

【환영인사】

19 세기의 필리핀

~마닐라 갤리언 무역을 중심으로~

마키토 · 페르난데스

[번역: 조수일]

오늘은 ‘일본 · 중국 · 한국의 국사들의 대화의 가능성’이라는 도전적인 원탁회의를 필리핀에서 개최하여 주셔서 대단히 감사합니다. 이 회의에서는 영어가 공용어로 쓰이고 있지 아니한 관계로 서투르지만 일본어로 여러분들께 환영의 인사말씀을 올리도록 하겠습니다.

오늘 저는 이번 심포지움을 개최하고 있는 필리핀대학 로스바뇨스교의 마키토라고 합니다. 지금으로부터 25 년 전에 도쿄대학에서 박사논문을 쓰고 있을 때, 아쓰미 재단의 신세를 졌습니다. 그 인연으로 제 5 회 아시아미래회의를 필리핀에서 개최할 수 있게 된 점 매우 기쁘게 여기고 있습니다. 저의 전문분야는 역사가 아닌 경제학입니다만, 모처럼의 기회이니 19 세기까지의 필리핀 갤리언 무역에 대하여 간단히 소개하고자 합니다.

본 회의의 마지막 날에 예정되어 있는 스터디 투어 중에 ‘마닐라 투어 1’을 신청하신 분은 갤리언 박물관에 들르실 겁니다. 이 박물관은 중화계 재벌인 타이판(大班), 헨리 시(Henry Sy) 씨의 재벌이 개발한 ‘몰 오브 아시아’ 내부에 위치하며 2017 년에 소프트오픈하였는데, 최종적으로 실물 크기의 갤리언선(船)이 만들어질 예정이라고 합니다. 이 박물관에는 마닐라 갤리언 무역에 대하여 각양각색의 역사자료가 전시되어 있습니다.

마닐라 갤리언 무역은 마닐라항을 출항한 갤리언선이 일이 년에 걸쳐 태평양을 건너, 현재의 멕시코 아카풀코까지 이동하였고, 다시 마닐라에 돌아왔습니다. 항로를 발견한 1565 년부터 멕시코 독립 직전의 1815 년까지의 250 년간 총 110 척의 선박이 왕래한 기록이 남아 있습니다.

왕래를 시작한 초기에는 마닐라와 아카풀코에서 매년 각기 3 척 이상의 선박이 출항을 하였는데, 포르투갈의 항의로 제정된 1593 년의 법률에 의해 양 항구에서 연간 2 척만 출항하는 것으로 제한되었습니다. 이러한 제한 때문에 큰 선박을 건조해야 했습니다. 갤리언선은 평균 1,700 톤에서 2,000 톤으로 필리핀의 목재로 건조되었고, 1,000 명의 승객을 이동시킬 수 있었습니다. 대부분의 선박은 필리핀에서 건조되었고, 멕시코에서 건조

된 것은 8 척이라 전해지고 있습니다.

필리핀은 당시의 글로벌화에 필요한 역할을 다하고 있었습니다. 스페인과 포르투갈은 대항해시대에 있어서 세계의 경계를 확대하는 선두에 있었습니다. 그리고 16 세기에 스페인이 과견한 마젤란과 엘카노에 의해 지구는 평면이 아니라 구체라는 것이 증명되었습니다.

마젤란의 원정은 5 척의 선박과 270 명의 승조원으로 구성된 선단으로, 1519 년 9 월 20 일에 스페인을 출항하여, 남하하면서 대서양을 횡단하였습니다. 남아프리카의 최남단을 발견하였을 때, 선단장인 페르디난드 마젤란(저와 같은 이름의 포르투갈인)을 칭송하기 위하여 그 중요한 항로를 마젤란 해협으로 명명하였습니다. 거기서 태평양을 횡단하였고, 필리핀의 역사가인 레나트 콘스티탄티노 씨에 의하면 1521 년 3 월 16 일에 “필리핀의 재발견 (re-discovery)” 이 실현되었습니다.

이 “필리핀의 재발견”의 의의를 설명하기 위하여 이슬람교에 대하여 말씀드리겠습니다. 아시다시피 7 세기에 사우디아라비아에서 태어난 이슬람교는 확대방침을 취하여 9 세기 초에는 당시의 스페인 대부분을 침략하였습니다. 11 세기가 되면 그리스도교 나라들이 십자군을 결성하여 영토를 되찾으려 하였기 때문에, 유럽에서는 13 세기에 그리스도교가 어느 정도 세력을 되찾고 있었으나, 이슬람의 교리는 동쪽으로 확대되어 인도까지 퍼져나갔습니다. 15 세기가 되면 그리스도교는 스페인을 되찾지만, 이슬람교는 인도네시아까지 확대되었습니다.

마젤란이 필리핀에 도달하였을 때 필리핀 내에서도 인도네시아에 가까운 민다나오 섬은 이슬람교의 지배를 받고 있었습니다. 저의 역사 선생님께서서는 1521 년에 필리핀 중부에 위치한 세부 섬에 온 스페인 탐험선단이 “십자가를 세워 남쪽에서 온 이슬람의 파도를 멈췄다”고 묘사하셨습니다. 이때부터 필리핀인 대다수가 그리스도교를 믿게 되었습니다. 아쉽게도 민다나오 섬에서는 당시부터 지금에 이르기까지 그리스도교 대 이슬람교의 대립이 문제가 되고 있습니다.

라푸라푸가 관장하는 막탄 섬 종족과의 싸움에서 마젤란이 전사하였기 때문에 필리핀에서 스페인으로 돌아간 마지막 한 척은 엘카노 선장의 손에 맡겨졌습니다. 스페인을 출항한 지 약 2년 후인 1522년 9월 6일에 출발했을 때 겨우 6%의 승조원을 태웠고, 5척 중 유일하게 남은 빅토리아호가 스페인의 항구로 돌아왔습니다.

첫 스페인의 본거지는 세부 섬에 있었는데, 아시아 각지로부터의 선박이 별로 기항하지 않는다는 것을 알게 되었습니다. 세부 섬에 무역을 위해 찾아오는 것은 주로 마닐라에서 오는 선박이었습니다. 마닐라항에는 아시아 근방으로부터 선박이 기항하였고, 거기에서 내린 물건들 중 일부가 필리핀의 많은 섬들로 운반되었습니다. 스페인에게 재발견되기 전부터 마닐라는 이미 중계무역을 하고 있었습니다.

스페인의 본거지가 세부 섬에서 마닐라로 옮겨진 것은 당연한 일이었다고 할 수 있습니다. 지금도 마닐라 시내에는 스페인 시대에 세워진 인트라무로스(벽안) 유적이 남아 있습

니다.

어린 스페인 식민지의 다음 문제는 마닐라에서 모은 물건들을 어떤 방법으로 스페인까지 운반할 것인지에 관한 것이었습니다. 마젤란이 태평양 해로를 역방향인 동쪽 방향으로 항해하여도 동풍이 세기 때문에 당시의 선박으로는 앞으로 나아가지를 못하였습니다. 수차례에 걸친 실패 후 일본 방향으로 흐르는 쿠로시오를 타고 북상하여, 일본에서 동쪽으로 부는 바람을 가까스로 찾아냈고, 1565 년에 마닐라 아카폴코의 갤리언 무역이 탄생하였습니다. 이리하여 필리핀은 당시 글로벌 경제 발전과정에 있어서의 중상주의(머컨틸리즘)의 시대로 돌입하였습니다. 중상주의대로 갤리언 무역은 정부가 독점적으로 크게 개입하는 보호주의 하에 실시되었습니다.

마닐라항을 출발한 갤리언선은 인도네시아의 향신료, 중국과 동남아시아의 도자기, 상아, 칠기, 견제품을 멕시코로 운반하였습니다. 그 중에서도 중국산 견직물이 많았기 때문에 아카폴코항 선박은 ‘견선(絹船)’이라 불렸습니다. 아카폴코에 도착한 짐들은 육로로 멕시코를 횡단하여 카리브해에 면한 항구 베라크루스까지 옮겨졌고, 거기서 스페인 국왕의 인디어스함대에 선적되어 스페인으로 향하였습니다.

한편 아카폴코를 경유하여 온 갤리언선의 화물은 동아시아에서 통화로도 쓰이고 있던 은이 대부분을 차지하였습니다. 당시에는 은이 귀중하였기 때문에 ‘차익을 노린 상거래(arbitrage)’의 대상이 되고 있었습니다. 멕시코와 마닐라의 은의 가격차로 인해 갤리언 무역은 100%에서 300%까지의 이익을 냈습니다. 이렇게 막대한 이익을 가져왔기 때문에 스페인 정부는 필리핀 국내의 경제개발을 게을리하였습니다. 설령 개발에 대한 제한이 있더라도 갤리언 무역을 넘어설 수 없는 낮은 이익밖에 약속 받지 못하였기 때문에 거의 무시되었습니다. 그 덕분이라 할까요, 국내 자원이 무역의 대상이 되는 일이 그다지 없었고, 남아메리카에서 실시되었던 아시엔다(대토지소유) 제도가 필리핀에서 실시되는 일도 드물었습니다.

갤리언 무역은 1815 년까지 지속되었습니다. 스페인의 영향력이 침체되자 다른 열강들도 태평양무역에 참가하게 되었습니다. 그리고 마닐라 갤리언 무역은 과격한 경쟁 때문에 쇠퇴하여 갔습니다.

1819 년에 영국의 식민지가 된 싱가포르와 같은 중계무역형 발전모델로 개발되어 동남아시아의 중요한 허브로서 마닐라 갤리언 무역을 이어받았습니다. 1860 년에는 홍콩 또한 중계무역형 발전모델로 진입하였습니다.

어째서 마닐라 갤리언 무역은 긴 역사에도 불구하고 싱가포르와 홍콩 수준의 세계무역 지위를 유지하지 못했던 것일까요.

여러 가지 요소를 지적할 수 있는데, 경제역사학의 관점에서 매우 흥미로운 설이 있습니다. MIT의 아세모글루 교수 그룹이 제창하는 ‘운명의 역전’ 설입니다. 이 설에 의하면 식민지화

의 방법은 기본적으로 두 종류가 있습니다. ‘역출(易出)의 식민지화’(colonization of extraction)와 ‘취락의 식민지화’(colonization of settlement)입니다.

전자는 식민지화 당초의 인구밀도가 높고, 배타적인 제도를 만들어내는 경향이 있지만, 후자는 인구밀도가 낮고, 포괄적인 제도를 만들어내는 경향이 있습니다. 마닐라 깬리언 무역은 어느 쪽이나 하면 전자에 해당하고, 마닐라 깬리언 무역에 참가할 수 있는 것이 대체로 사회의 권력자들로 한정되어 있으며, 정부의 보호에 의한 독점적인 구조였던 것입니다.

스페인의 이러한 보호주의의 구조는 영국이 취한 자유주의 구조와 정반대였습니다. 18 세기에 산업혁명을 일으킨 영국은 글로벌 경제를 앞장서 나가고 있었기 때문에 자유주의를 취할 여유가 있었습니다. 자유주의에서는 재산권이 굳게 지켜지고, 기업가가 우대를 받으며, 엘리트의 과한 힘이 제한되도록 포괄적인 제도를 만듭니다.

‘운명의 역전’ 설에 의하면, ‘역출의 식민지화’는 비교적 유복한 곳(=인구밀도가 높음)으로, 그 사회의 부를 추출하기 위해 배타적인 구조가 구축되기 때문에 수 세기 후에 그 사회의 발전이 둔해진다고 합니다. 한편 ‘취락의 식민지화’는 비교적 가난한 곳(=인구밀도가 낮음)으로, 포괄적인 구조가 구축된다는 것입니다.

미진한 설명에 그치지만, 마닐라 깬리언 무역의 쇠퇴와 현 필리핀 경제의 현상이 설명된다고 생각합니다.

이상으로 간단히 19 세기까지의 필리핀 역사를 소개 드렸습니다.
경청하여 주셔서 대단히 감사합니다.