

## 〈書評〉

増田義郎

『マゼラン—地球をひとつにした男—』(大航海者の世界III)

原書房, 1993年, 276ページ

青木康征(神奈川大学)

本書は著者自身の企画・監修による「大航海者の世界」全7巻のなかの第3巻である。本シリーズはコロンブスのアメリカ[新世界]到達500周年記念出版で、マゼランのほかにコロンブス、ガマ、ドレイク、モーガン、クック、ネルソンが各巻の主人公になっている。

本書の特色は、著者によれば、「マゼランの事業をコロンブスのその延長としてとらえ」、「マゼランの計画の背景となった、当時のヨーロッパの香料貿易について多くのページを費やし」、「最初の航海者たちが全国各地で遭遇した諸民族について詳述したこと」(p.266)にある。

本書の構成は大別して二部からなる。ポルトガルがディアスやガマの航海をへてマラッカを攻略し、香料(モルッカ)諸島進出を図るまでの航海事業を素描しながら、そのまっただなかで生きるマゼランが結局、ポルトガルを離れ、スペインの旗のもとで航海に出発するまでの経緯と航海の舞台裏を第一部とすれば、第二部はマゼランと、そのあとを継いだエルカーノによる世界一周航海記である。

第一部の主題は、マゼランを歴史的航海へ導くにいたった状況を解説することにある。そのため、著者は、ガマのカリカット到着とその後のマラッカ攻略によってポルトガル王室が独占することになった香料貿易に参入しようとするフッガー商会を中心とするドイツ商人の動きに注目するとと

もに、スペインで展開されているあとひとつの動き、すなわち、コロンブス自身も第4回航海で本格的に捜した香料諸島への通路(海峡)を捜し当て、西回り航路による香料諸島への直航路を開拓する動きをフォローする。その結果、マゼランの航海はインド滞在のなかで知った香料貿易の利益に目をつけたマゼランと香料貿易への参入を狙うフッガー商会(クリストバル・デ・アロがフッガー商会の代理商として積極的に動く)、それにポルトガルに先んじて香料諸島の領有をめざすスペインの利害が一致したところで実現したことを明らかにしている。それにまた、香料諸島の帰属について、これらの諸島は、ポルトガル、スペインそれぞれの航海圏域を設定したトルデシーヤス条約による分界線(ベルデ岬諸島の西方370レグア)のスペイン側の航海圏内に入ると言明したことも航海実現のために大きな力となった。

しかし、このような利害関係とは別に、いや、それ以上に、マゼランが航海に出発することができた最大の理由は、マゼラン(あるいは交渉時点での僚友であるルイ・ファレイロ)が仕上げた航海計画の理論的根拠が評価され、採用されたからにはほかならない。では、マゼランはどのような地理学的知識にもとづいて航海に出発したのであろうか。著者によれば、マゼランの航海計画の理論的根拠はベハイムの地理観である。いわく、「彼に決定的な啓示を与えたのは、ドイツ人マルティン・デ・ベハイムの制作した地球儀である。マゼランはこの地球儀によって「海峡」の存在を確信することができた」(p.51)。「ベハイムはマゼランの唯一のよりどころであった」(p.157)など。

これをうけて、第二部の主題は、航海に出たマゼランがベハイムの地理観が実際の航海ではまったく役に立たないシロモノであることを思い知らされ、新しい地理観を身につけてゆく―「太平洋の発見」―過程を叙述する。すなわち、大陸の沿岸を当初の計画をはるかに超えて地点まで南下(「海峡は、ベハイムがいうよりは30度近く南にあった」(p.157))して海峡を捜し当てるまでの航海において、そしてまた、海峡の出口に控えていた海が

これまた「途方もなく大きな海」(p.168)であったため、ベハイムの地理観にたいするマゼランの「焦り」(p.121)と「動揺」(p.167)と「失望」(p.168)は「伝統的な世界誌に対する深い懐疑」(p.180)へと進み、最終的には「古い世界誌の崩壊を心のなかで、感じたにちがいない」というわけである(p.258)。

このようなマゼラン像が有効性をもつには、マゼランがベハイムの地理観にしたがって航海に出発したことが確証されなければならない。たしかに、これは事実であると証言する人間がいる。マゼランとともに航海に出たアントニオ・ピガフェッタ(p.76)の証言である。いわく、「しかし提督は以前ポルトガルの王室宝蔵庫で、あの卓越した世界誌学者マルティン・デ・イ・ボエミアが作成した地図を見たことがあり、それによってあるひじょうに狭い海峡を通過して航行すべきことを知っていた」と(長南 実訳。「大航海時代叢書」I, p.513)。ほかにマゼランがカルロス五世と交渉したバリエドリーに居合わせたバルトロメ・デ・ラス・カサスの証言がある(pp.73-74)。しかし、ラス・カサスが見たと述べる地球儀がベハイムの地球儀である確証はない。そのほかにもアントニオ・デ・エレーラ、フェルナンデス・デ・オビエド、ロペス・デ・ゴマラらによる記述があるが、いずれも参考にとどまる。また、ポルトガル側のジョアン・デ・バロスとガスパール・コレアはこの件について沈黙している。

マゼランの航海計画の理論的裏付けにこだわるのも、カルロス五世はこの航海のために大金を投じたからである。この航海が成功すると確信したからこそ、である。マゼランの航海の総費用ならびに出所について、著者は「結局費用の大半を支出したのはフッガー商会であり、1万ドゥカードの資金のほか、アロが全体の約五分の一にあたる5418ドゥカードを負担」し、「総費用は、はじめ4000ドゥカードと見積られていたが、結局その6倍の2万4018ドゥカードを超えたと計算される」と述べている(p.84)。しかし、これとは異なる別の数字もある。本書を執筆するにあたり著者も利用したであろうナビレテに収められている文書XVII(Navarrete, 1946, IV,

pp.149-167)や1525年2月5日付の「香料諸島の発見に向かう5隻のナオ船にかかわる総費用に関する報告」によれば、総費用は833万4335マラベディ、王室が645万4209マラベディを拠出し、残る188万126マラベディをアロが拠出したことになっている(Medina:” Documentos”,1920, pp.107-110)。これによれば、費用の大半は王室が負担したことになる。この航海にフッガー商会が1万ドゥカードを都合したという意見がないわけではない。(たとえば, Diccionario de Historia de España, II, ”MAGALLANES”,p.877)。また、1万ドゥカードの資金供与が事実であるとしても、これは王室の借金であるため、王室の拠出とみなして支障なからう。)800万マラベディを超える金額とはコロンブスの第1回航海の費用としておむね承認されている金額の4倍を超える大金である。

また、カルロス五世は航海に出るマゼランとファレイロに種々の特権を授与している(1518年3月22日付の協約書)。これら特権とは、今回の航海で開拓されるインド航路の10年の独占使用権、現地で獲得される利益の二十分の一の取得権、アデランタードおよび総督の地位、年間1000ドゥカード相当の商品の搬入権とその売却利益に対する二十分の一の税率適用、6島以上の島が発見された場合、王室が選択する島以外の2島で獲得される王室利益の五分の一の取得権、本航海で持ち帰る利益の五分の一の取得権などである(pp.80-81)。「サンタ・フェの協約」によってコロンブスに認められた特権(提督・副王・総督の各職、交易利益の十分の一の取得権、商事裁判権、八分の一の資本参加権)を超えるほどの厚遇である。このような大金を投入し、このような厚遇を約束して実行する航海、そしてまた、マゼランに航海に出るのを思いとどまらせるためにポルトガルが圧力をかけた(p.81)航海の理論的根拠が、ベハイムの地球儀であるというのであろうか。

ベハイムの地球儀では、大洋の西方、つまりインディアスの前方にはジパングをはじめとする島々が群存するだけで、アメリカ大陸の存在を認めていない。よくいわれるように、これはコロンブスやトスカネリ、さらに

はマルコ・ポーロの地理観と共通するものである。ベハイムの地理観で航海するという事は、少なくとも、コロンブスの第1回航海出発前夜にまで時計を戻すということである。コロンブスの第1回航海以後の25年におよぶインディアスでの航海蓄積はどのような重みがあったのであろうか。

「当時の地図製作者たちは、刻々と入ってくる世界各地からの情報に翻弄され、他方では古典時代の学者の地理学的見解にしばられて、多種多様な地図をつくっていた。いちばんの問題は、それまでの地理概念になかった新発見地アメリカをどう処理するかであった」。そのとおりである。著者によれば、コロンブスが出会った陸塊は3種類の方法で地図化された。「第一は、ヨーロッパ人が発見したかぎりのアメリカを描いて、あとの部分は省略し、旧世界と新世界の関係をあいまいにしている地図」、「第二は、プトレマイオスの全世界図を修正して、・・・アジアの東に、想像上の大半島を描いて、新発見地アメリカは、その大半島にほかならんとする地図」、「第三の系列は、マルティン・ヴァルトゼーミュラーにはじまる地図で、アジアとヨーロッパのあいだにアメリカ大陸を独立した大陸として描く」地図である。著者は「マゼランが信頼したベハイムの地球儀なども、この系列[第二の意味、評者]に属し」、「第三の系列の世界図は一六世紀の前半にあっては、小数派にすぎない」と述べる。つぎつぎと蓄積されてゆく最新の地理情報とこれを受けとめる側の受容能力のギャップについて、著者は「人間の固定観念は、いったんできあがるとなかなかこわれないものらしく」、「人間はそんなに素直に革新的意見に同意するものではない」からであると説明する(pp.162-165)。

マゼランは25年以上も前の遺物(ベハイムの地球儀は1492年の製作。ベハイム自身は1506年没)で果してカルロス五世を納得させることができたであろうかという疑問がある。研究者のあいだにも、マゼランはベハイムの地球儀に代わる理論的根拠として、モリソンなどが支持する説(Morison: *The European Discovery of America*, 1974, p.382)であるが、ドイツ人地理学者ヨハン・シェーナー Johann Schöner の地球儀(1515年製作)が考

えられる。この地球儀には確かに南アメリカ大陸の南端に海峡が描かれている。著者もマゼランはこのシェーナーの地球儀に盛られている地理情報は知っていたと述べる。シェーナーの地球儀に描かれている海峡とはマゼランのかつての上司であったポルトガル人ジョアン・デ・リスボアが到達したラプラタ川のことで、マゼランはこのような「秘密の情報もすべて彼からつたえられていたのである」(pp.50-51)。だからこそ、マゼランはバリャドリーでラス・カサスと言葉を交わしたとき、サンタ・マリア岬(ラプラタ川)まで南下すると話したわけである。サンタ・マリア岬に海峡があるということは香料諸島への通路捜しに関する当時として最新情報であり、このあと、ファン・デ・ソリスもこの岬へ出かけるわけである。ベハイムもまた、この最新情報にしたがって南下していったのではなかったか。にもかかわらず、頭のなかではマゼランはベハイムの地球儀を選んだ、ということになるのだろうか。ピガフェッタ証言の信憑性ととも、この件、問題提起にとどめたい。

航海出発時のマゼランの地理観がどうあれ、一行が航海のなかで新たな土地と住民と接触していったことに変わりはない。上述したように、著者は本書の特色の一つとして、「最初の航海者たちが全国各地で遭遇した諸民族について詳述したこと」を挙げている。事実、本書ではこの航海の記録者となったピガフェッタなどの記述はもとより、著者の豊かな知見が随所に加えられている。その項目はテルナテ、ティドーレ、トゥビナンバ族、カニバリズム、パタゴニア、マゼラン海峡、ティエラ・デル・フエゴ、マリアナ諸島、フィリピン諸島、ティドーレ、ブルネイの宮廷など、多岐にわたり、当初の目的を達している。

紙面が尽きたが、「解説」には「その後の太平洋航海」と題する記述が付記されている。東周り航路と同じく、西周り航路によるアジア到達の試みが根づよく継続されたその軌跡が提示されている。本書はわが国の研究者の手による事実上最初のマゼランの評伝であり、今後のマゼラン研究のみならず、大航海時代研究に新たな刺激を与えるものである。