

2014. 12

〈特別寄稿〉

『近世日本とルソン—「鎖国」形成史再考—』補論 清水 有子 ... 1

〈論文〉

The Hizen ware in the Philippines: Its historical and archaeological significance
..... ニダ・T. クエバス ... 11

Naufragio, colonización y comercio:
relaciones entre Filipinas y Taiwán en los siglos XVI y XVII
..... 方 真 真 ... 33

メノアメリカ考古学における日本人研究者
..... 市 川 彰 ... 51

Dinámicas de interacción en la transición del Formativo al Clásico:
Los resultados preliminares del Proyecto Arqueológico
Tlalancaleca, Puebla 2012-2014
..... 嘉幡茂／村上達也／フリエタ・M.= ロペス・J.／
..... ホセ・ファン＝チャベス・V. ... 73

メキシコ・ゲレロ州海岸山岳地域の共同体警察による代替的司法の挑戦(前編)
..... 小 林 致 広 ... 107

Anton Chino:
A diáspora de um escravo de Cochim pelo mundo luso-espanhol dos séculos XVI e XVII.
..... マリア・デ・デウス・ペイテス・マンソ／ルシオ・デ・ソウザ ... 121

16世紀ニカラグアにおける造船拠点の成立条件に関する考察
..... 立 岩 礼 子 ... 133

〈研究ノート〉

氾濫するドラッグの中で人生の偶発性と向き合えるか
—経済発展を続けてきたブラジルでドラッグの合法化を考える
..... 高 橋 慶 介 ... 151

〈調査研究報告〉

ニカラグア学術調査報告「2014夏期調査」—アメリカ地中海文化圏研究へのアプローチ—
..... 辻 豊 治／南 博 史 ... 161

No.

14

〈ARTÍCULO INVITADO〉

A supplement of *Kinsei nihon to Luzon*..... Yuko Shimizu ... 1

〈ARTÍCULOS〉

The Hizen ware in the Philippines: Its historical and archaeological significance
..... Nida T. Cuevas... 11

Naufragio, colonización y comercio:
relaciones entre Filipinas y Taiwán en los siglos XVI y XVII Chenchen Fang ... 33

Japanese Scholars in Mesoamerican Archaeology Akira Ichikawa ... 51

Dinámicas de interacción en la transición del Formativo al Clásico:
Los resultados preliminares del Proyecto Arqueológico
Tlalancaleca, Puebla 2012-2014
Shigeru Kabata/Tatsuya Murakami/
..... Julieta M. López J./José Juan Chávez V. ... 73

Los desafíos de la justicia alternativa por la CRAC-PC de La Costa-Montaña de Guerrero,
México (Primera parte) Munehiro Kobayashi ... 107

Anton Chino:
A diáspora de um escravo de Cochim pelo mundo luso-espanhol
dos séculos XVI e XVII. Maria de Deus Beites Manso/Lúcio de Sousa ... 121

El Realejo y sus condiciones como el puerto próspero durante el siglo XVI
..... Reiko Tateiwa ... 133

〈NOTA Y COMENTARIOS〉

Facing the contingency of life in the overflow of drugs:
Rethinking the legalization of drugs and economic growth in Brazil
..... Keisuke Takahashi ... 151

〈NOTAS DE INVESTIGACIÓN〉

Informe sobre la investigación académica de Nicaragua [Investigación de verano, 2014]
—para estudios del área cultural del Mar Mediterráneo Americano—
..... Toyoharu Tsuji/Hiroshi Minami ... 161

〈論文〉 16世紀ニカラグアにおける造船拠点の成立条件に関する考察¹⁾

立 岩 礼 子

キーワード

Nicaragua, El Realejo, el puerto de El Realejo, astillero, política naval española

Resumen

El presente trabajo es un análisis sobre el puerto de El Realejo en la costa nicaragüense del Pacífico durante la época colonial, ocupándose también de la revisión historiográfica. A pesar de la poca atención que han puesto los historiadores en el desarrollo de dicho puerto, El Realejo tuvo su apogeo durante el siglo XVI no sólo gracias al comercio de esclavos y de cacao sino también, gracias a la construcción de navíos, pues la región reunía las condiciones necesarias para construir barcos: madera fuerte y resistente para edificar el cuerpo de la nave, ganado y pino para obtener grasa tanto del origen animal y vegetal para barnizar la madera, mano de obra indígena con la experiencia laboral en la industria textil para elaborar telas de las velas. El hecho de que salían de este puerto los barcos con destino a Manila y a Perú demuestra que fue uno de los centros astilleros más importantes de la Nueva España ya que fue un puerto seguro y protegido por localizarse en el interior de la costa, hasta que lo descubrieron los piratas y comenzaron a atacarlo hacia fines del siglo XVI.

はじめに

1519年にバスコ・ヌーニェス・デ・バルボアがパナマ地峡を抜けて「南の海 Mar de Sur」、つまり太平洋を発見すると、スペイン人の次なる関心は、この太平洋に航路を開き、商業価値が高かった香料が自生するモルッカ諸島を擁するアジアを征服することに向けられた²⁾。そこで、未知なる大海原を探索する船を建造し、造船業を支えるインフラ整備が必要となった。まだメキシコもペルーも征服がされていなかった当時、ニカラグアからコスタリカにかけての太平洋沿岸が、スペイン人の拠点プエルトリコと太平洋の中間に位置することから、この一帯が16世紀を通じて造船の拠点となった。

そこで本稿では、ヌエバ・エスパーニャ領太平洋岸における造船の拠点としてニカラグアに注目し、植民地時代に当該地域において造船拠点が成立した条件について考察を試みる。とりわけ、ニカラグア太平洋沿岸において主要な拠点となったと言われるエルレアレホ (El Realejo) を中心に分析を進める。まず、当該テーマに関する史料および先行研究について整理し、次に、造船業が成立する条件について概観し、その例としてエルレアレホについて考察を加える。

1. 研究概要及び資料について

まず、ニカラグアを中心とした中米地域について、スペイン人入植以前あるいは入植時に、造船に適した環境があったのかどうかを検証する必要がある。造船には船の材料となる材木はもちろん、大勢の夫夫が動員されたと考えられ、従って、自然環境や先住民の様子を把握することはその第一歩であろう。その意味で、王立記録者ゴンサロ・フェルナンデス・デ・オビエドが執筆した *Historia general y natural de las Indias* の第4巻第3部が貴重な情報を提供している。彼は1514年に初代ニカラグア総督となるペドロ・アリアス・ダビラとともにアメリカ大陸に渡って、1年半過ごした。その後1520年に再訪している。さらには1526年から1530年まで太平洋岸を視察し、1528年にニカラグアのニカラオ族と接触している。

修道士たちによる記録も貴重である。1528年、メルセ会士フランシスコ・デ・ボバディーリャは、アリアス・ダビラに同行し、ニカラグア太平洋側に位置するレオンを訪れ、先住民の様子を伝えている。しかし、レオン=ポルティエリャ³⁾によれば、デ・ボバディーリャが総督を喜ばそうとニカラオ族の風習を歪めて伝えた痕跡が否めないことを指摘している⁴⁾。また、ディエゴ・デ・ドゥランも *Historia de las Indias de Nueva España e islas de Tierra Firme* にてニカラグアについて記録している。同様に、フランシスコ会修道士モトリニアもニカラグアについて言及している。

一方、征服者たちも太平洋沿岸の探索を試み、記録を残している。とくにヌエバ・エスパーニャからはエルナン・コルテスが太平洋の探索に熱心で、アステカ帝国首都テノチティラン陥落後、早々に中米へ探検隊を派遣し、ホンジュラスに到達している。ニカラグアを征服したのはヒル・ゴンサレス・ダビラであった。1524年のことである。ゴンサレス・ダビラも征服の様子を国王に報告している。

スペイン植民地時代の海運政策に関しては、Magdalena de Pazzis Pi Corrales, “La marina de los Austria: aproximación historiográfica y perspectiva investigadora”, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, No. 56, Madrid, 2008 において、カトリック両王時代からの一次資料及び21世紀初頭までの先行研究が整理してある。近年 Ivan Valdez-Bubnov が *Poder naval y modernización del estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México, UNAM, 2011) を発表し、スペイン中世末期を含め16世紀から18世紀までのスペインにおける造船と海運政策について、とりわけフェリペ5世のもとに行われたブルボン改革について詳細に論じている。この海運政策の見直しに伴い、18世紀の研究に集中している傾向は否めないが、スペイン無敵艦隊を軸にスペイン王室の海運政策に関する研究は蓄積があり、スペイン領アメリカにおいてはカリブの要塞の建造や防衛、17世紀のバルロベント艦隊の編成、大西洋貿易における輸送船舶の安全と技術的な改善と向上に関する研究は存在する。造船については Carlos Martínez Shaw 及び Marina Alfonso Mola による “Los astilleros de la América colonial”, *Historia general de América Latina*, Vol. 3, Tomo 1, UNESCO, 1999, pp. 279-304 に詳しい。また、太平洋発見500年の記念の年を迎え、近年、ガレオン貿易についての研究に関心が集まり、東アジアにおける取引において通貨としての役割を担ったポトシ銀の流出をはじめ、広く研究されるようになってきている。しかしながら、中米についての研究は、造船に限らず、植民地時代全般について、18世紀ブルボン改革以降のハバナ港を中心とする研究に比べれば、まだ研究の余地は残されていると言って差し支えないだろう。

ニカラグアの植民地史研究は量的に多くはないが、一定の資料に裏打ちされた成果が発表されている。中米全体を網羅的に研究したものは、人口学から植民地社会にアプローチした研究として MacLeod (2007) があり、カカオやコチニールなど農業を中心として植民地社会が分析されている。マナグアにあるイエズス会が設立したセントロアメリカナ大学 (Universidad Centroamericana) の中米及びニカラグア歴史研究所 (Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica) は *Revista de Historia* を発行している。第1号には前述のゴンサレス・ダビラやアンドレス・ニーニョによる探検についての論文が掲載されている。また、2006年には歴史文書を抜粋してニカラグアの歴史をたどった歴史参考書 *Nicaragua en los documentos* が発行されている。ニカラグアに関する文書を逆にたどることができる。ニカラグアの歴史家 Jaime Incer が執筆した *Nicaragua: viajes, rutas y encuentros, 1502-1838* (1989) は、ニカラグアの植民地時代を理解する基礎的な文献である。エルアレホの港及び造船所については、David R. Radell 及び James Parsons の共著論文 “Realejo: A Forgotten Colonial Port and Shipbuilding Center in Nicaragua” (1971) が貴重である。スペインのサラマンカ大学には、コスタリカ出身の研究者を中心とした中米の歴史研究チームがたちあがっており、その成果にも注目する必要がある⁵⁾。

スペインのインディアス総文書館所蔵のニカラグアに関する文書は、16世紀が中心である。その内容は、勅令、任命書、教会関係、市参事会議員職の売買、故人の遺産目録など多岐にわたっている。行政上、ニカラグアはヌエバ・エスパーニャ副王領グアテマラ総督領であったため、基本的にはグアテマラ・アウディエンシア管轄だが、関連文書はパナマやフィリピンのアウディエンシアに及んでいる。16世紀にニカラグアが一定の重要性を占めた一端をうかがわせている。残念ながら、この膨大な資料を駆使した研究はこれからである。

当該地域についての情報は、イギリスやオランダの私掠船の動向やスペイン王室による独占貿易に反した不法貿易の実態に関する報告書からも抽出することができる。この点においては、南米とくにベネズエラ史に精通したスペイン人研究者 Manuel Lucena Salmoral の *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros* が入門書として好著であり、研究概要及び参考文献一覧も大いに参考になる。

2. 太平洋沿岸における造船の始まり

2.1 カルロス1世による造船許可

バスコ・ヌーニェス・デ・バルボアの「南の海」発見のニュースは、多くの征服者の目を太平洋に向かわせた。1535年スペイン国王カルロス1世は、太平洋側の港を拠点にするスペイン人入植者に対し、太平洋探索のための造船の許可と権限を与えた。船の種類や数に制限を設けないとはしているものの、国王は太平洋における海賊の駆逐を目指し、小型船を希望した⁶⁾。さらに特筆すべきは、副王や総督に対し、この造船事業を阻止することなく支援し、航海の安全と太平洋の防衛に便宜を図るように命じた⁷⁾。

この王室の政策に即座に反応したのがエルナン・コルテスである。彼は、カルロス1世からセブ島付近で消息を断った国王の使者の救出を命じられたのであった。そのため、船を造り、アジアへ向かったメキシコ征服が終わると、まもなく中米遠征を決行し、大西洋と太平洋をつなぐパナマへの接近を図るアジアの香辛料貿易に関心を寄せた⁸⁾。アジアの品々をペルーに売り、ペルー

の金や銀を手に入れ、ペルーとメキシコの貿易を立ち上げる構想をあたためていた⁹⁾。しかし、彼は裁判のためスペインへ帰国し、プロジェクトを実現することは叶わず、1547年に没する。

その後、1565年に太平洋航路が開通して、マニラとアカプルコを結ぶガレオン貿易が始まる。1631年までは、ペルーもマニラと貿易を行っていたため、当然、中米もこの貿易の恩恵を受けようとした。1576年頃、ニカラグアの財務担当官ベネガス・デ・ロス・リオスは、アカプルコの代わりに、ニカラグアのエルレアレホを東アジアとの貿易の拠点することを国王に対し進言している¹⁰⁾。ガレオン貿易に使われた船の多くは主としてフィリピンで建造されていたため、アカプルコにはガレオン船の修理ができる施設が整えられていたにせよ、大規模な造船場が併設されていたわけではなかった。少なくともイタリア人ジェメリ・カレリが、アジアへの表玄関とは考えられないくらいみすぼらしい漁村であると言っている¹¹⁾。従って、造船所を擁するエルレアレホがアカプルコに対抗し得る港として候補となったようである。しかしながら、この提案は検討されなかった。

歴代のヌエバ・エスパーニャ副王は、経費削減のため、フィリピンで船を造らせ、その船をマニラの貿易商に売り、アカプルコでの入港税で港の維持費を賄うことを検討するほどであった。当時、アカプルコは年一回来航するガレオン船に対して、80人以上の奴隷がおり、軍人、鍛冶屋、船大工、索具職人などに給料を支払わなければならなかったからである¹²⁾。また、港に保管してある武器、網、ロウソク、錨、小船などを保管する倉庫の維持費も必要であったからである。しかし、実際には、マニラでは船の買い上げの見通しは明るくなかった。そもそも船が造れない上、マニラの貿易商が資金難であれば船は出航せず、まだマニラとペルーでの貿易が成立していた時期であればペルーへ向かう可能性もあったからである。

しかし、中米の造船所の需要はあった。グアテマラのソンソナテ、ニカラグアからコスタリカにかけては、ニコヤ、エルレアレホ、コシグイナが主要な拠点となった。しかしながら、規模はなかなか把握できていない。現在のところわかっていることは、注文に応じて造船する程度の規模であったことである。造船所自体が定位置を持たず、周辺に移動することも多く、「旧造船所」「新造船所」として記録されている¹³⁾。一方、ペルーでは、首都をクスコからリマへ移し、リマから近い太平洋沿岸のカリャオに造船所を伴う港を作った。ペルー副王領では、太平洋沿岸部では、18世紀までに、エクアドルのグアヤキルが中米の造船所の環境や条件を凌ぐようになっていたようである。グアヤキルはとくにカカオの輸出で18世紀に繁栄を極め、優秀な船大工を育成していた¹⁴⁾。

2. 2 造船拠点成立の条件

2. 2. 1 木材

船の材料は木材である。杉、オーク、ネムノキ、クスノキ、マングローブ、月桂樹などの熱帯の常緑高木が使われる¹⁵⁾。組み立てにあたっては釘が必要で、停泊には錨が不可欠である。アメリカ大陸における鉄の産出地はエルサルバドル北部のマタパン (Matapán) であった。しかし、生産が始まったのは1712年であり、それまではスペインからの輸入に頼らざるをえなかった。輸入品は高額であったため、錆びたままでも使われることも多かった¹⁶⁾。艀装品の中でもロープはマストを固定したり、帆や錨の上げ下ろしなどに欠かせない。当初ニカラグアのエルレアレホとチナンテゴは、アメリカ大陸における艀装品供給の最大地であった。1560年にはその地位をグア

ヤキル近くのブナ島に譲ることになった。その後、供給地はチリ、そして18世紀にはユカタン半島に移っていく。アメリカ大陸でチリのみで麻 (cañamo) が生産されたため、ほかの地域ではサイザル麻 (henequén / sisal)、ピタ麻 (cabuya / pita) が代用された¹⁷⁾。獣脂もスペインからの輸入に頼ったが、17世紀初頭からはニカラグアとホンジュラスの松の森から採れるようになり、17世紀半ばには太平洋岸の供給源となった。その後、グアヤキルやピウラに移ることになる¹⁸⁾。帆はニカラグアのほか、ペルーのチャチャポヤとカハマルカの綿布で作られた。長い布を帆に縫って製作された。また、舵、錨の上げ下ろしに使う揚錨機、船内の水を汲み出すポンプ、滑車なども製造する必要もあった。

2. 2. 2 労働力

造船に必要な労働力は先住民に頼った。ニカラグアへ最初に遠征したのは、ヒル・ゴンザレスとアンドレス・ニーニョ、ペドロ・アリアス・ダビラ率いる一団であり、その後、バスコ・ヌーニェス・デ・バルボアが中心となって植民活動を行った。ニカラグア太平洋岸地域からコスタリカのニコヤ半島にかけて住んでいた人々は、現在のニカラグアのレオン、グラナダ、コスタリカのニコヤを拠点に、テンピスケ川で金、塩などを採り、舟を操り、ほかの地域と交易を行っていたと考えられている¹⁹⁾。そこへ、900年頃にオトマンゲ語系を話すメソアメリカ起源のチョロテガ族が侵入する。チョロテガ族は現在のエルサルバドルのフォンセカ湾沿いにも確認されており、ニカラグア太平洋沿岸部を中心に、コスタリカのニコヤ半島にまで広がった。彼らは、ニコヤ半島にいた住民たちをチラ島に追いやった。次に、このチョロテガ族の地に侵入したのがニカラオ族であった。ニカラオ族はナワ語系で、テオティワカン崩壊後メキシコの Cholula 盆地を出発し、1200年頃にチョロテガ族と戦って、現在のニカラグアからコスタリカにかけて定住した。リバス地峡を中心に、太平洋とニカラグア湖のあいだに広がった²⁰⁾。チョロテガ族に南北をはさまれ、南東はチブチャ族と接していた。最後に到来した人々はオトマンゲ語に近い言語を話したマリビオ族あるいはスプチアバ族で、チョロテガ族やニカラオ族に比べて少数ではあったが、マリビオ山系からテリカ、ケツアルグアケー帯を中心に、東はポソルテガやチチガルパ、西はタマリンド川、南は太平洋岸まで広がっていた可能性が指摘されている。このほか、太平洋岸にはマタガルバ族やナワ族も移動してきている。テオティワカンの崩壊とトルテカ族の出現とその後の衰退によって、こうした民族の移動が促されたと考えられている²¹⁾。それぞれ先住者の土地を軍事力によって組織的に支配したというより、先住者の領地に攻め入っても飛び石的に占領したような格好である。

チョロテガ族とニカラオ族は自然の恩恵を受けて暮らしていたようである。トウモロコシ、豆類、綿花、トウガラシ、タバコ、エネケンを栽培し、鹿、イノシシ、ピューマ、バク、キツネ、ウサギ、鳥などを獲っていた。一帯にはサポジラ (zapote)²²⁾、ナンス (nance)²³⁾、チコマメイ (mamey)、グアカル (guacal)²⁴⁾、びわ (nispero)、カカオなどがあり、木の実の採取も盛んであった。松 (ocote) も生えていた。トウモロコシやミツバチの巣から蠟をとったり、養蜂も行われ、薬草の利用も盛んであった。なかでも、ヤアト (yaat) と呼ばれる薬草は、アンデスにおけるココと同様に疲労回復の効能があり、彼らの長距離移動には不可欠なものであったと考えられている²⁵⁾。海岸近くに住んだチョロテガ族は海水から塩を作ったり、真珠を獲ったりもしていた²⁶⁾。

マタガルバ族は、現在のチョンタレス (Chontales)、ボアコ (Boaco)、マタガルパ (Matagalpa)、

ヒノテガ (Jinotega) の各県のほか、ヌエバ・セゴビア Nueva Segovia 南西部のエステリ (Estelí) とホンジュラスとの国境沿いまでに広がって住んでいた。彼らの勢力はパナマのダリエン山脈からレオン・ビエホ (León Viejo) を含むマナグア湖の北東部から太平洋岸沿岸部に及んでいたと考えている研究者もいる²⁷⁾。マタガルパ族は、トウモロコシや豆のほか、キャッサバ、カカオ、タバコ、バナナを栽培した。綿糸を生産し、松脂で火を灯し、海水から塩をつくり、金や銀の細工技術も有していたとされる。このマタガルパ族が有した松、松から採取する「ティレ (tile)」と呼ばれた黒い粉末、塩は、チョロテガ族やニカラオ族の需要があったとされる²⁸⁾。ティレは入れ墨やボディペインティングに使ったようである。

それぞれの民族の言語や習慣は残っているため、複数の民族が境界を接しながらも、共存してきたと考えられている。スペイン人が入植してきた当時、王立記録者フェルナンデス・オビエドによれば、ニカラグアには2,000人ほどが往来する市が開かれ、カカオが通貨の代わりであった²⁹⁾。ニコヤ半島の市場では、ヤシの葉でつくった籠、ハンモック、布、綿糸、履き物 (アルパルガタ)、トウモロコシ、豆などのほか、チラ島で作製される黒い焼き物をはじめ、塩や真珠も市場に並べられていた³⁰⁾。コスタリカ人歴史研究者 Eugenia Ibarra R. は、ニカラグアに形成されていたカシケを頂点とする社会が他の民族を統一しようとしていた時期ではないかとしている³¹⁾。少なくとも、大規模な定期市が開催できる社会が成立していたことは、人や物品が往来するインフラが整っており、経済活動が統括されていたことを伝えている。技術力を有した先住民の一定数を確保できたのであれば、性能のよい船を造る素地があったことが考えられる。

2. 2. 3 造船技術

当時、ニカラグアのエルレアレホで作られた船は、航海用の大型帆船であった (表1参照)。征服の活動の指揮をとった征服者たち自身が船乗りの技能を備えていたことを考えれば、彼ら自身が専門家であったとはいえ、職人集団が存在していたはずである。例えば、メキシコを征服したコルテスは、キューバ島では総督ベラスコの目を盗んで密かに船を調達してメキシコへ出帆し、征服したメキシコ市に造船所を建設し、先住民との海上戦にも備えるなど、造船の専門集団の存在をうかがわせる。また、彼は、オアハカの大洋沿岸のウアトルコで船を造り、カリフォルニア半島の探索を行ったり、フィリピンへ使者を送ったりして、長旅に耐えうる船を造ることもできた。コルテスには十分な造船の知識があり、おそらくは優秀な船大工を擁していたと推察される。

しかし、当時、船大工の育成機関はなかった。したがって、現場で訓練されていったことになる。いわゆる造船責任者 (maestro mayor de fábrica) を頂点に、浜辺で船体を建造する職人 (carpintero de ribera)、楨皮職人 (calafate)³²⁾、鍛冶職人、錠前職人、鋳物職人、帆職人、木彫職人、左官などが造船に関わる必要があった。18世紀のハバナでは、港や造船所を管理する役人も含め、1,000人規模の人々が従事しており、その他の拠点では100人前後であった³³⁾。

フィリピンでは、マニラ湾の入り口の北側に造船所が設けられ、中国人やフィリピン人が働いた。東南アジアにおいて船は重要な移動手段であり、熟練工も調達できたようにも推察されるが、実際には、船の建造や修理の専門家が不足がちであった。マニラ総督の再三にわたる要求の末、17世紀半ばによくメキシコから1人専門家が派遣され、大歓迎を受けている³⁴⁾。

1587年、メキシコのアウトディエンシア判事ディエゴ・ガルシア・デ・パラシオ (? - 1595) が

表1 16-17世紀にエルレアレホで建造された船舶のリスト

建造年	場所	建造数	船の種類	船の大きさ	船の名称	所有者名	行き先	備考
1534		複数				ペドロ・デ・アルバラード	ベルー	
1583	ニカラグア (詳細不明)	1隻				ペドロ・アリアス・ダビラ (初代ニカラグア総督)	太平洋探検	
		1隻建造中					太平洋探検	
1585	エル・レアレホ			700トン	サンタ・アナ号			イギリス人探検者(私掠団船長)トーマス・アムステルダムに売却され、積み荷を略され、燃やされた。
1586	エル・レアレホ	1隻	ガレオン船		サン・マルティン号		アカプルコ経由でメニラ	
1599	ニコヤ/ナンダユール	1隻	軍艦			スペイン国王(フェリペII世)		
		1隻	中型交易船			ペドロ・デ・アルビデ(インディアス貿易船の船長)		ハマユータで真珠を採取
		1隻	中型交易船			ジョアン国王(スペイン国王フェリペII世)		
1682	エル・レアレホ		フリゲート艦 3本マストの船		スエストラ・セニョーラ・デ・ラ・ソレダ・ア・ヒノエバ号	フランシスコ・サラサル		
1686	グアスカパン(グアチマラ)		船		サン・クリスト・デ・レオン号	フランシスコ・サラサル		1746年時点でも使用されていた。
1688	グラナダ (ニカラグア)		ランチャ		サンタ・イネス号	フランシスコ・デ・アギーレ		
1690	エル・レアレホ		ガレ-船 ガレ-船		ヘス・ナサレノ号 サン・ドミンゴ号	セバステイアン・ディアス		
			3本マストの船		スエストラ・セニョーラ・デ・ラ・ソレダ号	王立海軍		
			フリゲート艦		スエストラ・セニョーラ・デ・ラ・ソレダ号	グレゴリオ・ペレド	ベルー	
			フリゲート艦		サン・フェルナンド号	ジョセップ・モレル	ベルー	
			フリゲート艦		サン・フエルナンド号	ロドリゴ・カラニャス	ベルー	
			フリゲート艦		スエストラ・セニョーラ・デル・カルメン号	アントニオ・セントノ	ベルー	
			フリゲート艦		スエストラ・セニョーラ・デ・ラ・エストレーリャ号	フアン・デ・コンテラス	ベルー	
			フリゲート艦		エスピリト・サント号	フランシスコ・アルティエタ	ベルー	
			フリゲート艦		サン・ハロニモ号	ルーカス・デ・ラ・ラベ	ベルー	
1690~ 1695	エル・レアレホ		フリゲート艦		サン・フアン号	フアン・ロドリガス	ベルー	
			フリゲート艦		サンタ・クルス号		ベルー	
			フリゲート艦		スエストラ・セニョーラ・デ・ラ・ビクトリア号	セバステイアン・メントサ	ベルー	
			フリゲート艦		スエストラ・セニョーラ・デ・ラ・エストレーリャ号	フランシスコ・リオ	ベルー	
			フリゲート艦		サン・フアン・デ・デイオス号	フランシスコ・リオ	ベルー	
			フリゲート艦		スエストラ・セニョーラ・デ・ラ・ソレダ号	フランシスコ・ラルティガ	ベルー	
			フリゲート艦		サン・クリスト・デ・ア・アニマス号	名前不明 苗字アラウホ	ベルー	
			フリゲート艦		サン・エスタニスラオ号	フランシスコ・サラス	ベルー	
1691	エル・レアレホ		ガレ-船		スエストラ・セニョーラ・デ・ラ・ソレダ号	王立海軍		
			ガレ-船		サン・フランシスコ号			
			3本マストの船	沿岸航行用				
			3本マストの船	550-600トン	ヘスス号	トマス・ディアス・メリヤド	パナマとの交易	
1692	エル・レアレホ		3本マストの船	550-600トン	マリア号	フアン・デ・オリアムント		王立海軍に売却
			3本マストの船	550-600トン	ホセ号			
1693	アレクアキン		3本マストの船		名称なし	ペドロ・デ・トーレス		砲台40付き
1695	エル・レアレホ		フリゲート艦			ペドロ・ルセナ	ベルー	
1696	エル・レアレホ		大型帆船			ブラス・カバリエロ	ニカラグアの大工團方ルーカス・デ・オレイャノ	
1700	エル・レアレホ		3本マストの船	沿岸航行用	名称なし	ジョセップ・モレル	ベルーとの交易	

* この表は León Sánchez (2009) Anexo2 にまとめられたものに、筆者が加筆したものである。

「メキシコの経度に合わせた船舶の使用，建造，運営に関する海運指示書 *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México*」を刊行する。これが造船について記した世界初の書とも言われるものである。この指示書によれば、ペルー、ニカラグア、グアテマラにて太平洋を横断する船を造るにあたって、大西洋を横断する船に比べて、船体が深く、船尾が細く、船首に向かって伸びるような構造で、向かい風に強く建造すべきとしている³⁵⁾。

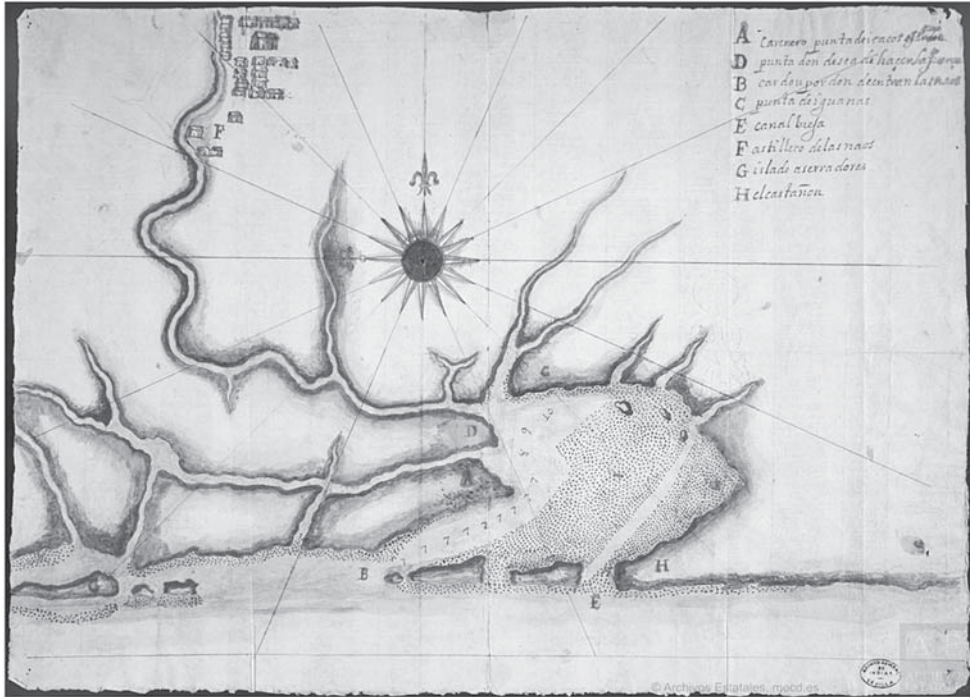
3. エルレアレホ

エルレアレホは1522年にアンドレス・ニーニョがすでに探索していた。スペイン人がニカラグアに足を踏み入れた当時、ニカラグアの人口は80万人から100万人と推定されている³⁶⁾。チョロテガ族、ニカラオ族、マタガルパ族がちょうど拮抗する地域の中間にあったと考えられる。この地に本格的にスペイン人が入植したのは1532年で、港として機能するのは1533年である。10年もの時間を費やしたのは、湾の強い風を制御する術を得てからだとされる³⁷⁾。16世紀後半には、王室の命令でフィリピンへ向かうガレオン船を建造していた³⁸⁾。

造船は港が整備される以前から行われていた。1529年3月25日付けで、ペドロ・アリアス・ダピラはスペイン国王に対し、「ここニカラグアには南の海を探索する環境はととのっており、島もいくつかあることはわかっており、陛下がこの件で何をすべきかお命じ下されば、到着して木材を切り出し、鉄や麻布を集め、探索に必要な船を造るためにその他必要なものを揃えております」と書状を出している³⁹⁾。彼が正式にニカラグア総督に任命されるのは、その年の6月17日付けである⁴⁰⁾。従って、ペドロ・アリアスは造船に着手し、ちょうど8ヶ月後の11月25日付けで、すでに1艘完成しており、クリスマスまでに2艘完成させる予定で造船を可能な限り急がせると報告している⁴¹⁾。

エルレアレホは、太平洋から25マイルほど内陸に入ったところに建設された（地図1参照）。ハバナに比べて、エルレアレホの場合は、太平洋から奥まった場所に建設されたため、安全な港として、16世紀から17世紀にかけて多く利用された。その需要から規模拡大の必要性が生じたと推測され、旧造船所と新造船所があったことがわかっている。規模拡張が可能だったのも、その場所が安全であったからだ⁴²⁾。17世紀後半には4つほど造船台があり、倉庫等も備えていたらしい⁴³⁾。ただし、常に陸で作業をしたわけではなく、海で船を浮かべての作業をしていた⁴⁴⁾。修理の際には、船を陸にあげて横に倒して作業を行う必要があった。しかも、両側面の修理をする広いスペースが必要であった。砂で船内が汚れず、風で船首が折れない場所であることも重要であった。もちろん、夜に焼き討ちにあわないよう安全も確保する必要もあった⁴⁵⁾。

当初は、サトウキビの茎や葉で造ったあばら屋が並んでいた程度であったが、貿易と造船に従事するスペイン人が30人住んでいた⁴⁶⁾。17世紀初頭、エルレアレホには100人ほどのスペイン人が定住するようになっていた⁴⁷⁾。エルレアレホの繁栄とともに、周辺を中心都市レオンとグラナダもその恩恵を受けた。当時はグアテマラの港ソンソナテ（トリニダ村）からニカラグアに入るルートしかなかったが、レオンにもスペイン人が50人、先住民が5,500人、グラナダにはスペイン人が200人、先住民が7,000人住むようになった⁴⁸⁾。石材がなかったため、住居は干しレンガや土壁であった⁴⁹⁾。温暖な気候でスペイン人の定住を促した。降水量が高く、河川も発達し



地図1 AGI, MP Guatemala, 6. El puerto de El Realejo, 1673.

- A: イカコス岬先端部 B: 船舶の出入りするカルドン C: イグアナ岬先端部
D: 防衛基地 E: 旧運河 F: 造船所 G: 木材伐採担当者たちの島 H: カスタニョン岬

ており、湖の魚はスペイン人のタンパク源となった⁵⁰⁾。また、スペイン人は狩猟としてワニ狩りを楽しんだ⁵¹⁾。先住民はトウモロコシ、カカオ、綿花の栽培に従事していた⁵²⁾。

レオンは行政の中心であり、王室財務局 (Caja Real) も置かれていた。1537年には大聖堂が建設され、メルセ修道院が布教にあっていた。グアテマラのドミニコ会からニカラグアを視察に来たアントニオ・デ・レメサル (1560-1619) は、レオンには6人の修道士が派遣されており、先住民の言語をよく理解し、グラナダにも同じ数ほどの修道士がいて、先住民たちに対して熱心に指導していたと記している⁵³⁾。また、修道士たちはミサなどもよく執り行っているが、あまりの暑さに、時間が守られておらず、ほかの修道院で行えることができないとも記している⁵⁴⁾。

エルレアレホには教会が1つとフランシスコ会、メルセス会、イエズス会の修道院のほか、施療院が1つと教会堂がいくつかあった⁵⁵⁾。海が近いので魚が豊富にとれたが、牛、豚、鶏などの家畜もよく育ち、製糖場も操業していた⁵⁶⁾。中米一帯にはアニル、コチニール、タバコ、トウモロコシ、ピタ麻、ブラジルスオウ、皮革、鶏を供給する一方、スペインからワインやオリーブなどを購入した⁵⁷⁾。

造船作業は、温暖な気候のもと、良質な木材を用いて行われた⁵⁸⁾。ここでは、フナクイムシに強い材質の木材が使われていた⁵⁹⁾。カルメル会修道士のバスケス・デ・エスピノーサ⁶⁰⁾は、エルレアレホには頑丈で良質な木材があり⁶¹⁾、ペルーからの注文を受けて年間数多くの船を造り、年中作業していると書き残している⁶²⁾。もちろん、ここは修理工場としても機能した。エルレア

レホは木材のほか、獣脂の調達も十分であった。木材や船体に塗るタール獣脂は豊富な家畜から作ることができたが、とくに松脂はペルーで高額で売れ、船板の隙間を埋めたり、ワイン樽作りにも使われた⁶³⁾。

労働力には、先住民のほかに黒人あるいはムラタも投入された。エルレアレホでは、獣脂は山で作られ、黒人の人夫によって港に運ばれ、それを1人のスペイン人が監督していた⁶⁴⁾。18世紀にこの港に到着した技師リス・ディエス・ナバロは、造船所や修理工場の人夫は気だてがよく、腕もよく、あちこちから板をかき集めてきては獣脂や布くずを使って溝を目立たなくする術を有していると驚きを隠せないでいた⁶⁵⁾。エルレアレホで造られる船については、スペインのビスカヤで造られたものより頑丈で、家畜90頭を積むことができたということである⁶⁶⁾。

エルレアレホは太平洋側で最も安全な港と目されて⁶⁷⁾、ヌエバ・エスパーニャ、グアテマラ、パナマなどから船が着き、鶏、トウモロコシ、蜂蜜を買いにきた⁶⁸⁾。エルレアレホからはペルーに向けて、家畜やタール獣脂のほか、蜂蜜、金を洗う桶、綿の帆布を運んだ⁶⁹⁾。また、先住民を小型船に乗せて、パナマやペルーへ奴隷としても売っていた⁷⁰⁾。奴隷船の所有者としては、ニカラグアの征服者であるエルナンド・デ・ソトやフェルナンド・ボンセ・デ・レオンがおり、征服当時から先住民の売買が行われていたことが判明している⁷¹⁾。パナマへは年に6回、ペルーへは年に2回、合計20隻ほどの奴隷船が定期的に運行していた⁷²⁾。しかし、1530年8月2日付け及び1531年1月25日付けの勅令により王室から禁止令が発せられ⁷³⁾、次第に衰退した。代わって、カカオ貿易が繁栄することになる⁷⁴⁾。

しかし、次第に私掠船の標的になった。1578年9月、イギリスのドレイク率いる私掠船はマゼラン海峡を渡って太平洋へ出ると、スペイン商船を襲撃して、少なくとも金の延べ棒800本と銀の延べ棒3,000本を略奪し、1579年4月にメキシコの太平洋沿岸のウアトゥルコ港に到着している。以来、スペイン領の海岸線では、大西洋でも太平洋でも、イギリスやオランダの海軍や私掠船が暗躍することになる。度重なる私掠船の攻撃により、エルレアレホ港が放棄された時期もあった。1637年、トーマス・ゲイジは帰国のため港へ行き、その防備が甘いことを指摘していることから⁷⁵⁾、砦が築かれていたことがわかる。

しかし、イギリスやオランダは、スペイン側の統治が手薄な中米ニカラグアを拠点に、大西洋から太平洋に抜けるルートを次第に確立していったのである。1つは、セゴビア川をグラシアス・ア・ディオス岬からアマパーラ湾へ到達するルートであり、もう1つは、デスグアルデーロ港を渡ってエルレアレホに出るルートであった⁷⁶⁾。エルレアレホは、エルビエホ火山が目印となり、襲撃に遭うようになった。活火山のため、噴煙も目印になった⁷⁷⁾。18世紀には、エルレアレホの優位性は失われることになった。カリフォルニア湾岸沿いの私掠船に対処するために、はるか北に位置するサン・ブラス（現在のメキシコ合衆国ナヤリット州）にて造船が行われるようになったからである。

結びにかえて

スペイン領アメリカにおいて造船の拠点は複数あり、時代とともに移動している。その中で、大西洋貿易の玄関港として植民地時代を通じて独占的地位を保ったのが、キューバ島のハバナ港であった。ハバナには王立造船所（Real Arsenal de Habana）が設立され、商船のみならず、戦争

用の船舶も造られた。18 世紀にはイギリスでも導入していない動力を使った機械による造船が行われ、世界トップの造船技術を誇っていたと言われている。複数の造船台と進水台が設けられ、航海用の艤装品や帆を造ったり、収納したりするスペースもあった⁷⁸⁾。

このハバナ港に向き合うメキシコ湾沿岸には、ヌエバ・エスパーニャの玄関口であるベラクルス港があった。ベラクルスから海岸線を東へ進み、コアツアコアルコス川を渡ると、ラス・サリーナス港があり、そこでも造船が行われていた。当時、ベラクルス港からラス・サリーナス港まで約 20 日を要した。このラス・サリーナス港は、ベラクルス港の代替港として活用されていたようである⁷⁹⁾。また、ユカタン半島のカンペチェにおいても造船が行われていた。ラス・サリーナス港の造船所もカンペチェ港の造船所も小規模であったと言われているが、その規模の詳細については調査を進める必要がある。いずれにしても、ヌエバ・エスパーニャにおいては、メキシコ湾を囲んで造船の拠点が確保され、大西洋貿易を支えていた。

一方、太平洋沿岸においては、植民地時代を通じて、王立造船所が建設されるほどの拠点は存在しなかった。その主な理由は、大西洋貿易に比べ、太平洋貿易がもたらす利益が小さかったことが挙げられる。しかし、少なくとも 16 世紀においては、王室が征服者たちの意欲を後押しすることで、太平洋沿岸における造船を奨励したと考えるべきであろう。

スペイン人が造船に適した場所としてコスタリカからニカラグアにかけて、ニコヤ、エルレアレホ、コシグイナを選んだ理由について考えてみたい。そのためには、スペイン人が造船に選んだ地域はどのような場所であったのかを把握しておく必要がある。拠点となった地点が歴史的にどのような地域で、そこで人々がどのような生活を営んでいたのかということを知ることで、スペイン人の入植と造船業の立ち上げについて理解を深めたい。

注

- 1) 本研究は、平成 26 年度日本私立学校振興・共済事業団の学術研究振興資金による「ニカラグアの考古学及び文献学資料評価と発展への応用－アメリカ地中海文化圏研究へのアプローチ－」の研究分担者として援助を受けたものである。
- 2) スペインによるモルッカ諸島（または香料諸島、スパイス諸島）の征服については、生田滋『大航海時代とモルッカ諸島－ポルトガル、スペイン、テルナテ王国と丁字貿易』（中公新書、1998 年）に概説がある。
- 3) 一方、文化人類学の分野では、テオティワカン崩壊を契機に、メソアメリカの人々が南下してきたと考えられており、碩学ミゲル・レオン・ポルティエリャによるニカラグアの先住民の文化をメソアメリカの文化を比較することが行われてきた。
- 4) León-Portilla, p. 22.
- 5) <http://campus.usal.es/~indusal/www/?q=node/31>（2014 年 9 月 21 日閲覧）
- 6) *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, Tomo. 4, Libro IX, Título XXXIV, Ley i.
- 7) *Ibid.*
- 8) コルテスはセブ島の王に書簡を送っている。AGI, Patronato, 43, N. 2, R. 5 参照。
- 9) Martínez, IV, pp. 132-133.
- 10) MacLeod, p. 165.
- 11) “En cuanto a la ciudad de Acapulco, me parece que debería dársele el nombre de humilde aldea de

pescadores, mejor que el engañoso de primer mercado del mar del Sur y escala de la China, pues que sus casas son bajas y viles y hechas de madera, barro y paja.” Gemeli Careri, p.8.

- 12) Hanke, I, p. 278.
- 13) León Sánchez, p. 58.
- 14) Laviana Cuetos, *passim*.
- 15) León Sánchez, p. 61.
- 16) León Sánchez, p. 62.
- 17) *Ibíd.*
- 18) *Ibíd.*, p. 63.
- 19) Ibarra, p. 107.
- 20) León-Portilla, p. 13.
- 21) Ibarra, p. 106.
- 22) 樹液からガムの原料 chicle が採れる。
- 23) 実から蒸留酒を作る。マヤでは神聖な木と目されていた。
- 24) メキシコ南部から中米にかけて見られる低木。実は黒く、皮は厚く、固いため器として利用される。
- 25) Ibarra, p. 107.
- 26) *Ibíd.*
- 27) *Ibíd.*
- 28) *Ibíd.*
- 29) Fernández de Oviedo (1976, p. 84)
- 30) Ibarra, p. 107.
- 31) *Ibíd.*, p. 112.
- 32) 麻くずなどをほぐし、船板の合わせ目に詰めて漏れを防ぐ作業を担う職人。
- 33) León Sánchez, pp. 60-61.
- 34) Prieto Lucena, p. 43.
- 35) León Sánchez, p. 56.
- 36) Lovell & Lutz, p. 128.
- 37) Mejía Lacayo, p. 104.
- 38) AGI, Audiencia de Panamá, 13, R. 18, N. 96, fol. 1. Carta del licenciado Cepeda, Presidente de la Audiencia de Panamá, el 14 de junio de 1579.
- 39) Esgueva Gómez, p. 34.
- 40) AGI, Patronato, 180, R. 19, Nombramiento gobernador de Nicaragua: Pedro Arias Dávila, el 1 de junio de 1527.
- 41) Esgueva Gómez, p. 35.
- 42) Incer, p. 216.
- 43) León Sánchez, p. 59.
- 44) Incer, p. 232.
- 45) León Sánchez, p. 59.
- 46) Incer, p. 215.
- 47) *Ibíd.*, p. 231.
- 48) *Ibíd.*, p. 215.
- 49) *Ibíd.*, p. 214.
- 50) *Ibíd.*

- 51) *Ibid.*
- 52) *Ibid.*
- 53) サンティアゴ・デ・カバリェロス市にはドミニコ会が布教を行った。
- 54) Remesal, p. 239.
- 55) Incer, p. 231. ただし、この情報は地図 1 では確認できない。
- 56) *Ibid.*, p. 231.
- 57) *Ibid.*, p. 232.
- 58) *Ibid.*, p. 218.
- 59) *Ibid.*
- 60) 中米を扱った著作 *Viaje y navegación del año 1622 que hizo la flota de Nueva España y Honduras* (Málaga, 1623) 及び *Compendio y descripción de las Indias Occidentales* (1629) の 2 点がある。
- 61) Esgueva Gómez, p. 36.; Incer, p. 216.
- 62) Esgueva Gómez, p. 36.
- 63) Incer, p. 234.
- 64) Esgueva Gómez, p. 36.
- 65) *Ibid.*, p. 37.
- 66) Incer, p. 216.
- 67) *Ibid.*, p. 215.
- 68) *Ibid.*, p. 216.
- 69) *Ibid.*, p. 232.
- 70) MacLeod, pp. 51-52.
- 71) *Ibid.*, p. 52.
- 72) *Ibid.*
- 73) AGI., Indiferente, 422, L. 15, fol. 9v.; Indiferente, 422, L. 15, fol. 8r-8v; Patronato, 277, N. 3, R. 3.
- 74) MacLeod, p. 81.
- 75) Gage, p. 417.
- 76) Gerhard, p. 147.
- 77) Incer, p. 338.
- 78) León Sánchez, p. 58.
- 79) García-Abásolo, pp. 73-74.

資料

Archivo General de Indias, Sevilla
 Audiencia de Panamá, 13.
 Indiferente, 422.
 MP Guatemala, 6.

刊行資料

Benavente, Toribio de

1970 *Memoriales e historia de los indios de la Nueva España*, Atlas, Madrid.

Duran, Diego de

2005 *Historia de las Indias de Nueva España e islas de Tierra Firme*, 2 tomos. Biblioteca Virtual de Cervantes, Valencia.

Fernández de Oviedo, Gonzalo

1992 *Historia general y natural de las Indias*, Atlas, Madrid.

García de Palacio, Diego

2007 *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naves*, Maxtor, Valladolid.

Recopilación de leyes de los reinos de las Indias, 1681

1987 5 vols., Miguel Ángel Porrúa, México, D. F.

参考文献

Ardash Bonialian, Mariano

2012 *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, El Colegio de México, México.

Caballeros Juárez, José Antonio

1997 *El régimen jurídico de las armadas de la carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, UNAM, México.

Chaunu, Pierre

1974 *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, D. F.

Dolores Gómez, José

1889 *Historia de Nicaragua*, Banco de América, Managua.

Esgueva Gómez, Antonio

2006 *Nicaragua en los documentos, 1523-1857*, Tomo I, Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica / Universidad Centroamericana, Managua.

<http://www.ihnca.edu.ni/files/doc/TallerHistoria10.pdf>

(2014年8月17日閲覧)

Fernández Izquierdo, Francisco

1989 “Astilleros y construcción naval en España anterior a la Ilustración”, *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración* (I Jornada de historia marítima), pp. 35-61, Instituto de historia y cultura naval, Madrid.

Fushimi, Takeshi

2003 “El comercio ilegal de Campeche en el siglo XVII”, *América a Debate*, julio-diciembre, núm 4, pp. 31-50, Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo.

Gage, Tomas

1987 *Viajes por la Nueva España y Guatemala*, historia 16, Madrid.

García-Abásolo, Antonio F.

1982 “La expansión mexicana hacia el Pacífico: La primera colonización de Filipinas (1570-1580)”, *Historia mexicana*, 32:1 (125), jul.-sep., pp. 55-88.

Garmendia Arruebarrena, José

1984 “Catálogo de los vascos en el Archivo General de Indias, (Sevilla)”, *Boletín*, Año XL, Cuadernos 3-4, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, San Sebastián.
(Bibliografíaのみオンライン上で公開 “Documentos del siglo XVI en el Archivo de Indias”, <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/riev/35/35323336.pdf>, 2014 年 8 月 17 日閲覧)

Gemeli Careri, Giovanni Francesco

1927 *Viaje a la Nueva España*, Sociedad de Bibliófilos Mexicanos, México.

Gerhard, Peter

1990 *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, First Bison Book.

Hanke, Luis (ed.)

1977 *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria*, 7 vols., Atlas, Madrid.

Ibarra R., Eugenia

2003 “Intercambio, política y sociedad en el siglo XVI. Historia indígena de Panamá, Costa Rica y Nicaragua”, Dumbarton Oaks, Washington, D. C., Electronic Publication.
http://128.103.33.14/publications/doaks_online_publications/Ibarra.pdf
(2014 年 9 月 1 日閲覧)

Incer, Jaime

1989 *Nicaragua: Viajes, Rutas y Encuentros, 1502-1838*, Libro libre, Costa Rica.

Laviana Cuetos, María Luisa

1984 “La maestranza del astillero de Guayaquil en el siglo XVIII”, *Temas americanistas*, número 4, pp. 74-91.

León-Portilla, Miguel

1972 “Religión de los nicaraos. Análisis y comparación de tradiciones culturales nahuas”, *Estudios de Cultura Náhuatl*, vol. 10, pp. 11-112, UNAM, México, D. F.

2005 *Hernán Cortés y la Mar del de Sur*, Algaba, Madrid.

León Sánchez, Jorge

2009 “Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico americano: siglos XVI a XIX”, *Diálogos Revista electrónica de historia*, vol. 10, núm. 1, febrero-agosto, pp. 47-90, Universidad de Costa Rica, Costa Rica.

(Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal, <http://www.redalyc.org/pdf/439/43913137003.pdf>, 2014 年 8 月 23 日 閱 覽)

Lovell, W. George, Christopher H. Lutz

1990 “The Historical Demography of Colonial Central America”, *Year Book, Conference of Latin Americanist Geographer*, vol. 17/18, pp. 127-138, Conference of Latin Americanist Geographer.

<http://clagscholar.org/wp-content/uploads/2014/04/lovell6.pdf>
(2014 年 8 月 26 日 閱 覽)

Lucena Salmoral, Manuel

2010 *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Editorial Síntesis.

MacLeod, Murdo J.

2007 *Spanish Central America: A Socioeconomic History, 1520-1720*, University of Texas press, Austin.

Martínez, José Luis

1990 *Documentos cortesianos*, 4 vols., UNAM/FCE, México, D.F.

1997 *Pasajeros de Indias*, Alianza Universidad, México.

Martínez Shaw, Carlos, Alfonso Mora Marina

1999 “Los astilleros de la América colonial”, *Historia general de América Latina*, Vol. 3, Tomo 1, UNESCO, pp. 279-304.

Mejía Lacayo, José

2011 “La conquista 1522-1572 – Primera parte”, *Temas Nicaragüenses*, No. 39, Junio, pp. 93-122.

Pazzis Pi Corrales, Magdalena de

2008 “La marina de los Austrias: aproximación historiográfica y perspectiva investigadora”, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, No. 56, pp. 63-121, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

Pérez-Mallana P. y B. Torres

1987 *La Armada del Mar del Sur*, EEHA, Sevilla.

Prieto Lucena, Ana María

1983 *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara 1653-1663*, EEHA, Sevilla.

Radell, D. y J. Parsons

1986 “Realejo: A Forgotten Colonial Port and Shipbuilding Center in Nicaragua”, *HAHR*, 51, No. 2, pp. 293-312.

Remesal, Antonio de

1966 *Historia general de las Indias Occidentales y particular de la gobernación de Chiapa y Guatemala*, Vol. II, (Biblioteca de Autores Españoles, 189), Atlas, Madrid.

Spate, Oskar Hermann Khristian

2004 *The Spanish Lake*, ANU E Press, Canberra.

Valdez-Bubnov, Ivan

2011 *Poder naval y modernización del estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, UNAM, México.

立岩礼子

2004 「ガレオン貿易の重要性についての一考察—17世紀のヌエバ・エスパーニャによるフィリピン援助をめぐる—」, 『ラテンアメリカの諸相と展望』, 南山大学ラテンアメリカ研究センター編, 行路社, pp. 37-61。

