

삼각무역: 아카풀코 갤리언 무역의 탄생과 몰락*

서성철**

단독/부산외국어대학교

Suh, Sung-Chul (2013) "Triangular Trade: The Rise and Fall of the Acapulco Galleon"

ABSTRACT

Acapulco galleon trade, as a historical event, lasted from the 16th century to 18th century, representing an important milestone in the development of the capitalist economy. The galleon route completed a round-the-world trade route, reconnecting the broken chains of Asia, Europe, and America through the Trans-pacific between Acapulco and Manila. In this regard, Acapulco galleon trade is an exemplary forerunner of the globalization and integration of world trade. During the early modern age from the year 1400 to 1800, there was a division of labor at the level of the world economy. In fact, the international trade had a long history on basis of this division of labor, but this global phenomenon emerged more generally after silver from America poured into Europe. In other words, it was the time after America had been incorporated into the world system since 16th century. A typical example of global trade was the triangular trade through galleon ships. The decline of galleon trade which had lasted more than 250 years, may be attributed to the fall of mercantilism, the rise of free trade, the Spanish loss of competitiveness, and also the rise of United Kingdom as a new maritime force. However, this study reaches a conclusion: the major cause of the downfall of galleon trade lies in the loss of economic interest. In other words, China's decline in demand for silver resulted in a decreasing rate of return of investment. On the surface, galleon trade is a simple economic event carried on at a national level. However, this study reveals that this trade was a hugely important event in the world-system, covering three continents and providing an axis for the intertwined and interacted world economy which connected Europe (via Spain), America (via New Spain or Nueva España), and Asia (via China), respectively.

* 이 논문은 2008년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2008-362-A00003).

** Sung-Chul Suh is a HK research professor of Institute of Iberoamerican Studies at Busan University of Foreign Studies, Korea (Email: scsuh@pufs.ac.kr).

Key Words: galleon, triangular trade, mercantilism, silver, Philippines, New Spain, world-system / 갤리언, 삼각무역, 중상주의, 은, 필리핀, 누에바 에스파냐, 세계경제

서론

아카폴코 갤리언¹ 무역은 오랜 기간에 걸쳐 진행된 역사적 사건이었다. 16세기에서 18세기까지 약 250년간에 걸친 이 무역은 세계 자본주의 경제의 중요한 이정표였다. 16세기, 포르투갈과 함께 해양왕국의 선두에 선 스페인은 아메리카 대륙을 정복, 식민하면서 지금의 멕시코에 누에바 에스파냐 부왕령을 세웠고, 마젤란의 태평양 루트 개척과 잇따른 원정대의 탐험을 통해 필리핀을 식민화했으며 이곳을 거점으로 아시아, 아메리카, 유럽을 잇는 삼각무역을 유럽 그 어떤 나라보다 먼저 시작할 수 있었다. 멕시코의 아카폴코와 필리핀의 마닐라 사이의 태평양 횡단을 통한 이 교역은 아시아, 유럽, 아메리카의 끊어진 고리를 다시 연결하면서 전 세계 일주의 무역 루트를 완성했는데, 이런 점에서 아카폴코 갤리언 무역은 요즈음 흔히 말해지는 세계화나 세계무역의 통합을 이미 실천한 선구자적인 좋은 예라고 할 수 있다.

Frank(2003)에 따르면 1400년경부터 1800년경까지 근세에는 세계경제 차원에서의 분업이 존재했었고 그 체제는 꾸준한 변화를 통해 확대해 나가고 있었으며, 지금처럼 복잡하고 다양하지는 않았지만 단일한 글로벌 경제 테두리 안에서 다양한 지역과 국가들이 상품, 서비스, 산업부문에서 서로 경쟁하고 있었다고 한다. 사실, 이런 분업에 입각한 국제간의 무역은 오랜 역사를 가지고 있지만 그것이 전세계적인 현상으로 퍼진 것은 아메리카의 은이 유럽으로 이동하면서, 다시 말해서, 아메리카가 세계경제로 편입되기 시작한 16세기 이후부터라고 할 수 있다. 우리는 흔히 아메리카는 19세기에 세계체제에 편입되었다고 알고 있지만 실상 글로벌 경제는 과거에도 존재했었고 16세기에는 그것이 일반적인 현상으로 자리 잡았다. 그 글로벌 무역의 대표적인 예가

1 갤리언이라는 용어는 15, 16세기에 개발된 돛을 3개나 4개 가진 배로서 상선이나 군선으로 개발된 배를 지칭한다. 크기나 무기 탑재 능력에서 우수해 16세기 군함으로 쓰였고 유럽과 아시아 아메리카 대륙 간의 무역에서는 무기를 실은 상선으로 바뀌었다. 이 갤리언선은 19세기말 증기선이 출현할 때까지 대양을 주름잡았다.

바로 갤리언선을 통한 삼각무역이라고 할 수 있다. 그 무역의 원동력은 은으로서 막대한 양의 아메리카산 은이 유럽으로 유입되면서 유럽에 가격혁명이 일어났던 것은 주지하는 바와 같다.

이런 점에서 스페인 갤리언 무역은 단순한 개별적 사건이라기보다는 당시 세계경제의 축을 이루었던 스페인으로 대변되는 유럽, 누에바 에스파냐로 대변되는 아메리카 그리고 중국으로 대변되는 아시아, 이 세 대륙의 역사적, 경제적 상호관계를 규명할 때만이 그 총체적 의미를 지닌다.

그동안 갤리언 무역과 관련하여 국내에서 나온 연구논문은 그리 많지 않은 편이다. 식민지 필리핀의 입장에서 스페인과 필리핀간의 교역에 관한 동남아 학자의 연구²가 있으나 스페인이나 아메리카의 입장에서 바라본 연구 성과는 전무한 형편이다. 게다가 그동안 갤리언 무역과 관련해서 나온 대부분의 연구는 스페인의 식민지인들에 대한 개종, 문화적 영향을 많이 다루고 있지만 이 새로운 교역을 경제적인 관점에서 바라보는 연구는 그리 많지 않은 편이다. 이 연구는 바로 이 점에 유의하여 갤리언 무역의 변영과 몰락 과정을 경제적 관점, 구체적으로 그 당시 유럽을 풍미했던 중상주의와 관련하여 살펴보고자 한다.

실제로 갤리언 무역이라는 상업 활동이 종말을 고하게 된 이유는 바로 이 무역을 탄생시킨 결정적인 요인과 불가분의 관계가 있기 때문에 본 연구에서는 갤리언 무역이 탄생하게 된 역사적 배경은 무엇인지, 스페인과 아메리카 식민지와와의 관계는 어떤 것인지, 그리고 스페인 왕국은 이 무역을 유지하기 위해서 어떤 조치를 취했는지를 역사적 순서를 따라 서술하고자 한다. 아울러 아시아와의 무역에 있어서 주요 변수로 작용했던 중국 은의 수요와 아메리카 은의 공급 관계, 중상주의의 쇠퇴와 자유무역주의의 출현은 스페인 무역정책에 어떤 변화를 가져왔는지, 그리고 갤리언 무역이 몰락한 주원인은 어디에 있는지 살펴보고자 한다.

갤리언 무역

아카풀코 갤리언(Galeón de Acapulco), 마닐라 갤리언(Galeón de Manila)

2 Kim(2012)은 “The Spanish Influence on the Philippines - Focused on the Galleon Trade and Early Modern Development”에서 갤리언 무역을 통해서 스페인이 식민지 필리핀에 끼친 경제적 영향 및 변화를 주로 살핀다.

또는 중국선(Nao de China)³이라는 용어는 일반적으로 1565년에서 1815년까지 아시아, 아메리카, 유럽 간의 해상 루트를 통해 무역을 담당했던 배들을 일컫는 말이다. 이 해상 루트는 주요 항구로서 마닐라, 아카폴코, 베라크루스 및 스페인의 세비아, 또는 카디스 항구를 연결시킨다.

아카폴코 갤리언의 항해 무대였던 태평양 루트는 동쪽의 육로나 아프리카의 희망봉을 돌아 아시아 동방시장과 유럽을 연결시킨 루트를 대체하는 새로운 루트로서 탄생하였다. 아카폴코 갤리언은 스페인 왕실에 의해 주도된, 기본적으로는 스페인 제국이 소유한 식민지를 통해서 복잡하고 다양한 동거나 조직이 배제된, 그리고 특별한 상업적 패턴이 없이 오로지 당시로서는 귀한 아시아 상품을 구하는 상업적 행위로 이해할 수 있다(Flynn and Giraldez 1996a).

1519년, 마젤란은 태평양을 횡단한 최초의 인물로서 그의 원정을 통해서 유럽세계는 필리핀을 처음 알게 되었고 이후 스페인은 향료를 찾아 이곳으로 원정대를 계속 파견하였다. 당시 필리핀에서 동쪽 아메리카 대륙으로의 귀환 노선을 발견한 것은 1564년, 스페인의 Andres de Urdaneta에 의해서였다. 무역품을 피해 북쪽 방향으로 항해하는 이 루트는 곧바로 유명한 갤리언 무역의 루트로 바뀐다(Kim 2012, 64). 멕시코에서 필리핀까지 아시아로 가는 서쪽 방향의 이 루트는 아프리카를 통한 포르투갈의 해상 루트보다 상대적으로 안전하고 빨랐으며, 이 루트의 발견으로 필리핀과 누에바 에스파냐는 정기적인 소통을 갖게 된다.

필리핀은 그 지리적 위치로 인하여 스페인이 도래하기 훨씬 전부터 중국과 인접 아시아 국가들과 교역을 하게 된다. 아메리카의 은이 필리핀에 유입되면서 마닐라는 아시아와 아메리카를 잇는 중개지 역할을 일찍부터 하게 된다(Latasa and Fariñas de Alba 1991, 13). 1565년 누에바 에스파냐의 Legaspi가 세부에 주 근거지를 마련했다가 1571년 마닐라로 본부를 옮긴 것은 정책적 차원의 의도적 행위로서, 다름 아닌 중국과의 무역을 염두에 둔 것이라고 할 수 있다.⁴ 한편, 중국은 1567년, 무종 황제가 남쪽 나라들과의 민간무역을 장려하면서 대외무역을 급속도로 확대되기 시작했다. 처음에는 매년 50척의 정크선들이

3 일반적으로 '마닐라 갤리언'이라는 용어를 많이 쓰나 본 연구자는 스페인 식민지인 아메리카의 입장에서 '아카폴코 갤리언'이라는 용어로 통일해 사용하고자 한다.

4 당시 마닐라는 중국과의 무역에 있어서 전략적으로 중요한 지점에 위치했을 뿐만 아니라 항구로서의 입지가 더할 나위 없이 좋았다. 마닐라는 이미 송(宋)왕조 시기부터 중국과 교역한 오랜 경험을 갖고 있었고 필리핀에는 이미 중국인들의 거주지가 있었다(Barker 2006, 19).

무역허가를 받아 교역을 하다가 1589년에는 88척, 1597년에는 117척으로 증대되었다. 1589년에 대부분의 중국 정크선들은 중국정부로부터 필리핀과 보르네오의 동쪽 해상에서 교역을 할 수 있는 권리를 부여받았다(Reid 1993, 19).

역사·정치적 배경

아카폴코 갤리언의 탄생은 16세기 당시의 정치적 상황과 밀접한 관계가 있다. 당시 중동에는 오토만 제국이라는 막강한 이슬람 세력이 기독교 유럽을 위협하고 있었는데 이는 유럽이 아시아와 교역을 하는데 커다란 장애물로 등장했다. 한편, 이탈리아의 도시국가들, 즉 이전 베네치아나 제노바와 같은 해상교역 국가들의 정치경제적 힘은 쇠락하고 있었고 유럽 대부분의 나라들은 종교전쟁에 돌입하였다. 이베리아 반도의 두 왕국, 즉 당시 아프리카 루트를 통해 아시아 무역을 독점하고 있었던 포르투갈과 신세계 정복 및 식민을 통해 경제적 이익을 취했던 스페인은 서로 충돌했고, 이 싸움은 결국 전쟁에서 승리한 스페인의 펠리페 2세가 포르투갈의 왕을 겸함으로써 종결된다.⁵ 이제 스페인은 아메리카 대륙, 필리핀, 그리고 스페인 영토였던 유럽의 몇몇 나라를 포함하여 막강한 제국으로 등장하면서 아시아 무역을 선점하게 된다.

중상주의 시대의 사회는 귀금속에 대한 열망과 광범위한 상업선호 문화로 특징지어진다. 이런 점에서 당시 유럽의 자본주의는 금과 은의 획득을 통한 부의 축적에 기반하고 있음을 알 수 있다. 스페인 제국의 갤리언 무역 역시 “중상주의 원칙”(doctrinas mercantilistas), 즉 교역에서의 스페인의 독점과 신대륙의 항해 및 귀금속의 수출이라는 두 가지 기준에 의해서 추진된다 (Navarro García 1965, 20). 다시 말해서, 16세기에서 18세기까지 약 3세기에 걸쳐 이루어진 갤리언 무역은 국가의 통제와 무역장벽에 기반을 둔 중상주의의 원칙아래서 이루어졌다는 점이 그 특징이라고 할 수 있다.

중상주의를 실현할 수 있는 최적의 조건이 방대한 영토의 소유에 있다면 스페인은 유럽의 어떤 나라보다도 교역에 있어 유리한 위치를 차지했다고 할 수 있다.⁶ 당시 스페인 본국과 식민지간의 교역에서 부과된 세금은 높기는

5 펠리페 2세는 아버지인 카를로스 5세로부터 스페인 제국을 물려받았고 어머니인 포르투갈의 이사벨로부터는 포르투갈을 물려받았다.

6 스페인의 힘이 절정에 달했을 때는 포르투갈을 포함한 이베리아 반도, 나폴리 왕국(지금의 세르레나, 시칠리아, 말타), 프랑스 동쪽의 중심 지역, 밀라노 공국, 저지대 국가들(지금의 벨기에, 룩셈부르크, 네덜란드)이 스페인의 영토였다. 1535년에서 1540년 사이, 스페인은 서반구 인구의 반을 지배하게 된다(Mejía Cubillos 2011, 5).

했지만⁷ 정치적, 행정적으로 관련이 없는 타 영토에 부과된 세금만큼은 높지 않았다. 스페인 제국의 방대한 식민지에서 생산된 상품들은 제국의 내부에서 생산된 “지방”(local) 상품으로 간주되어 상대적으로 낮은 가격을 유지하고 있었다. 여기에 덧붙여 스페인은 거대한 해외 시장의 경제적 활용에 힘입어 아메리카나 아시아의 상품들을 재수출하는데 유럽 어느 나라보다도 유리했다고 할 수 있다. 당시의 정치적 지형을 고려해 볼 때 스페인의 이런 교역은 Wallerstein(1979)이 지적했듯이 국제간(international) 교역이라기보다는 지역간(intra-regional) 교역이라고 할 수 있다.⁸(Mejía Cubillos 2011, 5, 재인용). 한마디로, 당시의 모든 여건들, 즉 태평양 루트의 발견, 중앙주의의 도래, 광대한 해외 식민지, 정치적인 배경 등은 이제 막 통일을 이룬 스페인이 해외를 상대로 상업적 활동을 펼치는데 더할 나위 없이 좋은 조건이었다고 할 수 있다.

그러나 중요한 점은 캘리언 무역이 오로지 스페인 본국의 중앙주의적 결정에 의해 주도된 상업적 행위만은 아니라는 사실이다. 캘리언 무역은 기본적으로 두 가지 형태를 가지고 있었는데, 첫 번째로는 세비야의 독점 하에⁹ ‘인디아스 루트’(Carrera de Indias)를 통한 교역으로서 이것은 스페인과 아메리카 식민지 간의 모든 교역 및 항해 활동을 포함하고 있다. 이 항해에서 인디아스 범선(La Flota de Indias)은 주 운송수단이었다. 둘째로는, 배의 숫자나 톤수, 교역량의 크기나 적재화물의 총 가치에서 ‘인디아스 루트’의 교역보다는 상대적으로 작았던 소위, ‘서쪽 섬의 루트’(Carrera de Islas de Poniente)¹⁰를 통한 교역을 들 수 있다. ‘태평양 인디아스 루트’(Carrera de Indias en el Pacífico) 교역이라고도 불린 이 교역은 이카폴코와 마닐라간의 접촉에 기반을 둔 것으로 이 교역은 주로 누에바 에스파냐인(novohispanos)이 담당했다(Smith 1971). 이 무역은

7 Silva Herzog(1956)은 스페인과 식민지간의 무역에 100%에서 200%의 세금이 부과되었다고 한다.

8 Price(1986)는 중앙주의 시기에 스페인이 교역 면에서 유리했던 점으로 광대한 영토의 소유를 들면서 영국이 해상무역의 강자로 등장하게 되는 주 이유도 스페인의 경우와 똑같다는 점을 지적하고 있다.

9 당시 세비야는 식민지 교역을 총괄했던 중심지였지만 시간이 지나 그 위상이 약해지면서 18세기 초 무렵에는 그 자리를 카디스에 넘겨주게 된다. 그 이유는 인디아스 제도에서 들어오는 배가 접안하기 위해서는 세비야보다 카디스항의 조건이 더 좋았기 때문이었다. 이에 따라 16세기 아메리카와의 교역을 담당하기 위해서 세워진 ‘La Casa de Contratación’과 ‘Consulado de Cargadores’는 카디스로 옮겨졌다.

10 식민지간 동안 필리핀은 ‘서쪽의 섬들’(Islas de Poniente)로 알려져 있었다.

간헐적으로 중단되기는 했지만 250년에 걸쳐 태평양을 매개로 아시아와 아메리카 식민지를 오가며 지속된다.

이 두 루트의 무역이 독립적이었음에도 불구하고 두 교역의 중심축을 담당한 곳은 각각의 교역에 대한 규정을 수립하고 통제했을 뿐만 아니라 상업 활동에 직접적으로 개입했던 스페인 왕실이라고 할 수 있다.

삼각무역은 아카풀코에서 화물을 싣고 온 갤리언선으로부터 시작되었다. 당시 아시아로 수출됐던 주산물로서는 누에바 에스파냐에서 온, 코치닐 염료, 씨앗, 고구마, 담배, 완두콩, 초콜릿 및 카카오, 수박, 포도나무 및 무화과나무, 그리고 제조품으로 가죽 가방이 있었고, 스페인 산품으로는 통에 든 포도주 및 올리브기름, 그리고 독일, 프랑스, 제노바에서 온 단검, 칼, 칼집, 마구 등이 있었다(Mejía Cubillos 2011, 7-8)¹¹. 한편, 중국 무역업자들은 갤리언선이 절대적으로 필요로 하는, 다시 말해서 상품가치가 있는 비단이나 도자기들을 가져왔고 그 외에 그 지역의 소비용으로 식료품이나 가죽, 배 건조용 자재나 군사용품들도 가지고 왔다. 갤리언선을 통해서 누에바 에스파냐로 보내진 수출 상품들로서는 음식물이나 음료로 향료, 야자주(palm wine) 등이 있었고, 원자재나 약재로서 중국에서 온 호박(琥珀), 안식향, 마닐라 삼, 원면 및 비단실, 철, 백단, 염료, 주석, 왁스 등이 있었으며, 제조품으로서 자기, 비단과 면직물, 보석, 문방구류, 차양, 팬시상자, 그리고 모든 종류의 호사품, 소장신구, 중국 취향의 물건 등이 있었다(Spate 1979, 222). 중국 배들이 가지고 온 물품 중에는 페르시아, 인도, 일본 그리고 동남아시아 등 여러 지역에서 온 상품들도 있었다(Corpuz 1997, 40)¹². 한편, 갤리선에 실린 상품들의 종류는 시장 조건에 따라 바뀌기도 하였다.

이 모든 교역은 국제간 교역의 고전적 모델의 양태와 비슷한, 기본적으로는 산업간(inter-industrial) 성격을 띤 국제무역이라고 할 수 있다. 이런 교역은 중상주의 사회의 전형적 무역 패턴인 확고한 보호주의에 입각한 것으로 스페인

11 아시아로 향하는 갤리언선에 적재된 수출 물품이나 화물에 대한 상세한 내용은 Sales Colin(2000a)을 참고할 것.

12 아시아 산물로서는 중국으로부터 직물 및 비단(양말 및 손수건), 침대시트 및 테이블보, 중동에서는 페르시아 양탄자, 인도에서는 면 조각, 일본에서는 부채, 옷장, 함 및 궤, 윗질한 보석상자, 빗, 방울, 병풍, 문방구, 도자기 등이, 그리고 몰투카, 자바 및 실론의 향신료(정향, 후추, 계피)가 있었다. 이외에 아시아 산물로서 낙타털, 왁스, 또는 상아 조각품, 등나무 바구니, 옥, 호박, 보석, 나무 및 코르크, 자개 및 진주조개, 철, 주석, 화약, 중국산 과일 등이 있었다(Sales Colin 2000a).

왕실은 “희한한”(exotic) 상품을 제외하고는 스페인 자국산 상품과 수입 상품이 시장에서 경쟁하지 못하도록 조치를 취한다.

마닐라로 가는 배에는 다양한 상품이나 물건들이 실렸지만 대부분의 상품은 은이라고 할 수 있다. 초기에 은의 90-99%는 일정치 않은 둥근 모양의 은화였지만 1732년 이후에는 압연된 주화가 대종을 이룬다.¹³ 태평양 횡단의 항해는 통상 왕복 8개월이 걸렸고 갈리언 무역 역시 영국과 네덜란드¹⁴의 해적선들의 습격을 피해 스페인이 인디야스 제도에서 했던 것처럼 군함이 호위하는 선단제도를 취하게 된다. 그리고 갈리언선의 주 일정은 필리핀에 도착해 화물을 하역한 다음, 곧바로 아시아 전역에서 온 산물들을 싣고 다시 아카폴코로 회항하는 것으로 끝나게 된다.

필리핀에서 화물을 싣고 아메리카로 돌아갈 때 갈리언선들은 왜구의 위협을 피해서 여러 번 여정을 바꾸어야만 했고 반드시 쿠로시로(Kuro Shiro, 黒潮)¹⁵ 조류를 거쳐야만 했다. 이 모든 항행은 위험하고 불확실한 상태에서 수행되었다. 마지막 여정으로 갈리언선이 샌디에고(San Diego) 요새나 산블라스(San Blas) 같은 아메리카 대륙의 항구에 일시 기착한 다음 아카폴코에 도착하면 일단 태평양 횡단은 끝나지만 전체 여정에서 보면 이것은 반 정도의 항해에 불과하다고 할 수 있다. 마닐라에서 온 상품들의 일부는 아메리카, 즉 현재의 멕시코에서 하역되었고, 나머지는 페루 부왕령으로 재수출되었다.¹⁶ 마지막으로 남은 물건들은 노새로 멕시코 만에 위치한 베라크루스 항구로 옮겨져 거기서 다시 배에 실려 스페인의 세비야로 보내졌다.

앞서 언급한 것처럼 갈리언 교역은 많은 비용이 들고 위험을 수반한 사업이었다. 따라서 이 사업이 성공하려면 정치적 혜택 및 지원 이상의 어떤 것이 필요했다. 갈리언 무역을 실제로 수행했던 사람들에게 보다 중요했던 것은 이 위험한

13 아메리카에서 주조된 은화는 아시아에서 널리 통용된 국제 외화였다. 이 주화는 이제까지 만들어진 주화 중에서 가장 많은 나라와 지역에서 사용된 주화로서 화폐학에서 치면 지금의 기축통화인 달러라고 할 수 있다.

14 스페인은 갈리언 무역에서 영국, 네덜란드의 공격으로 많은 손해를 입었는데, 특히 스페인과 네덜란드간의 전쟁으로 인해 1646년에서 1648년까지 멕시코와 필리핀간의 무역이 잠시 중단된 적도 있다. 이 양국의 갈등은 1648년 베스트팔렌 조약으로 종지부를 찍는다.

15 쿠로시로는 일본 동쪽 해안에서 태평양 북쪽으로 흐르는 해류로서, 태평양 왕복 횡단 루트의 개척자이자 갈리언 무역의 시작을 가져온 Andrés de Urdaneta에 의해 발견되었다.

16 페루의 귀족들이나 상층부 사람들은 아시아의 값비싼 물건들을 계속 주문했고 대금은 은으로 지불하였다(Mejía Cubillos 2011, 9).

사업을 수행하는데 필요한 경제적 동기 부여에 있다고 할 수 있다. 다시 말해서, 배타적 이득을 얻을 수 있느냐 없느냐가 그들의 주요 관심사였다. 엄밀히 말해서 아카폴코 갤리언 사업은 정상적인 교역에서는 생각할 수 없는 막대한 이익이 보장된 상업 행위였다고 말할 수 있다. 스페인 왕실이 수립한 보호 장벽의 혜택 안에서 이 무역의 수익률은 상당히 높았다. 학자들의 추산에 의하면 태평양 무역의 경우에 한정해 볼 때, 갤리언선이 아카폴코로 귀환할 때 얻을 수 있는 수익은 투자액에 비해 무려 300% 이상이었다고 한다(Martin-Ramos 2007).

그러나 이 갤리언 무역이 수지맞는 장사라 해도 문제는 누가 경비를 충당하고, 누가 이 위험스런 여행에 나설 것인가 하는데 있었다. 경제적인 관점에서 볼 때 16세기 당시의 스페인에는 이런 좋은 기회를 활용할 사업가적 기질을 가진 사람들이 없었다. 물론 당시의 스페인에는 이런 대규모 사업을 수행할 자본을 지닌 귀족계급이 존재하기는 했지만 그들에게 갤리언 무역 같은 상업 활동은 천한 행위로 간주되어 배척되어 이런 상업적 행위에 선뜻 나설 수 있는 스페인인들은 많지 않았다.¹⁷ 스페인 중산계급의 꿈은 귀족이 되는 것이지 상인이 되는 것이 아니었기 때문에 홉스본이 언급한 스페인만의 이런 특이한 “이베로 봉건자본주의”(capitalismo feudal ibero)는 수세기 동안 지속된다 (Mejía Cubillos 2011). 이런 상황에서 이탈리아의 제노바인, 독일인, 플랑드르인, 포르투갈인 등 많은 외국인들이 갤리언 무역의 일익을 담당한 것은 당연하다고 할 수 있다.¹⁸ 흥미로운 것은 이들 외에도 당시 유럽의 금융 및 대부업에서 막강한 힘을 발휘했던 독일의 푸거 가문도 갤리언 원정대에 재정 지원을 했다는 점이다.

한편, 필리핀에서는 필리핀 거주 스페인 사람들만이 오로지 갤리언 무역을 전담할 수 있었다. 스페인 본토의 스페인인, 멕시코나 다른 아메리카 식민지의 스페인인들은 마닐라-아카폴코 무역에 참여할 수 없었다. 당시 필리핀에 있던 상인들은 자기들만의 독점적인 선주연합체를 가지고 있었고 그 조직을 이끌었던 사람들은 일종의 무역이사회인 강력한 레알 콘솔라도(Real Consulado)¹⁹를

17 당시 스페인 사람들 대부분의 꿈은 토지의 구입, 장자상속제의 기반, 소귀족의 직(hidalguía)의 획득을 통해 귀족이 되는 것이었다. 한편, 귀족이 되기 위한 조건으로 여러 세대 동안 집안이 기독교인이어야 했고, 갤리언 무역과 같은 일에 종사하지 않아야 했다(Pozo 2005).

18 실제로 16세기 초에 제노바 공화국, 플랑드르, 그리고 뒤에 포르투갈인들이 당시 신세계 교역의 중심지였던 세비야에 많이 들어왔는데, 특히 포르투갈인들은 서인도제도(Indias Occidentales)와의 무역허가를 간절히 원하고 있었다.

만들어 무역을 통제했다. 이 무역이사회는 마닐라의 부유한 사람들과 그리고 스페인 사람으로서 영향력 있는 사람들 및 교회, 군대, 또는 식민정부를 대변하는 사람들로 구성되어 있었다. 물론, 엔코멘데로스(encomenderos)²⁰라고 불리는 평민들도 스페인 법의 규정에 따라 이 무역에 종사할 수 있었다(Corpuz 1997).

갤리언 무역 초기, 갤리언 무역 종사자만큼 특권을 누렸던 사람들로서는 마닐라에 거주했던 스페인 성직자들을 들 수 있다.²¹ 이 외에도 거대한 규모의 종교단체도 갤리언 무역에 소요되는 자금의 주요 공급자였다(Cushner 1967, 369).

누에바 에스파냐의 경우, 마닐라-아카폴코 교역은 실제로 ‘알마세네로스’(almaceneros, 창고 주인)라고 불리는 멕시코 대상인들의 손아귀에 있었다.²² 멕시코 상인들은 스페인을 배제하고 아시아의 비단 공급자와 직접 교역하기를 선호했는데, 그 이유는 그들과 직접 교역을 하게 되면 운송료를 절감하고, 세금을 피하며, 비단을 위시한 값비싼 상품들을 스페인에 공물로 바치지 않아도 됐기 때문이다.

앞서 언급한 것처럼, 스페인 왕실은 대서양간(transatlantic) 및 태평양간(transpacific)의 교역을 하나로 묶는 연결고리의 역할을 했다. 따라서 “정부 대 정부” 차원의 상품의 공급이라는 점에서 직접 교역에 대한 스페인의 역할은 점점 두드러진다.

보다 중요한 점으로서, 당시 필리핀의 운영 및 행정은 특수한 형태로 아메리카에 의존하고 있었다. 이런 맥락에서 Chaunu는 “당시의 필리핀은 스페인

19 1586년에 갤리언선에 물건을 보내는 선주는 194명이 있었고, 2세기 후에는 28명으로 줄어들었다. 이 Consulado의 159명 구성원 중에 25명만이 실질적인 상인이었고 56명은 단지 무역수수료를 챙기는 사람들이었으며 나머지 사람들은 여러 다양한 직업을 가지고 있었다.

20 원래 엔코미엔다(encomienda)는 원주민 인디오들에게 세금을 부과하고 원주민들을 강제로 사역하기 위해 만든 제도로서 스페인 왕은 정복자들이나 교회에 엔코멘데테로스(encomenderos)라는 직을 부여하고 권한을 주어 엔코미엔다를 유지하게 하였다. 엔코멘데테로스는 원주민들을 통치하고, 보호하며 그들을 기독교로 개종하는 대가로 그들로부터 공물이나 노동력을 받을 수 있었다. 이 논란 많은 제도는 1542년 누에바 에스파냐에서는 폐지되었지만 필리핀에서는 여전히 존속했다.

21 그러나 이 특권이 상인들에 의해 남용되자 마닐라의 Juan Angel Rodríguez 대주교는 1737년, 많은 수의 비스페인인 성직자들을 필리핀에서 추방하는데, 그 이유는 이들이 네덜란드, 포르투갈, 프랑스 상인들을 위한 무역 중개자로 활동했기 때문이다.

22 Yuste(1987)에 의하면 멕시코 상인들은 적은 자본으로 갤리언 무역에 뛰어들 다른 지역의 상인들과는 달리 두둑한 자금력을 바탕으로 아카폴코에 들어온 아시아 상품들을 전매했다고 하는데, 스페인 당국은 이들 멕시코인들이 멕시코와 필리핀간 교역과 관련하여 계약이나 규정에 영향을 끼치고 또 그들이 도매업자로서 가격이나 상거래를 좌지우지할 것이라고 우려했다.

식민지라기보다는 이미 스페인의 식민지였던 누에바 에스파냐라는 아메리카의 식민지에 더 가깝다”고 언급한다(Sales Colin 2000a). 이런 배경에서 스페인 왕실이 보낸 필리핀 총독이나 마닐라에 있던 스페인 관리들은 그 지역의 주민들을 통치하고 군인 및 성직자들을 유지하기 위한 각종 청원 및 요청 서한을 스페인 왕실이 아니라 누에바 에스파냐의 부왕에 보낸다. 한편, 갤리언 선에 실려 필리핀으로 간 상품들의 80%는 멕시코가 원산지였고 나머지 20%는 스페인, 프랑스, 독일, 제노바에서 온 것들이었다. 그 이유는 아메리카산 상품이 유럽의 그것과 비교해 값이 훨씬 싸기 때문이었다(Sales Colin 2000a).

은의 수요와 공급/중국과 아메리카

갤리언 무역은 사실 중국의 은에 대한 수요와 중국의 도자기 및 비단의 공급에 의해서 본격적으로 시작되었다고 할 수 있다. Frank는 당시의 세계무역 구도를 언급하면서 중국이 세계경제에서 차지했던 역할을 첫 번째로 꼽는다. 당시 중국은 생산과 수출 양면에서 전세계에서 압도적인 우위를 보였다. 두 번째로 그는 전세계에서 생산되는 은의 최종적인 ‘배수구’로서 중국의 역할과 기능을 강조한다(Frank 2003, 206).

중국이 은을 수입하게 된 배경에는 14세기 말 지폐(baochao)를 본위화폐로서 표준 교환수단의 삼았던 명나라 화폐정책의 실패에서 비롯된다. 당시, baochao의 과도한 발행으로 인하여 중국 지폐의 가치는 동이나 은과 같은 대체 통화와 비교해 폭락했다. 그러나 중국에 가서 은은 명나라 정부의 금지정책에도 불구하고 새로운 통화수단으로 자리 잡는다. 초기에는 지폐와 은이 함께 사용되었지만 점점 더 은이 많이 사용되게 되었다. 중국의 은에 대한 수요는 명나라가 ‘단일화폐’(single-whip) 개혁을 추구하면서, 다시 말해서 세금의 원활한 징수 및 강화를 위해서 은이 보편적 지불수단으로 바뀌면서 은의 사용이 급증하게 된다(Kim 2012, 66).

당시 중국의 인구는 세계인구의 거의 1/4에 육박하고 있었고, 중국이 공물이나 교역 등에서 세계무역의 중심지였다는 점을 고려해 볼 때 중국의 은에 대한 수요는 어마어마한 것이었다고 할 수 있다. 당시 중국경제의 규모, 중국사회의 급증하는 은의 수요, 도자기나 비단²³ 수출로 벌어들이던 막대한 무역흑자

23 당시 아시아와 교역하던 유럽 무역선에 실린 화물 중에서 유럽산은 일부분이었고 대부분은 중국에서 생산된 도자기와 비단이었다.

는 전세계적으로 은의 수요를 폭증시켰고, 이것은 은 가격의 급등으로 나타난다 (Frank 2003). 이런 점에서 중국사회가 은을 기반으로 한 조세정책을 취하지 않았다면 “유럽과 중국에서 ‘가격혁명’이 일어나지 않았을 것이고 또 (은을 팔아 연명하던) 스페인 제국도 존재할 수 없었을 것”이라는 Flynn and Giraldez의 지적은 타당하다. 16세기 초, 중국에서의 금은비가(金銀比價)는 1:6으로서, 인도(1:8), 페르시아(1:10), 유럽(1:12)과 비교해 중국에서의 은의 가치가 월등히 높은 것을 알 수 있다.²⁴ 이런 점에서, 금의 상대가격이 낮고 은의 상대가격이 다른 지역과 비교해 두 배 가까이 높았던 중국으로 은이 몰려드는 것은 당연하다고 할 수 있다. 역으로 중국의 금은 유럽으로 재수출되기도 한다(Frank 2003, 339). 한편, 1570년경에 아메리카 대륙에서는 수은아말감법의 도입으로 은의 채취가 이전보다 용이하게 되면서 은의 생산량은 급격히 증대되는데 스페인이 중국에 은을 수출하여 많은 수익을 노리게 된 것은 바로 이런 배경에서이다.

1393년, 중국정부는 비단 원사 및 뽕나무 재배 농가에 토지세를 면제해주는 등 혜택을 베풀었는데 이로 인해서 중국의 비단 생산량은 급격히 증가하게 된다. 당시 중국 비단의 주요 수출국으로는 일본과 은의 주요 공급자였던 누에바 에스파냐가 있었다. 또한 ‘단일화폐’ 개혁으로 인해 사람들이 은으로 세금을 지불하면서 은과 비단 산업은 불가분의 관계로 더욱더 성장하게 된다 (Barker 2006, 1-4)²⁵.

이렇게 중국으로 대변되는 아시아 시장에서 은이 중요한 가치를 지녔고, 스페인 제국은 은을 풍부하게 가지고 있었다는 점에서 은을 매개로 한 스페인과 아시아간의 교역 패턴은 자연스러운 일이었다고 할 수 있다. 1500년대와 1800년대 사이에 멕시코와 남미(주로 페루와 볼리비아)에서 15만 톤의 은이 생산되었는데 이는 전 세계 생산량의 80%를 차지한다. 그러나 아메리카의 대패리핀 주력 수출품목이 은이라고 해서 그것이 모두 중국으로 흘러들어 간 것은 아니다.²⁶ 당시 은의 가치가 중국에서 가장 높았기 때문에 중국은 전세계의 모든 은을 빨아들이는 최종 “배수구”의 역할을 하게 되는 것이다.

24 Flynn and Giraldez에 따르면 1592년부터 17세기 초반까지 광저우에서 금은비는 1:5.5에서 1:7이었던 반면, 스페인에서는 1:12.5에서 1:14였다(Frank 2003, 239, 재인용).

25 화폐, 자본의 이동이나 유통이라는 관점에서 아메리카 은에 대한 글로벌 교환가치로서의 중국 비단 산업에 대한 상세한 내용은 Flynn and Giraldez(1996b)를 참고할 것.

26 당시 중국은 일본에서 많은 양의 은을 수입했었고 나머지는 유럽, 서아시아, 인도, 동남아시아를 통해서 간접적으로, 그리고 마닐라 걸리언선을 통해 아카폴코에서 직접 들어오는 은으로 국내수요를 충당했다(Frank 2003, 212).

이런 맥락에서, 상기 언급한 것처럼 중국과 스페인간의 은 가치의 엄청난 차이가 중국과의 무역을 확대시킨 주요인이었고 할 수 있다. 스페인과 스페인 식민지간의 총 교역에서 갤리언 무역이 차지하는 비중을 정확히 추정하는 것은 불가능하다. 다만 우리들은 누에바 에스파냐에서 스페인, 또는 누에바 에스파냐에서 필리핀으로 수출된 대부분의 물품은 금이나 은이라는 사실을 잘 알고 있다.²⁷ 아메리카에서 필리핀으로 유입된 은의 양에 대한 통계는 학자에 따라 천차만별이고 다양하다.²⁸ 2세기 넘는 기간 동안 아메리카 대륙에서 아시아로 들어간 은은 약 4천에서 5천 톤 정도로, 그 양은 아메리카 전체 생산량의 1/3 정도로 추산된다(Legarda 1999, 44). 한편, 1598년에서 1699년까지, 약 백년간에 걸쳐 아메리카에서 필리핀으로 들어간 은은 연간 200만 페소 정도로 추산되며 중량으로 따지면 연간 51.12톤 정도의 양에 해당된다(Alfonso Mola and Martínez Shaw 2004, 45-46). 한편, Chuan(1969)에 의하면 1550년에서 1700년까지 연간 200톤의 은이 아시아로 유입되는데 이 중의 3/4은 유럽에서 들어온 것이고, 나머지 1/4은 아메리카에서 직접 필리핀으로 들어온 것이라고 한다.²⁹

한편, 누에바 에스파냐에서는 은 생산비용이 낮아지면서 중국의 비단은 더욱 각광을 받게 된다. 1579년에 누에바 에스파냐에서 비단 원사의 가격은 40년 전의 가격과 비교해 볼 때 거의 7배 이상 앙등한다. Barker(2006)에

- 27 스페인과 식민지간 교역에서 귀금속이 차지하는 비중이 얼마나 높은가는 다음의 예를 보면 잘 알 수 있다. 1760년 멕시코에서 스페인으로 들어간 물품(총 가치: 9,811,245페소) 중 금과 은(총 가치: 7,626,432페소)이 차지하는 비중은 77.3%였고, 1765년에는 화물총액(15,785,452페소) 중 금과 은(14,040,54페소)의 비중은 88.94%로 상승한다(Silva Herzog 1956, 52). 아카풀코와 마닐라를 오가는 무역량은 학자마다 다르지만 약 550만 페소였다는 것이 일반적으로 받아들여지는 견해다. 한편, 1810년 필리핀의 대외수출은 480만 페소였다가 갤리언 무역이 끝나는 1818년에는 120만 페소로 격감하는데, 이것을 보면 스페인의 총 교역에서 갤리언 무역이 차지하는 비중이 얼마나 큰지 알 수 있다(Castro 1978, 98).
- 28 Hamilton, Attman, Flynn and Giraldez, Schurz, Chuan 등 여러 학자들의 다양한 통계에 대한 상세 내용은 Alfonso Mola and Martínez Shaw(2004)를 볼 것.
- 29 아메리카-필리핀간 은의 교역

연도	가치(페소)	무게(톤)	연도	가치(페소)	무게(톤)
1598	1,000,000	25.56	1633	2,000,000	51.12
1601	2,000,000	51.12	1688	2,000,000	51.12
1602	2,500,000	51.12	1698	2,000,000	51.12
1604	3,000,000	63.90	1699	2,070,000	52.50
1620	2,000,000	76.68			

출처: Han-Sheng Chuan(1969), "The Inflow of American Silver into China from the Late Ming to the Mid-Ch'ing Period," *The Journal of the Institute of Chinese Studies*, (Alfonso Mola and Martínez 2004, 46, 재인용).

의하면, 당시 마닐라에서 누에바 에스파냐까지 비단을 보내면서 얻게 된 평균 수익은 투자액과 비교해 100%에서 심지어 300%까지 이르렀다고 한다(Kim 2012, 67, 재인용).

중국의 비단과 아메리카의 은의 교환 지점으로서 마닐라는 점점 더 번영하는 항구로 발전해 가고 갈리언 무역은 양적인 면이나 질적인 면에서 번영의 시기를 맞는다. 한편, 마닐라는 그 지리적인 위치로 인해서 북쪽으로부터는 중국과 일본의 비단, 남쪽에서는 몰루카의 향료, 서쪽으로부터는 인도의 면화, 캄보디아의 상아가 한데 모이는 집결지였고, 한편으로는 그 물품들을 또 다른 스페인의 식민지인 아메리카로 보내는 최적의 장소였다. 따라서 갈리언 무역에서 파생된 이익은 무역 당사자인 상인들뿐만 아니라 그 무역에 간접적으로 참가했던 사람들, 즉 관리, 군인, 성직자들에게도 많은 혜택을 주게 된다. 갈리언선에 실린 화물들의 가치가 얼마나 컸던가에 대해서는 1587년 영국 배에 의해서 나포된 스페인의 Santa Ana호의 예를 보면 잘 알 수 있다. 이 배의 화물들이 마닐라에서 선적되었을 때의 가치는 약 백만 페소였지만 멕시코 시장에서 판매될 때는 2백만 페소를 넘게 된다. 갈리언 무역에서 나온 이윤으로 스페인 식민당국은 필리핀에 종교 자선단체(Obras Pías)를 설립했는데 이 단체는 후에 갈리언 무역의 중요 투자자가 된다(Legarda 1955, 352).

갈리언 무역의 규제

스페인의 갈리언 무역이 황금시기를 구가하고 있을 즈음, 이 무역의 쇠퇴 조짐이 여러 군데서 일어난다. 이론상으로 보면 스페인은 ‘인디아스 법’을 통해 필리핀으로 들어오고 나가는 수출입 상품에 대해 세금을 부과해야 했지만 갈리언 무역 초기에는 그런 조치는 취해지지 않는다. 그 이유는 외국과의 무역, 특히 중국과의 무역을 고무시키기 위한 필요성 때문이었다. 가끔 필리핀 총독들이 다른 목적을 위해서 세금을 부과하기는 했지만 스페인은 국왕의 칙령을 통해서 이를 금지시킨다.³⁰

30 1582년, Gónzalo Ronquillo de Peñalosa 필리핀 총독은 스페인 또는 중국에서 수입되거나 또는 그곳으로 수출되는 상품에 대해서 3%의 세금을 부과하였고 1591년, Gómez Pérez Dasmariñas 총독은 2%의 수출세를 부과하였다. 이런 세금 징수를 통해 연간 거두어들인 세금은 40만에서 60만 페소였다고 한다(Legarda 1955, 352).

갤리언 무역에서 하나의 특징이라면 세금 부과는 대부분 무역의 종착지인 멕시코에서 이루어졌다는 점이다. 아카폴코항에 도착한 상품에 대해서 스페인은 톤당 12페소의 세금을 부과하였고, 1586년에는 45페소로 올렸다. 1591년, 스페인의 세금 정책은 이전의 무게가 아닌 ‘상품가치’(ad valorem)에 따라 10%의 세금을 일괄적으로 부과하는 것으로 바뀐다. 그러나 이 정책은 널리 시행된 것이 아니었기 때문에 세금 부과가 갤리언 무역을 심각하게 손상시키는 것은 아니었다. 본격적인 무역 규제에 대한 움직임은 1593년에 시작된다.

이 규제 조치는 페루에 제일 먼저 적용되어 실시되었는데 그 이유는 동양 상품이 소비되는 출구로서 페루 부왕령의 시장 규모가 멕시코를 능가했기 때문이다. 당시 페루의 귀족들이 아시아에서 온 호화로운 사치품들을 열망한 것은 잘 알려진 사실이다. 1579년, 스페인은 국왕의 칙령을 통해서 멕시코, 페루, 과테말라가 중국 및 필리핀과 무역하는 것에 제재를 가한다. 1591, 1592년, 2년 연속으로 페루가 갤리언 무역을 통해서 이득을 보자 스페인은 1582년, 마닐라와 카야요간 직접 항해를 통한 교역을 금지시킨다(Alfonso Mola and Martínez Shaw 2004, 36). 이런 조치는 모두 갤리언선에 실려 온 상품과 스페인 본국의 상품이 서로 경쟁하지 못하도록 하기 위한 의도에서였다. 당시, Luis Pérez Dasmarínas 필리핀 총독은 파나마로 배를 보내 페루와의 무역을 시도하는데, 이런 규정 위반에 대하여 스페인 왕실이 벌칙을 강화하여 강력하게 대처한 것을 보면 스페인이 자국의 산업 보호 및 제국 내에서 귀금속을 지키려는데 얼마나 많은 관심을 기울였는지 잘 알 수 있다(Legarda 1955, 354).

이미 스페인에는 1523년의 카를로스 5세의 칙령에서 보듯, 필리핀 점령 이전에도 자국의 비단 산업을 보호하는 법들이 존재했었다.³¹ 이런 보호정책이 야말로 스페인이 가장 중시했던 교역정책 중의 하나라고 할 수 있다. 아메리카 시장으로 유입된 아시아의 비단은 신세계 시장에서 안달루시아산 비단보다 훨씬 싼 값에 팔렸기 때문에 스페인은 내국산 제품의 이익을 보장하기 위해 동양산 비단의 유입을 저지할 필요가 있었다. 한편, 스페인 본국에서는 아메리카 식민지로부터 막대한 양의 은이 유입되면서 시장질서가 교란되고 혼란스런 상태에 놓이게 된다.

그러나 이런 엄격한 규제에도 불구하고 필리핀-페루간 무역은 일시적으로

31 갤리언 무역 행위에 대한 규제나 칙령은 스페인이 이 무역을 통해 커다란 손실을 입거나 또는 스페인 비단 생산자들의 불평이 있을 때 스페인 왕실에 의해 공포되었다(Smith 1971, 4).

재개되는데 양측의 입장이 호혜적이었던 이유는, 페루는 아카폴코 항구를 통해 들어온 비단을 획득할 수 있었고, 마닐라 상인들은 페루에서 온 은과 멕시코의 은을 서로 경쟁시켜 가격을 낮출 수 있었기 때문이었다. 그러자 1585년에 Villamanrique 부왕은 페루로 가는 모든 배에 수출세를 부과하고, 1587년에 펠리페 2세는 두 부왕령간의 외국상품 교역을 금지시킨다. 펠리페 2세는 1593년, 1599년 무역금지 칙령을 공포하는데, 이런 조치로 인해 그동안 페루에 일시적으로 허락되었던 동양 상품의 유입은 전면적으로 끊어지게 된다.³²

한편, 스페인 본토의 상인들의 요구에 따라 멕시코와 페루간의 교역을 금지하는 법이 1604년에 나오고, 다섯 차례에 걸친(1609, 1620, 1634, 1636, 1706년) 금지령을 통해 중국 상품의 페루로의 유입이 완전히 막히면서 꺄리언 무역을 통해 번영했던 페루 시장은 완전히 폐쇄되고 만다.³³

이런 상황에서 동방의 비단, 제조품, 그리고 기타 상품들의 수출입이 활발했던 누에바 에스파냐의 시장만이 유일한 시장이었다. 그러나 카디스나 세비야의 상인들은 페루 시장보다 규모가 훨씬 큰 멕시코 시장에서도 자신들의 독점적 지위를 계속 누리기를 원하지만 스페인 왕실은 페루의 경우와는 달리, 멕시코와 필리핀간의 꺄리언 무역을 존속시킨다. 여기에는 필리핀만의 특수한 상황이 있는데, 당시 필리핀은 스페인보다는 누에바 에스파냐의 직접 통치를 받았으며 이로 인해 스페인의 행정력은 필리핀에 제대로 미치지 못했다. 게다가 필리핀은 식민지 중에서 스페인에서 가장 멀리 떨어진 곳이었다. 따라서 그곳에 관리나 군인, 또는 식민지를 개척할 사람들을 대규모로 파견할 수 없었다. 이런 상황에서 스페인이 유일하게 할 수 있었던 것은 필리핀에 존재했던 스페인 사회가 꺄리언 무역에 참여하여 이득을 보게끔 하고, 이를 통해 스페인 왕실의 정책을 충실히 수행하면서 필리핀을 유지하는 것이었다.³⁴

32 이런 와중에서도 스페인 왕실은 2만 두카트(ducats) 가치의 멕시코에서만 생산된 상품들을 페루로 가지고 가는 것은 허락한다. 물론 이런 조치 역시 페루인들로 하여금 스페인의 법망을 피해 불법으로 장사할 수 있는 여지를 남긴다(Legarda 1955, 354).

33 페루와 마닐라간의 무역에 관한 상세한 내용은 Schurz(1918)를 참고할 것.

34 Legarda는 스페인이 필리핀을 쉽게 포기하지 않았던 이유로 다음을 든다. 첫째로, 필리핀은 스페인 전성기에는 스페인이 동방으로 진출할 수 있는 교두보였고, 스페인 원정대가 극동으로 나아갈 수 있는 전진기지였다. 스페인의 힘이 쇠퇴했을 때 필리핀은 신흥 해상세력으로서 이 지역에 몰려들었던 영국이나 네덜란드의 공격으로부터 아메리카 식민지 최서쪽의 해안을 지키기 위한 방어 요새였다. 두 번째로, 그는 스페인이 제국으로서 지녔던 전통적 자존심을 든다. 비록 필리핀이 스페인에서 가장 멀리 떨어진 곳에 위치하

따라서 펠리페 2세는 갤리언 무역을 완전히 금지시키고 필리핀을 포기하느냐, 아니면 필리핀을 유지하되 제한을 두어 갤리언 무역을 지속시키느냐 하는 두 가지 대안 사이에서 후자를 택하게 된다. 이렇게 스페인은 동양과의 무역을 완전히 금지시키지 않고 제한적 조치에 기반을 둔 무역의 지속을 통해 안달루시아 지방의 이익을 보호하기로 결정하는데, 이때 나온 것이 아카폴코 갤리언 무역의 역사를 통해서 가장 중요한 규정이라고 할 수 있는 1593년의 “허가”(permiso) 칙령이다. 이것은 지금의 기준으로 말하면 일종의 무역 쿼터 제도라고 할 수 있다. 이 칙령에 따라 연간 아카폴코와 마닐라를 횡단하는 갤리언선은 두 척으로 제한되고 갤리언 무역 루트는 오로지 아카폴코-마닐라로 한정된다. 그리고 배의 톤수는 300톤 이하로, 적재화물의 가치는 마닐라로 갈 때는 25만 페소, 아카폴코로 돌아올 때는 50만 페소 이하로 규정된다. 그리고 한번 배에 실리는 물품들의 개수는 4천개로 제한하고 어떤 식민지도 동양과 무역을 할 수 없게끔 규제한다. 그러나 이런 제한 규정은 쉽게 깨졌고,³⁵ 본격적인 무역제한 조치가 내려지는 것은 1603년이 되어서이다.

식민지이기는 했지만 영국이나 네덜란드와 같은 적국의 수중에 떨어지는 것을 스페인으로서도 결코 용인할 수 없었기 때문이다. 마지막으로 스페인 식민 정책의 가장 중요한 요소 중의 하나였던 종교적 동기를 들 수 있다. 스페인 교회는 카톨릭을 전파하고 유지하기 위해 필리핀을 신앙의 창고(almacén de la fe)로 간주했기 때문에 스페인의 이런 식민정책을 언제나 지지했었다(Legarda 1955, 355).

- 35 당시, 갤리언 무역 상인들은 갤리언선에 더 많은 화물을 싣기 위하여 보다 큰 배들을 건조했다. 최초로 300톤으로 시작한 갤리언선은 1593년에 제정된 규정을 어기고 점점 커져 나중에는 수천 톤에까지 이른다. 1614년 전의 갤리언선들이 770톤급을 유지했다면 1718년 대부분의 갤리언선들은 1,000톤급을 가지고 있었다. 1746년에서 1761년까지 아카폴코-마닐라를 운항한 Rosario호는 1,710톤이었고 1762년에 영국에 의해 나포된 Santísima Trinidad호는 2천 톤이었다고 한다. 보다 심각한 위반으로서, 정해진 물품 가치를 넘어 화물을 적재하는 것이 수두룩했는데 원래의 아카폴코로 귀환하는 배들은 적재화물의 총가치가 50만 페소로 규정되었지만 1601년의 Santo Tomás호는 규정을 어기고 200만 페소의 화물을 적재했으며, 1600년대 말, 대부분의 배들은 200만 페소의 수준을 유지하고 있었다. 1698년의 San Francisco Xavier호나 1699년의 Rosario호는 규정보다 4배 이상인 207만 페소의 상품을 싣고 아카폴코로 떠났다. 이렇게 제한 규정을 어기는 사례가 빈번하자 스페인 왕실은 1702년, ‘허가’(permiso) 규정을 바꾸어 마닐라로 들어오는 화물은 30만 페소, 아카폴코로 가는 화물은 60만 페소로, 1734년에는 그것을 다시 각각 50만 페소, 100만 페소로 상향 조정한다. 이렇게까지 공식적으로 제한 규정을 완화했지만 이것 또한 반드시 지켜진 것은 아니었다. 1743년, 멕시코를 출항한 Nuestra Señora de Covadonga호에는 총 가치가 규정보다 3배나 많은 150만 페소의 물건들을 실었다. 한편, 공식적으로 허가된 화물 개수는 4천개였지만 대부분의 경우 6천에서 7천개 정도의 화물이 적재되었는데 이 수치는 규정된 양을 훨씬 상회하는 것이었다. 심지어 San José호의 경우 화물의 총 개수는 1,200개였고, 18세기 중엽에 운항했던 Rosario호는 물경 18,667개를 실었다고 한다(Legarda 1955, 361-362).

당시 마닐라의 스페인 식민정부는 중국의 소정크선에 실린 아시아 상품들에 대해 관세를 부과함으로써 막대한 수입을 올리게 되었다.³⁶ 그러나 마닐라로 들어오는 깬리언선에는 세금을 부과하지 않았고 그 배가 다시 회항해 아카폴코에 귀환할 때 세금이 부과되었다. 다시 말해서, 깬리언 무역에 대한 세금은 아카폴코에 도착해서 멕시코 세관에 지불하는 것으로 되어 있었다. 여기서 스페인 국왕은 스페인의 재무성과 누에바 에스파냐의 세관사무소를 통해 자신의 수익을 확실히 보장받을 수 있었다(Corpuz 1997, 40).

깬리언 무역의 쇠퇴

중상상주의 몰락과 자유주의의 등장

Corpuz(1997)에 의하면 깬리언 무역의 역사는 다섯 시기로 나뉜다. 즉 1580-1620년은 확장의 시기, 1670년까지는 위축의 시기, 1720년까지는 회복의 시기, 1750년에는 완만한 후퇴의 시기, 그리고 마지막으로 18세기말까지의 확장이 재개됐던 시기로 구별되어진다.³⁷ Wallerstein(1999)의 근대 세계체제에 따르면 이 깬리언 무역의 시기는 중상주의 시대로서 유럽을 주축으로 한 세계경제가 공고화되는 시대(1640-1815)에 해당된다.

깬리언 무역의 쇠퇴는 영국이나 네덜란드 등 스페인을 제외한 여타 유럽세력과 중국간의 무역 확대에 기인하는 것으로서 스페인이 일찍부터 유럽시장에 누렸던 특혜는 사라지게 된다(Kim 2012, 10). 매년 24척에서 30척의 영국, 프랑스, 네덜란드, 스웨덴, 덴마크의 배들이 중국에 들어와 광둥지방을 중심으로 무역을 하고 있었다. 1778년의 무역자유화로 인해 누에바 에스파냐에 아시아 상품을 공급했던 스페인의 특권은 사라지고 경쟁력도 잃게 된다.³⁸ 1794년

36 중국의 정크선들은 마닐라에 입항 시 3퍼센트의 수입세(나중에는 6퍼센트로 오름) 및 입항료, 운송비, 중국인 집단지구에 머무는 허가료 등을 스페인 세관에 지불해야 했다 (Legarda 1999, 36).

37 마닐라로 보내진 은의 평균 무게는 1600년대에는 12톤(1601-1610), 1610년대에는 19.4톤, 1620년대에는 23.1톤, 1630년대에는 18.4톤, 1640년대에는 10.1톤, 1650년대에는 9톤, 1660년대에는 8톤이었다. 마닐라에 들어온 상품들의 가치는 전성기인 1616-1645년 사이에 연 56만4천 페소였고, 1651-1670년 사이에는 연 21만8천 페소였다(Reid 1990, 646-647). 따라서 깬리언 무역의 전성기는 1610-1630년 사이라고 할 수 있다.

38 멕시코 시장에 외국상품 및 ‘필리핀왕립회사’(Compañía Real de las Filipinas)가 보낸 상품들이 유입되면서 그동안 스페인이 누렸던 독점 혜택은 사라진다. 1790-1792년간,

누에바 에스파냐의 Revilla Gigedo 부왕은 스페인 국왕에게 보내는 편지에서 갤리언 무역의 쇠퇴는 유럽의 산업 발전, 영국과 유럽산 면화에 대한 증가하는 수요, 아시아의 비단이나 면화에 대한 수요의 감소에 따른 필연적 결과라고 쓰고 있다.³⁹ 1811년 마지막 갤리언선⁴⁰이 마닐라를 떠났고 1815년 다시 아카폴코로 떠나 마닐라로 귀환하면서 약 250년간 지속된 갤리언 무역은 종말을 고하게 되고, 1815년 4월 23일, 스페인의 페르디난도 7세는 갤리언 무역의 폐지를 공식적으로 선언하게 된다(Kim 2012, 70-71).

이 시기, 스페인 제국은 위트레흐트 조약으로 유럽 대부분의 영토를 잃었고 중상주의에 기반한 무역 패턴도 변화하기 시작한다. 그 대신 무역 제한이나 장벽의 철폐, 국경을 넘어선 자유교역을 주장하는 자유주의(laissez faire)가 중상주의를 대체하게 된다.

스페인 역시 부르봉 왕조의 주도로 자유주의 개혁을 실시하였지만 그 이전인 18세기 중엽부터 이미 마닐라-아카폴코 교역과 관련하여 보호주의 무역을 철폐하자는 움직임이 일어났다. 1765년 이후, 자유무역 제도라는 것이 도입되면서 첫째로, 식민지간의 직접 무역거래에 대한 금지가 철폐된다. 그리고 둘째, 이제까지 세비아와 카디스 두 항구에 의해 독점되어 오던 인디아스 제도의 무역이 종지부를 찍고 스페인의 모든 주요 항구에서 수출이 자유롭게 이루어진다. 마지막으로, 크리오요들에게도 본국 스페인으로서의 자유항행 권리가 허용된다(Furtado 1983, 44).⁴¹ 카를로스 3세는 지금까지의 각종 세금 제도를 일원화하여 개별 상인이 이것을 납부하면 무역을 허락하는 조치를 취한다. 이를 통해 라틴아메리카의 식민지 지배자와 결합한 상인 자본가가 탄생하게 되는 것이다(Suyama 1985, 77).

심지어 ‘필리핀왕립회사’는 45만 페소 가치의 동인도회사의 물건들을 베라크루스항에 하역하는데 이를 통해 아카폴코 갤리언선들이 가지고 온 상품들은 시장에서 경쟁력을 가질 수 없게 된다. 1804년에 Rey Carlos, Montañes, Casualid호는 마닐라에서 가지고 온 상품들을 아카폴코항에 하역했지만 처분할 수 없었고 그 결과, 대규모 현금을 가지고 갤리언선에서 쏟아내는 상품들을 항구에서 일괄 구입하여 도매를 했던 멕시코 대상인들도 사라지게 된다(Legrada 1955, 364).

39 당시, 동방의 모슬린 천만이 멕시코 시장에서 명맥을 유지했는데 그것도 유럽산 제품, 특히 카탈루냐 제품에 밀리면서 시장 경쟁력을 잃었다(Legrada 1955, 364).

40 갤리언 무역의 시발이 마젤란의 태평양 횡단에 비롯되었음을 고려할 때, 공교롭게도 마지막 갤리언선의 이름이 마젤란(스페인 이름으로는 Magallanes)이라는 사실은 흥미롭다.

41 그러나 스페인에서의 자유주의의 부상은 스페인내의 자유주의와 보수주의 정부의 인파른 교체로 인해 확고한 뿌리를 내리지 못하게 되는데, 이런 정치적 불안정으로 인하여 스페인은 일관된 자유주의적 정책을 추구하지 못하게 된다(Castro 1978, 96).

그러나 스페인 내에서의 이와 같은 움직임은 당시의 자유주의의 분위기에서 지지를 받았지만 갤리언 무역의 경우에 한정해서 볼 때, 스페인만의 특수한 상황도 고려하지 않을 수 없다. Yuste(1987)는 당시 스페인이 가장 중요시했던 점은 무역의 이득이었다고 하면서, 1765년 이래 스페인 왕실이건 민간인이건 갤리언 무역을 통해 더 이상 이득을 취할 수 없게 되자 수익 없는 교역을 포기하자는 움직임이 스페인에서 일어났던 것은 자연스런 일이었다고 말한다 (Mejía Cubillos 2011, 14-15, 재인용).

갤리언 무역의 존속에 대한 스페인 내부의 회의적인 분위기 속에서 필리핀과의 교역을 전담하고 관장한 회사가 1785년 스페인 왕실에 의해 세워진 ‘필리핀 왕립회사’(Compañía Real de las Filipinas)이다.⁴² 거대한 규모의 이 회사는 아시아와의 무역을 총괄하고 아메리카에 아시아 산물들을 직접 팔았으며, 아프리카의 희망봉을 돌아 마닐라와 세비야를 직접 운행하는 루트를 개척하여 그동안 누에바 에스파냐인들이 누렸던 중간이득을 없앴다. ‘필리핀왕립회사’의 설립은 ‘서쪽 루트’(Carrera de Poniente)를 이용한 무역에서 그동안 누에바 에스파냐인들이 담당했던 독점무역 시스템을 사라지게 했지만 이는 역으로 그동안 ‘인디아스 루트’(Carrera de Indias)를 통해 독점적 지위를 누렸던 스페인의 쇠퇴를 의미하는 것이었다. 한마디로, 그동안 스페인이 아카폴코 갤리언 무역을 통해서 많은 이득을 볼 수 있었던 데에는 무역장벽과 관세가 커다란 기여를 했었는데 이런 혜택과 이점이 사라졌다는 것은 스페인이 결정적으로 몰락하고 있다는 것을 말해준다.

정치, 경제, 사회적 지형의 변화

아메리카 대륙을 통해서 아시아와 유럽간 교역이 실현될 수 있었던 주요 이유로서 운송로나 운송수단의 부재 및 당시의 정치적 상황으로 인하여 육로교역이 불가능했던 점은 앞서 언급한 바 있다. 아시아와 유럽 사이에는 이슬람 세력이 존재했고 기독교 유럽과 중동의 무슬만 제국 사이의 적대감으로 인하여 육로를 통한 교역은 비용면이나 성공면에서 아카폴코 갤리언이나 희망봉을 통한 해상 교역과 경쟁할 수 없었다.

그러나 19세기에 들어서면서 이런 상황은 변하게 된다. 이 시기, 오토만 제국의 힘은 약화되고 새롭게 태동한 기독교 유럽과 이슬람과의 관계는 이전처

42 ‘필리핀왕립회사’에 대한 상세한 내용은 Diaz-Trechulo(2003)를 볼 것.

럼 적대적이지 않게 된다. 다시 말해, 육로를 통한 교역이 재개되면서 태평양 횡단 교역은 비합리적이고 비현실적으로 바뀌었다고 할 수 있다.⁴³ 따라서 ‘필리핀왕립회사’를 통한 필리핀과 스페인간의 직접교역 역시, 궤리언선이 사라지고 얼마 되지 않는 1834년에 끝난다. 한편, 18세기에 들어오면서 스페인의 무역 패턴에도 변화가 오기 시작하는데 그 이유는 스페인 해군력의 약화 이외에도 식민지에서의 귀금속 생산량이 장기간 감소하면서 야기된 여러 가지 변화 때문이라고 할 수 있다. 유럽의 여러 나라들이 식민지 개척 경쟁을 하면서 독점적 지위를 상실한 스페인은 이제는 일종의 화물 집산지(entrepot), 다시 말해서, 유럽 각지에서 수입된 온갖 상품을 식민지에 공급하는 중개지로 전략하고 만다. 특히 식민지에서의 은 생산이 줄면서 궤리언 무역은 부담스런 무역으로 바뀌게 된다. 이는 스페인 선단 무역의 최성기에 약 10,000톤에 달하는 누에바 에스파냐 선단의 선적량이 18세기 후반으로 가면 종전의 1/2 또는 1/3로 줄어든 사실에서 알 수 있다(Furtado 1983, 43).

결론적으로 원자재를 공급하는 중심지로서의 아메리카 대륙과 이제는 정치, 경제적으로 쇠퇴하고 있었던 동양이 접촉할 필요성도 점점 적어지고, 누에바 에스파냐를 통한 교역도 더 이상 불필요해진 상황에서 궤리언 무역이 사라지는 것은 당연한 수순이었다고 할 수 있다.

영국의 등장과 스페인의 몰락

대부분의 학자들은 스페인의 국력이 쇠퇴하고 그 국제적 위상이 눈에 띄게 약화된 시점을 1640년 말로 잡는다. 초기, 스페인은 유럽이나 중국에서 필요로 하는 막대한 양의 은 수요 덕분에 강력한 제국주의를 구현할 수 있었다. 그러나 1630년대부터 아메리카에서 반입되는 은의 양이 급격히 줄면서 국가수입이 감소하게 되었고,⁴⁴ 이로 인해 스페인은 유럽에서 주도권을 잡고 방대한 식민지를 통치하기 위한 군사력을 더 이상 유지할 수 없게 된다. 한편, 스페인 내부에서 일어났던 모순과 압력과는 별도로 당시 유럽에서 일기 시작한 제국주의적 식민지 쟁탈과 해외시장의 확보라는 명제 앞에서 아카폴코 궤리언 무역과

43 1869년에 개통된 수에즈 운하로 인해 아시아 항로는 이전의 아카폴코 궤리언 무역의 태평양 항로보다 훨씬 단축되었다.

44 아메리카에서 스페인으로 선적된 은의 양에 대해서는 그동안 많은 논란이 있어 왔다. 17세기 전반기에 아메리카와 스페인간의 무역량은 1/3이 감소했고 지금(地金)의 수입은 2/3나 줄었다. 이런 추세는 1640년을 전후하여 더욱 급속하게 진행되었다(Frank 2003, 388).

같은 거대한 규모의 사업을 두고 유럽국가들 사이에서 치열한 경쟁이 벌어진다. 스페인은 왕위계승전쟁의 결과로 소위 “허가받은 항해”(navíos de permiso)라는 칙령을 공포하고 그 조치의 하나로 영국이 매년 500톤의 선박으로 남미대륙의 스페인 식민지와 교역할 수 있도록 허가한다. 그러나 영국과 남미와의 사이에 이루어진 교역량은 허가된 양을 훨씬 상회하는 수준이었다(Díaz-Trechulo 2003). 1750년, 영국은 “허가받은 항해”의 조건을 폐기하고, 불법적인 방법을 통해 아메리카와의 교역을 지속해 나갔는데 19세기 초가 되면 그 무역량은 상당한 수준에 이른다.

중상주의 시기에 스페인 제국이 아메리카 대륙에 방대한 식민지를 소유하고 있었던 것은 스페인이 아시아와의 교역에서 여타 유럽나라들에 비해 유리하게 작용했다는 점은 앞서 언급한 바 있다. 그러나 ‘허가받은 항해’와 자유무역주의의 사상의 출현은 영국이 이제 스페인을 대신해서 전세계 바다의 제해권을 가지게 된 것을 의미한다. 스페인의 갤리언선이 마지막으로 항해했던 1815년 시점에 오게 되면 교역의 유희리는 더 이상 광대한 지리적 점유가 아니라 경제력과 기술력의 차이에서 비롯된다(Price 1986). 당시 영국은 유럽 어느 나라보다도 앞서 산업혁명 단계에 진입했고 해상무역과 관련된 새롭고도 효과적인 체제 및 방법을 고안해냈으며 산업 및 생산기술에서 선두에 있었다. 영국이야말로 산업혁명을 통해 여러 다양한 상품들을 생산하고 또 그것들을 수출할 수 있는 유일한 나라였고, 또 식민지 상품들을 유럽이나 아메리카 대륙에 재수출할 수 있었다. O'Rourke and Williamson(2000)이 언급한 것처럼, 1820년경에는 영국이 주도하는 진정한 세계경제의 국제화가 이루어진다. 여기에 덧붙여 영국의 수출상품 중에 이전 아카폴코 갤리언선이 담당했던 직물, 도자기, 향료, 비단 등이 들어 있음을 고려해 볼 때, 스페인의 갤리언 무역은 더 이상 영국과 경쟁할 수 없었다.

투자 수익의 감소와 은 가치의 하락

아카폴코 갤리언 무역의 몰락의 이유로서 일부 학자들은 스페인 제국과 아메리카 식민지간의 갈등과 충돌, 그리고 1803년의 나폴레옹의 스페인 침략을 든다(Mejía Cubillos 2011, 16). 물론 당시의 멕시코 독립주의자들이 아카폴코 갤리언 무역은 식민지 착취를 통해서 이루어진 것으로 간주했던 점을 고려하면 타당한 설명이라고 할 수 있다.⁴⁵ 그러나 아메리카의 독립 과정이 아시아와

유럽간 교역을 멈추게 한 원인일 수는 있지만 근본적 원인은 될 수 없다. 이 교역이 단절된 결정적인 이유는 무엇보다도 경제적인 것에 있다. 다시 말해서, 모든 상업 활동에서 보듯 아카폴코 갤리언 무역이 몰락하게 된 주원인은 초기와는 달리 갤리언 무역의 수익률이 투자에 비해 낮았고, 이 때문에 더 이상 교역활동이 지속될 수 없었던 점에 있다고 할 수 있다(Mejía Cubillos 2011, 16). 한마디로, 갤리언 무역은 이제 더 이상 매력적인 투자대상이 되지 못했고 국가가 인위적으로 무역을 장려하거나 인센티브를 제공할 정치적 명분이나 의지가 사라지면서 종말을 고하게 되는 것이다.

한편, 갤리언 무역이 결정적으로 쇠퇴하게 된 것은 무엇보다도 그동안 스페인과 중국과의 무역에서 중요한 역할을 했던 은의 용도가 이전만큼 힘을 발휘하지 못했던 역사적 상황의 변화를 들 수 있다. Wakeman은 당시 중국에서 일어났던 경제적 위기가 전세계를 위기로 몰아넣었다고 하면서 “갤리언 무역의 성쇠는 중국 대륙의 무역에 따라 좌우되었다”(Frank 2003, 213-214, 재인용)고 확인한다. 한편, Flynn and Giraldez는 “스페인 제국의 흥망은 중국을 중심으로 하는 세계경제를 배경으로 깔았을 때 가장 명쾌하게 파악된다”(Frank 2003, 390, 재인용)고 결론을 내린다. 다시 말해서, 중국에서 은의 수요가 급증하고 은 가격이 상승하면서 스페인은 그동안 많은 이득을 얻었지만 은의 공급 과잉으로 인해 은 가격이 생산비에도 못 미치는 수준으로 하락하면서 스페인은 커다란 타격을 받았다는 것이 이들의 지론이다. 다시 말해서, 아메리카로부터 은의 반입이 증대하면서 스페인 국내의 은 가치는 떨어졌고, 이것이 결국 은으로 거둔 세수의 구매력 하락으로 이어져 스페인 왕실은 경제적으로 회복 불능의 상태에 빠지게 됐다는 것이다(Frank 2003, 390).

19세기 초, 유럽을 시작으로 그동안 전세계적으로 통화수단의 역할을 해왔던 은이 폐기되고, 19세기 말에 이르면 아시아도 똑같은 과정을 겪는다. Slade(1982)는 은의 용도가 하락하면서 세계시장에서의 은에 대한 수요도 감소했고 따라서 은의 가치도 현저히 하락했다고 언급한다. 이제 근대사회의 도래와 함께 지폐가 새로운 통화수단으로 등장하고 전세계적으로 통용되면서 그동안 갤리언 무역의 동인이었던 은의 교환가치도 떨어지게 된다. 금은비(金銀比價)는 인도에서 1/9에서 1/14(1575년에서 1750년 사이)로, 중국에서는

45 1811년, 멕시코 독립운동가들은 마닐라로 가는 배를 수색해 그 안에 있던 은을 차압했다 (Legarda 1955, 364).

1/9에서 1/15(1500년에서 1750년 사이), 심지어 유럽에서도 은의 가치는 1/11에서 1/15(1500년에서 1750년 사이)로 하락한다. 17세기 중엽에 중국과 유럽에서 은 가치의 대등화가 이루어지면서⁴⁶, 아메리카 은과 아시아 상품을 교환하면서 그동안 스페인이 누렸던 독점적 이익은 사라지게 되는 것이다.

결론

이제까지 우리들은 역사, 경제적 관점 및 제도적 변화를 통해서 250여 년간에 걸쳐 진행되었던 아카폴코 갤리언 무역의 탄생과 그 전개 과정, 그리고 몰락을 살펴보았다. 이를 통해 아카폴코 갤리언 무역은 단순히 스페인과 스페인계 아메리카 식민지간의 교역의 차원을 넘어서 중국까지 연결된, 전세계적 규모의 사건이라는 것을 알게 되었다. 이런 점에서, 월리스틴의 세계체제의 관점에서 볼 때 아메리카가 세계체제 속으로 편입하게 된 시기는 19세기가 아닌 16세기라는 점이 분명해진다. 아울러 그 중심 역할을 한 것이 갤리언선을 통한 삼각무역이었다는 것은 본 논문을 통해서 명확하게 드러난다.

아카폴코 갤리언 무역이 종말을 고하게 된 것은 글로벌 교역의 관점에서 중상주의의 탄생과 몰락, 그 뒤를 이은 자유무역주의의 대두로 인한 스페인의 독점적 지위 및 경쟁력의 상실, 국제정세의 변화와 교통의 발달로 인한 해상 수송로의 중요성의 감소, 산업혁명을 통해 새로운 해상세력으로 등장한 영국의 부상, 이에 따른 스페인의 쇠퇴 등 여러 이유를 들 수 있다. 그러나 갤리언 무역의 몰락은 갤리언 무역이 탄생했을 때와 마찬가지로 다른 어떤 것보다 경제적 동기에 기인한다. 다시 말해서, 본 연구자는 논문을 통해 은의 주 수요처인 중국이 몰락하면서 은에 대한 수요가 감소하게 되고, 이에 따른 갤리언 무역에 대한 스페인의 투자대비 이득 회수율의 감소가 몰락의 주요 이유라는 점을 밝혔다.

갤리언 무역은 근대국가의 탄생과 중상주의의 발흥, 그리고 유럽이 새로운 강자로 역사에 등장해 전세계로 영향력을 행사하기 시작할 때 태동했다. 이 시기는 과학과 기술의 발전 및 이를 통한 자본주의의 탄생 및 서구 제국주의의

46 Flynn and Giraldez(1996a)는 은의 가치를 두고 볼 때 1640년 이전 시기에 스페인이 중국과의 교역에서 얻었던 이득은 “초자연적”이었다고 말한다.

발흥을 예고한 시기였다. 상인자본주의, 다시 말해 중상주의는 1300년에서 1800년간 유지됐던 자본주의로서, 유럽은 지리적 발견이나 착취를 통해 대양을 횡단하면서 거대한 규모의 무역을 전세계로 확대하고 있었다. 초기 근대사회에서 중상주의의 발전은 산업혁명을 촉발시켰을 뿐만 아니라 그 이후 유럽이 세계경제를 지배하는 결과를 빚게 되는데 이때 유럽 제국주의의 선도역할을 한 국가가 바로 스페인이고 그 기반이 되었던 것이 아카폴코 깎리언을 통한 삼각무역이다.

서론에서 언급했듯이, 본 연구를 통해 깎리언 무역은 표면적으로는 한 국가 차원에서 이루어진 단순한 경제적 사건일 수 있지만 심층적으로 보면 그것은 당시 세계경제의 축을 이루었던 세 대륙(스페인으로 대변되는 유럽, 중국으로 대변되는 아시아, 누에바 에스파냐로 대변되는 아메리카)이 서로 얽히고 상호 영향을 준 세계체제 내에서의 거대한 사건이었음을 알게 된다.

참고문헌

- Alfonso Mola, Marina and Carlo Martínez Shaw(2004), “La era de la plata española en Extremo Oriente,” *Revista Española del Pacífico*, pp. 33-53.
- Barker, Thomas(2006), “Silver, Silk and Manila: Factors Leading to the Manila Galleon Trade,” (2013.01.15.), <http://hdl.handle.net/10139/37>
- Castro, Amado A.(1978), “Foreign Trade and Economic Welfare in the Last Half-Century of Spain Rule,” pp. 95-114.
- Corpuz, Onofre Dizon(1997), *An Economic History of the Philippines*, Quezon City: University of the Philippines Press.
- Cushner, Nicolas P.(1967), “Merchants and Missionaries: A Theologian’s View of Clerical Involvement in the Galleon Trade,” *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 47, No. 3, pp. 360-369.
- Díaz-Trechuelo, Lourdes(2003), “La real compañía de Filipinas en Guipúzcoa,” *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Vol. 4.
- Flynn, Dennis O. and Arturo Giraldez(1996a), “China and the Spanish Empire,” *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Vol. 2, pp. 309-338.
- _____ (1996b), “Silk for Silver: Manila-Macao Trade in the 17th Century,” *Philippine Studies*, Vol. 44, No. 1, pp. 52-68.
- Frank, Andre Gunder(2003), *ReORIENT*, Seoul: Isan.
- Furtado, Celoso(1983), *Economic Development of Latin America: Historical Background and Contemporary Problems*, Seoul: Hangilsa.
- Hamilton, Earl J.(1948), “The Role of Monopoly in the Overseas Expansion and Colonial Trade of Europe Before 1800,” *The American Economic Review*, Vol. 38, No. 2, pp. 33-53.
- Kim, Dong-Yeop(2012), “The Galleon Trade and It’s Impact on the Early Modern Philippine Economy,” *Dongseoyeongu*, Vol. 24, No. 1, pp. 55-84.
- Latasa, Pilar and Maribel Fariñas del Alba(1991), “El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII,” *Revista de Historia Naval*, Vol. 9, No. 35, pp. 13-28.
- Legarda, Benito Jr.(1955), “Two and a Half Centuries of the Galleon Trade,” *Philippine Studies*, Vol. 3, No. 4, pp. 345-372.
- _____ (1999), *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Changes and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City: Ateneo de Manila University Press.
- Martín-Ramos, Clara(2007), “Las Huellas de la Nao de China en México,” (2013. 01.16), http://www.scribd.com/doc/13984088/LasHuellas_de_laNao_de_laChina
- Mejía Cubillos, Javier(2011), “Una interpretación neoclásica del fin del Galeón de Manila,” *Contribuciones a la Economía* (Málaga), pp. 1-23.

- Navarro García, L.(1965), “El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna,” *Revista de Historia*, Vol. IV, No. 23, pp. 11-55.
- O’Rourke, Kevin H. and Jeffrey G. Williamson(2000), “When did Globalization Begin,” *European Review of Economic History*, Vol. 6, No. 1, pp. 23-50.
- Phelan, John Lady(1960), “Authority and Flexibility in the Spanish Imperial Bureaucracy,” *Administrative Science Quarterly*, Vol. 5, No. 1, pp. 47-65.
- Pozo, A.(2005), “Historia de Sevilla en el siglo XVI,” (2013.03.10) <http://www.personal.us.es/alporu/inicio.html>
- Price, Jacob M.(1989), “What Did Merchants Do? Reflections on British Overseas Trade, 1660-1790,” *The Journal of Economic History*, Vol. 49, No. 2, pp. 267-284.
- Reid, Anthony(1990), “The Seventeenth-Century Crisis in Southeast Asia,” *Modern Asian Studies*, Vol. 24, No. 4, pp. 639-659.
- Sales Colin, Oswald(2000a), “Las cargazonas del galeón de la carrera de poniente: primera mitad del siglo XVII,” *Revista de Historia Económica*, Vol. 8, No. 3, pp. 629-661.
- _____ (2000b), *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México: Plaza y Valdés.
- Schurz, William Lytle(1918), “Mexico, Peru, and the Manila Galleon,” *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 1, No. 4, pp. 389-402.
- Silva Herzog, Jesús(1956), “El comercio de México durante la época colonial,” *Cuadernas Americanas*, Vol. 153, pp. 43-73.
- Smith, Robert S.(1971), “Spanish Mercantilism: A Hardy Perennial,” *Southern Economic Journal*, Vol. 38, No. 1, pp. 1-11.
- Slade, Margaret E.(1982), “Trends in Natural Resource Community Prices: An Analysis of the Time Domain,” *Journal of Environment Economics and Management*, Vol. 9, pp. 122-137.
- Spate, O.H.K.(1979), “The Spanish Lake, the Pacific since Magellan,” (2012.11.30), http://epress.anu.edu.au/spanish_Lake/mobile_devices/index.html
- Suyama, Yasuji(1985), *History of Politic Change in Latin America*, Seoul: Baeksanseodang.
- Wallerstein, Immanuel(1979), *El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid: Siglo XXI.
- _____ (1999), *The Modern World-System II: Materialism and the Consolidation of European World-Economy, 1600-1750*, Seoul: Kachi.
- Yuste, Carmen(1987), “Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpácífico,” *Estudios de Historia Novohispana*, Vol. 9, pp. 189-217.
- _____ (2007), “El galeón de Manila o Nao de China,” *La ruta española a China*, Madrid: Ediciones El Viso.