであったと思われる。というのは、そこからは、索具（エンジャルシア）の糸も来たからである。また、後で述べるが、中間商館員（フェイトール）の役割を担ったジェノバから来たものもあったという仮説も立てられる。

したがって、アンダルシアの商館（フェイトリア）は、いくつもの循環回路（ボーキット）のネットの一つの中にあって、麻屑（エストゥパ）を備品館（アルマゼン）に供給するために使われたものと考えられる。こうして行われた送付は、国内市場における比較的な不足によった形跡も、またより良いチャンスを提供する市場を選んで、その時での価格の違いに注目した形跡もある。そういうことで、1537 年 10 月 18 日に、国王は商館員（フェイトール）のヴィセンテ・ピーレスに対して、麻屑（エストゥパ）を送るように以前出した指示に従わないようにと書いている。というのは、この間にポルトガルで、この商品、そして他の物も、より良い値段で見つけることが可能であったからであった。国王はこの商館員（フェイトール）に、既に発送した 600 キンタル以上の麻屑（エストゥパ）を船積みしないように、「そして既に買ってしまった物があれば、損失が無ければそこから帰って来ることが出来ると承知し、そうするよう努力すること」を命じた。[98]

---

94 「尊厳･･･」、44p。

95 ANTT,C.C.,P.II,M.107,D.23。

96 上掲書、165p。

97 ｶｻｰﾄﾞ・ｿｳﾄ,J.M.,「ｽﾍﾟｲﾝの船･･･」、323p と 335p。

98 ANTT,C.C.,P.II,M.213,D.107。

前年の 6 月に、くだんの官吏(オフィシャル)は、「余のナウ船のために必要なので」200 キンタルを購入し「大至急」ギネー及びインド備品館(アルマゼン)に送付することを命じられていた。1 ヵ月後に、ドン・ジョアン 3 世王は、まだ不十分に思えて、注文の強い念押しをした。当然ながら、ヴィセンテ・ピーレスからのその年の 9 月、10 月、11 月に発送された 201 キンタルの麻屑(エストッパ)の備品館(アルマゼン)への入庫の登録はこの発注を満足させる証であった。[100]

1537 年 6 月に、2 通の命令書でもって、ヴィセンテ・ピーレスは同材料を 600 キンタル入手して、大変に必要としているので、「できる限り早く」それを発送しなければならなかった。9 月には、「上記の艦隊(アルマダ)のために買うことを命じていた以上に、貴殿が買う物として」翌年のインド艦隊(アルマダ)のためのビスケット、食用油、酢、そしてさらに 400 キンタルの麻屑(エストッパ)が含まれた様々な諸財の新たな発注があった。その取得には、総額 18,000 クルザードまでの、アントワープか何処かの定期市(フェイラ)で割り引かれる為替手形で行われた。続く何ヶ月かの間に、ヴィセンテ・ピーレスが責任を持って発送した多くは北の方の港ではあったが、セシンブラ、リスボン、サン・ジョアン・ダ・フォス、ポルト、レサ、マトジーニョといったポルトガル沿岸の何処と特定していない港を母港とするカラヴェラ船が傭船されたが、これはアンダルシアの港に居た我が国の航海長(メストレ)達のバイタリティーを示すもので、なんら驚くにあたらない。商館員(フェイトール)にとって、その土地の船を用立てるよりも、そうした船を傭船する方が容易であったように思われる。これらのリスト中には、サンタ・マリア港の船 1 隻しか見当たらない。[102] こうした一連の発注によって、既に船積みしてしまった最初の 600 キンタルだけを発送するという、ヴィセンテ・ピーレスに対する命令を取り消すために国王が出状したローポ・ゴウディーニョ宛ての弁済受領証書(カルタ・デ・キタソン)に従って 1 年間に貯蔵する麻屑(エストッパ)のほぼ全量（1,021 キンタル）をカバーする量である全部で 1,000 キンタルの麻屑(エストッパ)を満たされている。入手できる登録書は極めて限られた期間のものでしかなく、また糸あるいは梳かれたものでの新品の麻屑(エストッパ)の輸入についてしか言及していない。しかし備品館(アルマゼン)に納入されたのは、これだけではなかった。河畔造船所(リベイラ)の財産管理官(アルモシャリッフェ)は、まいはだ詰めの麻屑(エストッパ)用にほぐされる、「復路の航海」から出る古いが未だ使える静索(エンシャルシア)を麻屑製作女工(エストペイラ)達に頻繁に引き渡した。こうした形での材料のリサイクルについて、ジョアン・ブランドンは都会の一大中心地の経済的な潜在力を褒めている中で、「都市の善意を示し、貧民達の雨露を凌ぎ、救いとなるために」と、この例を忘れずに挙げている。40 人の女たちが河畔(リベイラ)造船所の近くのカタ・ケ・ファラス（Cata que Faras）の「麻屑横丁(ベコ・ダ・エストッパ)（Beco da Estopa）」で、「古

---

99 ANTT,C.C.,P.I,M.57,D.54。

100 ANTT,C.C.,P.II,M.209,Ds.4,37,38,69。

101 ANTT,C.C., P.I,M.57,D.73;M.59,D.20。

102 ANTT,C.C., P.I,M.60,D.50; P.II,M.214,Ds.28,36,39,46,57,76,77。

くなった綱や亜麻の紐をほぐし、まいはだ詰めの麻屑に紡ぐために、撚りを取り(destorcer)、打って（maçar）、糸に戻す(desfiar)」ことに専念し、1 日に 30 または 40 レアルの生活の糧を得た。河畔造船所の船大工は 60 から 70 レアルを稼ぐので、この金額はそれほど低いものではない。

まったく女性の家内作業なのである。河畔造船所の財産管理官は静索を麻屑製作女工達に渡した。それを受け取って、麻屑に梳いたものを備品館の財産管理官に渡すと、彼はそれをやった麻屑製作女工に金を支払った。1525 年から 1527 年の間に、ベアトリス・フェルナンデス、女船大工（船大工の女房であることが確か）のカタリーナ・アフォンソが 2 回、アントニア・テイシェイラとイサベル・フェルナンデスの、備品館の仕事をする 4 人の女性が登場する。1528 年と 29 年にはイサベル・フェルナンデスだけが仕事をした。馬鹿に出来ない量で、120 から 160 キンタルのオーダーが受け取りに出て来る。イサベル・フェルナンデスは、1527 年に 313 キンタル、翌年には 326 キンタルの麻屑を生産するに至っている。[104] 請負仕事はできるだけ女性達の 1 人に出される傾向があった。そこでリスボン市議会の市会議員達に送られたある文書は、ギネーとインドの備品館の麻屑製作女工に宛てられたようであるが、備品館の管理官であるペドロ・アフォンソ・デ・アギアールの要請によって、市議会に対し、彼女の活動に必要な秤と重りを自分の家に持つ許可を、彼女に与えるよう願い出ていた。[105] さらに後の時代になると、フェルナンド・オリヴェイラは、品質が気に入らないという理由で、索具で作った麻屑はあまり推奨できないと考えた。[106]

たしかに、国内市場は、リサイクルの結果からではない別の麻屑を供給した。この先で、索具の生産に関する問題を述べる時に、どのように我が国の様々な地域で麻が栽培され、糸に姿を変えた（セビリアも同様に糸を供給するようになる）かを見てみたい。麻屑は繊維を作る際に進む諸段階の一つでの派生品であり、糸を提供するように求められた地域は、麻屑もまた供給した。要するに、糸と一体になった麻屑の供給に関する言及は、必ずしも明確なものではないのである。ということで、麻の生産の両者との絡みについては索具に関する章の中で、あえて詳しく扱うことにする。

鉛に言及しているものは、大変不足している。フランダースのどれかの商館から来た。使われる量は少なく、接合材としてのものであり、ナウ船を解体した時に再利用が容易であった。

---

103 「偉大さ･･･」、80p。

104 ANTT,C.C., P.II,M.124,D.68; M.128,D.154;M.131,D.195;M.143,D.1;M.167, Ds.9, 14, 15。

105 「ﾘｽﾎﾞﾝ市議会歴史文書庫の文書、国王の書」、vol.VII,115p。

106 上掲書,165p。

107 **ﾌﾚｲﾚ**、A.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ、上掲書、408 p 以降。

1.3　釘類及びその他の鉄製品

使われる釘の種類に異なった名称が与えられる元となっている技術的特性の考察に入り込むつもりはない。もちろん、「板張り(tilhado)」釘という、船大工の仕事に関係したものと、「麻屑詰め(estopares)」釘という、まいはだ詰めの仕事に使われるものとの間の当然の違いは承知の上である。我々の目的にとっては重要でないそうした違いは別にして、供給市場は同じであるので、それらを一まとめにして分析することにしたい。そして、釘類、錨、そして「地金の(em pasta)」鉄も、地球から引張られやすい材料である。そうした鉄からできた物全部を船殻の製造に関する本節にて扱うこととする。

釘と地金の鉄の輸入に関して言及しているものの大部分が、供給市場としてビスカヤの重要性を証明している。備品館(アルマゼンス)へのそうした供給を具体化するために生じた管理と契約のプロセスに関しては十分な情報があるとは言い難い。それらの送付を証明する受領書と他の種類の登録書の他に、リスボンの造船所(エスタレイロ)の需要を満足させたイベリア半島北部の市場の場所を推定させてくれるものは、一つはフェルナンド・オリヴェイラとラヴァーニャの論文であり、もう一つは、オリエントの造船所(エスタレイロ)へ持って行くためのそうした材料の証明書である。[109] ジョアン・ブランドンの統計によって補強された資料である。「陛下の台帳の金額」にあたった結果として、リスボンに、年間 30,000 クルゼイロのビスカヤの鉄が入ると結論づけている。[110] これには何も目新しい点はない。この地域の鉄は、16 世紀よりもかなり以前から、ヨーロッパ内で流通し、有名になっていた。そして、ポルトガル船を通じて、

108　わずかに一つの特別なｹｰｽとして､ﾀｰﾙ､鉄と釘類を備品館(アルマゼンス)へ供給するために､国王とﾛｳﾚﾝｿ･ﾌｪﾙﾅﾝﾃﾞｽ某との間で締結された契約がわかっている。総額の相続人達への支払命令中では大蔵省の負債であるが､それらの材料の原産地は書かれていない。しかし､これらの品の内容からして､ﾋﾞｽｶﾔの原産である可能性が極めて高い。この契約は、1,303,854ﾚｱﾙの支払いを含んでおり､この金額は送付が長期に渡ったことを証するものである。ANTT,C.C., P.II,M.221,D.40 と 59;M.224,D.35。

109　ANTT,C.C., P.II,M.43,D.61。

110　「ﾘｽﾎﾞﾝの尊厳と大きさ」､44p。

111　ｷﾞｱﾙﾄﾞ･ｲ･ﾗｳﾗｳﾄﾞｩﾘ･ﾃｵﾌｨﾛ､「ﾋﾞｽｶﾔの造船業(その起源から 1917 年までの歴史的及び統計的注解」,ﾋﾞﾙﾊﾞｵ､第 2 版､1968 年､81p とｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ､V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ､「神話と商品･･･」､186-188p。

112　ﾋﾞｽｶﾔの鉄鋼業は優れており､新たな依存関係が作られることとなった。ﾄﾞﾝ･ﾏﾇｴﾙ王はそこからの輸入品を大砲の備品館(アルマゼンス)へ供給するための契約を､よく知られたｱﾙｳﾞｧﾛ･ﾋﾟﾒﾝﾃﾙと結んだ。ANTT,C.C., P.II,M.92,D.80。

オリエントの造船所(エスタレイロ)の需要も同様にカバーしていた。こうした状況は、この重要な通商を牛耳っていたブルゴスの商人達の役割の評価を高め、彼等を喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路の商売に参加させることとなった。[112]

前（第四章）に述べたが、釘類はコストの中でかなりの部分を占めた。ラヴァーニャにとって、ビスカヤの釘の輸入は品質の一つの保証であり、その値段は重要ではなかったが、それは国産の釘類は悪いのを通り越しており、だからこそ安かったからである。[114]木釘（cavilhas de pau）による代用は、大西洋航路用であった北西ヨーロッパの造船業にとっては切り札の一つではあったが、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路が必要とするものとしては、すでに述べたように、不適切であった。ヨーロッパ北西部の造船所(エスタレイロ)での全生産において一般的に行われていたような、木釘の使用に関するこれらの情報は、水中考古学の結果に完全に裏打ちされているわけではない。ヘンリー8 世の艦隊のメリー・ローズ号も、VOC の船隊のバタビア号も、鉄の釘を含んでいた。大型船であるこれら船は、リスボンで建造されたナウ船と同様に鉄を使うことが求められたのであろう。だから、他の商品の中に、4 樽の麻屑詰め釘、と 6 樽の「半切り（meio talhado?）」の釘が、ギネー及びインド備品館(アルマゼ゛ンス)へ持ってゆくために、フランダースの代理人(フェイトール)、フランシスコ・ペッソアによって傭船された 1 隻の船サンチアゴ号の船積証明書(manifesto)に在ったことは、なにも驚くにはあたらない。[115]

2．索具(エンジャルシア)（enxárcia）

初めてリスボンからカレクートに航海した船の中の 2 隻はポルトで建造された。しかし、その索具は、サンタレンで生産された麻の糸に頼っていた。備品館(アルマゼ゛ンス)の財産管理官(アルモシャリッフェ)であるジョルジェ・ヴァスの責任の下で、彼の地からリスボンへ持って来られ物を、彼は「ナウ船を建造する(fazimento)責任を負っていた」ジョアン・デ・フィグェレードがいるポルトへ到着させた。[116]この移動が記録されている手写本の第 1 フォリオには、エイトール・ガル

---

113 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「発見と･･･」、vol.III,204p。

114 「造船の第一の書」、208p。

115 ANTT,C.C., P.II,M.86,D.59。

116 ANTT,Núcleo Antigo,nº.749,「1496 年にﾎﾟﾙﾄ市の備品館(アルマゼ゛ンス)に送られた糸の受領と支出の台帳」、ｸｰﾆｬ,ﾏﾘｱ･ｸﾘｽﾃｨｰﾅによって出版された。「ﾊﾞﾙﾄﾛﾒｳ･ﾃﾞｨｱｽとその時代の国際会議。議事録」中、ﾎﾟﾙﾄ、1989 年、vol.III、491-529p。この著者は、索具のための糸の入手に必須なことに関するこの手写本は「国のために、国王によって作られた特別税の結果」であろうしているが、この推測は正しくないように思われる。本節を書き進めるにあたって述べるが、此処に登録されていることは、よく行われるようになった実務、すなわち喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路の船を供給するために指名された造船所(エスタレイロ)における （次ﾍﾟｰｼﾞへ）

シアが、様々なところから受け取る中で、サンタレンの町から買った必要量の糸を受け取る役目を負うことが定められている。実行に移された支出の中で、同原材料の取得が、当然とはいえ、目立っている。しかし、年金の題目の下での、個人達へのいくらかの金銭をリスボンへ輸送するためにサンタレンで小船（バルカ）を傭船した僅かな支出も記されている。しかしこれらの支出は例外で、特別な性格を有している。受払い台帳の作成は、北の造船所（エスタレイロ）への索具の糸の供給にもっぱら関係している。このように、最初の何枚かのフォリオには、1496 年の年末の何ヶ月かに集中しており、このケースだけではなく、いろいろな所から取り立てた合計額として 827,759 レアルが記されている。すでに述べたように、この支出のかなりの部分が、サンタレンの町とゴレガン（Golegã）の周辺のいくつかの場所から綱製作人（コルテ・イレイロ）達へ出荷された、様々な量の糸の購入を裏付けている。この買い付けは、1496 年 12 月に始まり、1497 年 11 月まで実行され、糸の合計は 1,745 キンタル、2 アローバ、7 リブラに達した。(f.40v°)

エイトール・ガルシアは、糸を大量に集めてリスボンに送った。分割されたこれらの発送の中に、最終目的地が登録されている。何回かが「ポルトで建造される新造ナウ船の商館員（フェイトール）、ジョアン・デ・フィグェイロ向け」で、他は「発見に出向く船の責任者であるバルトロメウ・ディアス向け」であった。最初の 2 回の発送はまだ 1496 年の年内である。翌年の 5 月まで中断があり、必然的に秋の亜麻の収穫に頼った。

全ての綱製作人達がキンタル当たり 900 レアルを払った。売られた製品の量が際立っている場合があるが、その振れは大きく、生産性のレベルを知ることができない。たとえば、フェルナン・ドゥランエスは最初の発送分を 24 キンタルで売ったが、まだ 12 月中なのに、16 キンタルで売っている。しかし、1497 年の 8 月と 9 月には、3 回の売却で配達されたものに対して、11 キンタルしか渡していない。

(前ﾍﾟｰｼﾞより)

重要な原材料の調達のﾌﾟﾛｾｽ、と関連している。最初がﾎﾟﾙﾄで、次がﾘｽﾎﾞﾝであった。一方で、1496 年の年末の何ヶ月かの間に始まった糸の購入の事実は、ご存知のように、1497 年 7 月にやっと抜錨したヴァスコ・ダ・ガマの最初の艦隊（アルマダ）の船の一部に向けられていた可能性を排除するものでは絶対になく、これはこの著者が、「ｴｲﾄｰﾙ・ｶﾞﾙｼｱによって購入された材料は、ﾍﾟﾄﾞﾛ・ｱﾙｳﾞｧﾚｽ・ｶﾌﾞﾗﾙの船隊（フロータ）に向けられたと考えざるをえない」と論じていることに反するのである。

117 上掲書,fl.25。1496 年 7 月 9 日のﾎﾟﾙﾄ市議会宛ての書状において、国王は、ｼﾞｮｱﾝ・ﾃﾞ・ﾌｨｸﾞｪﾚｰﾄﾞの監督下で、この都市にて、2 隻の船を造ることを命じた旨を告げている。「ﾄﾞﾝ・ｱﾌｫﾝｿ5 世、ﾄﾞﾝ・ｼﾞｮｱﾝ2 世、そしてﾄﾞﾝ・ﾏﾇｴﾙの諸陛下の書状と勅令の古書」、ﾊﾞｽﾄ、ｱﾝﾄﾆｵ、ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽが「ﾎﾟﾙﾄ史のための文書と覚書集」中に公刊。105p。

男の労働力が圧倒的であった。2 回だけ、イレーネ・エアーネス某女が出て来て、1496 年 12 月に 10 キンタルを、1497 年 8 月に 23 キンタルを買っている。原材料を手渡したからといって、それが仕事をする者を推測させるわけではない。どの点からみても、綱製作人達が紡ぐための亜麻を取得したようである。サンタレンの地域における田舎の産業がどの程度のものであったか、すなわち、この町そのもの、あるいはゴレガンに店を構える綱製作親方達(mestres cordoeiros)に頼ったのかどうかはわかっていない。マリア・アンジェラ・ベイランテは、中世の亜麻の栽培が、この町の近郊の農業において、どのような性格を持っていたかについては触れていない。[118] ただ、15 世紀にこの町の親方職達の中に綱製作人達のいろいろな店が存在したことには注目したい。[119]

亜麻の栽培の記録が無いことは、その存在がなかったことを意味するものではなく、ヴァスコ・ダ・ガマの艦隊の船だけでなく、後の様々な機会においても、サンタレンのこの労働力に頼ったという事実は、この後で述べるが、その疑いの無い証しである。これらの綱製作人達が働いて、索具用の糸に形を変えたものを売った亜麻がこの地域のものである可能性は極めて強い。だから、サンタレンとその周辺のその他の集落が、16 世紀及びそれに続く何世紀かの間、リスボンの備品館への供給網に組み込まれていたのであった。

リスボンへそうした生産物を到達させるために働いたメカニズムは様々であった。地方行政の官吏達の仕事に頼ることもあれば、これらを取得するために、エイトール・ガリシアにやらせたように、国王が、自分の信頼する誰かを採り立てることもあった。1518 年に、サンタレンの納税耕地(jugada)の財務管理官のアルヴァロ・モンテイロは「インド艦隊用の」麻屑の糸の購入のために 450,000 レアルを受け取っている。1524 年に、この財務管理官はギネー及びインド備品館の官吏のディオゴ・ヴァスに、索具用の「サンタレンの大麻の」糸 60 キンタルを送った。[120] 地方に居る国王の官吏達によって行われたこの種の取得を行うために、具体的な命令が前もって出されたにちがいない。[121] 下位レベルの管理プロセスの例としては 1522 年の文書が現在まで残っている。ドン・ジョアン 3 世が、サンタレンの財務管理官あるいは受領官に、「良い値段で」150 キンタルの糸の買付けの「仕事をするよう」に命じ、そのための支出は、同年の帳簿によって当該の財務管理官に向けられた金銭によってカバーされることになっていた。「15 あるいは 20 キンタル」以上が集まり次第、「我らのインド備品館の財務管理官あるいは受領官に引き渡すために、直ちにこの都市に」それを送ることになっていた。[122]

---

118 「中世のｻﾝﾀﾚﾝ」、ﾘｽﾎﾞﾝ、UNL-FCSH、1980 年。

119 上掲書、214p。

120 ANTT,C.C., P.II,M.73,D.49。

121 ANTT,C.C., P.II,M.113,D.7。

122 ANTT,C.C., P.I,M.28,D.8。

1530 年に再度、500,000 キンタルの糸を取得するためにサンタレンの財務管理官(アルモシャリファフェ)の仕事に頼った。この地方の生産の品質については、コーチンの造船工廠(アルセナル)の船大工の親方(メストレ)の日付が無い手紙の中で、ナウ船を浜に揚げて修理するために指定された「サンタレンの糸の」「中太綱(calabretes)」を 100 から 120 ブラサ、ココ椰子の繊維であるカイロではこの用途に使えないので、オリエントへ送ることを忘れないようにと念押ししていることでわかる。[124]

伝統に従って、1579 年に糸の買付けのために、サンタレンの行政区(コマルカ)の代官(コレジェドール)が呼ばれたが、国王の命令書には、同町ではこの商品が大量に作られているという情報があると、具体的に書いている。しかし実際に買付けを実行したのは、派遣された備品館(アルマゼンス)の管理官(プロヴェドール)のルイス・セザールであったであろう。普段その土地で流通している価格で取引が行われていることを確かめるために、代官(コレジェドール)が同行したにちがいない。「貴殿が、誠実ではあるが余に対する奉公にとって必要なことが分かっていない人物の誰かに、当該の物を然るべき量、買うことを命じるにおいて、価格は公然たるものではない」ので、「価格を吊り上げられないようにし、当該のリストの量以上に全ての買付けができるようにするためである」。代官(コレジェドール)の同席は、ある場合には流通している価格を確かめるものであったり、ある場合には取引を開始するものであったりするが、それによって、綱製作人達が買付けをしている者が誰であるかを知り、投機的な価格が生じないようにして、「正しい価格」を保証するためであった。[125]

17 世紀初頭におけるサンタレンの「商館(フェイトリア)」の創設は、この地域の既にかなり伝統的であった活動にその根源があったと言えよう。こうなった原因が、ルイス・デ・ヴィエイラの意見に始まり、マウロが推論したように、1617 年の国内市場を特徴付けた偶々の欠乏によって説明できるとは思わない。[126]　それは、17 世紀になってやっと生まれた生産ではなく、

123　ANTT,C.C., P.I,M.478,D.63。

124　ANTT,ｶﾞｳﾞｪｯﾀXV,M.12,D.6、「ｶﾞｳﾞｪﾀ･･･」vol.IV,385p。

125　ｱｼﾞｭﾀﾞ図書館、51-VI-28,fl.6v°、「ｻﾝﾀﾚﾝの代官(コレジェドール)が、同地から亜麻と麻屑を持って来させるための規定」、1579 年 9 月 6 日。地方の市場の働き(この市場では、一つの価格が固定するものではないことが予見され、また市場にとって好ましくない破壊が起こらないために、注文品の向け先を書かないことが適切であらうと考えられていた)と、16 世紀の 30 年代に、アンダルシアが索具用の麻屑と糸を供給するという申し出をしてきたというチャンスを国王が耳にした明らかな便宜との間にある対照的な違いに気づくべきであろう。セビリアの産業複合体の重要性と、国王とセビリアの商館員(フェイトール)との間で交わされたやり取りの迅速性とが（ブローデルの言うところの真の奢侈商品）が、遠距離でのこれらの取引を、複数の市場を統合する高いレベルに映し出しているのである。

126「船の種類･･･」、202p。

かの著者が、造船業部門を特徴付けたいくつかの影の面のもう一つの面であったであろうという結論のもとに認めたごとく、構造的な不足に対処する必要性が大したことでないことなど全くなかったのである。

17 世紀に新たに生じたことは、むしろ、国王の一人の官吏(オフィシェル)によって全ての段階がコントロールされるようになったという、生産組織に導入された変化であった。1625 年 11 月 24 日付けのマルティン・ボテーリョ・フルタードの「サンタレンの索具の商館(フェイトリア)」の仕事の進展具合に関する書状によって、綱製作者達と亜麻の準備に携わるその他の労働力に対して、原材料と必要な道具が今ここで供給されようとしていることが推察され、このように製造システムの輪郭がわかるのである。様々な段階を最もコントロールがし易い同じ場所に集中することを擁護しているこの書状の中で「商館(フェイトリア)」が責任を持つということを明らかにしている。官吏(オフィシェル)達の監視の下に、生産の全段階が集まるような、何軒かの家がその目的のために賃借りされることが計画された。この計画の内容は最終的に、17 世紀以降にかなり行き渡る傾向となった。すなわち、或る環境下においては、家内システムを越えて、一つの製造システムの中に手工業の様々な段階が集中したのである。それが生じた論拠となったのは、管理コストの低減によってさらなる効率化を求めるという本来的な理由というよりは、警備的な性格を帯びたものである。[127]そうした組織上の革新はこのサンタレン地方に限定されたものではなかった。備品館(アルマセ゛ンス)ための糸と索具の生産に関係した他の動向も、それと同時に輸入に向かう可能性が常に排除されないが、同じ道筋を辿ったことも後述する。

文書で残るものは少ないが、コインブラあるいはモンデーゴ地域も、広い意味で、備品館(アルマセ゛ンス)に供給を行っていた。16 世紀の間、サンタレンのケースと性質の似た諸命令によって、糸の供給センターであったことが知られている。1529 年にヴィセンテ・ピーレスが「モンデーゴの田舎」において糸の買付をする役を担ったが、このことは、農村での生産が存在したことを示唆している。[128] 1526 年には既に、糸を扱っていることを明白に述べてはいな

---

127 ANTT,C.C., P.I,M.117,D.79。索具の製造を町の何軒かの貸借した家に集中した根本的な理由は、ﾏﾙﾃｨｰﾆｮ・ﾎﾞﾃｰﾘｮ・ﾌﾙﾀｰﾄﾞが、彼の目の届く所から遠いと、賃金工達を間近に見まわることが難しく、大掛かりな盗難に会うかもしれないと考えたことであった。彼の道理を開陳するにあたって、生産の様々な段階を次のように数え上げている。「脱穀棒(mangoal)によって打って、繊毛(pellos)を大きくし、そしてｴｽﾊﾟﾃﾞｰﾗ(espadela)で繊毛を打って取り除き、ヴ゛ｪｽﾃｰﾛ(vestello？)の繊毛にするが、これら全てを私が見ていて、心配をしないで済む所で行われることであり、そのために、安心して製作できるような家を何軒か借りることが重要である」

128 ANTT,C.C., P.I,M.42,D.103。

いが、麻の買付という一般的な言い方での同様な任務の委託があった。[129] しかし、1527年の備品館（アルマゼンス）の財務管理官（アルモシャリフェ）の受領書は、「王がコインブラとモンデーゴに命じた」127 キンタル、2 アローバ、4 リブラの糸と、121 キンタル、2 アローバ、4 リブラの毛髪状のまいはだがヴィセンテ・ピーレスによって送られてきて、その入庫が登録されているので、曖昧な点が解消される。このために、1 隻はポルティマン、もう 1 隻はセシンブラの 2 隻のカラヴェラ船を傭船した。[130]1533 年に同じ人物が、モンデーゴの田舎において糸の取得を行ったことによる決済をする際に、11,474 レアルの債務者となっている。[131]

麻及びこの繊維の織物に至るまでの生産者としてのコインブラ地方の重要性は、アントニオ・オリヴェイラが提供してくれるいくつかの例の中で明白である。[132] 帆布が、このセシンブラ、セッツバルからエヴォラ、ヴィラ・ヴィソザ、エストゥレモス、そしてカステロ・ブランコといった我が国の様々な地点へ出て行った。亜麻仁（あまに）がビスカヤへ輸出されたが、バルセーロスとギマランエスが麻の帆布の生産の中心地であるだけでなく、コインブラの生産がこれに続いたのであった。[133]

この後で述べるが、サンタレン、コインブラ、トッレ・デ・モンコルヴォが諸備品館（アルマゼンス）への供給において目立っていた事実によって、索具用の糸の供給者に関する限り、我が王国の政治上の地域区分において明らかなように、これらの地方において亜麻の栽培が盛んであったことがわかる。いくつかの地方ー少なくともコインブラーが帆布の生産の中心地であっても、だからといって、布織物の供給を行った地域と同定されるわけではない。特化に対する傾向を認めることとしたい。

トッレ・デ・モンコルヴォは、ドン・アフォンソ 5 世の治世に、亜麻の栽培の不毛性に関する訴えを提出した。要するに、同地域の関心は、葡萄と穀物に損害を与えるこの栽培の拡大に集っていたが、それは、訴えを起こした人々の言葉によれば、この土地が、「山野になってしまう。よって、貴殿のお慈悲により、播種もせずに、亜麻を 10 アルケール以上耕作する者は誰もが貴殿が命じた罰金を支払うように、処罰することを彼等に命じるよう、お願い申し上げる。」それは「道行く者が多く、多くの外国人が積み出しを行う場所

---

129 ANTT,C.C., P.I,M.35,D.17。

130 ANTT,C.C., P.II,M.140,D.55。

131 ANTT,C.C., P.II,M.51,D.5。

132 「1537 年から 1640 年までのｺｲﾝﾌﾞﾗの経済及び社会生活、vol.I」、ｺｲﾝﾌﾞﾗ、1971 年、524p。

133 しかしながら、ｺｲﾝﾌﾞﾗはｷﾞﾏﾗﾝｴｽ産の布を受け取り続けていた。多分、技術及び織機のｻｲｽﾞが異なった織物であったのであろう。しかし地方間でのこの交換は、布の或るﾀｲﾌﾟに偶々特化していたことによるというよりは、一時的な不足を他の地域で超過した分によって埋め合せを行ったのではなかろうか。

だからである。」しかし、「前述の亜麻と他の商品を作るようになって、耕作する農夫達が不足して」、そうした穀物とワインの生産物の不足が深刻になったという。[134]船乗り達の仕事が活発化して、船道具のための亜麻の需要増大が、そうした農夫達にオプションを与える十分な理由となりえ、ドウロ地方では、ポルトへ向かう河川路がそれに特に有効に働いた。

王の官吏(オフィシャル)達が綱製作者達のために買付を行ったことが、サンタレンにおける国王によって管理された生産の明確な情報がある少なくとも1625年頃にまで遡れることは述べた通りである。しかし、モンコルヴォ地方においては、王国の財務管理官(アルモシャリッフェ)が監督を行った「商館(フェイトリア)」（その時代の用語としての意味で）が発達した。このシステムは、亜麻を手工業者へ供給する必要があり、彼等の元へ「糸を運送する」ためにヴィラ・レアルの馬子達が役務に使われた。艀(ベルカ)が傭船されてドゥロ河をポルトまでは下り、糸はそこからリスボンへ向かった。[135]文書の中に出て来る「国王の商館(フェイトリア)」は、出典が最も多くわかっている年においては、財務管理官(アルモシャリッフェ)ジョルジェ・ソブリーニョの名前が使われているが、実際にはその兄弟によって管理された。

1538年の諸文書のケースのごとく、未決済勘定の最終精算におけるのと同じように、綱製作者達への支払い証明においても、次のような表現を含んでいる。「上記の町における陛下の商館(フェイトリア)で紡いだ然るべき糸の然るべき量に対する支払い相手たる綱製作者ギジェルメ・フェルナンデス某に対して3,000レアル」すなわち、「上記の町で紡いだ、我が国王陛下の糸、然るべきキンタルの量への支払い相手の（トッレ・デ・モンコルヴォの）当該の財務管理官(アルモシャリッフェ)ジョルジェ・ソブリーニョが当該の糸の商館員(フェイトール)であるので」、ギジェルメ・フェルナンデスに対して3,000レアル」ということであり、さらには、「上記のジョルジェ・ソブリーニョが管理する(フェイトリサール)任を負った我が国王陛下の商館(フェイトリア)のために紡いだ」と述べている。[136]この記録の形式からして、恒久的な性格のものであることは見て取れないとしても、国王によって直接に管理された生産体制が存在したことを確信させてくれる。

これらの手掛りとなる文書は、同時代のサンタレンとは異なった現実へと我々を導くものである。16世紀の間には、此処サンタレンでも、あるいはコインブラでも、糸の注文が商館(フェイトリア)の存在に言及しているものは無い。しかし、「管理する(フェイトリサール)」、「国王の糸」、「当該の

---

134 ANTT,「ﾄﾞﾝ･ｱﾌｫﾝｿ5世の国璽尚書(チャンセラリーア)」,L.2,fl。27v°、ｱﾙｳﾞｪｽ･ﾌﾗﾝｼｽｺ･ﾏﾇｴﾙ、「ﾓﾝｺﾙｳﾞｫ、その歴史ための資料」、ﾎﾟﾙﾄ、1908年、「ﾄﾗｽ･ｳｽ･ﾓﾝﾃｽの絵入雑誌」抜刷、付録文書。またﾊﾞｯﾎｽ,H.ｶﾞﾏ、「12世紀から15世紀におけるﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ行政史」参照。第2版、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ、1950年,vol.IX,105p。

135 ANTT,C.C., P.II,M.182,Ds.87と111。

136 ANTT,C.C., P.II,M.217,D.50;M.218、D.13;M217,D.34。

糸の商館員（訳注：アントワープやセビリアの「商館員」とは役割が違い「管理官」に近い意味合いを持つが、全く「商館員」の役割を外れているとは言えないので、敢えて同じ訳語とした）」という表現からは、責任ある一人の官吏が、原材料を供給し、出来た製品、この場合は索具とは言っていないので、所有権を持つ半製品を一つに集めて諸備品館へ送付する生産システムのことを扱っているという推論が許される。したがって、これは専属の書記ージェロニモ・ゴメスーを必要とする、より複雑な管理構造である。つまり、これから精算がなされる勘定に関する情報源というのは、事業が一時的なものであることを示唆するが、事業が正当であると認められた時には、これら全てのプロセスが再び始められる可能性を排除しない。

綱製作人達への支払いによって、この組織が地理的にどのように入り込んでいたかを再現してみることが出来る。何人かは、疑いの余地なくトッレ・デ・モンコルヴォの住人であると言っているが、しかしサンタレンの住人(!)であると宣言している者達もいるのである。モンコルヴォの財務管理官が支払いを行い、トッレ・デ・モンコルヴォの綱製作人達に対して同じ内容の登録処理を行った書記自身が受領書を発行している。[137] このように、トッレ・デ・モンコルヴォの商館と呼ばれるものは、その名前から思いつくよりも、実際には地理的にあちこちへずっと広がりを持っていた。多分、その名称は、労働力と原材料についてはその地域内で調達できるものに頼っていたが、コストをカバーするための支払いは、かの財務管理官の収入によって行われていた事実によったのであろう。しかし、サンタレン地方の他の賃金労働者達はこのプロセスの中に包含されていた。多くの綱製作人達が受領書にサインしているが、その内の 3 名がサンタレンの者である点について、注意を払いたい。

もっと後に、トッレ・デ・モンコルヴォは再び糸の生産に係わるようになり、年代的には離れたものではあるが、最も長ったらしいこれらの文書の使用が 1532~1533 年にジョルジェ・ソブリーニョによって監督されたこの商館の構造を再現することを助けてくれる。1586 年 2 月 26 日に、フェリペ 2 世王の王令によって、王室の騎士ミグェル・ファリーニャが、備品館への支給に必要な「500 キンタルの亜麻を作らせる」ために、「トッレ・デ・モンコルヴォの行政区」へ出向いた。商品がポルトの市で引き渡されるまでのコストは同行政区の書記によって登録されることになっていた。[138] 時代が下って、1617 年に、備品館への支給の責任者として、当該のトラズ・ウス・モンテスの町の住人であるディオゴ・エンリッケス・ペレイラ某の名のもとに契約のシステムが用いられた。連続 4 年間に渡り、１キンタル当たり 3,800 レアルで、艦隊の索具のための亜麻の糸 800 キンタルを毎年送ることを義務づけていた。この生産に向けられた亜麻の栽培に係わった地域は、「モンコル

---

137 ANTT,C.C., P.II,M.183,D.53。

138 ｱｼﾞｭﾀﾞ図書館、雑事録、51-VI-28,fl.15v°。

ヴォから 4 レグア」のピニェルまで伸びていた。収穫の前に、農夫各人が売ることができる亜麻の量が決められ、それによって取り決められた全生産に達するように強制された（資本の前渡しについては触れられていない）。夏に、農夫達は契約者（コントラタドール）の所へ麻の「茎を砕いた」(toscada)ものを持ち込むと、そこで町の市議会の条例で定められた価格が支払われた。そして、それを支給された綱製作人達は、義務付けられていた「柔らかい、長さ方向で輪になった 12 本の糸」を作った。亜麻、糸のコスト、そしてそれをポルトへ出荷する傭船料は契約者（コンテラタドール）達の経費となり、この都市からリスボンまでは王室の財産として出て行ったと

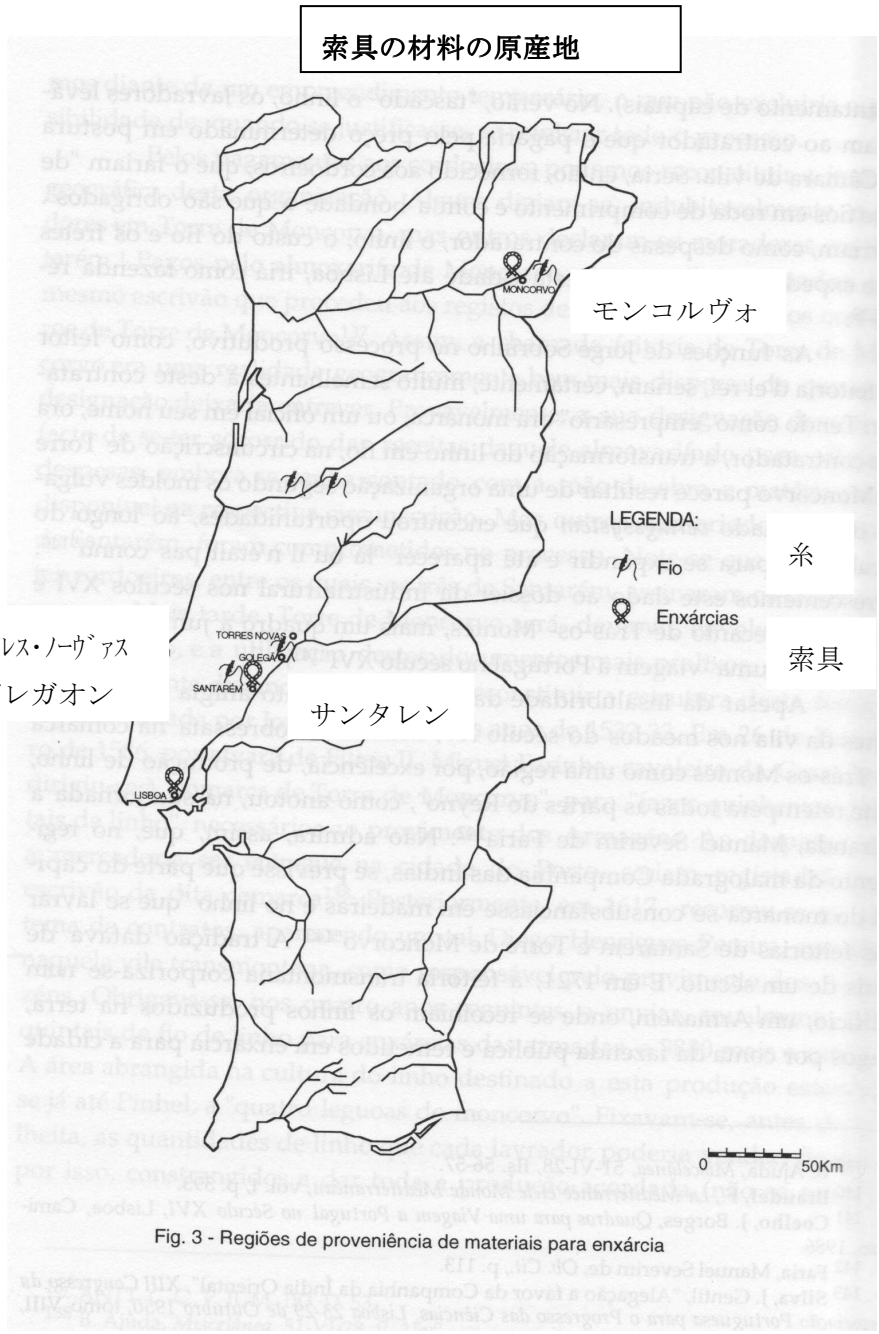


Fig. 3 - Regiões de proveniência de materiais para enxárcia

思われる。[139]

生産プロセスにおけるジョルジェ・ソブリーニョが国王の商館(フェイトリア)の商館員(フェイトール)として果たした機能は、まさしくこの契約者(コントレタドール)のそれと大変よく似ていたようである。「企業主」が国王であろうと、あるいはその名代の官吏(オフィシャル)であろうと、トッレ・デ・モンコルヴォの状況においては、亜麻の糸への変換(トランスフォルマソン)が、一般的な雛形で *ヴェルラグスシステム*（*verlagssystem*：〈注〉前期産業化の一つの形態）と呼ばれる一つの組織として、16 世紀の間に機会を得て拡大し、「そこに」登場したが「それ以外の所では当たり前というわけではない」（là ou il n´était pas connu）[140] のであった。16 及び 17 世紀において、このトラス・ウズ・モンテスの片田舎で生じた田舎産業の顛末に関する文書資料に、「16 世紀のポルトガルへ旅行」すると見られる状景に、もう一つの状景を付け加えることにしたい。[141]

16 世紀の中頃にこの町で、この栽培の不毛性に苦しめられて訴えを起こした者達がいたが、トラス・ウズ・モンテスの行政区におけるモンコルボは、マヌエル・セヴェリン・デ・ファリアがミランダへの旅行中に「我が王国の何処よりも活力がある」と書き留めたように、亜麻の生産地として、とりわけ瞠目を集めた。[142] したがって、失敗に帰したインド会社(Companhia das Índias)のレジメントの中に、王国の資本の一部分が、「サンタレンとトッレ・デ・モンコルヴォの商館(フェイトリア)で広がった」亜麻及び材木において相当なものになることを予測していたことは驚くにあたらない。[143] このしきたりは 1 世紀以上前から始まっていた。そして 1721 年にトラス・ウズ・モンテスの商館(フェイトリア)は一つの備品館(アルマセンス)として一軒の建物に具現化し、そこではその土地で生産された亜麻が集められ、一般財務勘定で支払われ、索具としてリスボン市へ送られたが、それは王室歴史アカデミーのために作成された、いくつかの覚書の中に次のように書かれている。「そして、これらの買付、製作、発送のために、陛下におかれては、この町に、神のご加護の下に、書記(エスクリヴァン)、監視員(メイリーニョ)及びこの行政区(コマルカ)、ピニェルの行政区(コマルカ)、そしてシャーベスとブラガンサの裁判管轄区を有給で担当する他の官吏(オフィシャル)達を伴った一人の監督官(スペルインテンデンテ)を置いておられる」。[144]　この情報は、この地域で亜麻の栽培が永続したものであり、それがリスボンの造船所(エスタレイロ)で使われていたことを裏付けている。しかし、索具の発送についての言及があることからして、地方での生産プロセスに一つの変化が生じたことが認められ、それは、サンタレンでの爆発的な広がりを検証したプロセスと並行して、索具の製造という形体変換(トランスフォルマソン)の最後の段階が、18 世紀の前半かそれよりも以前に

139　ｱｼﾞｭﾀﾞ図書館、「雑事録(ミセラネア)」、51-VI-28,fls156-57。

140　**ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ**,F.,「地中海と地中海世界」,vol.I,393p。

141　**ｺｴｰﾘｮ**,J.ﾎﾞﾙｼﾞｪｽ,「16 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙへの旅行のための絵」,ﾘｽﾎﾞﾝ、ｶﾐｰﾆｮ、1986 年。

142　**ﾌｧﾘｱ**,ﾏﾇｴﾙ・ｾｳﾞｪﾘﾝ,上掲書,113p。

143　**ｼﾙｳﾞ**,J.ｼﾞｪﾝﾁﾙ,「東ｲﾝﾄﾞ会社のために言えること」,科学の進歩のためのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ協会の第 13 回大会,1950 年 10 月 23-29 日、tomoVIII,ﾘｽﾎﾞﾝ、519p。

既にあったと考えられる。したがって、備品館(アルマゼンス)への供給において、リスボンの綱製作所(コルドアリーア)は補完的な生産ユニットであったと思われるのである。

16 世紀には、「そこで陛下のナオ船や船のための索具を造る」[145] リスボン市の綱製作所(コルドアリーア)の存在は、コインブラ、サンタレン、そしてトッレ・デ・モンコルヴォの綱製作人達の労働の成果である「糸」を示唆するものであって、その名前通りでの索具を推測させるものではない。リスボンへ送られた材料は、仕上げに引き続く一つの段階を経なければならないが、それは綱製作所(コルドアリーア)と称された特定の建物において行われたのであるが、そこで作る索具を害するごみを防ぐように、その建物の床に板を敷き詰めるための材木を入手する必要があった。リスボンにおいて、半製品は、給与所得者である綱製作人達との契約を通して、索具に形を変える最後の段階を経なければならなかった。

この都市の綱製作人達については、ドゥアルテ・ヌーネス・デ・リアンによって編纂されたレジメントによってわかっている。そこでは、太物(オブラグロッサ)(obra grossa)」の綱製作人達が、「細物(オブラ・デルガーダ)あるいは亜麻の(obra delgada ou do linho)」綱製作人達とは区別されている。一般的に綱製作人達と称されても、実際には機能の専門性が存在した。「太物(オブラグロッサ)(obra grossa)」の達は、綱、大索(guindaresa)、支索(estaí)、操桁索(ostaga)－大と小－、掲揚索(driça)、等々、レジメントの中に数え上げられた全ての種類の索具を製作した。「細物(オブラ・デルガーダ) (obra delgada)」あるいは亜麻の綱製作人達は、それぞれの目的に適した大きさが規定された全ての種類の糸を製作する糸製作者(フィアドール)達であった。レジメントの規定からは、彼等に供給されるだけの亜麻を買って、製造を行ったと推定される。どんな場合でも、製品が完成する前と後に、仕事(シュイス・ド・オフィシオ)の監査人達(juiz do ofício)と共に品質を検査しなければならなかった。「太物」の綱製作人達のレジメントに追加された章には、コルドアリア・ノーヴァ、サンタ・カタリーナの諸門、あるいはサンタ・クララの広場(カンポ)の街路に居住することと、親方(メストレ)はここで就業することの義務が定められている。[147] ブラウンの手に帰されるこの都市の市街図には(訳注：ｹﾞｵﾙｷﾞｳｽ･ﾌﾞﾗｳﾆｵの 1598 年の俯瞰図) 、リベイラに向かって垂直方向に細長い建物が表され、それに「新綱製作所(コルドアリーア・ノーヴァ)」(cordoaria nova)という説明を付している。

綱製作人達の間での専門性を前提としていたのは職業規則であって、ジョアン・ブラン

---

144 ﾘｽﾎﾞﾝ国立図書館(BNL),M.222,fl.128 以降,ｶﾙｳﾞｧﾘｮ､ｱﾝﾄﾆｵ･ｳﾞｪﾛｰｿﾞ, 「ﾄｯﾚ･ﾃﾞ･ﾓﾝｺﾙｳﾞｫの市議会によって行うことを命じられた同町の覚書」､1721。

145 ANTT,C.C., P.II,M.221,D.144 と M214,D.77。

146 **ｺﾚｲｱ**,ｳﾞｨﾙｼﾞﾘｵ, 「極めて崇高にして常に王都であるﾘｽﾎﾞﾝの製造(オフィシアル・メカニュ)に係る官吏達(Oficiais Meânicos)のﾚｼﾞﾒﾝﾄの書,ﾄﾞｩｱﾙﾃ･ﾇﾈｽ･ﾃﾞ･ﾘｱﾝによる 1572 年,」､ｺｲﾝﾌﾞﾗ､1926 年。152p と 156p。

147 **ﾗﾝｶﾞﾝｽ**,ﾌﾗﾝﾂｰﾎﾟｰﾙ, 「製造業組合(As Corporações dos Ofícios Mecânicos)」 vol.I,ﾘｽﾎﾞﾝ、国営印刷所､1943 年､632p。

ドンも、クリストヴァン・デ・オリヴェイラも専門性を区別してはいない。専門化した官吏は 30 人を数え、同じ年に、4,5 人の男女が働く 25 の仕事場(tendas)を区別している。[148]

リスボンの綱製作所においては、「太物」の綱製作人達の働きに頼っていたようだ。サンタレン、コインブラ、そしてトッレ・デ・モンコルヴォにおいて、リスボンでの紡糸用に、買付や発送を行ったのは「細物」の綱製作人達だったようである。ドン・ジョアン 4 世の治世に、サント・アマーロの綱製作所と共に、綱製作所王室工場(Real Fábrica de Cordoaria)の前身と思われる綱製作所のアルカンタラにおける新工場が立案された以外に、このリスボンの綱製作所がどのような道を辿ったかはわからない。1644 年にジェロニモ・オゾーリオ・デ・アルメイダが、サンタレン、コインブラ、そしてモンコルヴォの亜麻の商館の監督官に任命され、その受託業務は、ギネー及びインド備品館向けのそうした全生産の遂行を含んでいた。ここからサント・アマーロの「索具の製造」へと繋がっていった。

索具の生産ユニットとしてのリスボンにおける綱製作所に関する間欠的な情報からは、我が国の他の地方に住む綱製作人達の使用に言及しているものを除外しなければ、別な推論を導き出すことも可能であるが、それには、国の管理下にある他の造船所のーその内の一つがヴェネチアの造船所であるー組織を見れば、良い例が得られる。レーンは、原材料の購入に充てられた造船工廠の費用を厳密に区分することの難しさを強調している。同じ品物が、完成した段階で入手されることもあれば、給与所得者達との契約によって、この組織の官吏達が完成の段階に持ち込む半製品として造船工廠に入って来ることもあった。しかし、外国に於いて同じようにその生産を推進し管理する半製品を購入する可能性もあったし、あるいは既に出来上がった製品を入手する可能性もあった。[150]

ヴェネチアの例のように、地方の商館とリスボンの綱製作所の共存は、糸だけでなく、索具の生産の様々なユニットが同居していたと解釈されると考えられる。しかし、「索具用の糸」と　ー場合によっては、「セビリアの糸」とか「フランダースの糸」の索具といったように糸の原産地が言及されー　言う通りの綱索具(cordame)の両者の登録の間には明らかな差異があるので、繋がった二つの段階の同じ生産プロセスを目の前にしていると思われる。すなわち、第一段階は糸の製造で、トラス・ウズ・モンテスとコインブラの地域における本質的に田舎のものか、亜麻を栽培している地方に隣接する都会、即ちサンタレンにおいて、専門化した労働力に頼るもの（17 世紀には一つの商館が推進するまでに

148　**ｵﾘｳﾞｪｲﾗ**,ｸﾘｽﾄｳﾞｧﾝ,「いくつかの事柄が含まれる概説･･･」,ﾘｽﾎﾞﾝ、1930 年、90p。及び「ﾘｽﾎﾞﾝの尊厳と大きさ･･･」,214p。

149　**ｳﾞｨｯﾃﾙﾎﾞ**,F.ｿｳｻﾞ,「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの手工業の技と産業･･･,繊維及び同種の産業」,ｺｲﾝﾌﾞﾗ、大学印刷局,1904 年、43p。

150　**ﾚｰﾝ**,F.,「船と造船･･･」145p。

至った）であった。第二の段階は索具製造の仕上げの段階で、国産の糸であれ輸入品の糸であれ、糸の形体変換（トランスファー）をするもので、造船所（エスタレイロ）と一緒に、都会の中心で囲われた場所に在った。それでも、サンタレンにおいて認められた進化を示す情報は、全ての段階を集中させることが、後のトラス・ウズ・モンテスにおいてもそうであるように、有利であることがわかったことを表している。しかし、ヴェネチアにおいて定常化していたこととの大変な類似性に水を差すものではない。モンコルヴォにおける糸の生産は事業化され、管理されている同じ時期に、サンタレン、コインブラ、セビリア、あるいはフランダースにおいて、半製品が取得されているのである。国境を越えたのは糸だけではなかった。綱製作所（コルト・アリーア）の横では、完成した製品の索具を運んだ船がリスボンへ入港していた。

それでは、備品館（アルマセ・ンス）への供給の別の補完的な形態である輸入について書くことにするが、それが無いことは、必然的に、国内市場における不足を意味することに注目願いたい。

もう一度、1537~38 年にかけて、アンダルシアの商館員（フェイトール）が、単なるモロッコの市場へ供給を行うことを遥かに超えた仕事を、国王に要請されたことに目を向けてみよう。さて、ジブラルタル海峡の防衛に要約される彼の機能上、この官吏（オフィシャル）は艦隊（アルマダ）の船の艤装と用具の装備の世界と接触することを義務付けられていた。したがって、航海用具の供給者達をよく知っていたであろう。しばしば、138 キンタル 3 アローバというような、かなりの量の、フランダースの糸で「造った索具」をリスボンへ発送していた。更に時々は、それよりも量の多い糸、すなわち「セビリアの糸」を送った。サンタ・マリアの港で、ヴィセンテ・ピーレスによって傭船されたマトジーニョ、レッサ、アルファーマのカラヴェラ船が同商品 870 キンタルを積んで、1537 年 11 月 13 日と 14 日にリスボンに到着し、後で述べるまいはだもこれと一緒であった。[152] その年の 12 月に、466 キンタルの新たな送付があった。解決しない理由があって、船はファーロに留まった。しかし、市場も逼迫してはいなかった。ドン・ジョアン 3 世王は、糸をファーロの税関の倉庫に止め置く指示を出し、「現在のところ此処には上記の糸の需要はない」、そして積荷を護衛することが出来る艦隊の船がその時点では無いので、乾燥しているアルガルヴェで貯蔵した方が良い、と述べている。必要が無かったので、翌年初めの 1 月にリスボンへ到着している。登録帳には具体的にさらなる書込がある。ヴィセンテ・ピーレスによって発送された「索具用のセビリアの糸」82 キンタルが備品館（アルマセ・ンス）に入庫し [153]、1538 年の 3 月と 4 月には更なる送付があり、これら全量で、531 キンタルとなった。[154]

---

151 ANTT,C.C., P.II,M.214,D.28。

152 ANTT,C.C., P.II,M.214,Ds.36,39,46。

153 ANTT,C.C., P.II,M.215,Ds.10 と 11。

154 ANTT,C.C., P.II,M.217,Ds.31 と 70。

これらの登録帳の中で、セビリアが糸の原産地として明らかであるが、そこの商館員（フェイトール）の責任の下にあった 1537 年の送付書の内の一つが、「フランダースの糸」の索具について述べていることはおかしなことではない。セビリアが糸をリスボンに供給しながら、ヨーロッパ北西部の索具の供給も受けているからである。カランデが、これらの輸入によって、隣国スペインで亜麻の生産、特に帆布に用いるものが不足していたことに気付いたのであるが[156]、不足の状況はリスボンにも易々と及び、ポルトガル国内における欠乏状態を更に悪化させた可能性がある。1522 年に国王の糸の荷物が差押えられ、リスボンにおいては艦隊にとって糸が大幅な不足をきたしたので、ドン・ジョアン 3 世はルイス・デ・シルヴェイラに対し、皇帝及び提督と共に必要な調査が行われるように要請したが、そのことについては「差押えられた場所がそちらであるため、彼等の権利に属することであると言われるので」と述べている。[157]

これから挙げるいくつかの形跡からして、アンダルシアの商館員（フェイトール）経由でリスボンに送られたこの商品は、必ずしもその地を原産とするものでなくてもよかったと思われる。セビリャは大西洋回廊と地中海回廊との交差地となっており、外国人商人の移住者達が、なかでもジェノヴァ人達が目立っていたが、商業の中心地としてのこの都市のコスモポリタニズムからチャンスを掴み取ることを許していた。ジェノヴァを原産とする索具用の糸も同様に、リスボンの備品館（アルマセ゛ンス）に着荷していた。1511 年に、ジェノヴァ人のジョアン・デ・オドンは、1 キンタル当たり 22 クルザードの胡椒の支払いとして、1 キンタル当たり 915 レアルの価格で、ジェノヴァの糸 76 キンタル、1 アローバ、9 リブラを供給した。[158] もっと後の 1519 年に、これはカルロ・カターニョの例であるが、ジョルジェ・デ・ヴァスコンセーロスとの契約によって、1 キンタル当たり 915 レアルで、370 キンタル、3 アローバ、15 リブラの糸を、通関時に無税で、受け渡している。[159]1537 年に、備品館（アルマセ゛ンス）向けの商品が差別待遇を受けないためという、苦々しいものであったが、ドン・ジョアン 3 世王のアンダルシアの商館員（フェイトール）の 1 通の書状は、ジェノヴァとリスボン間の直接の交通（コミュニケーション）が定常的なものではないことを具体的に明白にし、セビリアの、というかカディスと言う方が適当であるが、重要性の方を上に置いている。同年に、ヴィセンテ・ピーレスの手紙の書くところによれば、「我らが備品館（アルマセ゛ンス）のいくつかの物を買い付けに」ジョアン・ヴァスがジェノヴァへ出かけた。商品を順次入手しながら、それらを船積みさせるようにという指示を携えていた。その手紙には、書き留めて置きたい文章が出て来る。ヴィセンテ・ピーレスは、ジェノ

---

155 FALTA

156 「ｶﾙﾛｽ5 世とその銀行家達･･･」、vol.I,193-94p。

157 ANTT,C.C., P.I,M.27,D.113。

158 ANTT,C.C., P.I,M.25,D.9。

159 ANTT,C.C., P.II,M.93,D.6。

ヴァから来てカディスに入港する船に注意を払っていたに違いない。というのは、ジョアン・ヴァスにとって、リスボン行きの船は、カディス行きの船のように、利用できる船は、思うような頻度では見つからなかったのは当然であろうからである。「ジェノヴァから当該のカディス市まで連続して航海するので、そこへ行くものは不足することがないと思われるからである」。そして、此処からリスボンへ商品を送るのは、アンダルシアの商館員(ファイトール)の役目に帰した。

ここでの目的としては、どのような商品が扱われたかは重要ではない。この文書は、ジェノヴァとの交通(コミュニケーション)がスペイン北部を仲介した方がどのように容易であったかを描いて、我々を納得させてくれるのである。そして、後で示す、亜麻の輸出におけるこの都市の重要性を推測させるいくつかの例が証明しているように、セビリアから輸入された糸は、アンダルシア地域の物ではなく、ジェノヴァの物かもしれないのである。ジャック・エールも索具の生産にジェノヴァが参加していたことに言及している。[161] セビリアというオプションは、往き来の迅速性によるのである。リスボンにおいてジェノヴァ人の共同体が隆盛であったことが理由ではない。当該の商品の送付は、地域間輸送を専門とした船を関与させていたに違いなく、それにはセビリャという都市の大きさと、また、この都市が外部からの供給に頼らざるをえなかったことと無関係ではなかったであろう。[162] カルロス 5 世の帝国の経済とジェノヴァとの密接な連携は大金融資本主義に役に立つ範囲　ーそこにはリスボンも入ったがー　だけのものではなく、それを超えたものであった。ジョアン・ヴァスが傭船をした航路と船は、ルイス・マルティンが出して来た例が、文書で裏付けるように、カディス（後になるとアリカンテに取って代わられたが）からリヴォルノ・ジェノヴァ間を定常的に結ぶサーヴィスを行っていたようだ。[163]

---

160 ANTT,C.C., P.I,M.59,D.64。注文品を揃えるために、ｼﾞｮｱﾝ・ｳﾞｧｽ・ｶﾐｰﾆｬは、為替の金額内の決済がなされる 15,000ｸﾙｻﾞｰﾄﾞ限度の信用状を、ﾘｽﾎﾞﾝ在留のﾌｨﾚﾝﾂｪ人で、喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)の船の大物艤装家(アルマトール)の一人であるﾙｰｶｽ・ｼﾞﾗﾙﾄﾞが発行した為替手形の形で持参していた。1538 年 2 月に既にｲﾀﾘｱにいたｼﾞｮｱﾝ・ｳﾞｧｽは 8,000ｴｽｸｰﾄﾞをﾐｾﾙ・ﾄｰﾏｽ・ｶｳﾞｧﾙｶﾝﾁと会社から、そして更に 7,000ｴｽｸｰﾄﾞをｱﾝﾄﾆｵ・ｼﾞﾗﾙﾄﾞから受け取った。そして、ﾙｰｶｽ・ｼﾞﾗﾙﾄﾞはｲﾝﾄﾞ商務館(カーサ)で、その見返りとして、前払い資本金を受け取ることになる。8,000ｴｽｸｰﾄﾞはﾘｵﾝの定期市と、ﾘｵﾝからｶｽﾃｨﾘｬ(ﾒﾃﾞｨｰﾅか?)へにおける中で割り引かれて、金額が 3,471,552ﾚｱﾙとなった。7,000ｴｽｸｰﾄﾞは同じ形で金額が 3,008,676ﾚｱﾙとなった。合計で 6,480,228ﾚｱﾙがｲﾝﾄﾞ商務館(カーサ)で受け取られた。C.C., P.I,M.59,D.62 を参照。

161 「15 世紀のｼﾞｪﾉｳﾞｧ・・・」、287p。

162 ｶﾗﾝﾃﾞ,R.,上掲書、vol.I,377-378p。

163 「小資本主義、大資本主義」、ﾊﾞﾙｾﾛｰﾅ、ｸﾘﾃｨｶ版、1990 年、154p 以降。

セビリア（アンダルシア）とジェノヴァの他に、糸は、北西ヨーロッパの市場の仲介によって我が王国に到着した。[164] 北大西洋の航路における活動への参加者であるポルトとヴィラ・ド・コンデの船の航海長達は、アルネムイデンからポルトガルへの帰路に、「綱製作所用の糸」と索具を運んでいた。しかし、回数が少なかったせいか、あるいは偶々起こったことによるせいか、備品館へのこの原材料の供給に関するアントワープの商館が寄与したという情報は欠けている。アントワープの商館員の受領書の書状が語ってくれるところによれば、ブラバントの糸は、縫製し、耳綱を付けて(relingar)、帆を製作することに使われたという。

3. 帆

「静かで穏やかな海で、北西風に、帆を広げ、張って帆走する」ナウ船は「この世の中で見るべき、讃嘆に値する特別な事柄の一つである」。[166] 海の男の文章のこの一行から感じられる船の姿と荘重さを、船を推進させる本質的な道具である帆が与えている。

その品質が、船の動きにとって決定的であることが示される布の他に、帆の製造には、当然ながら、帆を縫製し耳綱を付けるための糸、そして針のような、補足的な製品も必要であった。布から始めるが、それは必須の材料だからと言うだけでなく、一番多くの情報を持っているかである。

インド航路の初期の数十年の間、コーチンの河畔造船所へ持って行かれた船具には、無視できない量の織布(tecido)が含まれていた。

織物(têxtil)を個別認識する形式としての地名による呼称は、元来はそれぞれの原産地と関係していたことが知られている。しかしながら、個別認識の属性を表す語は、生産した土地あるいは供給した市場を指すに止まらず、織布の種類を特定化するようになった。例えば、ヴィラ・ド・コンデの布と呼ばれる物が、ヴィトレ帆布（ローナ・ヴィトレ〈lona vitre〉あるいはローナ・ヴィトレッザ）を指すようになったごとくである。まずこれらの

---

164 ANTT,C.C., P.I,M.4,D.38。

165 ﾌｧﾋﾞｱﾝ,ﾙｲｽ・ｸﾚｽﾎﾟ,「ﾐｯﾃﾞﾙﾌﾞﾙｸﾞ ーｱﾙﾈﾑｲﾃﾞﾝとｲﾍﾞﾘｱ半島間の、16 世紀中頃(1543-44 年)の海上通商へのヴィラ・ド・ｺﾝﾃﾞの寄与に関するいくつかの資料」、「ヴィラ・ド・ｺﾝﾃﾞ市議会の文化報、nº6,1968 年、42p。要約表。

166 ｶｰﾉ,ﾄﾒ,「ﾅｵ船を建造し艤装する術」、(1611 年)、E.ﾏﾙｺ・ﾄﾞﾙﾀ編集、ﾃﾈﾘｯﾌｪ、ｶﾅﾘｱ諸島研究所、1964 年。

地理的呼称について考えることとしたい。(訳注：lona はフランスの製造地 Ollone から由来したという。)

帆の生産に使われた亜麻の織布には二つの等級があった。計量する単位もいろいろあり、そこから、なんらかの違いが見えてくる。ヴィラ・ド・コンデの布、あるいはトレウの布（訳注：ガレー船の四角帆の悪天候時に用いるものがトレウ）は長さの単位のヴァーラ(vara)で測られ、「ヴィトレス(vitres)」と「ポンダヴィス（pondavis）」の帆布(ローナ)は枚数で数えられた。この差異は、同じ種類のものでの品質の差異ではなく、むしろ必要とする技術や様々な用途による、異なった布地(trama)の差異である。したがって、そうした差異は価格を決める条件となりえるものであり、とりもなおさず、当該の単位を使うことを正当化することにもなった。しかも、ヴィラ・ド・コンデの布は国際的な評判を得ていたと言える。エスカランテ・デ・メンドンサは 16 世紀の 70 年代に、この布は、上記の「ポンダヴィ(pondavid)」の帆布(ローナ)と並んで、帆には最良の布の一つであると考えた。[168] これら二つの布は競合するものではない。上記したごとく、異なった帆の製造に充てられ、ヴィラ・ド・コンデのものは、とりわけラテン帆の船に向いていた。[169] こうした具体的な優位特性は、織機の大きさと、その大きさが 1 枚の幅に及ぼす効果に関係していたのであろう。したがって、もし船がラテン帆のものでなかったら、主檣(ﾏｽﾄﾛｸﾞﾗﾝﾃﾞ)（mastro grande）と前檣(ﾄﾗｹｯﾃ)（traquete）の下部帆(ﾊﾟﾊﾟﾌｨｰｺﾞ)（papafigo、訳注：主帆(ﾒｲﾝｽﾙ)に相当）とボンネット(ﾓﾈﾀ)（moneta）の帆は大帆布(ﾛｰﾅ)地で作った物であった。もっと小さな帆の内、上部帆(ｶﾞｳﾞｪｱ)（gávea、訳注：トップスル）の前檣(ﾄﾗｹｯﾃ)の帆、そしてメゼーナ（mezena、訳注：後檣のラテン三角帆、ミズン）には、ヴィラ・ド・コンデの布、またトレウの布がヴァラの長さで測って使われた。

これらの呼称を通して、ヴィラ・ド・コンデ地域－近隣の地区も含めー は、このように亜麻の織布の生産の主要なセンターの一つであることがわかる。「ヴィトレ」帆布(ローナ)は、その大部分がブルターニュ地方から、なかでもサント・マーロの町の港の役割を持ち、この大西洋貿易の刺激を受けて成長したブルターニュの小さな都市ヴィトレ（Vitré）から輸入

---

167 低品質の布はヴァラ長さで測られる。ﾌｪﾚｲﾗ,ｱﾅ･ﾏﾘｱ･ﾍﾟﾚｲﾗ、「15 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙにおける織物の輸入と商売(1385 年、1481 年)、ﾘｽﾎﾞﾝ、造幣所国営印刷局、1983 年、120p。

168 「西方の海陸を航海する路程」、ﾌｪﾙﾅﾝﾃﾞｽ,ﾄﾞｩｰﾛ「材木の海へ、航海の精査の第 5 冊」、ﾏﾄﾞﾘﾄﾞ、453p。

169 「ﾋﾞﾘｬ･ﾄﾞ･ｺﾝﾃﾞの布はﾗﾃﾝ帆の船にとって最高のものである」、「1524 年のｲﾝﾄﾞの出来事の覚書」中、ﾌｪﾙﾈﾙ,R.J.ﾃﾞ･ﾘﾏ、「ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙのｲﾝﾄﾞ史のための資料」,ﾘｽﾎﾞﾝ、科学ｱｶﾃﾞﾐｰ, 1868 年,31p。

170 BNL(ﾘｽﾎﾞﾝ国立図書館)、手写本(Cod.637）、fl.128v°。

されていた[171]と思われる。[172]（訳注：ブルターニュ地方を表す「ブレターニャ〈Bretanha〉」というポルトガル語の単語も高級帆布を表す）ヴィトレ帆布（ローナ）は、その呼称を維持しながら、どのようにポルトガルでその生産を奨励しようとしたかについては後で述べるが、造船用語の中に、このように入ったのである。「ポンダヴィス」あるいは「ポンダヴェス」と言って帆布（ローナ）の個別認識をしていることについて、フェルネルは、「アントワープの布（パーノデアンヴェルス）（Pano de Anvers）」が訛ったという仮説を立てた。アントワープの商館員（フェイトール）によって送られたヴィトレの帆布（ローナ）が備品館（アルマゼンス）へ入って来てはいるが、ブルターニュでは、コンカルノー(Concarneau)近くのフィニステール（Finistäre）のプルダヴィ（Puldavid）から来た「ポンダヴィス(pondavis)」、スペイン語では「ポンダヴィ(pondavid)」の布を原産とするものもあった。[173]フランス、特にブルターニュの市場が重要でありながら、フランスとの交通（コミニケーション）の難しさが、ラメーゴ地方で帆用の織物の生産を推進することを正当化したのであった。ヴィトレ帆布（ローナ）も、「ポンダヴィス」帆布（ローナ）も、15 世紀に輸入された織物の分類中には現れないことからして[174]、船のトン数が増大し、大きなサイズの布地、すなわち大帆船の下部帆（パパフィーゴ）を裁断するために指定されることが多くなった布地を必要とするようになり、この布の取引が刺激されたという仮説を私は提案するものである。

その土地で生産されたものであろうとなかろうと、明らかに織物の品質の一つを示すヴィトレサスとして登録された以上は、アントワープの商館員（フェイトール）は、1498 年から 1505 年の受領書の書状に 2,528.5 枚が含まれている例のように、ヴィトレサス帆布（ローナ）とはっきりと明記し[175]、他のものは種類の特定（スペシフィケーション）無しに、リスボンに送ったのであった。[176]フランダース

---

171 1632 年、ｱｰｳﾞﾙ港においてｶﾅﾀﾞへの航海のために 2 隻の船が艤装された。ﾌﾞﾙﾀｰﾆｭの帆布のある商人がこれら 2 隻中の 1 隻に、ｳﾞｨﾄﾚの布を 44ﾔｰﾗ供給した。**ｱﾝﾁｵｰﾑ**,A.「ﾉﾙﾏﾝﾃﾞｨｰにおける発見の海図、造船、航海、1500-1650 年」、vol.II、ﾊﾟﾘ、361p を参照。

172 ｳﾞｨﾄﾚの商人達の裕福さは、ｱﾝﾘ4 世王が言ったといわれる次のような表現を生み出した。「もし余がﾌﾗﾝｽ王でなければ、ｳﾞｨﾄﾚのﾌﾞﾙｼﾞｮﾜになりたい」、**ﾗﾍﾟｲｰﾙ**、H.,「商人の一家･･･」、121p。

173 **ﾗﾍﾟｲｰﾙ**、H.,「商人の一家･･･」、228p。「ﾊﾟﾝﾀﾞﾋﾞはﾌﾟﾙﾀﾞｳﾞｨ(Pundabid est Puldavid)」, 513p。（訳注：ﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ語の「ﾎﾟﾝﾀﾞｳﾞｨ」はﾌﾗﾝｽ語の「ﾊﾟﾝﾀﾞﾋﾞ」に由来するようで、その「ﾊﾟﾝﾀﾞﾋﾞ」というﾌﾗﾝｽ語もﾌﾗﾝｽのﾌﾞﾙﾀｰﾆｭの都市ﾄﾞｩｱﾙﾇﾈ(Douarnenez)の前身のﾌﾟﾙﾀﾞｳﾞｨ町(ville de Puldavid)から来たようである。現在ﾄﾞｩｱﾙﾇﾈの南にﾌﾞﾙｷﾞｭﾝ(Bruguen)の町と並んでﾌﾟﾙﾀﾞｳﾞｨ･ｼｭﾙ･ﾒｰﾙの村があるが、古いﾌﾟﾙﾀﾞｳﾞｨの町とは別物のようである。またﾄﾞｩｱﾙﾇﾈから東に行った所にあるﾛｸﾛﾅﾝ(Locronan)の町も帆布で栄えた）

174 **ﾌﾚｲﾚ**、ｱﾅ･ﾏﾘｱ･ﾍﾟﾚｲﾗ、上掲書、及び **ﾏﾙｹｽ**、A.H.ｵﾘｳﾞｪｲﾗ、「14 及び 15 世紀の危機の中のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ」、ﾘｽﾎﾞﾝ、1987 年、162p。

175 ANTT,C.C., P.II,M.87,D.54、1520 年中。

176 **ﾌﾚｲﾚ**、A.ﾌﾞﾗｱﾝｶﾝﾌﾟ、上掲書、412p。

市場が参加していたことを証明するこのようなばらばらな情報がありはするが、この文脈のなかでは、河畔造船所(リヴェイラ)の財務管理官(アルモシャリッフェ)宛てに出された受領書の書状の明細の一つに書かれているルーアンも含めて、フランスの役割の方が重要である。フランダースが織物の供給センターであることは、造船業で使われる織物ではない他の種類の織布で証明されている。

以上のように、国内の市場においても、ブルターニュにおいても、河畔造船所(リヴェイラ)の備品館(アルマセ゛ンス)はこの製品の売り手を見付けたのであった。この組織に入って来た物品のかなりの部分は、そのままオリエントへ、現地の造船所(エスタレイロ)の需要に充てるために出て行った。1510 年から 1513 年までの間に、ジョルジェ・ヴァスコンセーロスの発送状とコーチンとモサンビークの商館員(フェイトール)達の受取書によれば、この期間に含まれる三つの艦隊に、ヴィラ・ド・コンデの布 22,839 ヴァーラ、ポンダヴィス帆布(ローナ)435 枚、ヴィトレス帆布(ローナ)86 枚が舶載されて行った。[178]

これらの例の中で、ヴィラ・ド・コンデの布の需要量が目立っている。550 トネラーダという、確かにかなりの容積(ホ゛ルテ)ではあるが、たった 1 隻の船が 3,550 ヴァラを求めている。[179] 多分それ故にこそ、国王は一人の「商館員(フェイトール)」を通してこの布の生産を管理しようとしたと思われ、モンコルヴォに関して既に説明したものと似た意味を持つ「商館(フェイトリア)」の存在が感じられる。1522 年に、ペドロ・デ・アンドラーデがその職務に任じられ、その辞令の中で「ヴィラ・ド・コンデとその司法区(テルモ)(termo)の航海用布（pannos marinhos）の商館員(フェイトール)」と定められた。[180]

この布の織機の大きさと織り方の技術を規則化しようとした国王のある勅令は、この製品の地理的分布を知るための素晴らしい文章を含んでいる。この勅令の一節を読むと、勅令が出た年の 1556 年には、備品館(アルマセ゛ンス)の補給に対し責任のある商館(フェイトリア)が存在したことが疑わしく思われてくる。ポルトの船修理場(テレセーナ)(terecena)の財務管理官(アルモシャリッフェ)に派遣された者が、エントレ・ドゥーロとミーニョの行政区(コマルカ)の代官(コベ゛ェドール)達、聴訴官(オウヴィドール)達、判事(シ゛ュイス)達、及び公証人(タベ゛リアン)達と一緒になって、勅令を公知させる役目を負った同市の財務局(ファセ゛ンダ゛)の監査官(カ゛ェードール)の元に出頭した。そして、ナウ船やその土地の船の帆に必要なトレウ布は、昔は「9 から 10 の機の櫛(カブレスティーリョ)(cabrestilho？）でもって」作っていたので、「織りも、織り目の密度(tapado?)も 良かった」が、「何年か前からこの部分を 6 から 7 で作るようになったので」、持つべき品質が失われ、船主(セニョリオ)達に多大な損害を与えていることが知られた。この製造上の手抜きは、土地の者達を輸入に向かわせたが、「それほど良い物ではなくて、ずっと高いものについた」。この文脈から見ると、勅令は、定められた種類の物を作ることを女織工達に義務付け、織機の櫛の製造者達への

---

177 ANTT,「ﾄﾞﾝ･ｾﾊﾞｽﾁｬﾝ王の国璽尚書(チャンセラリーア)」,Liv.3,fl.138v°、

178 ANTT,C.C., P.II,M.16,D.78, M.21,Ds.27,29,31; M.25, M.43, D.61。P.I,M.12,D.49。

179 BNL(ﾘｽﾎﾞﾝ国立図書館)、手写本(Cod.637）、fl.128v°。

180 ヴ゛ィテルボ゛、J.ｿｳｻﾞ、上掲書、17p。

警告を伴っていたようだ。この勅令が明らかにしていることによって、トレウ布が製造されていた場所が見えてくるが、それは、「当該の商館(カサ)が、我が艦隊(アルマダ)のために物品を持って来る時には、我が勅令が命じる種類の物品であることが、当該の備品館(アルマゼンス)において示されるために」ギネー及びインド備品館(アルマゼンス)において、布告が行われた場所の者達は証明書を提出することを義務付けられていたからである。バルセーロスとヴィラ・ド・コンデの行政区(コマルカ)の書記達(エスクリヴァン)、マイアとアズララの裁判管轄区の公証人達が布告を読み聞かせられた者達であった。[181] こうして、女織工達の仕事に依存していたトレウ布の生産地域が何処であるかが分かる。

アナ・マリア・ペレイラ・フェレイラは、15 世紀に、輸入布の中での、亜麻の織物のパーセンテージが低下したと指摘した。この指摘から、当時の消費を充足させるのに、亜麻織物は、市場全体では比較的豊富であったとみられる。かなり多様性を持った消費水準を目指した、例外的な品質の亜麻布だけが国境を越えた。亜麻を織ることは圧倒的に女性の仕事であったと指摘している。[182] ジョアン・デ・バッホス博士は、エントレ・ドウロとミーニョについて記述した際に、女織工と女紡糸工達は「いつも多忙を極めている」が疲れを知らないと、この地域の女性を褒めている。農作業の合間を埋める仕事などではなく、一つの専門職として扱われ、農耕のための男手が不足したのと同じようになっていた。[183]

アントニオ師によれば、1512 年になってやっと、ギマランエス地方における亜麻布の生産が 100,000 ヴァラを越えたと言う。[184] 狭幅の布の 1 日当たりの生産が 5 ヴァラとして [185]、

---

181 **ｸﾙｽ**、ｱﾝﾄﾆｵ,「大航海と拡張時代におけるｵ･ﾎﾟﾙﾄ」、第 2 版、ﾘｽﾎﾞﾝ、ICLP、1983 年、123p~。

182 上掲書、17p の註記中。

183 「ｷﾞﾏﾗﾝｴｽの町では毎年何本もの多くの糸が紡がれるが、未だその地に住み、耕すための農夫達が多くいない土地では彼等と契約するのに、20,000ｸﾙｻﾞｰﾄﾞがかかる(･･･)この行政区(コマルカ)全体での住民は 10 万人である」。ｱｼﾞｭﾀﾞ図書館の手写本 49-XI-18,fls.76v°-77. ﾄｯﾚ･ﾃﾞ･ﾓﾝｺﾙｳﾞｫにおいては、この地域の人口の減少に伴って亜麻の栽培を強化したことが述べられている。

184 **ﾘﾍﾞｲﾛ**、ﾙｼｱｰﾉ,「ｱﾝﾄﾆｵ師によるｴﾝﾄﾚ･ﾄﾞｳﾛとﾐｰﾆｮの記述」、「ﾎﾟﾙﾄ市議会文化報、XXII」中。ﾎﾟﾙﾄ、1959 年、447p 以降。

185 ﾌﾞﾗｰｶﾞ地区で 1913 年に、手工業と機械化産業の状況の研究の中で報告された、男一人当たりの手仕事の推定値。**ｼﾞｪﾗﾙﾃﾞｽ**、M.M.ﾇｰﾈｽ、「ﾌﾞﾗｰｶﾞ地区における亜麻産業についての専攻論文」参照、ｺｲﾝﾌﾞﾗ、1913 年、20p。この生産性は、ﾌﾗﾝﾀﾞｰｽ地方の田舎産業に含まれた地域についての研究の中で、ﾒﾝﾃﾞﾙｽが出してきた次ものと近似している。「普通の仕事の 1 日で、(･･･)中級品の亜麻織物を 5 から 6ｳﾞｧﾗ(約 83cm)生産できる」**ﾒﾝﾃﾞﾙｽ**、ﾌﾗﾝｸﾘﾝF.,「18 世紀のﾌﾗﾝﾀﾞｰｽにおける農業と田舎産業」参照、ｸﾘｯﾃ、ﾍﾟｰﾃﾙ、他「産業化以前の産業化」 中、ﾊﾞﾙｾｰﾛｽ、ｸﾙﾁｶ、1986 年、245p。

ジョアン・ブランドンのように年間の実働日を280日と考えると[186]、一人の織工は約1,400ヴァラを作り終えることが出来ることになる。農作業の合間の仕事ではなく、専門職だとして、あの100,000ヴァラは、71から72人の女性の仕事による製品ということが言え、「行政区(コマルカ)」の人口においては、この数をパーセンテージでみれば、十分少ない。それにもかかわらず、ミーニョ地方のこうした記述の中でこの活動が際立って見えるという事実は、主要中心地の一つであることがこの地方の特徴と認識されているからなのである。家内の仕事という性格を19世紀まで維持して行った一つの産業は、「蒸気機関とそれまでに機械化された数多くの織機を伴ったこのクラス最大の工業」を1886年に開始したアントニオ・ダ・コスタ・ギマランエス某の目覚ましいイニシアチブによって、その伝統を打ち壊された。[187]

男性織工達の生産性を過大評価する可能性についても同じように、男性の仕事のベースの指標として受け容れるには、1510年と1513年にコーチンとモザンビークに運ばれたヴィラ・ド・コンデの22,839ヴァラの布は、間違いなく、国内生産中の小さな部分を占めるだけであることを認識しなければならない。1525年から1530年までの間だけで、リスボンの備品館(アルマゼンス)に149,829ヴァラが入った。[188]このように、国内需要の充足に問題を起こすことなく、海外に出回ったのであった。[189]そして、1556年の勅令は、織物の品質が悪化を理由に輸入に走ることを防止するために、重商主義的傾向の政策と思われるほど熱心な表現をしているが、なによりも、国内の消費者の利益の重要性を強く述べているのである。織る技術は普及しており、結局は国産品の満足度の方が高いことになるのに、船の持主(セニョリーオ)は、昔のように安い価格で、それが入手できる時には、外国の帆布(ローナ)の利用に走っては、品質が劣る製品に余計に払ってしまった。価格と品質の理想的な関係を求める同じような選択をして、ラヴァーニャは国産品よりもビスカヤの釘を好んだのであった。ヴィトレス帆布(ローナ)を国内で生産することを奨励し、後になってやられるようになると締め出すということを考えると、この構図が浮かび上がると思う。

ラメーゴにおけるヴィトレス帆布(ローナ)の製造は重商主義政策とはなんの結びつきも無いと考える。フランスと我が王国との間の平和な関係を危険に晒した私掠船のしつこい活動に

---

186 「尊厳･･･」、62p。

187 ｷﾞﾏﾗﾝｴｽ、ｱｳﾞｪﾘｰﾉ･ﾀﾞ･ｼﾙｳﾞｧ,「ｷﾞﾏﾗﾝｴｽの産業史のための資料」、「ｷﾞﾏﾗﾝｴｽ誌」中、1888年、15p。

188 備品館(アルマゼンス)の受領官(レセベドール)ｳﾞｧｽｺ･ﾌｪﾙﾅﾝﾃﾞｽ宛て受領書。 ANTT,「ﾄﾞﾝ･ｼﾞｮｱﾝ3世王の国璽尚書(チャンセラリーア)」, Liv.22,fls.49-49v°。

189 ﾒﾃﾞｨｰﾅの定期市(フェイラ)において、帆のためのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙの亜麻布が取引されていた。ｶﾗﾝﾃﾞ、R.、上掲書、vol.I,194p参照。

よって、大西洋の航海において重大事故が頻発した時期に、輸入への代替メカニズムが始動したのであった。ジェスタッソにおける同様なイニシアチブは、その起動力となった政治情勢が終わっても、引き続き取られるなんらかの兆候はあったにもかかわらず、フランスとの往き来が再び始まると、フランス市場が、価格と品質の関係において、より良いヴィトレス帆布(ローナ)とポンダヴィス帆布(ローナ)を提供する青信号と見て、その動きは明らかに下火となった。隣国のスペインが、フランスの帆布(ローナ)にかなり依存していたことは、モンクレティアンの「彼等は船で、我等は翼だ」[190]という有名なフレーズの中に不滅なものとなって残ったが、ポルトガルもヴィトレス帆布(ローナ)とポンダヴィス帆布(ローナ)については同じような状況に在ったと言えよう。フランスとカスティーリャとの関係が荒んだ 20 年代は、海上交通にも影響した。そして、ドン・ジョアン 3 世王は、少なくとも 1526 年以降、ラメーゴにおいて、もっと後になるとジェストンにおいてこれらの布の製造を推進するために商人達と契約を結ぶに至ったのである。フランスの生産にとってのイベリア半島市場の重要性を過大評価するつもりはないが、航路の不安定さによるだけでなく、こうした情勢が輸入を代替させたことにもよる、フランス製ヴィトレス帆布(ローナ)の輸出への、この紛争の影響を垣間見ることができる。ムスニエールが提供しているデータによれば、1575～80 年の間の 1,152,890 ヴァラの輸出に対して、西仏戦争の時期には、ヴィトレの布の輸出は 723,662 ヴァラであった。[191]

ということで、16 世紀の 20 年代と 30 年代の間、帆布(ローナ)の取引人(トラタトゥール)達と、国内での生産を管理し、製品を備品館(アルマゼンス)へ送ることを義務付けた一連の契約を結んだ。それで、取引人(トラタトゥール)達の一人のそうした状況下でヴィトレス帆布(ローナ)の生産の契約を持っており、1532 年の翌年に、ラメーゴの周囲の土地について語るにあたって、彼の状況は良かった。

契約上の費用は、ラメーゴの市の王室収入区(アルモシャリファード)の収入に依存した。1528 年にルイ・フェルナンデスは、亜麻布の生産の費用に係る王室収入区(アルモシャリファード)の収入の一部である 65,000 レアルが彼に渡されるのを待っていた。[192] この契約は 1526 年に始まり、1529 年まで延長されており、この年に「ヴィトレス帆布(ローナ)」550 枚に対して、「帆布(ローナ)の取引人(トラタトゥール)」であるルイ・フェルナンデスへ払う 797,500 レアルが財務管理官(アルモシャリッフェ)の収入中に記入されていることがわかる。契約を 1530 年へ延長した中で、その条件内容が分かる。彼は「ラメーゴの市」で作られた年間 550 枚のヴィトレスの帆布(ローナ)を、1 枚あたり 1,450 レアルで備品館(アルマゼンス)へ供給することになっている。決められた数量に対しての支払いがきちんとなされないことに対するこの取引人(トラタトゥール)の苦情が頻発したが、それは、契約で予定された全量を守ることができない恐れから来ていた。

---

190 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ、F.、上掲書、vol.I,433p。

191 ﾑｽﾆｴｰﾙ、ﾛﾗﾝ,「16 及び 17 世紀。文明化の全般史」、ﾊﾟﾘ、PUF,1967 年、89p。

192 ANTT,C.C., P.II,M.219,D.15,

一方の損は片方の得ということで、そうした苦情は、このプロセスを再現してみているラメーゴの王室収入区(アルモシャリファード)の会計官(コンタドール)には良い目をみさせていた。支払を左右した状況変化がきついものであったとしても、契約の条件は多分それに見合っており、1530 年へ契約を延長するほどの魅力があったと思わせる。結局、1531 年に、ドン・ジョアン 3 世王は、「彼の契約によれば、そのために彼に決済されるよう、余が命じた金額が払われないことに鑑み、未だ受け渡さねばならないと言われる」ヴィトレスの 600 枚を、ルイ・フェルナンデスに強制しないよう、この件に責任のある個所に勅令を発した。[194]

ラゴーメ周辺の土地の陳述書がしたためられた年に、ルイ・フェルナンデスは 1531 年から 1532 年にかけて「国王の帆布(ローナ)とボルダーテ（訳注：ドン・ジョアン 3 世王の頃の織物の種類）の取引人(トラタドール)」と言われている。これは、この地方における亜麻布産業の製造能力を扱った訴訟の証拠書類である。2 回の支払い遅延にもかかわらず、「フランスとの講和によって契約が無かった昨年」の帆布(ローナ)の契約の休止は、その活動に深刻な打撃となった。したがって、彼の申立は金儲け主義的なところがあるが、それが全て、約束が守られなかったことから来るものではなかった。フランスとの「講和」は、彼によれば、地域の人口のかなりの部分を巻き込んでいたイニシアチブのまとまりをばらばらにしてしまったという。備品館(アルマゼンス)の需要は、800,000 レアル分の「我らが国王のために作られていた」帆布(ローナ)を生産する刺激となっていた。注文の広がりは、「紡績女工(フィアデイラ)(fiadeira)、麻茎打ち女工(タスカデイラ)(tascadeira)、糸巻女工(デバデイラ)(debadeira)達（・・・）から、糸巻で食べることができた囚人達、荷車の馬子達、そして職の無い貧しい男達で同帆布(ローナ)の織工の業を覚えた者に至るまで、それで今まで身を養っている」仕事を一緒に引きずっていた。これら全ての努力の甲斐が崩れ去ってしまった。ラメーゴの司教が始めることを命じた事業ではなかったかもしれないが、「土地は金が稼げるようなものではなく、貧しい」ために、これらの人々が全滅してしまうかもしれない。この記述の一節から、糸紡ぎという最初の段階に結び付いた女性の仕事と、馬子に頼るような地理的に散在した、ルイ・フェルナンデスによって管理された生産の一プロセス中の諸段階である機織りという男性の仕事の間で職業が仕分けされたことが浮かび上がってくる。さらに、ここには、時には紡織の仕事で、また時には建設の仕事でといったように、その時々のチャンスによって、下請けとして雇われていた田舎の人口の存在も浮かび上がっている。[195] つまりは、糸紡ぎは、家畜の飼育の合間仕事であったのであろう。

---

193 ANTT,C.C., P.II,M.159,D.67; M.165,D.25;P.I,M.46,D.49。

194 ANTT,C.C., P.I,M.46,D.123。

195 ﾙｲ･ﾌｪﾙﾅﾝﾃﾞｽが言及しているように晩婚の地方のことで、ﾛﾍﾞﾙﾄ･ﾛﾗﾝの調査に支えられたﾏﾄｯｿﾞの研究は長期間に渡って記録した人口構成を示している。ﾏﾄｯｿﾞ,J.「一国の身元の証し」、ﾘｽﾎﾞﾝ、vol.I,ｴｽﾀﾝﾊﾟ、1985 年、32p。「初期産業化」のﾌﾟﾛｾｽに係わった地方についての研究の一件書類(ドッシャー)のためのﾒﾓを提供せんとするものである。

ルイ・フェルナンデスは、人々が子沢山であると語っている。農夫達は、彼らの娘達がセッハ・デ・モンテムーロの山中で家畜達と歩きながら紡ぐための亜麻を求めて、「我が国王陛下の商館差配区(feitoria)」ラメーゴの市へやって来た。[196]

ラメーゴの市の周りの初期産業化のこの極の他に、帆布のあと二つの生産センターについて情報を有しており、一つはヴィラ・レアルの王室収入区の収入に頼っているものと、もう一つはジェスタンの商館差配区中のアマランテにおけるものである。その活動が、イベリア半島とフランスとの間の政治的関係のリズムに動揺させられて、ラメーゴの生産と同様な厄介事を蒙ったかどうかはわからない。

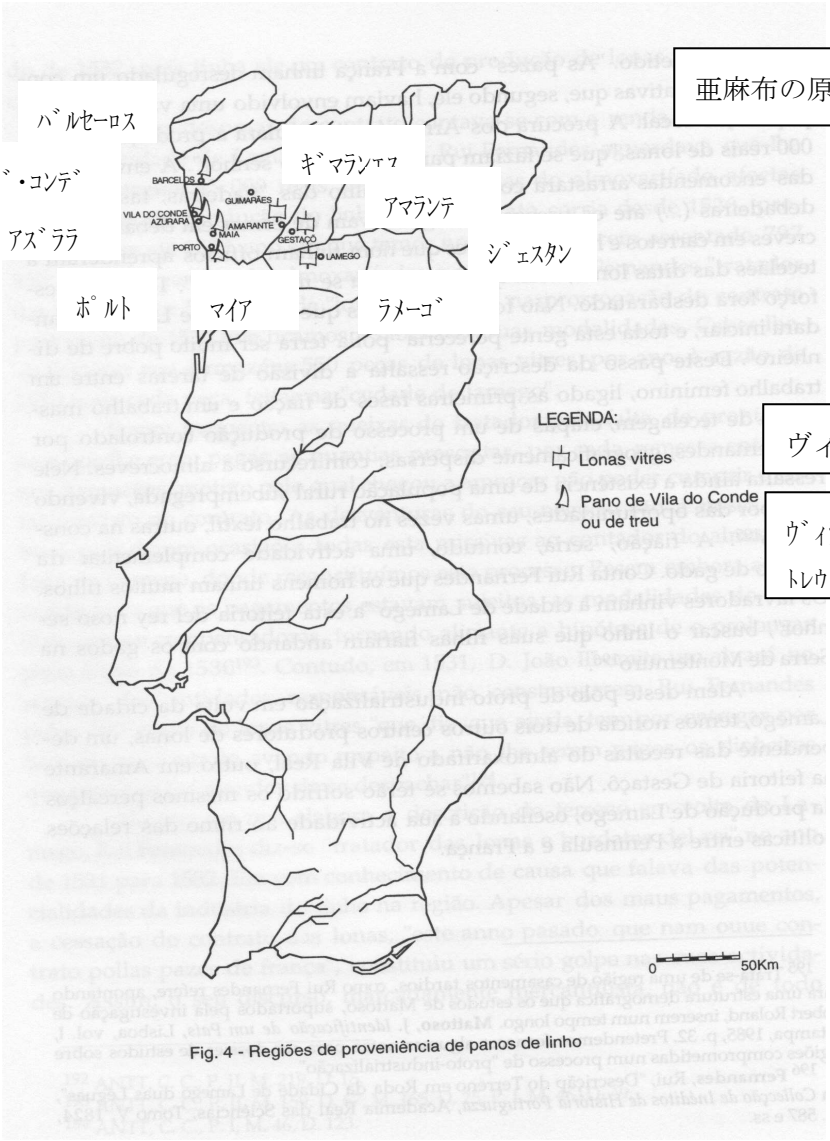


Fig. 4 - Regiões de proveniência de panos de linho

196 フェルナンデス,ルイ、「ラメーゴの周囲 2レグアの土地の記述」、「ポルトガル史の未公刊文書集」中、王室科学アカデミー、TomoV,1824 年、587p 以降。

「ジェスタンの商館差配区」は王室管理下の他の商館差配区と似たような組織を持っていたと思われ、その責任者達は商館員達によって任命された。ジェスタンにおける「帆布とボルダーテ布」の一人の商館員に関して、1528 年に最初の情報が出て来る。それはトリスタン・ディアスであった。彼に従属する 4 人の商館員達と「その地域で雇用された官吏達」全員に係るドン・ジョアン 3 世王の特権状を受け取っている。10 年後にそれは、「ジェスタンの商館差配区中のアマランテで作る帆布の商館員」のロドリーゴ・アルヴァレス某であった。[198] ということで、国王が主たる「企業主（empresário）」である帆布の生産のもう一つの地域が描かれる。費用はインド商館による発注量に依存した。1538 年は 600,000 レアルであり、取引人としてのルイ・フェルナンデスが自由に管理できた此処の生産量と近い数字である。[199]

もう一つの中心地は、ヴィラ・レアル地方にあり、ルイ・フェルナンデスとの取り決め内容と似た契約の成果と思われる。ルイ・フェルナンデスによって生産された物のよりも、一単位当たり 50 レアル安い、1 枚当たり 1,400 レアルでもって、1538 年に、王家の騎士ドゥアルテ・カスコに、「bc xxxix 年(539 年?)に、余のギネー及びインディアス備品館へ引き渡すべき」「ヴィトレス帆布」700 枚の供給を引き受けさせた。契約が書かれた年に、ドゥアルテ・カスコは前金として 980,000 レアルを受け取った。翌年の 5 月に、亜麻を購入するために、さらに 500,000 レアルを受け取る。彼の契約の 980,000 レアルの保証を与えたのはヴィラ・レアルの王室収入区であった。この情報から、生産に係わった地域として、この王室収入区が登録されたであろうことが推察される。[200]

情報はルイ・フェルナンデスの契約と同じ時期をカバーしており、ラメーゴ周辺の土地において企画された活動がフランス製帆布との競合の影響を受け、その取引人は講和が再び結ばれることを恐れていたが、ジェスタンの王室商館差配区は、そうした新たな情勢を意に介していないように見受けられる。一方で、ルイ・フェルナンデスは帆布とボルダーテ布の取引人と言われるが、かの織物（訳注：帆布）の発送だけが止まっていたのである。というのは、ボルダーテ布については、「フランスから持って来るのが常であったが、今やこの都市と近郊で作られている」と述べ、新たな国際情勢にもかかわらず、生産は明らかに中断されていないことが確認されている。だから、国王が、帆布の輸入とヴィラ・レアル近隣におけるドゥアルテ・カスコとの新たな契約の締結とを選択肢としたことは、布の品質に対して、ラメーゴの生産が高くついたことを表しているのである。こうした点を考えると、ルイ・フェルナンデスの訴えを潤色するのに役立つ。市場を選択するクライテリ

---

197 ﾋﾞｯﾃﾙﾎﾞ、F.ｿｳｻﾞ、上掲書、26p。

198 ANTT,C.C., P.I,M.61,D.114。

199 ANTT,C.C., P.I,M.61,D.114。

200 ANTT,C.C., P.I,M.61,D.104;M.64,D.133;P.II,M.228,D.67。

アは、造船所の工事の主たる推進者としての国王の利害によって決まった。それは、材料の品質及び見合いのコストである。

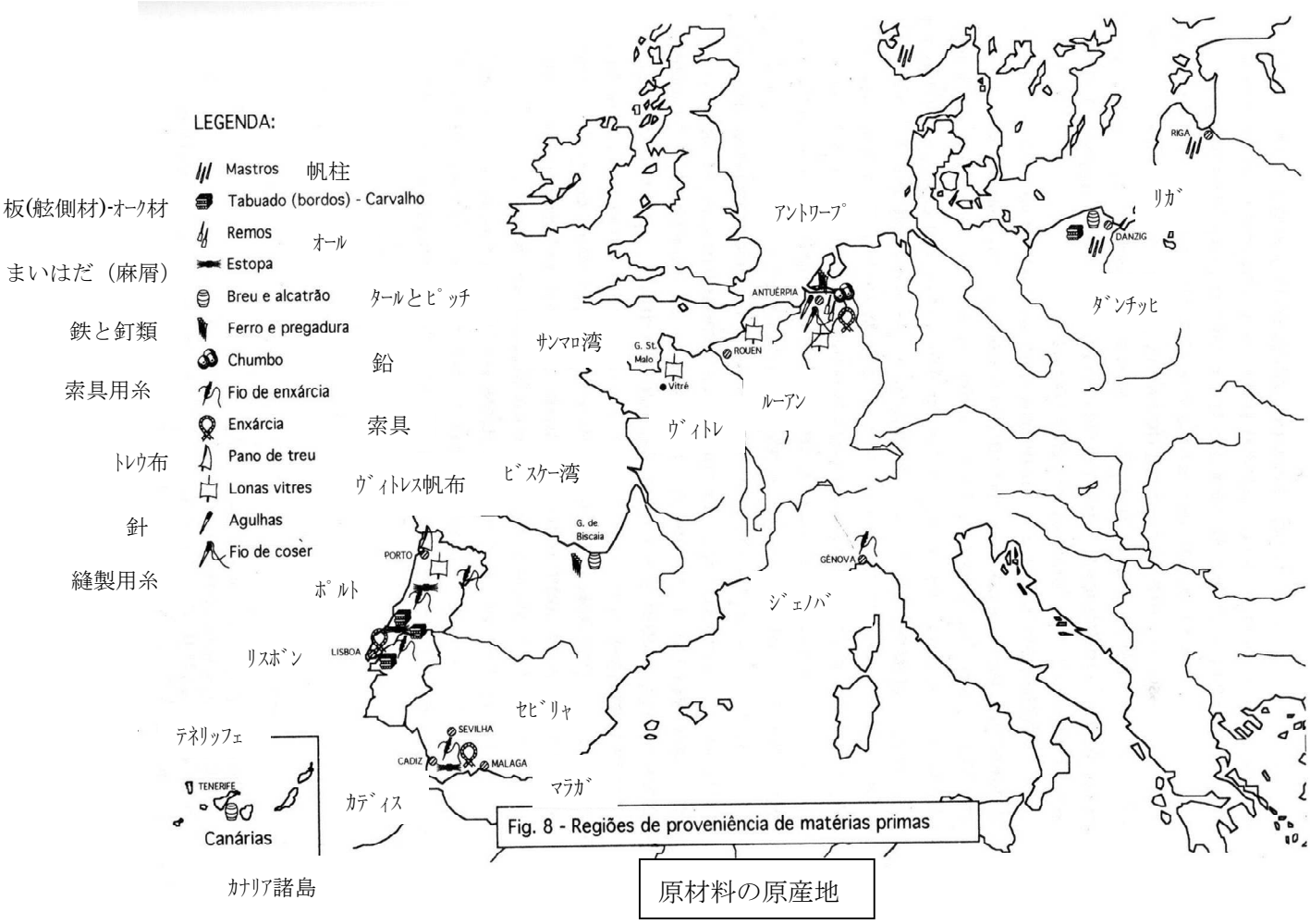


Fig. 8 - Regiões de proveniência de matérias primas

原材料の原産地

翌世紀の初頭の何年かに、官吏達の間で、マイアの地区の中において、インド航路のナウ船のために、帆布の生産を奨励するエッセイがいくつか現れている。幅の長さと「帆布に良質な」糸の品質に関して、備品館から送られてきた指示に基づいて、ポンダヴィス帆布のサンプルを 4 ヴァラ製造することが意図されていた。ヴィラ・ド・コンデの布だけでは充分でなかったと思われる。マイアの地区が「ポンダヴィス」のように幅広の帆布の新たな供給センターとなりえたのであろう。[201]

---

201 **ｸﾙｽ**、ｱﾝﾄﾆｵﾞ、上掲書、38p。1624 年にｻﾝ・ﾊﾞﾙﾄﾛﾒｳ号とｻﾝﾀ・ｴﾚｰﾅ号のﾅｳ船の建造に係る費用の登録が 2 揃いの帆の製造のためにﾎﾟﾙﾄの布の使用に言及している。これに鑑みるに、ﾌﾗﾝｽの帆布で造られていた時期に、両方で 4 等分したことが窺われ、ﾎﾟﾀﾞｳﾞｨｽの輸入の代替の仕組みが開発されていたことを示唆するものである。(ﾊｰﾊﾞｰﾄﾞ・ｶﾚｯｼﾞ図書館、ﾊﾟｰﾗ・ｺﾚｸｼｮﾝ、vol.I。ﾘﾁｬｰﾄﾞ・ﾊﾞｰｶｰから親切にも提供された文書の転載。

我が国の北方及び北西地方は亜麻の加工の御蔭でリスボンと結節していた。ドゥロ河は「基本的な動脈」を為していた。[202] ラメーゴは、穀類の地域内流通によって、ベイラ、トラス・ウズ・モンテスとエントレ・ドゥーロ、そしてミーニョの三つの行政区(コマルカ)を繋ぐターンテーブルで、造船所(エスタレイロ)の需要をも満たした。

造船用の帆の問題は、北方の海岸とベイラ・アルタまで我々を運び、ナウ船の河畔造船所(リベイラ)に対する供給の国内回路に絡んだ地域の地理的な見極めにとって助けとなる。「商業が産業生活の先導となり、動きを与える」というブローデルの含蓄のある教えに行き着く。すなわち、トラス・ウズ・モンテス（とりわけ索具用の糸で）、エントレ・ドゥーロとミーニョ、そしてベイラといった備品館(アルマゼンス)への供給体制に組み込まれた地域は、都市の大商人、この場合は国王だが、によって遠くから管理された田舎産業の大きな広がりを持ち、かつ遠距離にある群島と言ったところではなかろうか。[203] この首都から地理的に遠距離の諸地域を経済的に包括した推進力はオリエントとの通商から来ていた。備品館(アルマゼンス)へ入って来た布は、帆に仕立て上げる必要があった。そのために、クリストヴァン・デ・オリヴェイラによれば、ただし彼と同時代のジョアン・ブランドンはそれを確認するようなことを言ってはいないが、「4 人の労働者と一緒に帆を作る一人の親方(メストレ)」と「ラテン帆を作る」さらに 8 人の女性が、同組織の官吏(オフィシャル)達の集団に従属していた。[204]

この仕事には、縫ったり、帆に耳綱(レリンガル)を付けたり、帆の縁索(バロンバル)を縫ったりする糸など別の材料も入って来たが、その情報は少ない。少ないながらも、そうした情報からは、アントワープの商館員(ファイトール)の役割に頼った、国外市場に、どちらかといえば依存していたことが窺われる。様々な、ただし全て帆を完成させることに係っている、糸の送付品は、1538 年まではこの商館(ファイトリア)を原産地として入って来た。これらの製品を供給した市場は針と同じである。1538 年の注文は、アンダルシアの商館員(ファイトール)によって充足された。また、これらの材料はしばしばオリエントの造船所(エスタレイロ)に出て行った。

大部分の発送品は、「糸の束」という単位で仕分けされて来たために、その重さがいくらになるかはわからず、備品館(アルマゼンス)の財務管理官(アルモシャリッフェ)の受領書はこれらの材料をキンタルで指定しているので、これらの輸入品が造船所(エスタレイロ)の活動でどれだけの比重を占めたかを推し量ることは難しいが、それ故にこそ、これらの送付品の詳細内容は二義的な意義のものと思われる。[205] ただ、ナウ船の河畔造船所(リベイラ)の活動にとっての、ヨーロッパ内の関係の不可欠な役割のもう一つの図式として、これらの送付品を無視しないことが重要であると考える。

---

202 ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「発見と世界経済･･･」、vol.IV、15p と 17p。

203 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ、F.、上掲書、vol.I、292p と 392p。

204 ｵﾘｳﾞｪｲﾗ、ｸﾘｽﾄｳﾞｧﾝ、「要約･･･」83p。

205 ANTT,C.C., P.II,M.86,D.59;M.59,D.25,183;M.140,D.100P;M.215,D.10,11;M217, D.31;PI,M.59,D.94;M.60,D.86:P.III,M.3,D.31

多くの他の航海用具が、備品館（アルマゼンス）の財務管理官（アルモシャリッフェ）と受領官（レセベドール）へ向けて出された弁済受領証書（カルタ・テ・キタソン）と証明書（セルティドン）の中に数えられる。出典文書類が、それらの原産地について沈黙しており、そのことについての意見を述べることを阻んでいる。

文書にもっともよく裏付けされた原材料の供給センターという範囲内においては、帝国の首都とヨーロッパの他の地域との結節の重要性が目立っていた。或る生産財では、我が国の国境内で発展した活動がそうした輸入品をかなり補完するようになっていたようであるが、輸入品への代替の促進が出来ない物の入手にとっては、北欧の松の帆柱が分かりやすい例と思われるが、然るべきヨーロッパの市場が重要であるのは明瞭である。だから、ラヴァーニャは大工の親方（メストレ）に、建造に取り掛かるにあたっては、造船所（エスタレイロ）において、多岐に渡る必要な材料全てが身の回りにあることを確認するように勧めているが、それは、「そうした物の大部分が他の土地」から来ており、「この地には無いので、親方（メストレ）が欲しい時に、それが無いということが起こらないように、そしてまた最も安くなるように、大いに気を遣うことが必要である」からであった。彼の言葉の中では、国内市場には無いことだけでなく、品質と価格の安さによる選択のクライテリアからしても、いくつかの輸入製品は代替のオプションの対象とはなっていないのである。

こうした依存状態を考慮して、ドン・ジョアン 3 世王は、鉄、釘類、鉛、タール、ピッチ、糸、帆布（ローナ）、獣脂、帆用の針といった税関に到着した幾つかの原材料を確保するために、1557 年に勅令を発布し、その規定は 1564 年にも繰り返し出された。[207]

アントワープとアンダルシアの商館（フェイトリア）はその存在が復活した中で果たした役割によって目立っている。鉄とタールの供給におけるビスカヤ地方の重要性からして、商館（フェイトリア）としての扱いは結局されなかったが、王室の官吏（オフィシャル）達がそこに居住することは当然だったと思われる。[208] ヨーロッパ内での交換が集中した複数のセンターの支流であったこの行政的なネットワークは、国王とそのエージェント達との間の交通（コミュニケーション）を定常化させることを、国王によって管理される生産の一大ユニットの存在によって増大したその機能を通して、保証したのであった。官吏（オフィシャル）達は、このことだけに居たのではなく、アフリカ北部の城塞都市（プラサ）へ補給したり、あるいはヨーロッパ市場へ香辛料を流したりすることもした。この結節を通して、

---

206 「第一の書・・・」、208p。

207 A.G.A.,「砂糖の税関、115.1」「1756 年作成の新文書の抜粋(Extracto do livro Novo)の第 1、第 2、第 3、第 4 部に挿入された勅令、法令、ﾚｼﾞﾒﾝﾄ等の中の重要な収録、fls.68 vº 及び 69、fl.143。ｾｼﾘｱ・ｴﾝﾘｹｽ博士の情報に深謝。

208 ﾄﾞﾝ・ｼﾞｮｱﾝ3 世王からｶｽﾀﾆｪｲﾗ伯爵宛ての手紙の中に、「その後ﾌﾗﾝﾀﾞｰｽの商館員（フェイトール）とﾋﾞｽｶﾔに居る者達に対し、大いに気を付けて全ての物を買うようにと、書くことを命じた」、ﾌｫｰﾄﾞ、J.D.,「手紙・・・」、264p。

喜望峰航路を、奢侈品の運搬というカテゴリーに整理してしまうことが難しい、複数の分配フローを束ねたものとしてどのように作動していたかが、一層はっきり見えてくる。香辛料の交易は、必需品である生産財を組み入れたヨーロッパ内航路と交わり、これを育てたのである。ジョアン・デ・オドンは、1 キンタル当たり 22 クルザードの胡椒と交換に、備品館へ索具用の糸を供給した。ナウ船の河畔造船所の生産ボリュームと造船の品質要求とは、間違いなくリスボンを、英国、ジェノヴァ、セビリア、ビスカヤ、アントワープを巻き込んだヨーロッパの回路及びバルチク海航路の回路と一段上のレベルで統合するためのインセンチブとなった。

インド航路とそのアントワープへの延長線は香辛料、銅、銀、高級織物、タピストリーといったものの回路に留まったわけではなかった。この通商は、我が国の船隊の育成をも刺激したのであった。ポルトガル沿岸及び、特にリスボンの造船所は、バルチク海の帆柱、索具用糸、タール、オークの舷側材、索具といった航海船具を吸い込む大渦巻であった。これらが、喜望峰航路をヨーロッパ世界経済の辺境の外部の回路と考える、ウォーラーステインの分析手法の拠って立つところに反駁する論点である。（訳注：ウォーラーステイン「近代世界システム　II：川北訳」213 ページ：「それなのに少なくともここでは、新世界は「ヨーロッパ世界経済」に含まれ、東インドは含まれないと考えたいのである。」その違いこそは、「世界経済」の辺境地域とその外側にある世界との違いなのである。「世界経済」の辺境とは、基本的に低位の商品－つまり労働の報酬の低い商品－を生産するが、重要な日用消費財を生産するという意味で、全体としての分業体制の大切な一環をなしている地域のことである。」ポルトガルとオリエントについては、236 ページ~248 ページに詳しい。）ただこの航路のポルトガルの外部商業における重みと、造船産業とそれに付随する他の産業の発展プロセスにおけるその位置を、数量的なデータでもって証明することは不可能であるので、それら議論の余地の無い間接的な効果を強調することに不安を感じ、そのことが、私の考えでは、ウォーラーステインの概念上の道具の根拠のいくつかに反論することを妨げてしまう。しかし、同時に、彼の分析手法において、大西洋のヨーロッパ側の空間から喜望峰航路を除外することは、ここで論じている商業フローが両システム（ヨーロッパ世界経済とアジア）の余剰物の流通と奢侈品の流通に限られることを前提としているので、数量的な論議には耐えられなくなるとともに、地方的な特殊例の下にあるメカニズムを説明することにとっても、たいした意味を待たなくなるのである。

このアジアへの延長が必要とするものに対する答えとして、王室の経営による一つの造船所がリスボンに組織され、この船の生産センターへの供給を補う一連のフローが動きだした。そして、国内の領域において、初期産業化のいくつかの飛躍が許されたのである。この大西洋スペースのオリエントへの延長無くして、ヨーロッパの商業の性格及び「色合い」が変わることなく留まったであろうかと問わねばならない。インド艦隊のために河畔造船所の備品館の需要の増大無くして、ラメーゴとアマランテにおいてヴィトレス帆布を生産するチャンス、あるいはモンコルヴォとサンタレンにおいて糸と索具を生産す

るチャンスがあったであろうかと問わねばならない。さらには、ガラス産業、砂糖の精製そしてその他の材木を燃料として使う産業の発展の萌芽的な状況は、造船を優先したことが彼等にもたらした障害から逃れていたであろうかと問わねばならない。大西洋という空間を組み立てるにあたって、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路を除外することの問題の周囲においては、こうした点を考えざるをえない。

国内の領域における繊維産業育成のこれらのイニシアチブは20年代と30年代の政治情勢に影響されたものであるが、そのいくつかは、サンタレンとモンコルヴォにおいて亜麻が索具に姿を変えた例のように、全ての生産段階を含み、そして集中化を行って、17世紀により広がりを持ったユニットに進化したものが18世紀にも未だ活動しており、こうした影響を遥かに超えた継続性を見せている。ルイ・フェルナンデスとの契約はフランスとの平和の後は絶えてしまったが、ジェスタン、ヴィラ・レアルあるいはエントレ・ドゥーロの地方、そしてミーニョのような他のセンターは活動を続けた。国内産業の伝統は、機械的なエネルギーを伴った最初のユニットの樹立まで続き、そこからは、初期産業化のプロセスに巻き込まれたいくつかの地方が辿った極めて特有な道程が、データが不足しているのではっきりとではないものの、垣間見える。[209] 一つの造船所(エスタレイロ)の活動の分析からもたらされた余談の類であり、旧体制におけるポルトガルの産業に関する力のこもった研究が待たれる。

本書において、リスボンの扱いが頭でっかちになっているとすれば、それは間違いなく、この造船所(エスタレイロ)へ供給を行うために召集された我が国の地方の研究を通したものだからである。ブローデルの言葉では、リスボンとロンドン、そしてポルトガルと英国との比較を感じさせる経済地理学の言葉は「ポルトガル、それは不完全な(avant la lettre)一つの英国」となる。[210] ここでは、大砲、ビスケット、ワイン、樽製作、等々といったオリエントへ向かう各艦隊(アルマダ)の備品の装備に関係した補完的な全ての他の生産については扱わない。

リスボンの造船所(エスタレイロ)における造船は、この造船所(エスタレイロ)を補完する一連の活動の発展をもたらし、国内における回路の強化のためにチャンスを増大させ、要するに、国内経済の空間をゆっくりと建造することに貢献したのであった。

---

209 **ﾒﾝﾃﾞﾙｽ**、ﾌﾗﾝｸﾘﾝ、「前期産業化:産業化ﾌﾟﾛｾｽの最初の段階」、「経済史ｼﾞｬｰﾅﾙ」、XXXII、1972年3月、241-261p、及びﾃﾞｲﾄﾝ、P.,「初期期産業化の形。前期産業化ﾓﾃﾞﾙの多産性と限界:最初の差引勘定」、「年報」中、E.S.C.、1984年、no.5、868-881p。

210 「地中海･･･」、vol.I,530p。

最終考察

「長い 16 世紀」は大西洋の発見によって生まれる。その広大な空間の保有は、新世界との出会いと、ヨーロッパの強国間の紛争に油を注ぎ、一つの惑星というスケールでの帝国の建設を刺激するような冒険であるアフリカ周航によって、香辛料のオリエントへの直接のアクセスを可能にする。海外領土の探検は、内部結合が海上航路の、そして陸路も忘れてはならないが、密度の濃い交通網に支えられた異質でヒエラルキー化された社会ユニットを持つヨーロッパ「経済世界」の辺境を拡大する。このプロセスには市場の拡大がついて回るので、同時に大陸での交通経路の増加を招き、海は一部でしか勝利を収められないということになる。ブローデルはそのことを忘れずに、港町の利益を手にして、風にはち切れそうな帆が見せるスペクタクルが、ヨーロッパの諸地域を大きく統合するために、これまた決定的なものである、もう一つの現実を覆い隠してしまうものではないと述べている。[1]

しかし、喜望峰を回った海路での結合は、その当初より東地中海地域の貴婦人であったヴェネチアが 14 及び 15 世紀の間に作ったキャラヴァン・ルートを代替し、これと競合する道となることを目指していた。そうした目的が部分的に達成されただけで、ペルシャ湾地域が生命線を握ったままで居たのは、インド国(エスタード・デ・インディア)の政治戦略的な別の利害と制限がそのような決定を行ったからであった。ガマのカリクートへの最初の航海によって確立されたイニシアチブはヨーロッパを無関心のままにして置くことはなかった。それによって多くのことが引き起こされたことは、ウォーラーステインの分析手法(オペラリオ)における西ヨーロッパと中央ヨーロッパ及びそれぞれの国のアメリカへの延長を包含した経済的辺境によって限定をされた超国家空間(スペース)の動的分析において無視されるべきではなかった。広大なアジア大陸がヨーロッパ・システムの外部に留まったとしても、これら直接の接触、とりわけ沿海部と島に沿った部分における接触の効果を、西欧と同じように蒙っていた。新たな海上の道、というか、ポルトガル王家の政治及び軍事行動の御蔭で、裕福なエリートが独占している奢侈品という中世に貼られたレッテルが失われ、胡椒の消費が一般化した。レバントのルート、基本的には紅海のルートを、武力でもって排除することを目論み、ヨーロッパへ持ち出すためにポルトガル船に載せて送るアジアでの生産品の価格と割り前(contingente)を押し付けて、決めたのであった。ポラニーが「管理貿易(comércio administrativo)」に固有であると指摘する[2]、交換のこの構造下で市場の力が働き、名目的かつ管理的に決めら

---

1 ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ、F.、「地中海と地中海世界･･･」、vol.I、264-270p。

2 ﾎﾟﾗﾆｨｰ（Polanyi）、ｶｰﾙ、他、「古代帝国における商業と市場」、ﾊﾞﾙｾﾛﾅ、ｴﾃﾞｨﾄﾘｱﾙ･ﾗﾎﾞｰﾙ、1976 年、307-308p。

れた価格の厳格さの周囲を巡っていたものが、16 世紀後半にもなると、この「管理貿易」の要求に合わせる形態を、供給者の利害に合わせる形態に変えることまでさせられるようになった。それが、船載する胡椒の品質を保証し、供給者の眼前で望ましい取引が行われるような場所へ迂回させる方向へ持って行かせるために、最も効果的な道の一つであった。[3] 一方で、16 世紀では強気の気配のもとに、価格が同じリズムで伴って行くことが一般的傾向であったが、西欧市場において胡椒の売りが増加して、それが阻まれるようになると共に、比較的弾力性がある需要の刺激がアジア地域における栽培面積の拡大を招いた。この増大する需要の作用で資源は影響を受け、価格の根本的な差は縮まった。ブローデルが「電圧(vortagem)」と名付けたそうした差は、今は広大なアジア大陸の沿岸部のいくつかの縁飾り(franja)とも言うべき所に限定するが、完成度が一段階上位の兆候である。貴顕の人々の食卓での一つの味覚そのものから、胡椒は、もっと様々な社会集団が日々の栄養を取る食事に色を添え、マガリャンイス・ゴーディーニョに「大衆の消費財」とためらうことなく言わせる文章を書かせるに至ったのである。このイニシアチブはポルトガル人によってとられ、船の建造と艤装を行い、重要な収入源として東洋の生産物を扱っていた一つの国家によって管理された。

本書は、造船と輸送のセクターに関連したイニシアチブの側面を考察しようとした。長距離貿易の世界を扱い、その中で、インド商館(カサ)、と言うよりも、この事業の全ての航海用具に責任を持って、そこに隣接した備品館(アルマゼンス)の門の中に入ることである。この選択は、単純ではなく、他のどの選択とも同じように、それ自体が持つ制限の内からでることができない。また、入手した文書によって左右されただけではなかった。「1500年代スタイル(キニェンテイズモ)(Quinhentismo)の近代性、そして喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)がそれを鍛えた」という変化の兆候を探ってみた。

港のある都市や町の殷賑は、交換が増大した御蔭で、それらの儲けが拠って来る近代国家の構築と、マガリャンイス・ゴーディーニョが指摘したように、「経済性(エコノミコ)(economico)の出現」とに関与した。我々は、このプロセスにおける造船と海運の場所の詮索をしているのである。国家の形成と、経済性(エコノミコ)の自覚という、「創造的集団行為（condutas colectivas criadores）」[3]を目覚めさせた二つの現象は、支配的な価値のシステムと確立された社会モデルを徐々に壊していった。真実が数量評価（quantificação）によって建設され、数字と計算が身の振る舞い方と決定をする指針となった。しかしそれは、引き算や足し算のように基本的な算術を間違いなく行うのに必要な精神的な道具が無い文化的地平線上に建設

---

[3] ｺﾞｰﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ、「発見･･･」、vol.III、17-22p。

[4] 「神話と商品･･･」、325p。

[3] ｸﾞﾙｳﾞｨｯﾁ、ｼﾞｪｵﾙｼﾞｪｽ、「社会学の実際の使命」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｺｽﾓｽ、1979 年、123-127p。

されたものであり、公的な帳面のページに、そうした計算の結果が表されていても、我々

の目からすれば、それは間違ったものである。船大工の親方(メストレ)達の借地契約(foro)の文面にアラビア数字は書かれていない。要は、精確さの追求と言っても、「おおまかな」ところをそれ程出たものではないし、人々の記憶は、カレンダーの厳格さに従ってはおらず、時間という新しいファクターが出現し、自覚（あるいは直観か？）されるようになったのであった。最早、教会の鐘楼の聖なる時を告げるものではなく、田舎の時計台のリズムを刻む単なる時刻でもなく、親方達と徒弟達の仕事に規律を与えるものであった。そして、商売の時間であり、コストの計算と儲けの期待に干渉をする。生産に費やされた時間であり、資本金の償還に必要な時間である。「止まることの無い」この時間が、今や考慮に入れられ、それによって選択のクライテリアが決められた。船の建造に必要な時間の削減が、造船所(エスタレイロ)の工事の進捗に責任を有する官吏(オフィシャル)達の決定を左右した。一つの請負契約が緩慢に行われると、コストの節約が自らの利益になる契約をしているインド艦隊(アルマダ)の男は心配でうろたえた。工事の迅速性と費用の倹約はどちらも同じように重要な目的とおもわれたが、必ずしも常に両立するものではなく、これが相容れないことによって　－「日雇工達」対請負契約の管理　－これらの船で航海を経験したことのある備品館(アルマゼンス)の官吏(オフィシャル)達と国王との間で、根気の良いやりとりが続くこととなった。

時間の短縮によって利益を最大にすることを狙った経済性(エコノミコ)の名の下で、造船所(エスタレイロ)に改革的なやり方が導入された。地中海の熟練者達がものにしていた技術である傾船修理は、それまでは通常、船体をかなり修理しなければならない場合はいつも、船を「山(おか)(monte)」に揚げて、そして進水によって水に戻していたやり方と比較して、顕著なメリットをもたらした。ドゥアルテ・ゴメス・ソリスが、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の衰退の原因を並べ挙げ、傾船修理を非難する以前に、ダミアン・ブルージオが王国の領地内で実施することができたこの技術はコストと時間の節約を示してみせた。すなわち、この傾船修理者の任命書の中という、実際の施工がされるに先立って、この技術が正しいものであることを認めているのである。船大工とまいはだ詰め工と労働力契約をすることに関する 1613 年の法律の諸章は同様な目的を持っており、時間と材木のように貴重な原材料の浪費を失くそうとした。工事の推進母体、すなわち国家によって規則上は供給されていた道具が紛失した結果、船大工達が慣習的に自分で持って来ていた斧の使用を免除する条件を整えたのである。大病には荒療治というわけである。ここから先は、法律の文章に指定された道具を持参の上で出頭した官吏(オフィシャル)達だけが、日当の支払いのために、出席簿に登録されることになった。労働力の段階

6　ﾌｪｰﾌﾞﾙ、ﾙｼｱﾝ、「16 世紀における懐疑の問題」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｴﾃﾞｨﾄﾘｱﾙ・ｲﾆｼｵ、日付無し、431-444p。

7　ｴｰﾙｽﾞ、ｼﾞｬｯｸ、「中世の労働」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ｴｳﾛｰﾊﾟ・ｱﾒﾘｶ、第 2 版、1988 年、96p。

的なプロレタリア化のプロセス中の奇妙な逆転現象という、資本主義ユニットの一つの中

で根本的なものとして得られた性格の一つは、こうして失われた。しかし、この新たな方法が世に出たのは、時間とコストの削減による、利益の最大化をもってしてではなかったのか。工事の推進母体と契約された労働力との間に、一つの異なった制度的な関係が創られた、言うなれば、資本主義的な利害の働きによるものではなかったのか。資本主義の周辺を定義しようという考えを追及してゆく中で、生産の様々な組織形態が、適合性を持つものであることが明らかになると考えられる。資本主義というのは、時間のファクターが、計算に入れられて、「必要なものだが、経済合理的(エコノミコ)に、そして節約して使われる商品として扱われる」[9]利益の最大化[8]なのである

ナウ船の河畔造船所(リヴェイラ)の日常と喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路の浮沈は、この目的(訳注：利益の最大化)を心に止めて、全体的にみて関連変数を無視すること無く、決定がどのようになされたのか、またどのように商売の思わぬ余得として反映されたのかという例を提供してくれる。16 世紀の後半に、大型ナウ船を採用しようとする選択に反対して、インドの大蔵省(ファゼンダ)の書記(エスクリヴァン)、アントニオ・フェレイラは 1523 年に、自分は 300 から 400 トネラーダのナウ船の賞賛者であると打ち明けている。この積載容量測定の帆船が高価な商品を輸送する能力は確かに小さく見えるが、そのデメリットは航海時間の短縮によって大幅に超過して補われたであろう。このような「帆走性の良い(marinheira)」ナウ船は越冬する可能性が低かった。艤装のコストが低いことと資本の回転が速いことが、派遣された各船が取り込んだ香辛料の数量だけを書き留めただけの、大した検討もしない計算に基づいた選択に反対して、アントニオ・フェレイラが、利益の最大化を保証するために擁護した点であった。一部で、ジョアン 3 世王は、この容積(ポルテ)の船での航海を経験したことのある人から出た、こうした、あるいはこれに似たような助言を聞いて、カスタニェーダ伯爵宛ての手紙の中で、トン数がそうした範囲内に登録される船の建造を命じる意向を表明している。しかし、優れたものであると同時に、人の目を引くクライテリアに従わなければならなかった。500 トネラーダ以上のナウ船のコストよりも経済的であることが一目瞭然でなければならなかった。「操帆性が劣る（menos marinheira）」としても、輸送能力が大きいことが、比較して低いコストという魅力を引き立たせたようである。それだけでなく、すごい容積の船は、権力と権威の標章を帯びた。こうした背景がある中で、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路に就航した船の平均容積の目につく変動を分析してみたい。一般的に、16 世紀の前半の標準に比較して、世紀後半はかなり大きい容積の船が支配的であったが、巨大主義への傾向は必ずしも、特に世紀の最初の 3 分の 1 世紀は、直線的に進んだものではなかった。経済戦略として、あれかこれかという迷

---

8 ﾚｰﾝ、F.、「資本主義の意味」、「経済史誌」、XXIX、n°1、1969 年、5-13p。

9 ﾌｪｰﾌﾞﾙ、L.、上掲書、443p。

いが、計算で出た平均値の中から浮き上がって見えてくる。したがって、インド商務館（カサ）の倉庫の中で香辛料の量が上下するのは、アジアとヨーロッパの両市場の情勢だけが問題ではないことを是認している。

16 世紀末には、コストと利益の計算中で、資本償還の時間に重きを置いて、新たな心配を伝える声が出てきた。1581 年に、クリストバル・デ・バッホスはリスボンの王室造船所（エスタレイロ）の例を挙げて、初期コストが上がりはするが、請負契約にとっては打撃となる直接管理を擁護する弁をものしている。製品の品質は、熟考に値する要素である長寿命を保証する。船の寿命が長引けば、資本償還のコストが減ずる。クリストバル・デ・バッホスはそう考えた。だから、ドゥアルテ・ゴメス・ソリスはインド航路（カヘイラ・ダ・インディア）のナウ船をアジアの造船所（エスタレイロ）で建造することを提案して、論争をしたのであった。チークの良材は耐久力が優れている。全てのその他の原材料を我が王国から運んで、生産コストを悪化させたとしても、死に瀕している商売の救済が、資本財の長寿命の中に見つかるかもしれなかった。

こうした助言の中に、資本償還の時間が本質的なクライテリアとして入って来た別の合理性の印を認めることが出来る。500 年代の世紀が沈むに際して、多くの場合単に 1 回の往復の航海しかしない、我が王国で建造されたナウ船の弱々しい姿は、注意を呼び覚まし、新しいタイプの考察に道を開いた。しかし、50 年近く以前に、既にブアルコス出身の船の持主（セニョリオ）達と艤装家（アマトゥール）達は、新造船という彼らの主たる資本財の寿命の時間に、彼らの利益計算を基づかせていた。投資の回収は、実現する航海の数しだいであった。そして、この数は、造船所（エスタレイロ）から出た瞬間から続く 10 年間に分配された。この現実を承知した上で、フランスの私掠船の強奪の被害者達は、自らの不運に泣いたのである。彼等と同様に、私掠船の者達は、船が活動を開始した時に確認された状況として、その新造船が一緒に運んでいた商品も捕獲しており、新造船の経済的な意味を認識している。虜囚達と略奪者達は、時間という同じファクターによって動いていた。その時間とは、船の寿命と、その寿命から得られであろう利益への反映である。これらの気懸りとなるものを探し出して、生産コストと、輸送と海上貿易という他の二つの経済活動の根本的な連結器を構成する一つの産業への投資回収率の期待値を計算してみたい。

ブアルコスの船の持主（セニョリオ）達及び、彼と輸送する商品の運賃を決めた商人達によって訴えられた損害を一括してみると、新造船は、船積みのために荷造りされた商品をまとめたものよりも遥かに大きな金額となり、奪われた資本金の内のかなりの部分を占めている。バイオナにおいて、ジョルジェ・ヌーネス博士は、これら小艤装家（アルマトゥール）達の損失を針小棒大に述べ、毎年の儲けの幅、言うなれば 40%から 60%レベルの船の投資回収率に基礎を置いている彼らの資産に多大な損害をもたらしたと訴えている。この数字は、我々の手元にある議論の

10　**フェレイラ**、アナ・マリア・ペレイラ、「海上における問題・・・」、293p。

材料をもってすれば、少なくとも輸送の因子だけを見ても、過大にすぎるという罪を犯していると考える。

「資本主義」の世界でも「市場経済」の世界でも、商売のいかなるレベルにおいても、ーブローデルの二分法を用いればー　同じファクターを考慮して、儲けと損が計算された。時間は無視できる商品ではなかった。このことに関して、差異は明白ではなかった。海上での商売の二つのレベルに差を付けたのは、なによりも、それぞれが自分達の天職とした航路であり、期待できる利益に対して、それから生じる反映であった。これらの差異は、船の開発形態において、別種の方式が並んでいたものであった。このように、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路のための船の建造と艤装への投資に期待された投資回収率と、ブアルコスの船の持主(セニョリオ)達によって訴えが起こされたあの別の投資回収率とを比較対照することは間違いの元である。あっちでは、船の開発が契約の中で幅を利かせていたが、こっちでは、傭船料が投資回収の必須の形態であり、輸送と隣り合わせであった。

喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路は、その黄金期には、独占的な貿易の具体的な利益が、何人か貴族の家系の者、そして第三身分の金持ちの商人達という投資家達に比例配分された。ここで扱われる資本の金額がこの商売の範囲それぞれに性格を与え、その中でブローデルが「資本主義」の概念として用意した輪郭を目立たたせている。艤装(アルマゾン)　ー様々な意味を表わすために使おうとする言葉であるがー　において所有された分け前(パルテス)(partes)の取引では、1 航海、すなわち 15 から 18 ヶ月あたり 150%が最低の率として期待された。400 クルザードで、ペロ・デ・アルカソーヴァスに与えられた「折半の分け前(partido de meio)」の許可について、これがどうなったかを分析すると、この率の数字と大体同じであることが確認される。この資本金を様々なナウ船に適用し、投資した 3 隻の内、各艦隊で 1 隻が失われたとすると、400 クルザードはペロ・デ・アルカソーヴァスに 170%の儲けをあげさせた。「分け前(パルテス)」の取引の中で、計算されていた 150%はリスクを予想していたと考えられ、それによって、「どのように通常、最も収益を上げるケースが計算されるか」ということが明らかになる。これらの損害が目立つものであったとしても、また「折半の分け前」への課税は重く感じられたかもしれないが、この商売は、有望なものであり、利率を上乗せできた。ただ、バヨンヌでジョルジェ・ヌーネス博士が、ブアルコスの船の持主(セニョリオ)達のような船の持主(セニョリオ)達の名前でもって要求した利率は、ブローデルが「市場経済」を構成するものとした　ーそれほどリスクに晒されないわけではないので、「驚くことは無い」というよりはー　「見通しの効く(transparente)」交換のレベルとしては、誇張されたものであったかもしれない。嵩張った資本金を動かす、あの範疇にあっては、インドのナウ船 1 隻の生産コストをヴァレ・デ・ゼブロの砂糖工場やビスケット工場の価格と比較した時、負担が大きい設備ではあるが、艤装(アルマゾン)を含め、1 隻の船は、話題にしている投資全体のわずかに 25 から 30%に過ぎない。反対に、すでに述べたように、ブアルコスの男達の要求金額においては、船は損害全体の中で、もっと大きな部分を占めている。多分それ故に、長距離貿易の世界における船の所有の概念は、なにかしら第二義的なものであり、資本の根本的な部分が荷物に使われ

ている場合には、容易に希薄になってしまう。この点からして、どうして艤装(アルマゾン)がこの世界においては、通商を優先する生業(なりわい)の補完的なものであるかがわかる。そして、ブローデルが示したように、「市場経済」の世界における、この場合は通商と輸送の間での専門化が明々白々かつ早熟に生じて、我々は船を開発する様々な形態を目にすることになるのである。[11]

しかし、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路を描写した内容は、16 世紀の間に変わらずにはおかなかった。胡椒の価格は、価格の一般的な傾向、特にその輸送に役立てられた設備を建設するために使われた原材料の価格の傾向と同じ形で伴いはしなかった。世紀末では、生産のコストがすでに 3 倍になっていたが、16 世紀初頭に集めた数値を参考として採ってみると、1 キンタルの胡椒とそれに対する船賃は、1558 年の予算の中で出された数字では未だ極めて近似していた。胡椒と傭船料の価格が膠着したことは、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)の取引に対して、国の体制側を強気にさせる結果となり、「管理貿易」特有の要素を再びこの商売に纏わせた。その結果は、悪感情を持たれ、それがオリエントの商館(フェイトリア)に対して売られる製品の品質に反映されるに終わった。それを是正するために高値が通った。しかし、当時のヨーロッパ市場は、北西部において上向きに直角に折った釘のような新たな回復期を迎えており、リスボンでの香辛料の価格が上がったが、それもさることながら、傭船料が上がってしまい、この輸送コストの増加と相殺するために、商売への関心を失わせる程マージンを低下させたようだ。市場のメカニズムに抵抗して、航海毎に高い利益を得ることを根本的な目的とした独占貿易に仕える傭船料決定の管理構造において働く力学が制限された。ヨーロッパの市場には古株の競争相手も新たな競争相手も登場しており、インド商務館(カーサ)における価格を上昇させることは耐え難い戦略であった。新たな強気の情勢とは乖離したレベルに傭船料を維持して、輸送が犠牲となったが、そうでなければ、もっと有望な別の製品に的を向けるしかなかった。そこで 1619 年にコルテ・レアルは「今日ヨーロッパには多くの薬種(ドゥローガ)が出回っており、インド航海の救済は、陛下におかれて肉桂を専売(estanque)とすることにありました（・・・）陛下が主人で、唯一の所有者となることが出来るこの貿易の専売制で、我が王国内だけでなくインドに置いてさえ、この薬種(ドゥローガ)を如何ようとも好きな値段にできます」と言った。[12]

「胡椒の一連の神話」は終わった。[13]競合するヨーロッパ列強が参加して来て、ポルトガルの海上帝国の中枢に迫った一方で、マガリャンイス・ゴーディーニョが指摘したように、アジア内での取引が、喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路によって実現した儲けと同じか、それ以上の儲けを出すようになった。遠心力で動かされた利害の関心はインド国(エスタード・ダ・インディア)の維持そのものとなって現れた。

11　詳細は次を参照：ﾌﾞﾛｰﾃﾞﾙ、F.,「資本主義の力学」、ﾘｽﾎﾞﾝ、ﾃｵﾚﾏ、1985 年、64p。

12　ﾊﾞﾙｾｰﾛｽ、C.ｾﾅ,「17 世紀初頭におけるインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)用のﾅｳ船のﾘｽﾎﾞﾝとｺﾞｱにおける建造」、「ﾘｽﾎﾞﾝ地理学会報、17ªｼﾘｰｽﾞ、1898-1899 年、nº1,p20。

13　ｺﾞｳﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,「神話と商品･･･」、438p。

コーチンに居たフッガー家の代理人(エージェント)は、「此処で買ったり売ったりすることの方が、ポルトガルへ送るよりも利益が大きい」[14]と考えたようだ。そうであれば、我が王国とのこの結びつきの働きをした船の建造が、商売で吉の籤を引くことが無い状況だったことは疑いなかったと言えよう。オランダとイギリスの私掠船達が南大西洋に侵入し、それらの猛禽達は、品質の悪い、紐で結んだように列をなす、経験の少ない士官達に指揮された船達という無防備の餌食を待っていた。リスクもみた上での予測された利益率が 150%に近かった時代は遠くに行き、1592 年の艦隊(アルマダ)は 5 隻で構成されていたが、その内の 1 隻たりとも戻ることが無く、胡椒 34,459 キンタルの損失を意味した。[15]

16 世紀終りから次世紀にかけて喜望峰航路(ホーダ・ド・カーボ)を苦しめた困難と、それと同時にポルトガル経済の中心が大西洋の反対側に移ったことは、航海の問題だけで説明されるものでない。しかし、本書においては、この産業におけるコストの悪化とそれと並行した船の寿命の短縮化の原因を、艤装家(アルマトゥール)達を集められなくなったことと、胡椒、そしてその他のアジアの薬種(トゥローガ)と香辛料の「運搬(trazida)」契約とは別ものの、商売の一切れみたいになってしまった艤装契約を破棄するために申し立てられた理由とによって明らかにしたいと思う。輸送と取引の分離　ー少なくとも今まで入手している荷積みだけを扱う契約の情報を積み重ねて得られた現実であると判断するー　、そして、船の生産とメンテナンスのコストの上昇の悪評がたった時に、傭船料が膠着してしまったことの二つが艤装家(アルマトゥール)達にとってなんら魅力の無い現実を鋳造した要素なのである。船無しで、というか、増大するリスクを埋め合わせる利益なしで、インド航路(カヘイラ・ダ・インディア)は遅々と進む死に向かって衰弱していった。それでも、間もなく、一連の極東の商品で身を守ろうとしたが、それらには思わぬ障害があった。ドゥアルテ・ゴメス・ソリスは、船の歴史的な分析を通して、劇的な状況を把握し、その弱点を示した。結局、この商売の癌は輸送部門が末期症状なのであった。積荷の過剰、船の品質、そして傾船修理の呪われた改革の意図についての妥当かつ痛烈なコメントに満ちた、16 世紀の 60 年代からの、この航路の船の「覚書(エメンタ)(Ementa)」を書こうとしていたことが分かる。述べられている解決法は、似たような時期にコルテ・レアルが推したものとはかけ離れている。コルテ・レアルは航海の問題がわかっており、ヨーロッパでは独占販売を、セイロンでは独占買付（monospónio）を未だ維持する可能性がある製品の取引によって商売を再活性化しようとした。そう見込んだ一つは輸送での挽回であり、もう一つは、肉桂での新たな「続きの神話(ciclo)」の創作として知られるものであった。これらは、この取引専用の例を見ない帆船を建造するメリットと、リスク、とりわけ大変な投資を償うことができる大きな儲けを保証するという、共生しながら長距離取引に関係した二つの実在である。

14　上掲書、410p。

15　ｹﾚﾝﾍﾞﾝﾂ、H.,「1600 年の周辺：ﾌｯｶﾞｰの胡椒の商売と胡椒の世界的取引」E.S.C.年報中、1956 年、nº1、3p。

ただ、他の強国達は従来通りの方向を見出していた。オランダの造船所(エスタレイロ)における産業の拡大は、ヨーロッパ経済世界における中心であり、かつ支配的である位置への上昇を伴った。これはウォーラーステインがスケッチして見せた姿である。北欧の森林へのアクセスが比較して容易であった他に、これらの造船所(エスタレイロ)は人材を抱え、標準化した部材を利用する技術を開発した。17 世紀初頭に、オランダの産業組織がその当時の、例えばイギリスよりも 40 から 50%低いレベルでコストを提供できたことがその与件となっている。[16]我々には、オランダのコストとポルトガルのナウ船の河畔造船所(リベイラ)のコストとの比較を目論んで、この問題を掘り下げることは可能ではない。しかし、喜望峰航路(ホータ・ド・カーボ)にとって、こうした利点が決定的なものであったことを明らかにすることは可能である。というのは、VOC の設立後 10 年も経つと、その構成を公にしたものはなく、ポルトガルが 1500 年代の最初の頃に送った船隊(フロータ)と匹敵しているとしか言えないが、定期的に船隊(フロータ)がバンタンへ送られている。当時ポルトガルが送ったのは、紅海を閉鎖する軍事的かつ経済的な戦略を具体化するためにインド洋に常駐することを目的とした数多くの艦隊(アルマダ)の一部であって、大部分は、活動していた商業的な関心を持ったものではなかった。オランダのインド洋における存在の最初の何年かの間は、取引の組織は軍事目的のものと混同されていたが、東南アジアにおけるイベリア半島勢力を標的として、1592 年から 1700 年の期間の VOC の船の 10 年間の平均数は 168 隻であるのに対し、ここで分析を行っている期間である 1498 年～1590 年間のポルトガルの船の平均数は 69 隻に過ぎない。[17]

オランダ船隊のこの規模は、かなりの生産のリズムを裏付けている。造船所(エスタレイロ)の近くから材木が供給されなくても、一つの産業が開発されているのである。船大工達が森林に近づくことの困難性を回避できる発明を刺激するような挑戦であった。出来る限りの標準化をすることに支えられて、ノルウェーの広大な森林資源があの猛烈な活動を持続させることができたのである。しかし、その頃のポルトガルにおいては、理論家達のペン先から生まれた論文は、オーク材、イタリア笠松といった、当時ふんだんにあった木の種類の形態上の特徴を好んだ技術を結晶させることを助けたようである。新しい樹木の種類を採り入れるための形の図面へと転換するのにどのような障害が介入したのであろうか。輸送部門において比較の上でのメリットを持ったおかげで、アムステルダムでは、バンダ諸島の丁子、スマトラの長胡椒（pimenta longa：訳注、学名 piper longum、ヒハツ、インド長胡椒とも言う。）という今や西欧の消費者の洗練された味覚がより欲するようになったものへと、アジアの香辛料が迂回していた。これは数の勝利であった。すなわち、この新たな強国が毎年艤装する能力があることを見せつけた類を見ないトン数の船の数なのであった。

---

16 ｳｫｰﾗｰｽﾃｲﾝ、I,「近代世界ｼｽﾃﾑ･･･」、vol.II、75p。

17 ｽﾃｰﾝｽｶﾞｰﾙ、N,「ｱｼﾞｱへのﾖｰﾛｯﾊﾟの船舶数、1497 年-1700 年」、「ｽｶﾝﾃﾞｨﾅﾋﾞｱﾝ経済史ﾚﾋﾞｭｰ」XVIII、nº1、1970 年、9p。

造船における活動的な中心地が移動している傾向が描かれたことが認められる。また、その過程には、生産のリズムにおいて、生産ユニットのサイズのレベルの増大が伴ったことも認められる。16 世紀中頃はポルトガルの海運のバイタリティーの印がいまだ見られ、輸送は目立たない一源泉であり、セビリアの銀へ間接的にアクセスしていた。[18] 此処での分析に使っているデータから不確かなものは除いて、50 年代の我が国の海運を示すものを一まとめにした実質有効数（北部の港分だけだが、278 隻の船）は、同世紀末のオランダの海運勢力を表す指標（漁船も含めて 22,000 隻近く）と並べると少なく見える。[19]16 世紀の前の何世紀においては見たこともない大きさのレベルであるので、この数字は、オランダにおける海運業の爆発だけを示唆するものではない。したがって、この中心地の移動は、交換のヴォリュームの上昇したことと、それと同時に海上ルートが競合相手の陸上ルートを凌駕したこととに結びついていたと思われる。この頃、1586 年に、大英博物館で今に残った手写本の中の情報によると、ポルトガル王国の 304 隻の船は「オランダ人の反逆者達」の実効力と競合できる条件を有していない或る部門が気を失っていることを表している。

そして 17 世紀が夜明けを迎えた中で、我が国のいくつかの港は、砂糖経済の衝撃によって、そうした失神状態から目覚めている。ヴィアナ・ド・カステロの例を見られたい。[20] ヨーロッパ市場への再輸出航路に関係した船の出身地はほとんどわかっていないが、全ての状況からして、大部分がポルトガル船ではないと思わざるをえない。[21] 将来の調査を待つ中心的な問題にぶち当たった。助け船として我が国の港へ来た外国勢が提供した輸送サービスに頼ったことが証明されるとなると、「産業革命」に先立つ時代における大型産業の一つである造船を発展させる主たる刺激が欠けていたのだと思われる。そして造船は、その付帯部門である、他の物の形の変換ユニット達を意気消沈の淵へと引きずって行った。

結局、大まかに言って 70 年代から、世間に普及した供給品全体を評価してみれば、造船産業は処刑されたものであるとの認識を、国家がするのが遅れ、このセクターのために森林資源を温存してしまった。優先順位が決められて、我が王国で人口が多い地域の一つである首都の後背地において「脱産業化」の政策が始まった。オーク材の木炭を飲み込む大渦巻であるガラス用の炉と砂糖の精製工場が廃棄されたことが知られている。同時期に

---

18 ｺﾞｳﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,「発見･･･」、vol.II,438p。

19 ｼﾙｳﾞｧ、J.ｼﾞｪﾝﾁﾙ･ﾀﾞ,「17 世紀初頭にｵﾗﾝﾀﾞ人達が有していた軍事力とその構成についての情報」、「1950 年 10 月 23 日から 29 日までﾘｽﾎﾞﾝで開催された科学の発展へのﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ人の寄与の第 13 回会議」中、Tomo VIII,ﾎﾟﾙﾄ、ｲﾝﾌﾟﾚﾝｻ･ﾎﾟﾙﾄｹﾞｯｻ、1951 年、401-450p。

20 ﾓﾚｲﾗ、M.A.ﾌｪﾙﾅﾝﾃﾞｽ,「発見時代のヴｨｱﾅ･ﾄﾞｶｽﾃﾛの港」、ヴｨｱﾅ･ﾄﾞｶｽﾃﾛ、市議会、1984 年、112-119p。

21 上掲書、118-119p。

北西ヨーロッパにおいて精製工場の中心地が勃興し、勝利が与えられている。アムステルダムの周辺に 60 もの精製工場が繁栄できており[22]、これはオランダで最も多くの資本を動員した部門であった。[23]周辺の地におけるその財の生産を管理する一国家が、自分の勝手から、形体の変換(トランスフォーマー)という段階をその首都の空間の中で発育させることを放棄することである。新たな依存関係が発生して、再輸出のネットに取り込まれる「波及効果(efeito Serra)」[24]が無くなってしまい、王国を半周辺的な位置へと押しやった。

大西洋の諸島の発見、及びアフリカ海岸の探検によるヨーロッパ経済世界の辺境の拡大は、造船へのインセンチブ政策に先立つ一つの過程である。ポルトガルの海運の発展は、16 世紀の最初の四半期に大部分が発布された一連の法令、レジメント、そして勅令に体現されたシステマチックな仲介だけに依存していたのではなかった。しかし、国王達が注意を払ったことが、国内の造船所(エスタレイロ)における船の建造を推進する家臣達への特権を認めて、あの繁栄に力を添えたことは間違いない。そして後に、ポルトガルにおける生産、主には艤装のコストに寄与する部門に関したデメリットの予見が許されるような状況になっても、特権保持者としてその意向を維持しており、その横からの口出しが、マクニールに好まれた一つの概念を適用すれば、「大規模寄生的」構造を持続させえたのである。沿岸の防衛とインド航路(カヘイラ・ダ・インディア)という根本的なものと考えられていた結び付の安全保障とが、海上ルートのバイタリティーとそれから来る国庫への収入の確保よりは、艦隊を構成するための頻繁な船の徴用であったり、商船の船上に大砲と砲手達を完備することを命じて、艤装のコストを悪化させたりして、最終的には家臣達の商売の首を絞めてしまう政策を国王に続行を強いたのであった。これと並行し、造船のための森林資源の保存しようとしたために、他の産業の成長が制限され、拡大主義的プロセスにおいてはパイオニアであったイベリア半島の勢力が、その足跡を辿って来て、新しくかつ商業的にもっと効果的な戦略を身に着けた勢力に距離を開けられていた溝が深まってしまった。

北西ヨーロッパの海運の勝利は、方向性を見失った国内の港の船の持主(セニョリオ)達と艤装家(アルマドール)達によって支配されていた回路(サーキット)を荒廃させた絶え間のない略奪の代償によってなされた。これらの回路の保全を切望して国家が介入したが、リスクは増大し、艤装のコスト、ここでは

---

22 ｳｫｰﾗｰｽﾃｲﾝ

23 ﾏｳﾛ、F.,「17 世紀のﾎﾟﾙﾄｶﾞﾙ、ﾌﾞﾗｼﾞﾙそして大西洋(1570 年-1670 年)」、ﾊﾟﾘ、ｸﾞﾙﾍﾞﾝｷｱﾝ、1983 年、272p。

24 ｺﾞｳﾃﾞｨｰﾆｮ、V.ﾏｶﾞﾘｬﾝｲｽ,「発見：15 世紀と 16 世紀における改革と変化」、「経済及び社会史会報」nº.2 中,ﾘｽﾎﾞﾝ、ｻ･ﾀﾞ･ｺｽﾀ、1978 年、25p。

25 ﾏｸﾆｰﾙ、W.,「人間の条件。生態的及び歴史的な一つの見方」、ﾌﾟﾘﾝｽﾄﾝ、ﾌﾟﾘﾝｽﾄﾝ大学出版、1979 年。

探究しない問題分野の一つである保険料に間違いなく跳ね返った不安要素（コンティンジェンシー）であり、その必然的な悪化は、喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）が拡大の主要動力の一つであった情勢が続いた間は活性化していたフローを解体するのに力を貸した。

こうした状況の図が明確に出現するまで、リスボンが首位であるのは、類を見ない容積（あテ）の船の建造を専らの職とした造船所（エスタレイロ）としてであり、ポルトガル沿岸のその他の造船所（エスタレイロ）へ停滞や苦悶を道連れに連れて行ったわけではない。ヴィラ・ド・コンデ、アヴェイロ、アズララ、そしてオ・ポルトのような活気にみちた造船所（エスタレイロ）から進水した船に載って、香辛料の箱や袋が、マデイラ島とサン・トメの砂糖、カーボ・ヴェルデの綿、コルク、オリーブ油、そしてワインの箱の横を通って、フランダースの都市へ向かって行った。「アントワープの共同海損の書」が我々に伝えてくれるのは、このことである。60 年代の最後の何年かになると、もう現実は別であり、この再輸出の商売では、ブルターニュ、イギリスのこともあり、そしてアムステルダム出身といった外国の船が勝利していた。

こうした活発な国内の造船所（エスタレイロ）から喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）ためのリスボンにおける造船へ労働力の「季節的な」移動があったにもかかわらず、その航路に伴う再輸出回路（サーキト）が国内海運の成長を支えたのであった。リスボンは東洋を向いていたが、大西洋経済を作る鱗状に重なった航路の網の目を維持するために、他の港・造船所（エスタレイロ）に対しその余地を与えた。このような専門化がされていたとすれば、国内レベルでの他の造船の中心地との共存の説明がつき、類を見ない設計の船の生産に選ばれた場所であるに過ぎなかったとしても、リスボンの役割が異彩を放ったものであったとすることが出来る。リスボンの造船所（エスタレイロ）の具体的な姿からして官吏（オフィシアル）達の複雑なヒエラルキーが付与された一つの生産ユニットの組織であることが納得できる。ある者達は、原材料の倉庫の管理状態を保証し、別の者達は流出する生産技術に責任を持った。一生懸命仕舞い込んだその知識によって、16 世紀後半に、ギネー及びインド備品館（アルマゼン）は、それに従うべき「標準形（forma e feição）」を供与して、王国全土の規模で、100 トネラーダ以上の船の建造の後見をすることができる制度上の権限を得た。此処で関与した資本の広がりが、組織上の雛形と同様に、ナウ船の河畔造船所（リベイラ）に資本主義ユニットの性格を与えているが、その一方ではヴェネチアにおける同類との類似が、本書の初めから終わりまで、述べられているのである。つまりは、各航海の時間的な距離が交通の新しいサイクルに反映される喜望峰航路（ホータ・ド・カーボ）を視野に入れると、この中央集権化は国内の他の造船所（エスタレイロ）の拡大を約束するものではなかったことを強く述べておきたい。そうではなかったのである。リスボンで建造された船が気まぐれからのもので無い以上、明らかに容積が小さくて、6 ヶ月を超過することのない時間的な距離によって定められる航路にもっと適合した帆船をどんどん増やすことが必要であった。その商業共同体が北西ヨーロッパとの貿易によって出てきた機会を大切にし、王室のインセンチブに積極的に応え、それによって、実働数においても、平均トン数においても、船隊の発展に寄与したヴィラ・ド・コンデのような造船所（エスタレイロ）の「専門化」も、此処に専門化の中に記録されるのである。

このシナリオがありえるとしても、1500 年代の第三/四半期における、国内の港の活動の

衰退に対する、リスボンが局所肥大化したことの役割を再考してみなければならない。それまでは十分活発であったいくつかの港において輸送と造船業が苦境に陥ったことの否定し難い兆候は、我が王国とヨーロッパの残りの部分、特にドーバー海峡の近隣地域、との活発な結び付の安全に対し脅威を与えるような、16 世紀後半の政治情勢によって引き起こされた不安定と関係していたにちがいない。この状況と並行しており、そして専門化の傾向を受け入れたとしても、リスボンはもう数十年の間一息つくことが出来ていた。それは、オリエントとの交通が将来の競合相手達の存在によって未だ邪魔されず、また喜望峰(ホータ・ド・カーボ)航路の重要性からして、ナウ船達の無事な帰還を保全するための全ての手段が取られ、アソーレス諸島への寄港が認知されたことによった。リスボンの造船業は、材木の不足から来る国内問題等に混乱させられたことはあったが、外国の軍事力によって脅かされることは未だなかった。

しかし、たとえジャイメ・コルテゾンが弁護したようなレベルとは別種のレベルであったとしても、首都のそうした肥大化の影響は目立たないではいられなかった。都市の市街域の拡張と形体の変換(トランスフォーマー)ユニットの倍加は、或るものは王室造船所(エスタレイロ)の需要に刺激を受けたものであり、他は多様化した国内の消費を満たすことに顔を向けたものであったが、オリエントとの新たな結び付の反射光を照らし、リスボンを国内及び国際の諸回路(サーキット)の結び目にした。テージョ、モンデーゴ、そしてドゥロといった内陸の地方が沿岸に接近し、ナウ船の河畔造船所(リベイラ)の押し付け需要によって、帆と索具のための亜麻を生産するために声を掛けられた国内領域の広大な飛び地が囲い込まれ、前期産業(プロト・インダストリア)の核が出現する下絵が描かれ、そうした核の中には、海上による容易な交通の御蔭で外部市場との競合に立ち向かえるものもあった。こうした供給市場の選定において、君主は造船所(エスタレイロ)事業での商人達や実行責任者達の大部分と同じように振舞った。代替の選定はコストの最小化に拠り所を求めるものであり、その決定はラメーゴ周辺の田舎のお飾りのような人口を巻き込んだ組織の解体を意味した。このように、アジアでの現実が、見晴らす限り山々で、海など見えもしない場所の田舎の住民達の日々の暮らしに木霊したのであった。

造船において材木の不足が悩みになった時、そして都市の成長が大量で定常的な木炭の供給を求めた時、リスボンの造船所(エスタレイロ)は、16 世紀前半の拡張主義的段階で奨励されていたその他の進取の精神に富んだ産業達を窒息させたのである。そして、首都が局所肥大化した影響は、二義的なものと考えられていた産業の発展を封じてしまったと考えられる。

今描き終えた構図は、ポルトガルの旧体制の産業についてのこれらからの調査を必要としている。此処で頭だけが覗いているアイデアを追及して行くには、ポルトガルの港の専門的な研究と、16 世紀が終わったばかりの頃に、ブラジルの砂糖のためのもっとも活発な航路に身を投じて、我が国の港町を訪れた船の出身地の調査を必要とする。ヴィアナ・ド・カステロは注目に値する例である。砂糖の取引から生じた港湾活動を再現することであり、それによって王国全体をスケールとした評価に値する船隊の再現が許されるかもしれない。結局のところ、この製品の再輸出は基本的に外国の船に頼っているのである。胡椒につい

ての伝説群が、ポルトガル経済で施された重要な変換（トランスフォルマソン）の指揮を執った時期である 16 世紀前半の間、海上活動に参加していた他の場所のことにも及ぶこの種の研究は、17 世紀の大西洋のこの新しい「歴史的－地理的複合」の反射を理解することと、その反射が、ガマとカリクートのサモリンとの最初の出会いから始まった複合のいくつかの中心的ベクトルの一つであることを見せた航路を辺境へ押しやった効果を理解することとを許すであろう。

訳者あとがき

16 世紀を代表するヨーロッパの船はスペインのガレオン船と言えようが、同じ頃にインドとの香辛料貿易のために建造されたポルトガルのナウ船も重要である。グリニッヂの海洋博物館に伝わるサンタ・カタリーナ・ド・モンテシナイ号の絵はこのナウ船の巨大な姿を彷彿とさせてくれる。世界的に見て、最も初期の造船に関する書物が当時のポルトガルで書かれている。フェルナンド・オリヴェイラの論文やマヌエル・フェルナンデスの素晴らしい図面集などで、これらによって、造船学的なアプローチが可能である。しかし、400 トンから 1,000 トン近い、あのように巨大な船が、何故、どのようにして建造されたかについては、経済史、産業史的なアプローチをしなければ明らかとはならない。そうした分野からの意欲的な取り組みをしたのが、レオノール・フレイレ・コスタのこの著作である。ポルトガルの大航海時代の偉大な経済史家マガリャンイス・ゴーディーニョの教えをバックボーンとしている。一方で、「近代経済システム」を著したウォーラーステインが、ポルトガルの香辛料貿易は奢侈品交易であり、ヨーロッパの経済圏にとって「辺境（フロンティア）」でさえもなく、なんら影響を及ぼさなかったと切って捨てたことに対する、反駁の書ともなっている。こうした経済史研究上での見解の違いは横に置いたとしても、本書は、インド航路、すなわち喜望峰航路に従事した船の建造に関するあらゆる面の理解を大きく助けてくれる。

2013 年 1 月末日

山田義裕

手写本の出典

Arquivo Nacional da Torre do Tombo:

ANTT:
トッレ・デ・トンボ国立文書館

- *Corpo Cronológico*, Partes I, II e III.
- *Chancelarias*:
D. Manuel, Liv. 39, fol. 73v°.
D. João III, Liv. 14, fol. 126 v°; Liv. 19, fol. 173; Liv. 22, fl. 49-49v°; Liv. 32, fl. 12 v°; Liv. 52, fol. 101v°.
D. Sebastião, Privilégios, Liv. 3, fl. 138 v°; Liv. 4, fl. 57v°-58; Liv. 9, fl. 150v°-151; Liv. 13, fl. 333-333v°.
D. Filipe I, Privilégios, Liv. 2, fl. 74-74v°; Liv. 5, fol. 250.

- *Feitoria Portuguesa de Antuérpia, Livros de Avarias*, n° 1 e n° 4.
- *Núcleo Antigo*: n° 701; n° 749; n° 913.
- *Gaveta*, XXI, M. 3, D. 55.
-*Cartórios Notariais de Lisboa*, 7 A, Livro 10, Maço 9, fl. 58-60. Livro de Notas de Belchior Montalvo.
- *Leis*, Liv. 2, f. 36-37 e Maço 3, D. 84.

Biblioteca Nacional de Lisboa

リスボン国立図書館

- *Livro Náutico*, res. cod. 2257.
- *Memorial de Varias Couzas Importantes*, cod. 637.
-*Regimento do Consulado e Casa de Negocio Mercantil*. Cópia do Regimento feito em 1594, Ms. 250, n° 19.

-**Carvalho**, António Velozo, *Memórias de Torre de Moncorvo mandadas fazer pela Camara da dita Vila*, 1721; M. 222.
- *Colecção Pombalina*, nº 644, fl. 396.

Biblioteca da Ajuda

アジューダ図書館

- 51-VI-28, Miscelânea.
- 44-XIII-56, Miscelânea.
- 28-XII-19, nº 4 (*Regimento dos Armazéns de Guiné e Índia*, Impresso em 1674).
- 49-XI-18, Miscelânea.
- 44-XIII-61, Miscelânea.

Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa

リスボン市議会歴史文書庫

Chancelaria Régia, cod. 30.

Biblioteca Central da Marinha

海軍中央図書館

- *Regimento dos Mestres da Ribeira*, Ms. 309.

付録

表　I　　船の一覧

Quadro I

船名	船の種類	トン数	航海長（メストレ）の出身	日付	出所
Navio	**Tipo**	**Tone-lagem**	**Naturali-dade do Mestre**	**Data**	**Cota**
Não espec.	Nau	226	Porto	1501,10,29	ANTT,*CC*,II-5-30
Não espec.	Nau	222	Lisboa?	1505,07,31	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Navio	36	Não espec.	1505,07,31	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Nau	164	Lisboa?	1505,07,31	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Navio	40	Vila do Conde	1506,03,06	ANTT,CC,II-16-121
S. Clara	Nau	180	Porto	1508,08,22	ANNTT,*CC*,I-7-42
Não espec.	Navio	50	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	45	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	30	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	45	Portimão	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	25	Matosinhos	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	30	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	40	Lagos	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	40	Portimão	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	50	Lagos	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Latino	27	Sesimbra	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	35	Porto	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	60	Porto	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	25	Sines	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	43	Tavira	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	60	Portimão	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	30	Portimão	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	80	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	60	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	37	Lagos	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	30	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	50	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	50	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	60	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	40	Zurara	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	45	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Não espec.	Navio	45	Aveiro	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	41	Aveiro	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	65	Lisboa	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	38	Aveiro	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	40	Lagos	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	45	Aveiro	1509,03,06	ANTT,CC,II-16-121
Não espec.	Navio	70	Porto	1510,02,28	ANTT,CC,I-8-75
Corpo Santo	Nau	158	Viana	1512,07,07	ANTT,CC,II-33-95
Não espec.	Caravela	50	Pederneira	1513,08,00	RAU,V.(1951,P.108)
Não espec.	Navio	36	Vila do Conde	1513,10,07	ANTT,CC,II-34-142
Santiago	Navio	50	Lisboa	1513,10,20	ANTT,CC,II-42-204
S.M.Conceiç.	Navio	35	Viana	1513,10,24	ANTT,CC,II-43-82
Não espec.	Navio	62	Vila do Conde	1513,10,26	ANTT,CC,II-85-12
Não espec.	Navio	61	Lagos	1513,12,26	ANTT,CC, II-43-214
Não espec.	Navio	66	Portimão	1514,01,11	ANTT,CC,II-44-36
Não espec.	Navio	27	Viana	1514,01,13	ANTT,CC,II-44-45
Não espec.	Navio	30	Viana	1514,01,14	ANTT,CC,II-44-59
Não espec.	Navio	59	Portimão	1514,01,14	ANTT,CC,II-45-8
Não espec.	Navio	50	Portimão	1514,01,14	ANTT,CC,II-44-54
Não espec.	Navio	20	Viana	1514,01,14	ANTT,CC,II-44-58
Não espec.	Navio	34	Esposende	1514,01,14	ANTT,CC,II-44-57
Não espec.	Navio	42	Esposende	1514,01,14	ANTT,CC,II-44-60
Não espec.	Navio	63	Portimão	1514,01,16	ANTT,CC,II-45-58
Não espec.	Navio	60	Portimão	1514,01,18	ANTT,CC,II-44-180
Não espec.	Navio	50	Lisboa	1514,01,18	ANTT,CC,II-44-77
Não espec.	Navio	35	Portimão	1514,02,11	ANTT,CC,II-45-5
Não espec.	Navio	62	Portimão	1514,02,14	ANTT,CC,II-45-16
Não espec.	Navio	40	Portimão	1514,02,16	ANTT,CC,II-45-30
Não espec.	Navio	60	Portimão	1514,02,22	ANTT,CC,II-45-50
Não espec.	Navio	34	Portimão	1514,02,23	ANTT,CC,II-45-54
Não espec.	Caravela	31	Silves	1514,03,03	ANTT,CC,II-50-144
Santiago	Navio	49	Lisboa?	1514,03,11	ANTT,CC,II-45-139
S. Sebastião	Caravela	36	Vila do Conde	1514,03,22	ANTT,CC,II-45-188
Não espec.	Navio	78	Portimão	1514,04,04	ANTT,CC,II-46-22
Não espec.	Navio	50	Lisboa	1514,04,15	ANTT,CC,II-46-72
Não espec.	Nau	162	Lisboa?	1514,05,15	ANTT,CC,II-47-97
S. Miguel	Navio	55	Sesimbra	1514,06,17	ANTT,CC,II-48-67
Não espec.	Caravela	30	Tavira	1514,07,13	ANTT,CC,II-49-81
Nazaré	Navio	51	Sesimbra	1514,07,17	ANTT,CC,II-48-66

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Nazaré	Navio	51	Sesimbra	1514,07,17	ANTT,CC,II-48-66
N. S. da Graça	Navio	26	Não espec.	1514,07,27	ANTT,CC,II-49-167
S. M. Conceiç	Navio	36	Portimão	1514,08,06	ANTT,CC,II-50-33
S. M. Conceiç	Navio	35	Viana	1514,08,08	ANTT,CC,II-50-45
Não espec.	Navio	80	Portimão	1514,08,14	ANTT,CC,II-50-114
S. Salvador	Navio	50	Viana?	1514,10,09	ANTT,CC,II-52-38
Não espec.	Navio	35	Esposende	1514,12,15	ANTT,CC,II-53-133
S. Salvador	Navio	28	Viana	1515,04,19	ANTT,CC,II-56-111
Não espec.	Navio	40	Vila do Conde	1516,02,27	ANTT,CC,I-19-129
Não espec.	Navio	37	Vila do Conde	1516,03,16	ANTT,CC,I-19-154
Não espec.	Navio	50	Lagos	1516,08,19	ANTT,CC,II-65-167
S. M. Cabo	Caravela	53	Sesimbra	1516,10,23	ANTT,CC,II-67-9
Não espec.	Navio	40	Setúbal	1516,11,14	ANTT,CC,I-20-125
S. M. Tróia	Navio	36	Setúbal	1521,05,25	ANTT,CC,II-96-104
S. M. Virgem	Navio	56	Lisboa	1521,09	RAU,V.(1951,P.108)
EspíritoSanto	Navio	50	Não espec.	1522	RAU,V.(1951,P.108)
Não espec.	Nav. Lat.	40	Buarcos	1523	ANTT,CC,III-12-105
Não espec.	Nav. Lat.	50	Buarcos	1523,07	ANTT,CC,III-12-105
Não espec.	Nau	286	Lisboa?	1524	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Navio	50	Aveiro	1525,04,23	ANTT,CC,II-126,139
Não espec.	Caravela	30	Porto	1525,06,15	RAU,V.(1951,P.108)
Não espec.	Nau	206	Aveiro?	1525,07,08	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Nau	178	Aveiro?	1525,07,08	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Navio?	32	Aveiro?	1525,07,08	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Nau	155	Aveiro	1525,07,26	ANTT,CC,II-126-145
Não espec.	Nau	170	Aveiro	1525,07,26	ANTT,CC,II-126-145, 148
Não espec.	Nav. Lat.	70	Buarcos	1526,04	ANTT,CC,III-12-105
Não espec.	Nav. Lat.	70	Buarcos	1528,01	ANTT,CC,III-12-105
Não espec.	Navio	45	Tavira	1529,09,27	ANTT,CC,I-27-57
Não espec.	Nau	141	Aveiro	1530,01,14	ANTT,CC,II-161-26
Não espec.	Nav. Lat.	70	Buarcos	1530,10	ANTT,CC,III-12-105
Não espec.	Nau	184	Tavira?	1531,11,29	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Nau	48	Lisboa?	1531,11,29	*Arch. H. Port.,X,P.*168
Não espec.	Navio	45	Tavira	1533,04,04	ANTT,CC,II-182-39
Não espec.	Nau	156	Porto	1534,10,09	ANTT,CC,II-197-112
Conceição	Navio	72	Não espec.	1535,07,08	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Lago	Nau	108	Póvoa Varzim	1535,08,07	ANTT, *Avarias*,1

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Três Reis Magos	Navio	72	Vila do Conde	1535,09,02	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Piedade	Navio	60	Madeira	1535,10,11	ANTT, *Avarias*,1
Mea	Nau	72	Zurara	1535,10,13	ANTT, *Avarias*,1
Nazaré	Nau	96	Lisboa	1535,10,15	ANTT, *Avarias*,1
S. Espírito	Nau	96	Lisboa	1535,10,19	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Anjos	Navio	72	Lisboa	1536	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Guadalupe	Navio	60	Lisboa	1536,01,04	ANTT, *Avarias*,1
S. João	Nau	96	Viana	1536,01,15	ANTT, *Avarias*,1
S. António	Nau	72	Não espec.	1536,01,22	ANTT, *Avarias*,1
Mea	Nau	60	Não espec.	1536,03,15	ANTT, *Avarias*,1
Mea	Nau	72	Não espec.	1536,03,18	ANTT, *Avarias*,1
S. João	Nau	72	Não espec.	1536,03,20	ANTT, *Avarias*,1
Salvador	Nau	72	Não espec.	1536,03,24	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Varzim	Galeão	72	Não espec.	1536,03,24	ANTT, *Avarias*,1
Salvador	Caravela	56	Não espec.	1536,03,24	ANTT, *Avarias*,1
S. André	Navio	48	Porto	1536,03,27	ANTT, *Avarias*,1
Santiago	Caravela	48	Não espec.	1536,03,29	ANTT, *Avarias*,1
S. Espírito	Nau	84	Lisboa	1536,05,21	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Varzim	Nau	72	Não espec.	1536,05,26	ANTT, *Avarias*,1
S. Clara	Nau	72	Não espec.	1536,05,26	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Guadalupe	Nau	72	Não espec.	1536,05,26	ANTT, *Avarias*,1
S. António	Nau	72	Não espec.I	1536,05,26	ANTT, *Avarias*,1
S. Espírito	Nau	52	Lisboa	1536,05,26	ANTT, *Avarias*,1
S. M. da Luz	Nau	56	Não espec.	1536,05,31	ANTT, *Avarias*,1
S. João	Nau	72	Não espec.	1536,06,12	ANTT, *Avarias*,1
Conceição	Nau	72	Não espec.	1536,07,12	ANTT, *Avarias*,1
S. António	Nau	72	Vila do Conde	1536,08,11	ANTT, *Avarias*,1
S. Pedro	Nau	96	Não espec.	1536,08,16	ANTT, *Avarias*,1
Esperança	Nau	56	Não espec.	1537	ANTT, *Avarias*,1
Cirne	Nau	167	Não espec.	1537	ANTT, *Avarias*,1
Espera	Nau	235	Não espec.	1537	ANTT, *Avarias*,1
Junco	Nau	203	Não espec.	1537	ANTT, *Avarias*,1
Trindade	Nau	147	Não espec.	1537	ANTT, *Avarias*,1
S. Paulo	Navio	60	Não espec.	1537	ANTT, *Avarias*,1
Fiéis de Deus	Navio	122	Não espec.	1537	ANTT, *Avarias*,1
S. Espírito	Nau	60	Não espec.	1537,02,19	ANTT, *Avarias*,1

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
S. Salvador	Nau	48	Não espec.	1537,02,21	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Ajuda	Nau	164	Lisboa	1537,11,05	ANTT, *Avarias*,1
N. S. Ajuda	Navio	72	Não espec.	1537,11,05	ANTT, *Avarias*,1
S. Sebastião	Nau	72	Não espec.	1537,11,05	ANTT, *Avarias*,1
S. M. do Lago	Nau	108	Não espec.	1537,11,08	ANTT, *Avarias*,1
Não espec.	Nau	141	Porto	1538,01,30	ANTT,CC,II-215-47
S. M. Anjos	Nau	80	Não espec.	1538,03,05	ANTT, *Avarias*,1
S. Sebastião	Nau	68	Não espec.	1538,03,07	ANTT, *Avarias*,1
Mea	Nau	96	Não espec.	1538,03,15	ANTT, *Avarias*,1
S. Salvador	Galeão	78	Não espec.	1538,03,21	ANTT, *Avarias*,1
S. Espírito	Caravela	60	Não espec.	1538,06,07	ANTT, *Avarias*,1
S. Sebastião	Caravela	48	Não espec.	1538,07,30	ANTT, *Avarias*,1
Cica	Nau	151	Lisboa?	1538,08,02	ANTT,CC,II-221-84
S. M. Piedade	Caravela	60	Não espec.	1538,08,09	ANTT, *Avarias*,1
S. Salvador	Caravela	48	Não espec.	1538,09,03	ANTT, *Avarias*,1
Não espec.	Navio	160	Aveiro	1538,10,14	RAU, V. (1951, P. 108)
S. Mateus	Nau	60	Não espec.	1539,01,16	ANTT, *Avarias*,1
S. Sebastião	Galeão	96	Não espec.	1539,03,03	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Anjos	Nau	72	Não espec.	1539,03,06	ANTT, *Avarias*,1
S. João	Nau	122	Não espec.	1539,03,06	ANTT, *Avarias*,1
Salvador	Caravela	72	Não espec.	1539,03,07	ANTT, *Avarias*,1
S. Pedro	Caravela	24	Não espec.	1539,03,09	ANTT, *Avarias*,1
S. António	Nau	122	Não espec.	1539,03,10	ANTT, *Avarias*,1
Três Reis	Navio	80	Não espec.	1539,03,13	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Ajuda	Nau	120	Não espec.	1539,03,18	ANTT, *Avarias*,1
Salvador	Nau	66	Zurara	1539,05,20	ANTT, *Avarias*,1
S. Sebastião	Nau	108	Não espec.	1539,05,21	ANTT, *Avarias*,1
N. S. da Graça	Nau	120	Não espec.	1539,05,30	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Guadalupe	Navio	60	Não espec.	1539,06,16	ANTT,*Avarias*,1
S. Espírito	Navio	60	Não espec.	1539,06,21	ANTT, *Avarias*,1
S. Espírito	Caravela	60	Não espec.	1539,06,23	ANTT, *Avarias*,1
S. Catarina	Galeão	80	Não espec.	1539,06,29	ANTT, *Avarias*,1
Conceição	Navio	60	Não espec.	1539,08,06	ANTT, *Avarias*,1
Salvador	Nau	84	Vila do Conde	1539,09,01	ANTT, *Avarias*,1
S. M. Varzim	Nau	60	Vila do Conde	1539,09,09	ANTT, *Avarias*,1
S.M.Conceiç.	Nau	96	Não espec.	1539,09,12	ANTT, *Avarias*,1
S.Sebastião	Nau	72	Não espec.	1539,09,30	ANTT, *Avarias*,1
Conceição	Nau	84	Não espec.	1539,10,09	ANTT, *Avarias*,1

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
S.M. Varzim	Nau	96	Não espec.	1539,10,18	ANTT, *Avarias*,1
Corpo Santo	Navio	60	Lisboa	1539,12,29	ANTT, *Avarias*,1
S.Catarina	Nau	60	Não espec.	1539,12,30	ANTT, *Avarias*,1
S.M. Varzim	Nau	84	Póvoas	1540,01,03	ANTT, *Avarias*,1
S.Salvador	Nau	66	Não espec.	1540,01,07	ANTT, *Avarias*,1
S.M. da Luz	Nau	40	Não espec.	1540,01,10	ANTT, *Avarias*,1
Três Reis Magos	Nau	84	Não espec.	1540,01,15	ANTT,*Avarias*,1
Mea	Nau	72	Não espec.	1540,01,23	ANTT,*Avarias*,1
Misericórdia	Nau	54	Não espec.	1540,01,25	ANTT,*Avarias*,1
Três Reis	Nau	54	Póvoas	1540,02,22	ANTT,*Avarias*,1
S.M. da Ajuda	Nau	60	Não espec.	1540,03,09	ANTT,*Avarias*,1
S. António	Navio	48	Não espec.	1540,04,24	ANTT,*Avarias*,1
Corpo Santo	Nau	60	Não espec.	1540,04,24	ANTT,*Avarias*,1
Salvador	Nau	80	Não espec.	1540,04,24	ANTT,*Avarias*,1
S. Espírito	Nau	72	Vila do Conde	1540,04,30	ANTT,*Avarias*,1
Conceição	Caravela	48	Não espec.	1540,04,30	ANTT,*Avarias*,1
S. João	Nau	86	Zurara	1540,05,04	ANTT,*Avarias*,1
S.M. Varzim	Nau	72	Vila do Conde	1540,06,14	ANTT,*Avarias*,1
S. Espírito	Navio	72	Não espec.	1540,09,05	ANTT,*Avarias*,1
S.M. Anjos	Navio	72	Porto	1540,10,11	ANTT,*Avarias*,1
S.Mateus	Nau	60	Porto	1540,12,11	ANTT,*Avarias*,1
S.M. Anjos	Nau	54	Vila do Conde	1540,12,23	ANTT,*Avarias*,1
S.M. da Ajuda	Nau	120	Não espec.	1541,02,25	ANTT,*Avarias*,1
S. Espírito	Nau	84	Não espec.	1541,03,24	ANTT,Avarias,1
N. S. da Graça	Nau	180	Não espec.	1541,03,25	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	84	Não espec.	1541,05,21	ANTT,Avarias,1
Mea	Nau	180	Não espec.	1541,05,23	ANTT,Avarias,1
Mea	Nau	60	Vila do Conde	1541,07,18	ANTT,Avarias,1
S.M. Varzim	Nau	96	Vila do Conde	1541,08,17	ANTT,Avarias,1
S.M. Vitória	Nau	84	Lagos	1541,08,20	ANTT,Avarias,1
Santiago	Nau	120	Porto	1541,08,25	ANTT,Avarias,1
S.M. Piedade	Navio	72	Setúbal	1541,10,08	ANTT,Avarias,1
Piedade	Navio	80	Não espec.	1541,10,17	ANTT,Avarias,1
S.M. Varzim	Nau	72	Vila do Conde	1541,12,08	ANTT,Avarias,1
S.Tomé	Caravela	60	Porto	1542,01,14	ANTT,Avarias,1
Mea	Nau	84	Vila do Conde	1542,01,15	ANTT,Avarias,1
S.M. da Ajuda	Caravela	60	Vila do Conde	1542,01,15	ANTT,Avarias,1
S.M. Anjos	Nau	120	Não espec.	1542,01,31	ANTT,Avarias,1

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
S. Espírito	Nau	84	Não espec.	1542,02,10	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	120	Não espec.	1542,02,20	ANTT,Avarias,1
S.Salvador	Nau	80	Zurara	1542,03,09	ANTT,Avarias,1
S. João	Nau	108	Lisboa	1542,04,10	ANTT,Avarias,1
S.Catarina	Nau	120	Não espec.	1542,04,13	ANTT,Avarias,1
Mea	Nau	72	Não espec.	1542,04,27	ANTT,Avarias,1
Santiago	Nau	108	Lisboa	1542,04,28	ANTT,Avarias,1
S.M. Varzim	Navio	96	Vila do Conde	1542,04,29	ANTT,Avarias,1
Jesus	Nau	108	Não espec.	1542,05,24	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Caravela	60	Porto	1542,08,07	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Nau	84	Lisboa	1542,09,08	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	104	Barreiro	1542,09,16	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	80	Porto	1542,09,18	ANTT,Avarias,1
S.M. Vitória	Nau	102	Não espec.	1542,09,23	ANTT,Avarias,1
Santiago	Nau	64	Vila do Conde	1542,09,25	ANTT,Avarias,1
S.Mateus	Nau	50	Porto	1543	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	96	Lisboa	1543,02,26	ANTT,Avarias,1
Santiago	Nau	96	Zurara	1543,03,02	ANTT,Avarias,1
S.Bartolomeu	Navio	60	Buarcos	1543,03,04	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	76	Vila do Conde	1543,04,02	ANTT,Avarias,1
S.M. do Lado	Nau	98	Póvoa	1543,04,04	ANTT,Avarias,1
S.M. da Ajuda	Caravela	74	Vila do Conde	1543,04,05	ANTT,Avarias,1
Conceição	Caravela	62	Alcacer do Sal	1543,04,12	ANTT,Avarias,1
S.M.Consolaç.	Nau	120	Vila do Conde	1543,04,15	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	128	Vila do Conde	1543,05,05	ANTT,Avarias,1
Jesus	Nau	120	Porto	1543,06,20	ANTT,Avarias,1
N.S. Rosário	Nau	99	Viana	1543,06,20	ANTT,Avarias,1
S. João	Nau	84	Porto	1543,06,26	ANTT,Avarias,1
Jesus	Nau	105	Vila do Conde	1543,08,30	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Nau	98	Vila do Conde	1543,09,02	ANTT,Avarias,1
S.M. Atoguia	Nau	90	Vila do Conde	1543,09,04	ANTT,Avarias,1
S.M. Varzim	Nau	96	Vila do Conde	1543,09,04	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Nau	112	Vila do Conde	1543,09,09	ANTT,Avarias,1
Santiago	Caravela	98	Lisboa	1543,09,12	ANTT,Avarias,1
S. Pedro	Nau	63	Porto	1543,09,17	ANTT,Avarias,1
S. António	Caravela	64	Vila do Conde	1543,11,24	ANTT,Avarias,1
S. João	Nau	86	Zurara	1543,11,25	ANTT,Avarias,1
S. João	Navio	80	Vila do Conde	1543,11,27	ANTT,Avarias,1
S.Cruz	Nau	115	Barreiro	1543,11,28	ANTT,Avarias,1

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
S. João	Caravela	104	Porto	1543,12,09	ANTT,Avarias,1
A Madalena	Chalupa	20	Porto	1543,12,12	ANTT,Avarias,1
Fiéis de Deus	Nau	70	Porto	1543,12,13	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	96	Vila do Conde	1544,01,18	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Nau	72	Vila do Conde	1544,03,02	ANTT,Avarias,1
S.Tomé	Nau	99	Porto	1544,03,17	ANTT,Avarias,1
S.Cruz	Nau	80	Barreiro	1544,04,02	ANTT,Avarias,1
Conceição	Nau	93	Porto	1544,04,03	ANTT,Avarias,1
S.M. Vitória	Nau	86	Não espec.	1544,04,03	ANTT,Avarias,1
S.Catarina	Nau	105	Vila do Conde	1544,04,08	ANTT,Avarias,1
Reis Magos	Nau	80	Não espec.	1544,05,28	ANTT,Avarias,1
Santiago	Nau	90	Não espec.	1544,05,28	ANTT,Avarias,1
Piedade	Nau	96	Não espec.	1544,05,28	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	76	Zurara	1544,05,30	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	80	Vila do Conde	1544,05,30	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	96	Porto	1544,05,30	ANTT,Avarias,1
Chagas	Nau	102	Lisboa	1544,05,30	ANTT,Avarias,1
S. Clara	Nau	96	Não espec.	1544,06,06	ANTT,Avarias,1
Santiago	Nau	72	Vila do Conde	1544,06,10	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Caravela	66	Lisboa	1544,06,10	ANTT,Avarias,1
S.M. Piedade	Caravela	66	Tavira	1544,06,15	ANTT,Avarias,1
Bom Jesus	Nau	74	Porto	1544,06,16	ANTT,Avarias,1
N.S. Conceiç.	Nau	72	Viana	1544,06,16	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	72	Não espec.	1544,06,16	ANTT,Avarias,1
Anunciada	Nau	90	Lisboa	1544,06,17	ANTT,Avarias,1
S. João	Nau	66	Lisboa	1544,12,16	ANTT,Avarias,1
S. João	Nau	66	Vila do Conde	1544,12,18	ANTT,Avarias,1
S.M. do Lago	Nau	75	P. do Varzim	1544,12,21	ANTT,Avarias,1
S.Gonçalo	Nau	48	Leça	1544,12,23	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	74	Vila do Conde	1544,12,24	ANTT,Avarias,1
Reis Magos	Nau	48	Vila do Conde	1544,12,27	ANTT,Avarias,1
Piedade	Caravela	48	Lisboa	1544,12,29	ANTT,Avarias,1
S.Catarina	Nau	74	Vila do Conde	1545,01,20	ANTT,Avarias,1
Piedade	Nau	75	Vila do Conde	1545,03,26	ANTT,Avarias,1
S.Maria	Nau	144	Não espec.	1545,03,28	ANTT,Avarias,1
S. António	Caravela	48	Vila do Conde	1545,05,20	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	120	Zurara	1545,05,20	ANTT,Avarias,1
Santiago	Navio	48	Vila do Conde	1545,05,21	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Nau	96	Não espec.	1545,05,28	ANTT,Avarias,1

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Misericórdia	Nau	63	Porto	1545,06,18	ANTT,Avarias,1
S.Catarina	Nau	95	Vila do Conde	1545,06,21	ANTT,Avarias,1
S.M. Piedade	Nau	60	Vila do Conde	1546	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Nau	96	Vila do Conde	1546,02,13	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	60	Vila do Conde	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	60	Vila do Conde	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	56	Vila do Conde	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	60	Vila do Conde	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	48	Não espec.	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	12	Não espec.	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	56	Porto	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	60	Vila do Conde	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	60	Vila do Conde	1546,02,16	ANTT,Avarias,1
Jesus	Nau	80	Vila do Conde	1546,02,24	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	76	Não espec.	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	80	Vila do Conde	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	84	Vila do Conde	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	100	Vila do Conde	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	100	Zurara	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
Não espec.	Não esp.	80	Não espec.	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
S.Catarina	Nau	92	Leça	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
S. Pedro	Nau	100	Não espec.	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	86	Não espec.	1546,02,26	ANTT,Avarias,1
S.M. da Ajuda	Nau	100	Porto	1546,04,13	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	76	Vila do Conde	1546,04,17	ANTT,Avarias,1
S.M. a Nova	Nau	80	Zurara	1546,04,20	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	111	Vila do Conde	1546,04,20	ANTT,Avarias,1
S. Clara	Nau	80	Vila do Conde	1546,05,14	ANTT,Avarias,1
S.M. da Luz	Nau	144	Porto	1546,09,25	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	66	Porto	1546,11,14	ANTT,Avarias,1
S. António	Navio	88	Viana	1546,11,26	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	142	Vila do Conde	1546,11,27	ANTT,Avarias,1
S. Pedro	Nau	116	P. do Varzim	1547,02,08	ANTT,Avarias,1
S.Cruz	Chalupa	43	Viana	1547,02,28	ANTT,Avarias,1
N. S. da Ajuda	Navio	60	Não espec.	1547,03,17	ANTT,Avarias,1
N. S. Graça	Navio	72	Não espec.	1547,03,17	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	140	Vila do Conde	1547,05,15	ANTT,Avarias,1
S.Sebastião	Nau	100	P. do Varzim	1547,05,20	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	116	Vila do Conde	1547,05,20	ANTT,Avarias,1

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Não espec.	Não esp.	123	Lisboa	1547,05,26	ANTT,Avarias,1
Conceição	Nau	96	Vila do Conde	1547,05,26	ANTT,Avarias,1
N.S. da Esperança	Nau	100	Vila do Conde	1547,05,26	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	120	Vila do Conde	1547,07,18	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Navio	130	Vila do Conde	1547,08,30	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	134	Zurara	1547,09,20	ANTT,Avarias,1
S.M. da Ajuda	Nau	76	Porto	1547,09,20	ANTT,Avarias,1
S.M. do Lago	Nau	100	P. do Varzim	1547,09,27	ANTT,Avarias,1
Conceição	Nau	80	Vila do Conde	1547,09,29	ANTT,Avarias,1
S.M. Anjos	Nau	120	Não espec.	1547,10,03	ANTT,Avarias,1
A Nazaré	Caravela	38	Vila do Conde	1547,10,07	ANTT,Avarias,1
S.M. do Lago	Nau	108	Vila do Conde	1548,02,15	ANTT,Avarias,1
S. João	Nau	112	Vila do Conde	1548,02,18	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	72	Zurara	1548,02,29	ANTT,Avarias,1
Corpo Santo	Nau	72	Vila do Conde	1548,02,29	ANTT,Avarias,1
S.Catarina	Nau	80	Leça	1548,02,29	ANTT,Avarias,1
Reis Magos	Nau	72	Porto	1548,03,02	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	100	Não espec.	1548,03,06	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	180	Zurara	1548,05,11	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	108	Vila do Conde	1548,06,26	ANTT,Avarias,1
Misericórdia	Nau	172	Vila do Conde	1548,08,13	ANTT,Avarias,1
S.Marçal	Nau	177	Vila do Conde	1548,08,25	ANTT,Avarias,1
Pombeira	Nau	144	Vila do Conde	1548,09,02	ANTT,Avarias,1
S. Miguel	Nau	77	Vila do Conde	1548,09,28	ANTT,Avarias,1
S. André	Nau	144	Vila do Conde	1548,11,14	ANTT,Avarias,1
S.Martinho	Nau	49	Viana	1548,11,30	ANTT,Avarias,1
S. Clara	Nau	159	Vila do Conde	1549	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Caravela	43	Porto	1549,03,09	ANTT,Avarias,1
Maria	Nau	96	Vila do Conde	1549,05,30	ANTT,Avarias,1
Três Reis Magos	Nau	120	Vila do Conde	1549,05,30	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	80	Zurara	1549,06,26	ANTT,Avarias,1
Mea	Nau	150	Vila do Conde	1549,06,26	ANTT,Avarias,1
S. Clara	Nau	152	Vila do Conde	1549,06,26	ANTT,Avarias,1
Mea	Nau	160	Vila do Conde	1549,07,26	ANTT,Avarias,1
Salvador	Nau	133	Vila do Conde	1549,07,26	ANTT,Avarias,1
S.Catarina	Nau	120	Vila do Conde	1549,08,14	ANTT,Avarias,1
S.Cristovão	Nau	62	Não espec.	1549,09,22	ANTT,Avarias,1

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
S.Bartolomeu	Caravela	69	Portimão	1550,01,10	ANTT,Avarias,1
Mea	Nau	128	Vila do Conde	1550,01,18	ANTT,Avarias,1
S.M. Rosário	Nau	135	Vila do Conde	1550,01,29	ANTT,Avarias,1
Santiago	Nau	200	Vila do Conde	1550,02,01	ANTT,Avarias,1
S. António	Nau	77	Mondego	1550,02,10	ANTT,Avarias,1
S. Espírito	Nau	150	Vila do Conde	1550,05,19	ANTT,Avarias,1
S. Clara	Nau	179	Vila do Conde	1550,05,19	ANTT,Avarias,1
S. António	Caravela	70	Porto	1550,05,25	ANTT,Avarias,1
S.M. da Ajuda	Nau	136	Porto	1550,05,25	ANTT,Avarias,1
EspíritoSanto	Nau	126	Viana	1550,05,30	ANTT,Avarias,1
Jesus	Nau	200	Porto	1550,08,26	ANTT,Avarias,1
Vitória	Nau	120	Vila do Conde	1550,09,23	ANTT,Avarias,1
N. S. Graça	Nau	132	Lisboa	1550,09,26	ANTT,Avarias,1
Mea	Nau	120	Vila do Conde	1551,04,08	ANTT,*Avarias*,1
Salvador	Nau	150	Vila do Conde	1551,05,11	ANTT,*Avarias*,1
Não espec.	Nau	120	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	120	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	140	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	100	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	160	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	150	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	60	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Não espec.	Navio	80	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	140	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	130	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	120	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	150	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	120	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	120	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	130	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	130	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	130	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	130	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	30	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	60	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Aveiro	1552,02,18	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nav. Lat.	80	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	150	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	70	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	150	Miragaia	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Miragaia	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Miragaia	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nav. Lat.	70	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	150	Vila do Conde	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Vila do Conde	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Vila do Conde	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	150	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nav. Lat.	50	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	30	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	50	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	S. João Foz	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Porto	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Macarelos	1552,02,19	*Arch. Hist. Port.*,II
S.M. do Lago	Caravela	30	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
S. André	Caravela	60	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
EspíritoSanto	Caravela	25	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Corpo Santo	Navio	90	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Pataixa	Caravela	20	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Caravela	30	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
N.S. da Franqueira	Caravela	30	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Nau	140	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, II
N. S. da Graça	Caravela	70	Fão	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Caravela	80	Fão	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Caravela	30	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
S.Catarina	Caravela	30	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Caravela	30	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Conceição	Caravela	25	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
N. S. da Graça	Caravela	30	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
S. João	Caravela	25	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
S. Maria da Graça	Caravela	25	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Corpo Santo	Caravela	20	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
S.M. da Ajuda	Caravela	27	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
S. Cruz	Caravela	20	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
N. S. da Graça	Caravela	27	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
S. Roque	Caravela	25	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
S. Maria da Graça	Caravela	25	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
EspíritoSanto	Caravela	32	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Nau	150	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	150	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	35	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Nau	160	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	30	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
S. João	Caravela	50	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Caravela	15	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
N. S. da Graça	Caravela	35	Esposende	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*, VI
Não espec.	Nau	160	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nav. Lat.	60	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	180	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	120	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	130	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	60	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	180	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	120	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	100	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	160	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	80	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Não espec.	Nau	140	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	35	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	140	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	80	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	40	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	30	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	160	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	120	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	30	Gaia	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	35	Fão	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,VI
Não espec.	Nau	80	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	80	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	180	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	160	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	150	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	150	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	180	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	180	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	150	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	180	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	150	Vila do Conde	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	100	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	150	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	120	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	30	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	160	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nav. Lat.	35	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	220	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	180	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	180	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	200	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	35	Zurara	1552,02,23	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Não espec.	Navio	120	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	170	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	90	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	130	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	180	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Nau	170	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	125	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
Não espec.	Navio	80	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	90	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	120	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	100	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Matosinhos	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	80	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	40	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	60	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	50	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Navio	70	Leça	1552,02,24	*Arch. Hist. Port.*,II
Não espec.	Caravela	20	Maçarelos	1558,02,03	*Porto, Despacho Naus*
N. S. Ajuda	Caravela	20	Porto	1558,02,03	*Porto, Despacho Naus*
S. M. Neves	Nau	80	S. João Foz	1558,02,04	*Porto, Despacho Naus*
S. Tiago	Caravela	20	Miragaia	1558,03,01	*Porto, Despacho Naus*
Conceição	Nau	140	Porto	1558,03,05	*Porto, Despacho Naus*
Espírito	Galeão	130	Miragaia	1558,03,07	*Porto, Despacho Naus*
EspíritoSanto	Caravela	50	Miragaia	1558,04,03	*Porto, Despacho Naus*
Fiéis de Deus	Caravela	45	Miragaia	1558,05,13	*Porto, Despacho Naus*
Conceição	Navio	50	Miragaia	1558,07,06	*Porto, Despacho Naus*

Navio	Tipo	Tone-lagem	Natural. do Mestre	Data	Cota
S. João	Nau	145	Porto	1558,07,17	*Porto, Despacho Naus*
Anunciada	Nau	90	Miragaia	1559,04,02	*Porto, Despacho Naus*
N.S. de Sete Fontes	Caravela	20	Porto	1559,04,02	*Porto, Despacho Naus*
Conceição	Nau	96	Miragaia	1559,04,21	*Porto, Despacho Naus*
S. Pedro	Nau	80	Porto	1559,05,08	*Porto, Despacho Naus*
S. João	Nau	160	Porto	1559,05,10	*Porto, Despacho Naus*
S. João	Nau	100	S. João Foz	1559,05,13	*Porto, Despacho Naus*
EspíritoSanto	Nau	150	Porto	1559,07,21	*Porto, Despacho Naus*
N.S. da Ajuda	Nau	82	Matosinhos	1565,04,10	ANTT,*Avarias*,4
Salvador	Nau	155	Vila do Conde	1565,12,01	ANTT,*Avarias*,4
S. Clara	Nau	175	Lisboa	1567,03,29	ANTT,*Avarias*,4
N.S. Vitória	Nau	100	Matosinhos	1568,02,11	ANTT,*Avarias*,4

表　II

インド航路（カヘイラ・ダ・インディア）の船のトン数

QUADRO II

Tonelagem dos navios da Carreira da Índia

Navio	Tipo	Estaleiro	Tonelagem	Ano	Armador	Referência
Flor de la Mar	Nau	Porto	400	1497	Rei	ANTT,*Chanc D. Manuel*,L.30,91v.
S. Gabriel	Nau	Porto	120	1497	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.204
S. Rafael	Nau	Porto	100	1497	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.252
Não espec.	Nau	Setúbal	160	1503	Rei?	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
Não espec.	Nau	Madeira	350	1503	Rei	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
Espírito Santo	Nau	Lisboa?	350	1503	Rei	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
S. Tiago	Nau	Lisboa?	300	1503	Rei	Costa **Quintela**
S. Cristóvão	Nau	Lisboa?	150	1503	Armadores	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
Não espec.	Nau	Lisboa	700	1503	Rei	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
Catrina Dias	Nau	Não espec.	100	1503	Armadores	Q. **Fonseca**(1989), p.156
Não espec.	Nau	Lisboa	500	1503	Rei	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
Não espec.	Nau	Madeira	350	1503	Rei	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
Não espec.	Nau	Porto	450	1503	Rei	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
S. Espírito	Nau	Lisboa?	350	1505	Rei	Costa **Quintela**
S. Espírito	Nau	Lisboa?	300	1506	Rei	**Barros**,DEC.II,L.III,CAP.I
Aveiro	Nau	Aveiro?	400	1506	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.169
Não espec.	Nau	Lisboa	460	1511	Rei	ANTT,CC. p.I,M.10,D.53
Não espec.	Nau	Lisboa	460	1511	Rei	ANTT,C.C., p.I,M.10,D.53
Não espec.	Nau	Lisboa	460	1511	Rei	ANTT,C.C., p.I,M.10,D.53
Não espec.	Nau	Lisboa	460	1511	Rei	ANTT,C.C., p.I,M.10,D.53

船名	船の種類	造船所	トン数	年	艤装家	出典

Navio	Tipo	Estaleiro	Tonelagem	Ano	Armador	Referência
Stº Antonio	Nau	Lisbóa	600	1512	Rei	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
Não espec.	Nau	Aveiro	250	1512	Rei	ANTT,C.C. p.I,M.11,D.6
Stª Catarina Sinai	Nau	Cochim	700	1516	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.257
S. Tiaguinho	Nau	Lisboa	80	1517	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.266
S. Rafael	Nau	Lisboa	300	1520	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.244
S. Jorge	Galeão	Lisboa	150	1521	Rei	*Lenbran' as Cousas Índia*, p.21
S. M. da Conceição	Nau	Lisboa	250	1521	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.190
S. Leão	Galeão	Lisboa	160	1523	Rei	*Lenbran' as Cousas Índia*, p.22
S. Roque	Nau	Lisboa	550	1524	Rei	*Lenbran' as Cousas Índia*, p.21
S. Sebastião	Nau	Lisboa	500	1524	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.333
S. Jerónimo	Galeão	Lisboa	250	1524	Rei	*Lenbran' as Cousas Índia*, p.22
Stª Bárbara	Nau	Lisboa	300	1525	Francisco Pereira	*Lenbran' as Cousas Índia*, p.24
Espera	Nau	Lisboa	520	1533	Armadores	*Gaveta* XV,M.18,D.13
S. João	Nau	Lisboa	100	1533	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Navio do Porto	Navio	Porto	100	1533	Rei	**Ford**(1931) p.121
S. Bartolomeu	Nau	Lisboa	612	1533	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Cirne	Nau	Lisboa	313	1533	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Stª Clara	Nau	Lisboa	312	1533	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
N.S. Graça	Nau	Lisboa	650	1534	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Stº António	Nau	Lisboa	400	1534	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Nau do Porto	Nau	Porto	500	1535	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
N.S.ConceiçGalega	Nau	Lisboa	412	1535	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Esperança	Nau	Lisboa	100	1535	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Grifo	Nau	Lisboa	530	1536	Armadores	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Trindade	Galeão	Lisboa	280	1537	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13

Navio	Tipo	Estaleiro	Tonelagem	Ano	Armador	Referência
S. Leão	Galeão	Lisboa	150	1537	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Não espec.	Nau	Xabregas	280	1537	Pedro Alv Gentil	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Salvador	Galeão	Lisboa	220	1537	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
S. Dinis	Galeão	Lisboa	120	1537	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Stª Cruz	Nau	Lisboa	386	1537	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
S. Paulo	Galeão	Lisboa	120	1537	Rei	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Não espec.	Nau	Lisboa	150	1537	Francisco Pereira	*Gaveta* XV,M.18,D.13
Botica	Nau	Lisboa	150	1537	Gonçalo Anes	*Gaveta* XV,M.18,D.13
S. João	Galeão	Lisboa	900	1550	Rei	Hist. Tragico Maritima
S. Bento	Galeão	Lisboa	900	1551	Rei	V.M.G.(1982),VOL.III, p.50
Graça	Nau	Lisboa	1000	1556	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.310
Assunção	Nau	Lisboa	250	1569	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.349
S. Tiago	Nau?	Lisboa	300	1570	Rei	Q. **Fonseca**(1989), p.369
S. João	Galeão	Lisboa	500	1580	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
S. Luís	Galeão	Lisboa	480	1581	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
S. António	Galeão	Lisboa	480	1587	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
Stª Catarina	Caravela	Lisboa	160	1588	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
Stº Espírito	Caravela	Lisboa	180	1588	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
N.S. Rosário	Nau	Lisboa	500	1588	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
S. Lucas	Galeão	Lisboa	450	1588	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
S. Pantaleão	Galeão	Porto	520	1589	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
Não espec.	Galeão	Porto	520	1589	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
S. Paulo	Galeão	Lisboa	520	1589	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43

Navio	Tipo	Estaleiro	Tonelagem	Ano	Armador	Referência
Galeão Grande	Galeão	Lisboa	750	1589	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
S. Bartolomeu	Galeão	Lisboa	520	1589	Rei	*Memorial Varias Cousas Imp.*,F.43
N. S. Neves	Galeão	Lisboa	400	1604	Rei	B.A.,51-VI-28,F.28
N. S. Mercês	Galeão	Lisboa	500	1604	Rei	B.A.,51-VI-28,F.28
S. Filipe	Galeão	Lisboa	350	1604	Rei	B.A.,51-VI-28,F.28

QUADRO III

Custos de produção (em reais)

Tonelagem	Total	Casco	Mastros	Poleame	Âncoras	Enxarcias	Velas	Aparelhas	Lastro	Fonte
50	400000									1
160	2755000	1800000	180000	40000	135000	450000	100000	30000	20000	2
220	4220000	2420000	460000	60000	156000	852000	188000	60000	24000	1
300-400	8216550	5200000	922000	100000	217500	1392000	273050	80000	32000	3
500	10139000	7500000	900000		272000	1217000	250000			1
500-600	11510000	8000000	1069500	140000	250000	1596000	334500	80000	40000	4
550	10617000	7700000	800000		200000	1650000	267000			3
630	13390000	10080000	1100000		320000	1620000	270000			

1- *Livro Nautico*, fls. 45 e ss
2- *Livro Nautico*, fls. 74 v°. e ss
3- *Memorial de varias cousas importantes*
4- Figueiredo Falcão, *Livro em que se contem toda a fazenda...* , p. 205

表 III
生産のコスト（単位：レアル）

トン数	合計	船殻	帆柱	滑車類	碇	索具	帆	船具	バラスト	出典番号

艤装のコスト(単位：レアル)

Custos de Armação (em reais)

Tonelagem	Artilharia	Soldos	Mantimentos	Bombardeiros	Fonte
50	306800	190400	312170	22400	1
160	1932000	593552	856544	78400	1
220	2138180	720464	1230080	172800	2
300-400	3754960	972720	1623264	232000	1
500					3
500-600	6178660	1144432	2010496	344000	1
550					4
630					4

1- *Livro Nautico*, fls. 45 e ss.
2- *Livro Nautico*, fls. 74 v°. e ss.
3- *Memorial de varias cousas importantes.*
4- Figueiredo Falcão, *Livro em que se contem toda a fazenda...* , p. 205.

番号 出典	砲手	糧食	給料	大砲	トン数

出典

1．航海(リブロ・ナウチコ)の書、fls.45 以降

2．航海(リブロ・ナウチコ)の書、fls.74v° 以降

3．様々な重要事項の覚書(メモリアル)

4．フィゲイレード・ファルコン、「全ファゼンダ・・・の書」、205 ページ

1600 年　　400~450 トネラーダの船のコスト内訳

出典：ｱｼﾞｭﾀﾞ図書館 51-VI-54,fl.3

Ano 1606 - 400-450 t.

	Custo	Custo/T.	%	Despesas discriminadas			Mão de Obra		
Totais	20173500	47467							
Casco	13781500	32427	68	Madeiras	4604000	33.4%	Carpinteiros		2320000
				Pregadura	2100000		Calafates		2630000
				Breu	138000		Galagala		380000
				Azeite	160000		39% (Casco)		
				Chumbo	37000				
				Linho	519000				
				Cal	10000				
				Alcatrão	15000				
				Leme	110000				
				Botação	430000				
Mastros	1230000	2894	6						
Velas	280000	659	1						
Enxarcia	2950000	6941	15						
Poleame	130000	306	0.6						
Mastrear	210000	494	1						
Âncoras	272000	640	1						
Sabres	1260000	2965	6						
Batel	60000		0.3						

Fonte: B. Ajuda, 51- VI-54, fl. 3.

Nota: A tonelagem foi estimada com base na tripulação indicada (125 homens).

	コスト	コスト／T	%	明細がある出費	労働力
船殻					
合計					
帆柱					
帆					
索具					
滑車類					
帆柱据					
碇					
軍刀					
ボート					

註：トン数は書かれている乗組員数（125 名）より推定したもの。