

## 지중해 해상 무역 거점지로서의 몰타(Malta)와 트리에스테(Trieste), 그 중요성과 역할

김 희 정<sup>†</sup>  
(한국외국어대학교)

### **Trieste and Malta as the base of the Mediterranean maritime Interchanges: the importance and the Value**

Hee-Jung KIM<sup>†</sup>  
(Hankuk University of Foreign Studies)

#### **Abstract**

The path of the search has been long and complex but rich in cultural, economic, religious, and human aspects. The relations between these two ports, Malta and Trieste, full of a painful and difficult but also glorious and fair history, have had their ups and downs as a theater, not so much land as the sea, and in this case the Mediterranean. This area has led to a similar vision of the historical aspects of the various dominations, and has a significant influence on the habits, customs and life of the people of Malta and Trieste. Their particularly complex history has unfolded with ups and downs, contrasting with other difficult times more happier and constructive as it has always, however, in the history of man. The purpose of this article is to analyze and arrange manifestly the history of commercial and maritime interchanges between Malta and Trieste, not achieved in Korea until now. This material has high scientific value gathering sufficient data for this article

**Key words : Malta, Trieste, Mediterranean, Marine trade, History**

#### **I. 서론**

남부 유럽 지중해 중심부에 위치한 몰타와 중부유럽의 동지중해 도시 트리에스테는, 전략적 중요성으로 인해 일찍이 인근의 여러 민족·국가로부터 침입을 받았다. 고대부터 두 지역은 페니키아, 그리스, 카르타고, 로마, 비잔틴, 아랍 등의 지중해 주요 상권 거점지로 사용되었고, 이로 인해 오늘날 지중해에서 유래를 찾아볼 수 없을 정도의 다양한 고고학적 유물을 보유한 장소로

평가된다. 1295년 자유도시였던 트리에스테Trieste는, 1382년 오스트리아 지배하에 들어간다. 이미 상업과 금융업에서 활약을 펼치고 있었던 도시는, 황제 페데리코 3세(Federico III, 1463~1493)와 그의 아들 마시밀리아노 1세(Massimiliano I, 1459~1519) 지배 당시, 경제력과 상권을 더욱 강화하기에 이른다. 이는 터키와의 무역로 쟁탈전으로 힘을 쏟던 베네치아가 상대적으로 쇠퇴시기를 맞이했던 시기와 맞물린다. 1719년 자유항이 된 트리에스테는, 1737년부터 차례로 교황령, 몰

<sup>†</sup> Corresponding author : 02-2173-8814, senese77@hufs.ac.kr

\* 이 논문은 한국외국어대학교 2013년 교내학술비지원비에 의해 연구되었음.

타 독립기사군, 나폴리와 시칠리아 왕국, 덴마크 왕국, 스페인 왕국, 네덜란드 왕국, 베네치아 공화국, 프랑스 왕국, 러시아 제국, 모데나 공국, 제노바 공화국, 사르데냐 왕국 등의 영사관을 세우고, 해당 지역과의 사회, 문화, 경제 교류를 본격화 한다. 특히 트리에스테와 몰타의 지중해상권을 통한 교류 관계는 여타 유럽과 지중해 국가들보다 일찍 시작되어 18세기부터 본격적으로 활기를 띠기 시작한다.



[Fig. 1] Trieste and Malta

본 논문에서는 상기 제시된 시기인 19세기까지 역사, 문화, 경제, 무역을 토대로 지금까지 전무했던 몰타와 트리에스테의 해상 교역관계를 살펴봄으로써, 두 지역의 교류현황을 파악해 보고자 한다.

## II. 자유항의 개설과 지중해 무역

사전적 의미에서 자유항제도는 본래 국제조약에 의해 설정되며, 영유국의 관세권 밖에 위치하는 경제적 국제지역의 일종으로 설치되었다. 중세 이탈리아 자유도시에서 유래된 것으로 알려져, 대개는 인접 국가 간 항구의 귀속문제를 둘러싸고 분쟁한 결과 자유항으로 개방된 경우가 많았다.

이처럼 조약에 의해 제도로 마련된 자유항의 의미 외에, 중계무역이나 가공무역의 이익을 확보하기 위하여 자발적으로 자유항제도를 취하는 경우가 있다. 항구를 관세행정의 구역 밖에 두어 관세를 면제함으로써 외국화물 출입은 물론 공장·가공·제조 등의 자유를 허용하는 것이다(M. Marchesini, 2000, 22; R. Alessi, 196, 7072).

학자들의 연구에 의하면, 항구에서 면세가 허가되었다는 최초 역사는 기원전 2000년 경 페니키아인과 비슷한 시기 중국인들에 의해 시작된다.(S. Mastropasqua 1973) 앞서 언급했던 이탈리아의 경우 중세 자유도시<sup>1)</sup>가 번성하고, 1547년에 이르러서는 관세 면에서 리보르노Livorno 항구가 자유항이 되었고, 1732년에 치비타베키아Civitavecchia, 1784년에 메시나Messina, 1719년에 트리에스테가 자유항이 되었다.(R. Finzi 2001, 14) 이탈리아가 통일된 후 기존의 자유항구들 -안코나(Ancona, 1864), 메시나(1879), 치비타베키아(1875), 베니스(1874)-은 폐쇄된다.(V. Polleri 1966)

1차 세계대전 이후 자유항 제도를 다시 추진하고자 하는 흐름이 도래되었다. 이는 보급지나 수화물 보관창고, 새로운 산업 시장에 필요한 것을 제공할 수 있는 국제적인 신항로를 마련하려는 의도였다. 이런 필요요건에 맞춰 1928년 12월 2일자 3115조항으로 개정된 법에 따라, 30년 동안의 기한을 두고, 14개의 이탈리아 항구-사보나(Savona), 제노바(Genova), 리보르노, 나폴리(Napoli),

1) 11세기에서 13세기 말에 이르는 중세 중기로, 전 유럽을 통해 인구증가가 현저하고, 이른바 '상업 부활' 현상이 나타났다. 특히 이탈리아 북부의 포강 유역과 라인 강 하류의 저지(低地)에서 활발한 상공업 활동이 일어나 점차 그 경제력을 축적한 시민 단이 당시의 서임권 투쟁이라는 정치적 혼란을 이용해서 도시의 영주인 주교 및 대주교 등에 반항을 꾀하여 황제·국왕으로부터 자치의 특권을 획득하게 되었다. 한편, 시민의 경제력에 눈을 돌린 봉건 영주들은 모두 자기 영토의 도시 건설에 힘을 기울여 무수한 대소 도시가 조성되었다. 오늘날까지 남아 있는 유럽 도시의 70% 이상이 이 시기에 성립된 것이다. 14~15세기의 중세 후기로, 페스트의 대유행과 잇단 기근 및 백년전쟁의 혼란기여서 유럽 인구는 격감되고, 토지·자본·노동력 등 3자의 극단적인 불균형이 초래되었다.

바리(Bari), 브린디시(Brindisi), 안코나, 베니스, 트리에스테, 피우메(Fiume), 팔레르모(Palermo), 메시나, 카타니아(Catania), 칼리아리(Cagliari)에서 완전 또는 부분 면제가 허가되었다.(V. Polleri 1966)

자유무역항 지구 수립은 항구의 전부 또는 일부를 관세구역 외로 하여 화물의 수출입·보관·가공을 자유롭게 한 항구와, 화물의 적하와 창고보관만 허용하는 지역만을 무관세 영토로 한정하고 있다.

특히 앞서 언급한 트리에스테는 1719년 자유항이 된 뒤, 1857년에서 1918년 사이 오스트리아-헝가리 제국 지배 당시 지중해로 진입하는 거의 유일한 항구 도시였으므로 크게 번창하였다.(M. Udine 1959)<sup>2)</sup>

트리에스테 자유항 발전 양상은 몰타 공화국에서도 보여 진다. 몰타 자유항은 지중해에서 전략적 위치를 최대한 활용해 환적 중심지로 최고의 위치를 점하고자 한다. 몰타 군도가 가지는 최대 수혜는 바로 수에즈 운하와 지브롤터 해협 사이의 통상로를 따라 지중해의 중심에 위치한 요충지라는 것이다. 몰타인들은 예로부터 본토의 지리적 위치를 활용해 최대한 관광과 해상교역을 발전시키고자 했고, 이런 그들의 필요로 자유항구가 만들어 졌다. 트리에스테가 오스트리아 제국의 유일 항구로 역할을 했듯, 몰타 역시 1814년 영국의 영토에 편입된 후, 제1, 2차 세계대전 시 영국의 전쟁 수행에 유익한 역할을 담당했다. 1964년 독립 후에도 영연방의 일원이 되어, 1980년대 중반 이후 항공, 관광, 금융의 중계지 역할

2) 트리에스테는 제1차 세계대전 결과 1919년 이탈리아에 병합되었고, 제 2차 세계대전 후 이스트리아 반도에 속하는 주변지역과 더불어 국제연합 관리하의 트리에스테 자유지구가 되었다. 그러나 이와 같은 조치는 트리에스테 자유지구의 귀속문제를 둘러싼 이탈리아와 유고슬라비아의 대립 및 두 나라를 각기 지지하는 동·서 양진영의 대립을 가져왔다. 그 후 1954년 잠정조치에 의해서 미국·영국이 관리하고 있던 A지구의 대부분은 트리에스테를 포함해서 이탈리아의 행정관할하에, 유고슬라비아가 관리하고 있던 B지구와 A지구의 일부는 유고슬라비아의 행정관할하에 놓이게 된다.

을 자임하면서 2004년 5월 유럽연합에 가입된 나라가 몰타다. 영국이 몰타를 자신의 영토로 편입시킬 1814년, 몰타의 대표 도시 발레타(Valetta)의 항구 그랜드하버(Grand Harbour)는 이미 영국인들에 의해 자유항으로 인정받았다.(G. B. Bonnici 1994, 35) 몰타의 자유항 발전에 결정적인 역할을 한 계기는 1967년 이스라엘과 이집트 간에 발발한 ‘6일 전쟁’<sup>3)</sup>이었다. 전쟁과 더불어 수에즈 운하가 봉쇄됨에 따라 몰타 항구 교역은 큰 손실을 입게 된다. 자유항 업무 능력을 향상시키고 국제 교역을 끌어오기 위해, 몰타 정부는 1967년 11월 마샤실록(Marsaxlokk)(G. B. Bonnici 1994)<sup>4)</sup>에 새로운 자유항 건설을 착수한다. 현재 마샤실록이 담당하고 있는 주요 업무는 컨테이너 취급, 석유제품 처리, 수하물 보관 및 저장 등의 세 가지로 구분된다. 항구는 거의 35헥타르(81-에이커) 규모로, 2개 터미널과 수십 개의 보관 창고를 보유하고 있다.

### III. 몰타와 트리에스테의 해양자원과 기술교류

페르낭 브로델Ferdinand Braudel은 지중해와 관련

- 3) 1967년에 5월 ~ 6월에 벌어진 아랍 국가들과 이스라엘 간의 전쟁을 말한다. 수에즈 전쟁 이후 중동 분쟁은 1964년 5월 팔레스타인 해방기구(PLO)가 결성되어 아랍 국가들이 그 대표권을 승인함으로써 새로운 양상으로 확대된다. PLO는 그 현장에서 이스라엘 말살과 팔레스타인 국가 건국이라는 ‘팔레스타인 대의(大義)’를 규정, 이집트·시리아 등 아랍 국가의 지원 하에 1950년대부터 활동해 왔던 알파타(Al-Fatah)와 팔레스타인 해방군(PLA) 등의 무장조직을 동원하여 이스라엘에 대한 무차별 테러 공격을 자행했다. 1967년 6월 4일 이스라엘은 PLO의 테러에 대한 응징과 아랍 국가의 공격 기도에 대한 자위를 명분으로 항공기에 의한 공중기습공격과 시나이 반도에 대한 대공세를 전개했다. 전쟁은 시리아·요르단으로 확대되었으며, 이스라엘은 예정된 계획대로 승승장구, 개전 4일 만에 시나이 반도·요르단 강 서안지구(West Bank)·골란고원 등을 점령하였다. 6월 6일 국제연합 안전보장이사회의 정전결의안을 양측이 수락함으로써 동월 9일 정전이 성립되었다. 이스라엘의 전격 기습 작전과 완벽한 승리로 끝난 제3차 중동전은 ‘6일 전쟁(The Six Day War)’이라고도 불린다.
- 4) 몰타의 자유항구는 마샤실록 만에 위치한다.

된 그의 저서에서, 두 도시 ‘트리에스테’와 ‘몰타’에 관련된 문장을 남겼다.

누가 지브롤터 근처의 남 스페인 해안과 달마티아 해안, 사르데냐 해안을 한눈에 구별 할 수 있겠는가? 누가 속지 않을 수 있겠는가? 하지만 그 곳은 수백 킬로미터나 떨어진 곳이다.(Fernand Braudel 1999, 15)

이 해안가에 살았던 주민들-뱃사람, 항해자, 어부 등-을 생각해 보면, 아주 의미심장하지만 동시에 위험한 무언가를 감지할 수 있다. 19세기가 되어야 등장한 초기 증기선으로 인해 지중해안가들 사이의 이동 거리가 짧아질 수 있었지만, 그 이전인 18세기 말까지는 얼마나 긴 여정으로 상기 해안가들을 오갈 수 있었을까라는 의문이 든다.

신성로마제국 황제 카를 6세(Carlo VI, 1685~1740)는 부르봉왕가와 에스파냐 계승 싸움에서 벨기에와 북이탈리아의 영토 확보, 오스만 투르크제국과 싸워 얻은 동방 영토 확장과 함께, 해상 무역에 관련된 새로운 법 제정을 마련한 뒤, 국본조치에 입각하여 딸 마리아 테레지아에게 오스트리아 계승권을 열강이 인정하도록 한다.(C. Visintini 2001, 242) 마리아 테레사는 부친의 업적을 공고히 하며 일찍이 국제적인 장소로 오스트리아의 면모를 갖추기에 이른다.<sup>5)</sup> 자유무역을 공

포하고, 포도주를 제외한 물품의 관세를 폐지하며 외국인 유입을 장려하며, 그리스인과 유대인의 종교와 단체를 인정하면서, 상업항구로의 발전을 위해 필요한 일련의 추가 법도 개정하게 된다.(G. Carriri 2002, 13)

상선들이 베네치아 근처의 항구를 선호하는 주요 이유 중 하나가 바로, 다양한 종류의 물품들을 보급하고 조달할 수 있는 조건을 갖추고 있기 때문이다. 마리아 테레사는 트리에스테를 최적의 무역항으로서의 경쟁력을 갖춘 항구로 만들기 위해, 도시 내에 다양한 공사 산업을 육성하게 된다. 이렇게 해서 맥주, 리큐어, 타르타르 크림, 마조리카 도자기, 비누, 파스타, 염료 등의 공장이 세워진다. 또한 밀랍제조공장, 설탕 정제소, 유황 정제소, 피혁 공장 등이 생긴다. 뿐만 아니라 고대 로마 도시 아퀼레이아(Aquileia)를 둘러싸고 있는 늪지대를 개관하여, 농지로 변모시켜 도시의 주 생계수단으로 사용하게 된다.(G. Gerolami 195, 165)

당시 가장 흥미로운 것은 상업의 목적으로 항해를 권장한 사실이다. 그러나 대다수 트리에스테 사람들은 당시 연안 항해를 위한 조그만 배를 관리하거나 만드는 일 이외에는 문외한이었고, 뱃사람이나 선장, 배를 소유하고 있는 소수만이 바다와 관련된 지식을 소유하고 있을 뿐이었다. 배를 소유하고 있는 사람들 대부분이 문맹이며, 비록 항해기술을 가지고 있다 하더라도 해안을 끼고 근거리를 가는 것이 고작이라 나침반을 사용할 일이 거의 없을 정도였다. 그들이 유일하게 가지고 있는 항해지식은, 해로 상 배위치를 기입하거나, 직접 바다와 부딪히며 개인 경험에서 얻은 노련함과 진취적 자세 뿐이었다.

항해를 위해 턱없이 부족한 당시 상황에서 선장들은 새롭고 정확한 항해지식을 습득할 필요가 있었다. 항해술에 관련된 매뉴얼이나 기관이 전

5) 카를 6세가 죽자 주변 나라들이 Maria Teresa의 합스부르크가의 모든 영토에 대한 상속권에 대해 이의를 제기하며 인정하려 들지 않았다. 결국 합스부르크가와 혈연관계를 맺고 있던 나라들이 서로 자신이야말로 합스부르크가의 상속권을 물려받아야 한다며 영토를 분할하기 위해 오스트리아로 쳐들어갔다. 이것이 오스트리아 왕위계승전쟁(1740년 - 1748년)이다. 프로이센과의 제 1차 쉐레지엔 전쟁 발발 후 1741년 헝가리 여왕으로 즉위했으나 그 후, 바이에른 선제후 카를 알브레히트가 오스트리아의 적으로 돌아섰다. 바이에른과의 전쟁을 치르기로 결의했지만, 거듭되는 전쟁 때문에 전비가 갈수록 줄어들, 마리아 테레사는 헝가리 의회에서 연설을 하여 군자금과 병력을 얻었다. 이후 대역전을 거듭하며, 남편 프란츠 슈테판을 다시 제위에 앉히는 데에 성공한다. 하지만 프로이센에게는 군대의 질 등의 격차로 인해 연패를 거듭하여 1745년 드리스덴 조약을 맺어 쉐레지엔의 프로이센 영유를 승인하였고, 프랑스와의 전쟁은 한동안 더 계속되다가 프랑스와 대립하던 영국과 손을 잡아, 최종적으로 1748년 아헨 조약을 체결함

로써 종결되어 프라그마티세 장크치온, 즉 국본조치에 대한 각국의 승인을 얻어내는 데 성공한다.

무한 상태여서 이 질문에 대한 답을 찾기란 간단하지 않았다. 기술적인 지식보다는 경험상으로 얻은 지식이 많은 노련한 선장들이 근원이 되어, 바다와 관련된 직업을 젊은이들에게 소개하기 시작한다.

[...] 제노바, 리보르노, 몰타의 모든 항해 거장들 중 탐색. 특히 아드리아 해의 모든 배가 한번쯤 정박했던 곳, 몰타에 사는 사람들로.(G. Gerolami 1955, 15)

1753년 7월 마리아 테레사의 관심으로, 기존에 있던 예수회학교Collegio dei Padri Gesuiti근처에 항해사와 해양공무원을 양성하는 학교가 세워진다. 학교 운영은 저명한 가문 출신 신부 사베리오 오를란도Saverio Orlando가 맡게 되었고, 유명한 천문학자 샤이네르Scheiner와 같이 공부했던 필리글로타Piliglotta가 오를란도의 가르침을 받는다.(G. De Azombathely 1996, 59) 개교 초기 학생들의 관심도가 적어지자, 테레사는 장학금을 지급하며 젊은이들이 항해 지식을 배우고 경력을 쌓을 수 있도록 장려한다.

한편 트리에스테 도시 내부에서는 바람을 피하고자 제방을 쌓아 항구를 견고히 하고, 교역 물품을 하역하고 적재하기 위한 적재장소를 만들고자, 수심을 깊게 만들고 돌을 쌓는 작업을 지속적으로 했다..(C. Visintini 2001 248; R. Finzi 2001, 51)

이렇게 18세기 당시 수많은 상인들이 트리에스테 도시로 유입되면서, 기존의 엄격한 도덕성과 세속성은 균형을 잃게 되고, 항구 트리에스테에는 세관과 자리 잡고, 상인 주식거래소와 보험회의소가 생긴다.(G. De Azombathely 1996, 59) 특히 1758년 트리에스테 항해에 유리하고 유익하게 시정된 해상운송Marina Mercantile과 관련된 법령이 공포되면서, 도시는 '특권과 프렌차이즈'가 꽃피는 자유 무역의 중심지로 탈바꿈한다.

아드리아 해 북부에 자리 잡고 있는 트리에스테와 지중해 중심에 자리 잡고 있는 몰타는 수세기 동안 어업이 도시의 주요 생활 수단으로 활용

되었던 곳이다. 항구 앞 바다에서 매일 그물을 걷어 올리며 수작업으로 해왔던 어업은 전통적이고 일상적이며 피해와 위험이 적은 일거리였기에, 그다지 큰 배가 사용되지 않았다.

그러나 기상상황에 따라 변화가 심한 파도를 감안해 항해를 하기 위해서는 위험을 줄일 수 있는 적합한 배의 용골 작업이 필요했다. 예를 들어 몰타는 예전부터 오늘날까지 '루초luzzo'라고 불리는 특이한 배를 사용한다. 장기간 어업이 가능할 수 있게 배의 용적과 회전력을 고려해 설계된 그들의 배는, 선두가 눈에 띄게 높아 파동의 영향을 적게 받는 장점도 지닌다. 선두에는 커다란 두 눈이 화려한 색으로 그려져 있는데, 이는 해안과 멀리 떨어져 풍랑을 만났을 때 어부들을 지켜주는 페니키아의 수호신을 그려놓은 것이다.

8월부터 10월 말은 몰타어로 '람푸키lampuki'라 불리는 만새기 무리들을 수확하기 좋은 시기다. 농어의 일종으로 지중해에 천년동안 서식하는 무리로, 정어리처럼 점프(약 6m)와 빠른 속도(약 60km)로 유명할 수 있다. 만새기와 더불어 이 일대에 풍부한 수확량을 자랑하는 어종은 참치다. 일 년에 3-4주밖에 안 되는 짧은 기간에도 불구하고, 한 지역에 참치수확은 한정되는 어업으로, 몰타는 양질의 참치 어획지로 유명하다.

만새기와 참치는 5월과 7월의 번식기 때 까지 지중해 일대에서 흩어져 서식한다. 이 어류들은 따뜻하고 염분기가 있는 곳에 알을 낳기 때문에 어부들은 이 지역에서 고기를 포획한다. 특히 지중해의 참치 양식은 100~200kg 나가는 참치들이 산란하려고 대서양에서 지중해로 몰려들고, 폭이 좁은 지브롤터 해협(몰타)과 아드리아 해(트리에스테)가 참치를 잡는 최적 장소가 된다. 산란기 때는 개체가 크고, 기름져서 맛이 좋지만, 지중해에서 산란한 뒤 대서양으로 돌아가는 참치들은 기름기가 없고 살이 없어 맛이 떨어진다. 이 참치를 잡아서 살을 찌우는 게 지중해식 양식이다. 바로 '참치 게이지tonnare'라고 불리는 망을 수심 깊이 던져 두 척의 배로 고정시킨다. 이 방식으

로 산란 후 돌아가는 참치들이 그물 통발에 다다를 수 있게 통로를 만드는데, 이는 고대 지중해 상권의 패권주자였던 그리스인과 페니키아인들의 어업 방식으로부터 전해졌다고 알려져 있다. (F. Braudel 1999, 37) 6) 오늘날에도 몰타 섬 연안의 ‘게이지’라는 양식 서클에서 참치들을 축양해서, 9월부터 12월 일명 ‘킬링’ 시즌에는 한 마리 무게만 평균 2-300 kg이 나가는 참치사살을 위해 온갖 종류의 기구들이 동원 된다.

트리에스테 만 역시 참치어업은 14세기부터 1954년까지 지속적으로 일상화된 주민들의 생계 방식이었다. 어업은 트리에스테의 가장 오래된 생활 ‘기술’로 간주되었기에, 이 도시는 어업이라는 특별한 노동 방식 뿐 아니라 어업으로 인한 이탈리아와 슬로베니아 노동계층의 사회적 특징으로 인해 아드리아 해 지역에서 주목을 받았다.

1767년에 이르러 지중해의 대표 두 지역인 트리에스테와 몰타간의 상업, 사회, 정치적 관계가 드러난다.

참치 어업은 바르콜라Barcola와 티마보Timavo 강 유역을 포함한 지역에서 발달하였고, 그 생산량과 경제 창출효과로 인해 여러 귀족 가문들과 얽히게 된다. 사실 오랫동안 땅과 바다 사이에서 구분되어 일하는 주민들의 어려움, 강과 바다를 끼고 있는 두이노Duino 영주들과 트리에스테 도시간의 투쟁 사이에는 이 참치 어업이 자리하고 있다. (B. V. Lisjak 1996, 14) 참치어업을 위해서는 바다 뿐 아니라 내륙으로 배치하고 운송하는 육로도 중요하기에, 가장 인접한 해안을 가지고 있는 두이노와 트리에스테로는 한 치의 양보가 힘든 상황이었다. 해당 주민들의 생계와 생활이 보장되어 있는 터라 첨예한 경제적 주도권 쟁탈이 시작된 것이다. 양자 간의 해상 경계는 수자원 확보라는 일명 ‘청색 혁명-참치전쟁’으로 인해, ‘살타렐리saltarelli’라는 고정 땅을 배치하는 것으

로 구분 짓기에 이르렀다.

1764년에서 1765년 사이 참치어업에 영향을 준 인물은 자코모 발레티Giacomo Balletti였다. 그는 바르콜라와 그라나노Grignano 연안에 시칠리아에서 이미 성공을 거뒀던 ‘참치 게이지’ 시스템을 도입해서 개량 발명하고자 했다.

시스템 설치를 위한 서류상에는, 일명 게이지가 “어업을 위해 시칠리아와 몰타에서 사용되는 발레티 기계(Macchina Balletti)”고 설명되어 일종의 특허권을 요구하고 있다. 그라나노 빌라를 구입한 이후 발레티는, 누구도 이곳으로부터 동서쪽 반 마일 안에서는 이 ‘기계’에 대한 독점권도 어업행위도 취할 수 없다고 주장했다. (B. V. Lisjak 1996, 1)

트리에스테 귀족 가문에서 관할하던 7개의 참치 통상주들의 반발은 자연스레 생겨났다. 결국 지오 바타 데 줄리아니Gio Batta de Giuliani와 잔니 데 프란디스Gianni de Prandis는 마리아 테레사에게 보내는 서신을 통해, ‘발레티 기계’가 오스트리아 관할하의 56개에 달하는 가문에 피해를 입힐 뿐 아니라 두이노의 화물 창고에 있는 소금과 물품 운송, 항해, 어업 등을 저지하는 결과를 초래할 수 있다고 주장하며 반기를 들었다.

1765년 이런 강력한 반대에도 불구하고 발레티는 특허를 얻어내고, 수산업의 메카인 몰타와 시칠리아 연안의 기술을 도입해 개량 발명하여 트리에스테에 참치 게이지를 설치하게 된다. 우선 그는 일명 ‘폴라카polacca’라 불리는 특이한 상선7)위에 나폴리 시에서 설치에 필요한 물품들 - 그물과 닻줄-을 구입해 싣고 트리에스테로 향했다. (B. V. Lisjak 2003, 502) 브린디시Brindisi(이탈리아 동남부 풀리아주(州)에 있는 항구도시)에 잠시 머물러, 물품을 구비하고, 참치 어업과 게이지 설치에 필요한 전문 선원들을 태우려 했다. 문제는 기술을 지니고 있는 전문가들은 외부로의 이동이 불가능했고, 적재했던 물품들도 외부 유출이 불가능했다는 사실이다. 양시칠리아왕국 영사

6) 오늘날에도 대부분의 지중해 국가들이 연안 가까운 곳에 이렇게 가두리 양식장을 만드는 이른바 내만 가두리를 이용해 참치를 양식하고 있다.

7) ‘폴라카’는 500톤의 적재량을 보유해, 지중해연안에서 흔히 쓰이는 상선이다.

와 친분이 있었던 브린디시 귀족들의 개입으로, 이렇게 발레티의 폴라카는 브린디시에 체류되었다. 이 사건을 통해 발레티의 계획을 저지하려는 양시칠리아왕국의 영사와 트리에스테 귀족간의 물밑 동맹을 짐작해 볼 수 있다.

발레티는 트리에스테와 빈 당국에 도움을 요청해, 양시칠리아왕국과 연계가 있던 나폴리 오스트리아 영사 에르네스토 본 카우니츠Ernesto von Kaunitz의 보호로 트리에스테로의 항해를 계속할 수 있게 된다. 여러 어려움 끝에 오늘날의 캄포마르치오Campo Marzio 근처에 당시 발레티의 게이지가 설치된다. 그 규모가 커질수록 트리에스테 항만으로의 항해가 방해받게 된다. 무엇보다 트리에스테 사보타지들은 관료적으로 방해를 하거나, 마다 깊숙이 설치한 닻과 밧줄을 손상시키는 등의 행동을 통해 발레티의 사업에 제동을 건다.(B. V. Lisjak 1996, 18, 20) 그들의 방해로 직접적으로 피해를 입은 이들은 바로 나폴리출신의 어업전문가들이었다. 바다 한 가운데 칼로 무장한 사보타지들의 공격을 직접적으로 받기도 해서, 동료들을 구하고자 뛰어난 조반니 세냐 디 그라비Giovanni Segna di Gravi와 같은 나폴리출신 어업전문가들이 사망하기도 했다.(B. V. Lisjak 2003, 490)

통상관할지역에서 이 새로운 어업시스템을 보호하고 감시할 법령이 포고되게 된다. 이 법령에는 사육에만 관심이 있던 트리에스테 귀족과는 달리 다양한 분야의 진취적인기업가들을 고무시키고자 하는 마리아 테레사 정부의 정치적 성향이 잘 나타나 있다. 발레티는 시대적 동향에 힘입어, 자신이 개량 고안한 참치 게이지를 막대한 자본을 투자해 혁신적으로 보안해서, 수산업의 메카였던 몰타와 시칠리아에 역수출하고자 했다. 그러나 다른 환경 요건을 고려하지 못했던 이 사업은 철저한 실패로 돌아갔다. 사실 트리에스테만에서의 참치 어업은, 길이 1m에 무게 15~20kg 정도의 'Euthynnus alleteratus' 종 참치를 대상으로 했고, 시칠리아의 경우 길이 3m 이상, 무게가

400kg에 달하는 'Thunnus thynnus' 종 참치를 대상으로 하기에 게이지 설치 조건부터가 실패의 주원인으로 되었다.(Archivio di Stato di Trieste, Intendenza Commerciale, 336)

발레티의 사업은 여러 원인으로 인해 기대만큼의 성공을 거두지 못했으나, 오늘날 당시의 정치, 사회, 인종, 지리적 측면에서 제고할 만한 여러 에피소드를 제공하는 계기가 되었다.

## IV. 트리에스테와 몰타 교역

### 1. 18세기 교역 시발

1731년 오스트리아 정부는 트리에스테에 단독 경제위원회인 통상국Intendenza commerciale를 구성한다. 초기에 트리에스테에 서기국을, 피우메에 이동식 사무실을 두지만, 1739에 이르러 오스트리아는 이 경제위원회를 트리에스테로 옮긴 후, 마리아 테레사의 관할 하에 통상국은 군주의 직접적인 지시를 받는 단체로 성격이 바뀐다.(E. Faber 2001, 25)

정부 관할이 시작된 후 항만 관리인들에게 부여된 일은 물품 낙찰이나 정리, 제도와 서비스 향상 등의 단순 업무였지만, 1763년에 이르러 통상국은 국내외로부터 공식적인 업무와 주문을 받게 된다.

사실상 1745년은 오스트리아가 트리에스테와 피우메를 지나는 가장 중요한 상업 통로인 슬레시아Slesia의 점유권을 완전히 상실했던 시기였다. 이후 트리에스테에 설치된 이 통상국의 의미는, 오스트리아가 아드리아해안 지대에 국외 자원과 무역을 끌어들이 수 있는 새로운 상업 기반을 다시 다진 것이라 할 수 있다.(H. Rumpler 2001, 62)

트리에스테와 몰타의 교역에 관해서는, 1763년 안드레아 쥬세페 보노모Anrea Giuseppe Bonomo의 서명이 들어있는 서류를 통해 “몰타에서 수입해 온 밧줄에 대한 정확한 사용법”이 일례로 소개되고 있다.(Archivio Diplomatico di Trieste, 1866/95)

물품들을 싣는데 이용된 선박의 종류는 전통적인 ‘지중해식’(Finzi 2001, 32)이고 고대 로마의 돛을 필요로 하기에, 이를 위해 몰타 식 밧줄은 필수적으로 필요한 것이다. 이 서류에는 1762년과 1763년 사이 베네치아에서 수입되는 물품들의 출입 통관세와 관련되어 체결된 조약 내용<sup>8)</sup>은 물론, 트리에스테 최고국영통상국<sup>9)</sup>의 고문 이사인 파스칼레 리치Pasquale Ricci의 의견도 언급되어 있다. 리치와 함께 자주 언급되는 인물이 당시 트리에스테 출신의 상업가이자 리치의 장인이었던 몰타 영사 자코모 발레티Giacomo Valetti였다. 앞서 언급했듯 몰타 식 어업을 트리에스테에 들여온 발레티와의 깊은 유대를 가지면서, 리치는 통해 통상의 중요성과 트리에스테와 몰타의 상호 교역을 위해 힘쓰게 된다.

## 2. 19세기 영국지배하의 몰타 무역

몰타는 1798년 나폴레옹에 의해 점령되었으나, 2년 후 영국이 탈취하여 1814년 파리조약에서 정식으로 영국 영토가 되었다. 1802년 아미앵 조약((Finzi 2001, 42)에 따라 성 요한 기사단<sup>10)</sup>이 몰타섬으로 귀환되어야 했지만, 한 차례도 지켜진 적이 없었다. 그 후 몰타의 군사적 중요성을 인지한 영국이 지배한 후, 영제국 방위선의 중추가

되어, 수도 발레타Valetta에 영국의 지중해 함대가 상주하였다. 1814년 몰타가 영국의 영토에 편입된 후, 영국의 1878년 사이프러스 점령, 1882년 이집트 점령으로 이른바 지중해의 “팍스 브리타니카 pax britannica”가 계속되었다.(F. Braudel 1999, 119, 120)

1830년 프랑스가 알제리를 점령하면서 영국을 위협하고, 결국 1869년 수에즈 운하가 개통된 후 영국, 프랑스, 이집트의 이권다툼으로 지중해는 떠들썩해졌다. 영국의 직접적인 관할 하에 있던 몰타 섬의 경제, 산업, 농업은 군사나 교역 면에서 우위를 점하고자 했던 영국의 태도로 인해, 도로가 정비되고 군 기지를 비롯한 관련 공장이 생기기 시작하며, 생활환경의 변화를 받아들여야 했다. 자연스럽게 어업에 종사하던 몰타 사람의 비중은 계속 줄며, 통계에 따르면 1861년 1169명, 1891년 427명으로 집계될 정도로, 선박들이 줄고 연안 항해 무역을 하는 소형 선박만이 남겨졌다. 조선업도 줄어, 자연스레 유럽 대형 조선업체들과의 경쟁은 할 수 없게 되어, 19세기 말 사라질 정도가 되었다. 같은 상황은 방직과 방직 분야에서도 일어나, 1861년 만 오천에 달하는 인력이 1892년에 이르러서는 5000여 명만이 남게 된다. 고초Gozo 근처의 오래된 레이스 공장의 가동도 하락세를 면치 못하고, 세공업과 목재, 담배 산업도 상황은 마찬가지였다.(A. Savelli, 1943, 350-351)

영국을 비롯한 지중해 열강의 대립은 몰타 섬 내부 생활 경제 성장이 4% 미만인 데 부정적 영향을 미치지 않지만, 섬 외부 측면에서 보면, 특히 수에즈 운하가 개통되면서 경제가 활성화 된다. 지중해 몰타의 수도인 발레타는 세계 최량의 자연적 항만을 가지고 있어, 편리한 시설과 더불어 군사상·항해상 중요시되는 요충지인 만큼, 운수업이 활성화되어 1888년에는 절정에 달하며 11,730 척에 이르는 배가 정박할 정도로 규모가 커졌다.

8) 1762년 10월 14일 몰타 영사, 베네치아 영사, 상인협회 등의 동의하에 출입국 통관세에 관한 조약이 체결되었다.  
 9) 당시 트리에스테 최고국영통상국(Suprema Regia Intendenza commerciale di Trieste)는 18세기 트리에스테의 행정 공무원을 대표하는 단체 중 하나였다.  
 10) 1530년 신성로마제국 황제인 카를 5세는 오스만 제국군의 지중해 세계 침략을 막기 위해, 로도스 섬에서 오스만 제국에 패해 남부 이탈리아를 떠돌던 요한 기사단에게 몰타 섬을 주었다. 이 기사단은 몰타 기사단이라는 이름으로 알려지고, 황제에 대한 충성을 표한다. 기사단의 활동으로 전리품이 쌓이게 되자 엄격한 규율이 없어지고, 기사단의 결속이 약해지게 된다. 이러한 타락으로 1798년 나폴레옹은 268년 동안 계속된 요한 기사단의 지배에 종지부를 찍는다. 이집트 원정 도중 나폴레옹은 기사단을 해산시키고, 마지막 단장인 프레드리히 폰 홀페슈에게 60일 안에 몰타 섬을 떠날 것을 명하며 섬의 정치를 재편성한다. 아미앵 조약 이후에도 기사단의 몰타 섬 귀환은 시행되지 않았다.(<http://en.wikipedia.org/wiki/Valetta> 2013.12.30 검색)



### 3. 19세기 트리에스테 무역

크림 전쟁 이후, 트리에스테는 해운업 분야에서 괄목할 만한 성장을 한다. 영국 지배하에 있던 몰타와의 관계를 염두 해 뒤야 하는 상황에서, 트리에스테는 미국이나 영국 등에 대항하기 위해서는 조선업의 발달에도 힘을 쏟아야 했다. 미국산 쾌속범선의 출현은 영국으로 하여금 쾌속 범선을 만들게 했고, 열강들의 운송 수단이 발달함에 따라 아드리아 해와 지중해의 해상업 요충지 트리에스테 역시 해운과 조선업의 발달에 신경을 써야 만 했다.

당시 영국 제조회사는 돛 면적을 최대한으로 하기 위해, 기존의 경험을 바탕으로 최고의 인력을 동원하여 선체 라인에 완벽을 기했다.(G. Gerolami 1955, 51) 그레이트 웨스턴 컴패니 Great Western Company와 쿠나드 컴패니 Cunard Company와 같은 영국의 대형 회사들은 조선 철강기술에 있어 대표적인 경쟁사다. 조선 철강의 강제로 인해, 크레이트이스턴 Great Eastern호의 경우 1858년 진수한, 당시 세계에서 가장 큰 화물 및 여객 운반선으로 등장했다.

트리에스테는 이런 시대 상황을 무시할 수 없었고, 영국의 로이드 Lloyd 보험회사와 유사한 로이드 Lloyd Austriaco 사가 설립되기에 이른다.(G. Panjek 2001, 299) 1836년 트리에스테 로이드가 거대한 해운회사가 되면서, 사회 자본은 이전 네델란드 화폐로 백만 길더에 달했다. 모르푸르고-파렌테 민영은행을 비롯한 빈의 투자회사를 발판으로 유대인 출신 영국 은행가 로스차일드는 트리에스테의 대형 자본 투자자가 되었다. 이로써 빈과 피우메 지역에 초기 투자회사가 설립된다.

1859년 로이드 사는 2,300명 이상의 직원과, 68대의 증기선이 업무를 수행할 정도가 된다.

4만 톤의 적재량을 가진 선박으로 트리에스테 로이드 사는 아드리아 해 연안, 이오니아 군도들, 알바니아, 그리스, 코스탄티노플, 흑해, 시리아, 카라마니아, 이집트, 몰타, 마르세유, 바르셀로나,

포 등을 정기적으로 오가며 무역 망을 형성해 나갔다.(G. Gerolami 1955, 56) 1869년 수에즈 운하의 개통은 증기선은 호기를 맞이했고, 돛배보다 훨씬 유리한 입장을 점하게 된다. 1870년 운하를 통해 동양과 용이하게 교역을 하게 되면서, 봄베이를 비롯해 스리랑카, 싱가포르, 홍콩에 이어 1891년에는 일본까지 로이드사의 증기선이 오가게 된다. 트리에스테에서는 거대한 규모의 로이드사의 증기선 유지 및 보수를 지속적으로 해야 했고, 일례로 오염방지를 위해 지오아키노 베네치아니 Gioachino Venziani의 페인트로 선체에 칠하는 것은 필수적인 일이었다. 로이드사 선박의 이 화려한 페인트 칠에 얽힌 에피소드는 몰타 섬에서 시작된다.

앞서 언급했듯 트리에스테의 선박은 몰타 섬과의 지속적인 교역으로 종종 몰타의 여러 항구에 배를 정박시켰다. 1890년 영국인 머스커리 Muskerry가 몰타 항구에 있던 로이드사의 화려한 배의 색깔에 반해, 그의 요트 리타 Ritta호를 베네치아니의 색으로 도배했다. 이후로 대공 루도비코 살바토레 Ludovico Salvatore와 카를로 스테파노 Carlo Stefano를 비롯해, 이탈리아 왕과 그의 스승인 술탄도 각자의 요트에 이런 색깔을 모방하게 되어, 로이드 사 선박의 색이 유행처럼 퍼져나가게 된다.

### 4. 19세기 몰타와 트리에스테 해운업

몰타와 트리에스테의 교역은 다시 말해 영국과 오스트리아 제국의 정치적, 상업적 교류라 말할 수 있다. 1820년 경 오스트리아 제국의 새로운 경제 정책은 서유럽, 특히 영국과의 관계를 공고히 하는데 주력했다. 이전에 영국 물품의 주요 저장 창고는 앙코나 Ancona와 몰타의 군도 고초 Gozo였다. 영국산 목재와 설탕, 주석, 어류와 후추 등이 트리에스테에 수입되었다. 그러나 영국 무역상들은 베니스와의 교역 관계에 보다 치중했고, 이로 인해 베니스로부터 돌아오는 길에 트리

에스테 항구 들른 영국 무역선에서 물품을 구하기는 힘들었으며 가격은 상승할 수밖에 없었다. 오스트리아 내륙지방에서 금지되었고, 오스트리아의 독점가들에 의해 설탕이 수입되었고, 구리, 수은, 철강 등이 영국으로 수출되었다. 자연스레 영국에서도 오스트리아 산 물품 가격은 높을 수밖에 없었고, 이런 현상은 상호간 물품 교역을 방해했다. 1825년부터 1826년 사이 영국에서의 무역 경제 위기는 절정에 달한 반면, 트리에스테는 상대적으로 경제 피해가 덜 했다. 미국 선박을 이용해 서인도와 브라질로의 수출을 진행했기 때문이다.(H. Rumpler 2001 73)

1829년 경제위기를 극복한 뒤라 할지라도, 영국과의 무역문제에 있어, 트리에스테 시와 오스트리아 정부의 이권을 하나로 모으기란 쉽지 않았다. 선박과 보험회사와 연계되어 있는 트리에스테 상인 계층으로서는 영국과의 교역을 강화하고자 하는 오스트리아 제국의 입장과는 상반되었다. 영국과 교역을 하는데 전력을 다할수록, 동지중해 고객들은 트리에스테 무역 경쟁국들, 특히 그리스와 손을 잡았기 때문이다.

## V. 결론

20세기 들어 몰타와 트리에스테와의 수출입 무역에 관한 자료는 흔치 않다. 두 번의 전쟁, 특히 1923년에서 1934년 사이 몇몇 자료를 통해 목재와 의류, 식료품과 유리 등의 교역이 있었다는 자료가 남아 있다. 50년대 초 몰타 선박 산업에서 가장 수요가 많았던 물품이 목재였다. 트리에스테의 파니촐리Panizzoli 합판 회사가 몰타의 샘슨Samson & Son사와 밍수드Mifsud 회사와 연계해 목재 수출입 교역을 하게 된다. 조달품은 건설이나 선박 설계에 필요한 목재 뿐 아니라, 가구공장을 겨냥한 양질의 나무로 구성되어, 선박 실내장식을 위해 특히 50년대 많이 사용된 마호가니를 비롯한 여러 종류를 다루었다.

몰타의 주요 수출품인 의류, 식물, 피혁 제품, 전기 기기 등은 트리에스테를 통해 이탈리아로 들어오고, 공업용품, 기계류, 식료품 등이 트리에스테로부터 역 수입된다. 오랜 세월을 걸친 몰타와 트리에스테의 교역을 발판으로, 20세기 들어 발레타 대학을 중심으로 발달한 몰타의 과학기술은, 몰타와 시칠리아 간 해저 광섬유망을 구축하는 결과를 낳았다.

신성로마제국의 카를 5세가 1080년 예루살렘 부근 아말피 병원에서 시작된 구호기사단에게 몰타를 근거지로 제공했을 때부터, 1814년 몰타는 영국령이 되고 독립을 한 1964년 이후에도, 몰타의 경제 상황 악화 등으로 인한 정부 재정적자 확대되어 시칠리아와 트리에스테로의 불법 이민이 주요 정치 쟁점으로 부각되어 이탈리아와의 외교쟁점으로 부상되었을 때도, 몰타가 헌법상 군사 중립주의를 표방하며 이를 보장하기 위해 이탈리아와 양자 방어조약을 체결하는 정치적 관계를 맺은 때에도, 몰타와 이탈리아의 교류는 지속되어 왔다. 본 논문의 취지는 지중해의 대표상권 거점지인 몰타와 이탈리아의 트리에스테 간의 교역사를 연구하는데 있다. 이를 통해 지금까지 국내외를 막론하고 미비하게 연구되었던 두 지역의 교류 현황을 파악해 보며, 지중해라는 무대를 중심으로 복잡하지만 즐기차게 끊이지 않은 두 도시의 연계 고리를 잡아 본다.

## Reference

- Alessi R.(1962). Dazi doganali, in Enciclopedia Dir., XI, Milano, 707.
- Andreozzi D.(2003). "Gli urti necessari" - dalla manifattura all'industria, in Storia economica e sociale di Trieste, vol. II, La città dei traffici 1719-1918, a cura di Finzi R., Panariti L., Panjek G., Lint, Trieste.
- Archivio Diplomatico di Trieste(1886). Biblioteca Civica di Trieste, Fondo le Inconrera, Malta gibt und erhält von Venedig in der Handelsschaft und

- Schiffahrt verschiedene Vorteile 1762-1763, 21. D 3/59, busta n. 1866/95.
- Bonnici G. B.(1994), The Malta Grand Harbour and its Dockyards, Malta.
- Carrari G.(2002), Il protestantesimo a Trieste dal 1700 al 2000, Lint, Trieste.
- De Szombathely G.(1996). Un itinerario di 2000 anni nella Storia di Trieste, Italo Svevo, Trieste.
- Faber E.(2003). Territorio e amministrazione, in Storia economica e sociale di Trieste, vol. II, La città dei traffici 1719-1918, a cura di Finzi R., Panariti L., Panjek G., Lint, Trieste.
- Fernand Braudel(1999). Il Mediterraneo, Bompiani, Milano.
- Finzi R.(2001). Trieste perché, in Storia economica e sociale di Trieste, vol. I, La città dei gruppi 1719-1918, a cura di Finzi R., Panjek G., Lint, Trieste.
- Gerolami G.(1955). Trieste e il Mare, Borsatti, Trieste.
- Lisjak Volpi B.(1996). La spettacolare pesca del tonno nel golfo di Trieste, Trieste, Mladika.
- \_\_\_\_\_.(2003). La pesca, in Storia economica e sociale di Trieste, Vol. II, La città dei traffici 1719-1918, a cura di Finzi R., Panariti L., Panjek G., Lint, Trieste.
- Marchesini M.(1999-2000). Il porto di Malta nella teoria dei porti franchi nel mondo, tesi di laurea in Diritto della navigazione discussa presso l'Università degli studi di Trieste, Facoltà di Giurisprudenza, a.a.
- Mastropasqua S.(1973). Considerazioni sulle zone franche esistenti nel mondo, in Rassegna di diritto doganale.
- Panjek G.(2003). Una "commerciale officina" tra vie di mare e di terra, in Storia economica e sociale di Trieste, vol. II, La città dei traffici 1719-1918, a cura di Finzi R., Panariti L., Panjek G., Lint, Trieste.
- Polleri V.(1996). Porti e punti franchi, in Nss. D. I., XIII, Torino.
- Rumpler H.(2003). Economia e potere politico, in Storia economica e sociale di Trieste, vol. II, La città dei traffici 1719-1918, a cura di Finzi R., Panariti L., Panjek G., Lint, Trieste.
- Savelli A.(1943). Storia di Malta, Milano:Ispi.
- Udina M.(1959). Il regime del porto franco di Trieste secondo il Trattato di pace con l'Italia del 1947, in Archivio finanziario, II.
- Visintini C.(2001). La crescita urbana, in Storia economica e sociale di Trieste, vol. I, La città dei gruppi 1719-1918, a cura di Finzi R., Panjek G., Trieste:Lint.
- 
- 논문접수일 : 2014년 03월 03일
  - 심사완료일 : 1차 - 2014년 03월 19일
  - 게재확정일 : 2014년 03월 25일