

자유주의와 보수주의 대립에 따른 파라과이 국토개발정책의 변화* - 철도에서 국도로 -

구 경 모*
(Gu, Gyoung-Mo)

〈Abstract〉

The Change of Paraguay's National Development Planning by Conflict between Liberalism and Conservatism: From Railroad to National Road

The aim of this investigation lies in the search of Paraguay's national development planning by conflict between liberalism and conservatism. During the Change of Paraguay's National Development Planning, the antagonism of Conservatism(Colorado Party) to Liberalism(Liberal Party), which included Socialists, was heightened in Paraguay. Finally in 1947 to 1959, civil war broke out between the two powers. And the rapid progress of Movimiento de 14 de Mayo in 1959 overpowered the liberalists.

With anti-U.S. Socialists of Latin America, mostly from Argentina, Uruguay and Chile, the members of Liberal Party in Argentina led the Movimiento de 14 de Mayo. The Movimiento de

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

** 부산외국어대학교 중남미지역원
E-mail: gmgu@bufs.ac.kr

2 이베로아메리카 제14권 1호

14 de Mayo forced Paraguay's national development planning to shift from railroad construction to national road construction. The Paraguayan government under Stroessner didn't like what had happened and expressed their dissatisfaction towards the Argentinean government that possibly supported Movimiento de 14 de Mayo. Against Argentina, pro-Brazil Stroessner constructed a national road and border towns to encourage trade with Brazil. This meant that it no longer constructed the north-south railroad that symbolized trade between Argentina and Paraguay. Instead it began to build a national road that ran east-west.

Consequently, the Movimiento de 14 de Mayo and the rise of the Stroessner government changed Paraguay from pro-Argentinean to pro-Brazil with the first indication of it being the development of Ciudad del Este. The cities that were developed on the railroad started to decline by construction of the national road.

[Key Words: Liberalism/ Conservatism/ Paraguay/ National Development Planning/ Railroad/ National Road]
[주제어: 자유주의/ 보수주의/ 파라과이/ 국토개발/ 철도/ 국도]

1. 들어가는 글

파라과이는 육지로 둘러싸인 내륙국이다. 역사적으로 파라과이는 대양과 통하는 두 갈래의 길이 있었다. 그 중 하나는 파라과이를 감싸고 있는 파라과이 강과 빠라나 강을 타고 남쪽으로 흘러가는 리오 데 라 플라타(Río de la Plata) 강을 통해 나가는 길이다. 다른 하나는 동쪽으로 빠

라나 강을 가로질러 이과수 폭포를 지나 꾸리띠바(Curitiba)를 거쳐 산따 까따리나 섬¹⁾으로 이어지는 길이다. 두 통로는 식민시기 리오 데 라 빨라타 지방을 탐험한 정복대가 이용한 길이기도 하다. 빼드로 데 멘도사(Pedro de Mendoza)가 이끈 첫 번째 정복대는 리오 데 라 빨라따 강 하구를 거슬러 올라가 아순시온을 리오 데 라 빨라따 지방의 식민 거점 도시로 세웠다. 두 번째 정복대장인 알바르 누네스 까베사 데 바까(Alvar Nuñez Cabeza de Vaca)는 산따 까따리나 섬에 도착하여 파라니 원주민의 도움으로 이과수 폭포를 지나 아순시온에 당도하였다. 두 정복대는 리오 데 라 빨라따 지방의 주도권을 놓고 경쟁하였고, 결국 까베사 데 바까가 이끄는 2차 원정대 무리들이 아순시온으로부터 쫓겨나 꾸리띠바에 정착하였다. 그 지역에 정착한 이유는 산따 까따리나로 나가는 통로를 포르투갈 세력으로부터 지켜야한다는 명분 때문이었다.

대양으로 향하는 두 길은 근대 국가 형성 이후에도 정치적 대립을 야기하는 원인이 되었다. 파라과이가 독립 한 이후 주변지역은 아르헨티나와 브라질의 영토가 되었다. 리오 데 라 빨라따로 나가는 길은 아르헨티나를 거쳐야하며, 산따 까따리나로 향하는 길은 브라질을 지나야 했다. 남미에서 유래 없이 처절했던 전쟁인 삼국동맹전쟁도 바로 대양으로 나가는 통로 때문에 벌어졌다는 것은 이미 널리 알려진 사실이다. 프란시스코 솔라노 로페스 대통령은 아르헨티나와 브라질을 벗어나 우루과이와 외교관계를 강화하여 바다로 나가는 새로운 길을 모색하려다 실패하였고, 그 결과 파라과이가 아르헨티나와 브라질, 우루과이가 연합한 삼국에 역공을 당하여 엄청난 피해를 입었다는 것이다.

삼국동맹전쟁 이후 파라과이에서는 홍색당(Partido Colorado)과 청색당

1) 산따 까따리나 섬(Isla Santa Catarina)은 브라질의 산타까탈리나 주에 속해 있으며, 주도(州都)이며 유명한 해양 휴양도시인 플로리아노폴리스(Floianópolis)가 위치한 곳이기도 하다.

(Partido Liberal)²⁾의 등장으로 본격적인 정당 정치가 시작되었고, 이 당들은 현재까지 파라과이를 이끄는 주요 정치세력으로 기능하고 있다. 홍색당은 까우디오 정당으로서 보수주의를 지향하고 있으며, 청색당은 자유주의를 추구하여 아르헨티나에서 건너온 유럽계 이민자들이 주요 세력을 형성하고 있었다. 두 정당은 대외 관계 있어서도 정치적 색채가 뚜렷하였는데, 홍색당은 친미적인 성향에 브라질과 돈독한 유대관계를 가졌으며, 청색당은 반미적인 성향에 아르헨티나와 긴밀한 관계를 유지하였다.

이러한 양당 간의 대결은 파라과이 국토정책을 좌지우지 하였다. 20세기 초 정권을 잡은 청색당은 수도인 아순시온(Asunción)에서 아르헨티나의 국경도시인 포사다(Posada)를 잇는 철도를 기반으로 성장을 하였다. 파라과이의 국토개발정책은 냉전이 시작된 20세기 중반 홍색당이 정권을 장악하면서 철도에서 국도로 전환되었다. 국도는 수도인 아순시온에서 시우달 델 에스페(Ciudad del Este)를 거쳐 브라질과 연결되었다.

본 연구는 자유주의와 보수주의라는 거시적인 이데올로기를 둘러싼 정치적 대립이 국토개발정책에 어떠한 영향을 미쳤는지 밝히고자 하며, 그러한 국토개발정책이 외교정책과 긴밀하게 연관되어 있음을 분석하고자 한다. 라틴아메리카의 자유주의와 보수주의에 관한 국내 연구는 아주 미미하며 주로 독립이후의 양 정치 세력의 형성배경과 역사에 관심을 두고 있다.³⁾ 이러한 연구들은 자유주의와 보수주의가 각 국가의 경제와 사회·문화에 어떤 영향을 미쳤는지 혹은 주변국과의 외교 관계에 있어 자유주의와 보수주의가 미친 영향을 분석하는데 큰 비중을 두지 않고 있다. 이에 본 연구는 자유주의와 보수주의라는 정치적 이데올로기가 개

2) 빠르티도 리베랄(Partido Liberal)은 직역하면 청색당이며, 당의 상징은 청색이다. 이 글에서는 홍색당과 대비되는 측면에서 청색당으로 기술하고자 한다.

3) 이와 관련된 국내의 연구물들은 김달관(2011), 『19세기 콜롬비아의 정당체제와 문화』와 정혜주(2012), 『유카탄의 자유주의와 보수주의: 유카탄의 까스파 전쟁을 전후하여』가 있다.

별 국가의 경제 및 외교 정책을 분석하는 틀로서 유용하게 활용될 수 있음을 보여주하고자 한다.

2. 자유주의와 보수주의의 대립

삼국동맹전쟁⁴⁾이 끝난 후 파라과이에서는 두 개의 정당이 출현하였다. 그 중 하나는 자유주의에 기반을 둔 정당으로 1886년 12월에 클럽 포폴랄(Club Popular)을 기반으로 결성되었다. 다른 정당은 까우디오(caudillo)를 중심으로 결성된 보수주의 세력으로 1886년 12월에 클럽 꼬무날(Club Comunal)이라는 정치 조직에서 탄생하였다(Pesoa 1987, 117). 후자는 오피시알리스타(Oficialista)로 불렸으며, 독립 이후부터 지속적으로 파라과이의 헤게모니를 장악하고 있던 실세 조직이었다. 오피시알리스타는 파라과이 초대 통치자이며 독재자인 호세 가스파르 로드리게스 데 프란시아(José Gaspar Rodríguez de Francia)와 그 뒤를 이어 정권을 잡은 안토니오 로페스와 그의 아들인 솔라노 로페스 정권 당시의 핵심 권력자들이었다. 이에 반해 자유주의자들은 까우디오의 독재에 반대하는 세력으로서 주로 유럽에서 건너온 상인들 혹은 그들의 후손들이 주를 이루었다.

이 두 세력이 대립하게 된 결정적인 사건은 1887년 6월 비야리까에서 실시된 의회 선거에서 발생한 유혈사태 때문인데, 이 당시 비야리까는 파라과이 제 2의 도시로서 두 정치 집단이 빼앗길 수 없는 곳이었다(구경모 2012, 128). 이 사건으로 인해 자유주의자들은 청색당을 창당하였

4) 삼국동맹전쟁은(Guerra de la Triple Alianza)은 파라과이가 브라질과 아르헨티나, 우루과이 연합군을 상대로 1865년부터 1870년까지 5년간 싸운 전쟁을 말한다. 이 전쟁으로 인해 파라과이는 전체 인구의 약 80%이상을 잃게 된다.

고, 이에 보수주의자들은 홍색당을 결성하였다.

청색당은 아르헨티나 정부와 긴밀한 관계를 유지하였다. 특히 청색당의 본거지인 비야리카에는 아르헨티나에서 건너온 유럽계 이민자들이 대거 정착하였는데, 이들은 청색당의 중심 세력으로 떠올랐다. 그 예로 이탈리아에서 건너온 상인인 구지아리(Guggiari) 가문은 대표적인 청색당의 핵심인물들로서 대통령과 시장 등의 유력한 정치인과 기업가를 배출하였다. 아르헨티나와 유럽계 이민자들은 청색당을 상징하는 용어가 되었다. 청색당은 1937년 차코전쟁을 승리로 이끌었던 프랑코가 페브레리스타(Febrerista)라는 정당을 결성하여 잠깐 집권한 것을 제외하면 1946년까지 정권을 유지하였다.

홍색당은 1947년에 미국의 지원으로 정부를 장악하였다. 정권을 빼앗긴 청색당은 1947년과 1959년 두 번에 걸쳐 파라과이의 반(反)홍색당 세력⁵⁾과 연합하여 반격을 시도하였다. 첫 번째 반격인 1947년의 내전(Guerra Civil)에서는 '제 2의 청색당 도시'라 불리던 콘셉시온(Concepción)에 있던 혁명군이 파라과이 강을 따라 아순시온으로 진격하였다(Ashwell 2007). 그러나 혁명군이 패한 청색당 세력들은 아르헨티나로 도피하였다. 두 번째 반격은 1947년 내전으로 아르헨티나에 망명한 청색당과 반홍색당 세력에 의해 이루어졌다. 그들은 아르헨티나와 우루과이의 사회주의자들과 함께 '5월14일 운동' 혁명군을 조직하여 1959년 12월에 아르헨티나와 파라과이의 국경인 파라나 강을 건너 기습을 시도하였다. 이마저도 실패로 돌아가면서 홍색당은 반미 연대로 뭉친 청색당과 사회주의 세력을 완전히 굴복시킨 후 스프로에스네르 독재체제를 공고히 하였다.

거시적인 맥락에서 파라과이 정치사는 1947년을 기점으로 양당 체제의 패권이 뒤바뀌게 된다. 청색당이 집권한 1947년 이전은 친(親)아르헨

5) 청색당과 연합한 반홍색당 세력에는 페브레리스타와 공산당(Comunistas) 등이 있다.

티나와 반미 정책으로 규정지을 수 있으며, 홍색당이 정권을 잡은 1947년 이후는 친(親)브라질과 친미 정책으로 정의할 수 있다. 이러한 정치적인 대립과 변화는 파라과이 국토개발정책의 변화를 수반하였으며, 그 변화는 철도와 국토 개발을 통해 살펴볼 수 있다.

3. 자유주의와 친(親)아르헨티나 정책: 철도의 개발

1) 철도의 도입

파라과이에서 철도가 도입 된 시기는 1850년대였다. 당시 대통령인 까를로스 안토니오 로페스(Carlos Antonio López)는 파라과이 초대 통치자인 호세 가스파르 로드리게스 데 프란시아(José Gaspar Rodríguez de Francia)와 대비되는 인물이다. 파라과이의 초대 통치자인 프란시아는 독재자로서 쇄국정책을 추진하였으나, 안토니오 로페스는 1844년에 초대 대통령으로 선출되어 파라과이의 산업화를 추진하였다(Cardozo 1996, 284). 그는 제철소 및 주요 공업 시설과 항구 및 철도 등의 인프라를 구축하였다. 그는 낙후된 파라과이에 선진 기술을 받아들여 민족자본을 일으키는데 주력하였다(Moreira 1998, 434-437). 철도의 건설은 이러한 안토니오 로페스의 경제 정책과 맞물려 실시되었다.

영국에서 유학한 그의 두 아들은 1854년에 영국의 기술자들과 함께 철도 건설을 준비하였다. 철도 건설에는 파라과이 정부의 기술 고문이었던 화이트 헤드(John Whitehead)와 조지 패디슨(George Paddison), 조지 톰슨(George Thompson), 에빌 부르넬(Evil Buenell), 헨리 발피(Henry Valpy)의 지휘아래 파라과이 공병대가 투입되었으며 그밖의 유럽에서 유학한 파라과이 청년들도 함께 참여하였다(구경모 2011, 97). 안토니오 로페스는

아순시온에서 비야리까를 잇는 철도 노선 공사 계획을 발표하였고, 1856년에는 5만 파운드를 들여 영국으로부터 철도 관련 물품을 수입하여 아순시온 항에 위치한 해군 병기고에서 철도에 필요한 객차와 부품들을 생산하였다.⁶⁾ 1857년에는 아순시온 항에서 우루과이 광장⁷⁾까지 철도를 개통하여 운행하였다. 이 철로는 중앙역과 다른 철도 노선 건설을 위해 아순시온 항에서 철도 관련 부품을 수송하기 위해 운행하였다. 1859년에는 아순시온 중앙역이 건설되기 시작하여 1861년에 완공되었다.⁸⁾

1861년 10월 21일에는 최초로 승객을 태우고 중앙역에서 트리니달⁹⁾까지 운행하였다. 1862년에는 아레구아(Aregua)역이 개통되었고, 1864년 10월에는 빠라과리(Paraguari)역까지 철도가 개통되었다.¹⁰⁾ 또한 1864년에는 파라과이의 수도인 아순시온에서 50km 떨어진 빠라주(Pirayú)역이 완공되었다.¹¹⁾ 원래 철도 건설 계획은 파라과이 수도인 아순시온(Asunción)에서 파라과이 제 2의 도시인 비야리까(Villarrica)까지 설치를 완료하는 것이었으나, 1865년에 삼국동맹전쟁이 발발하면서 백지화되었다.

삼국동맹전쟁 이후 파라과이는 전체인구의 80%이상이 목숨을 잃어 완전히 폐허로 변하였다(Chiavenato 1984). 철도 노동자들은 전쟁 후유증으로 인한 국가재정악화로 그들의 임금을 제대로 받지 못하였고, 결국에는 파업에 돌입 하였다. 이에 정부는 1871년도에 처음으로 철도 유지와 운영에 관한 투자를 법으로 공표하였다. 파라과이 정부는 전쟁으로 파괴된 철도 노선을 복구하기 위해 브라질로부터 차관을 빌렸으나 전쟁 배상금과 전후 복구비용으로 인한 재정난으로 차관을 갚지 못하자 철도 운영

6) <http://www.ferrocarriles.com.py/portal/index.php/historia.html?start=1> (2012.4.4)
7) 중앙역이 우루과이 광장 바로 옆에 건설되었다.
8) <http://www.ferrocarriles.com.py/portal/index.php/historia.html?start=2> (2012.4.4)
9) 트리니달(Trinidad)은 현재 아순시온의 식물원역(Estación Botánico)을 말한다.
10) <http://www.ferrocarriles.com.py/portal/index.php/historia.html?start=3> (2012.4.4)
11) http://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_en_el_Paraguay (2012.4.4)

권 매각을 시도하였다(구경모 2011, 97).

후안 바우티스타 길(Juan Bautista Gill) 대통령은 브라질의 차관을 갚기 위해 1876년 12월 30일 철도 매각을 결정하였다. 정부는 1877년 3월에 비야리까까지 철도 구간을 확장한다는 조건으로 트라바소 빠뜨리 회사(Travasso Patri y Cia)에 철도를 넘겼다.¹²⁾ 그러나 트라바소 빠뜨리 회사는 정부와 약속한 매각조건을 이행하지 못하였고, 이에 베르나르디노 까바예로(Bernardino Caballero) 대통령은 1886년 1월에 트라바소 빠뜨리 회사로부터 철도 운영권에 대한 매입 의향서를 체결한 후 정부의 감독아래에서 비야리까까지 철도 노선 연장 공사를 다시 시작하였다.¹³⁾

그러나 삼국동맹전쟁으로 인한 파라과이 정부의 만성적인 재정 적자와 영국 자본의 침투는 철도 운영권 매각을 앞당겼다. 이러한 배경은 빠뜨리시오 에스꼬바르(Patricio Escobar) 대통령이 기예르모 스투어트(Guillermo Stewart)에게 철도 운영권에 대한 권한을 위임한 된 원인이 되었다. 영국 태생으로 안토니오 로페스의 주치의였던 그는 영국의 대리인으로 파라과이 철도 협회(Ferrocarril Central del Paraguay)를 설립하였다. 파라과이 철도 협회는 1889년 2월 5일 영국에서 회사 등록을 거친 후 1889년 6월 12일에 파라과이 철도 운영권을 인수하였으며, 이를 통해 영국은 아르헨티나를 시작으로 남미의 중심부에 있는 파라과이의 인프라를 획득함으로써 주변의 자원을 확보할 근거를 마련하였다(구경모 2011, 98). 이 무렵 파라과리(Paraguai)와 비야리까의 철도 노선이 완공되었고, 1889년 12월에는 본격적으로 철도가 운행되었다. 즉 파라과이 철도는 이 당시의 패권국인 영국과 남미남부지역의 거점 통로인 아르헨티나의 부에노스아이레스, 남미 내륙을 잇는 역할을 수행하였다. 특히 20세기 초 자유주의 세력인 청색당이 집권하면서 파라과이는 철도 중심의 외교·

12) <http://www.ferrocarriles.com.py/portal/index.php/historia.html?start=7> (2012.4.4)

13) <http://www.ferrocarriles.com.py/portal/index.php/historia.html?start=8> (2012.4.4)

정치, 경제체제를 형성하게 된다.

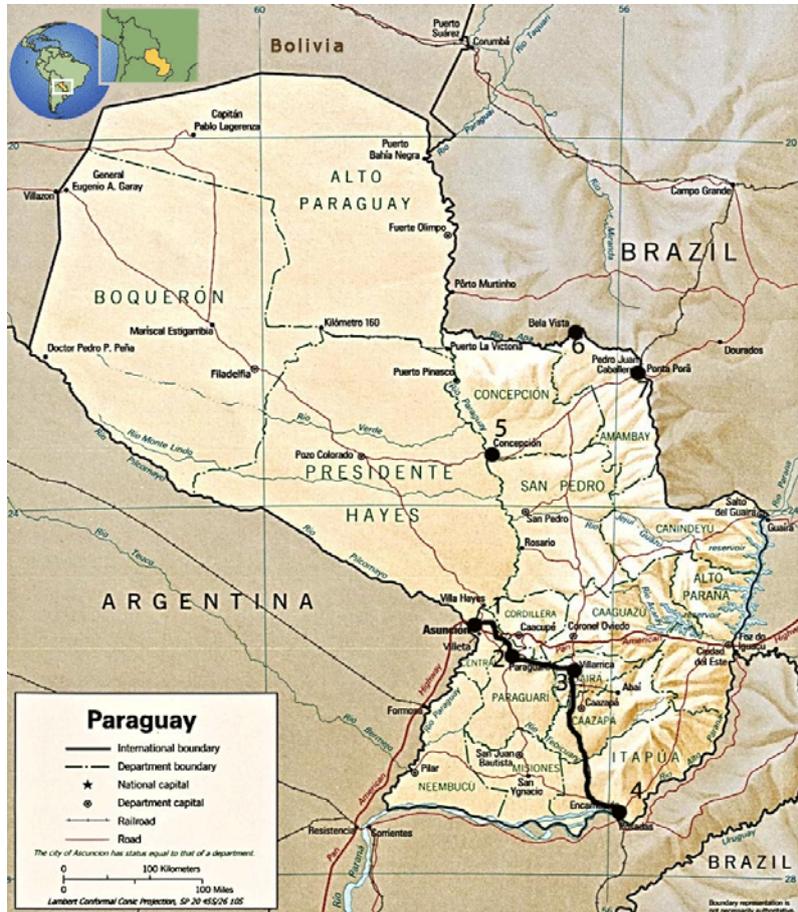
2) 철도의 성장과 친(親)아르헨티나 정책

영국은 중남미 대륙 가운데서도, 특히 아르헨티나의 부에노스아이레스를 거점 삼아 패권을 유지하였다. 파라과이는 중남미에서 유일하게 외국 자본의 영향을 받지 않고 자력으로 산업화를 추진하였다(갈레아노 2009, 331). 영국 입장에서 파라과이는 눈엣가시와도 같은 존재였다. 삼국동맹 전쟁 후 파라과이는 그 이전에 정권을 잡았던 세력들인 까우디오 출신들의 홍색당이 통치하였지만, 자유주의를 표방하는 청색당도 점차 세력을 확장하였다. 1904년에는 영국의 패권 하에 있던 아르헨티나의 지원으로 정권을 장악한 청색당은 아르헨티나와의 철도 연결을 본격적으로 추진한다. 철도가 지나는 도시들은 아르헨티나와 철도가 연결되면서 급격히 성장을 하였다. 그 도시에는 유럽계 이민자와 상인들이 물밀 듯이 몰려들었다. 이들은 당시에 정권을 잡고 있던 청색당의 든든한 후원자로서의 역할을 수행했다. 자유주의 성향의 청색당은 유럽계 이민자와 상인들에게 있어 이념적으로 민족주의 추구하는 홍색당 보다 더 적합하였다. 즉 철도의 개발은 청색당의 성장에 크게 기여하였다.

기존의 철도는 수도인 아순시온(지도 1번)에서 빠라과리(지도 2번)를 거쳐 비야리까(지도 3번)지역까지 연결되어 있었다. 아르헨티나 정부는 1910년에 아르헨티나와 접한 파라과이의 국경도시인 엔카르나시온(지도 4번)까지 철도 연장 공사를 위해 파라과이 중앙철도(Ferrocarril Central del Paraguay: FCCP)에 투자하였다.¹⁴⁾ 이를 계기로 양국의 국경도시인 파라과이의 엔카르나시온(Encarnación)과 아르헨티나의 뽀사다가 연결되었

14) 파라과이 중앙철도(FCCP)는 1903년 파라과이 정부 보증으로 설립되었다. 지도의 붉은 선은 바로 아순시온에서 엔카르나시온까지의 철도 노선을 표시한 것이다.

다. 이 시기에 파라과이는 목재와 마테 차(茶), 페티 그라인(petit grain)¹⁵⁾, 탄닌(tanin)을 주로 수출하였다. 철도가 건설되기 이전에는 수출품들을 파라나 강과 파라과이 강에서 뗏목으로 아르헨티나의 부에노스아이레스까지 운반하였다. 철도가 연결된 이후에는 목재를 비롯한 물품을 생



15) 오렌지 잎과 열매에서 추출한 오일이다.

산지에서 가까운 철도역으로 옮긴 후 철도를 이용해 부에노스아이레스까지 수송하였다. 비야리까는 각지의 생산품들이 집결하는 도시로서 철도가 부설된 이후 가장 많이 발전된 도시였다. 특히 청색당의 본거지였던 비야리까에는 철도의 영향으로 자유주의 성향의 유럽계 상인과 이민자들이 대거 정착하여 청색당 세력이 더욱 확장되었다.

유럽계 상인과 청색당의 결합은 1915년에 발표된 북부지역 철도 계획(Ferrocarriles del Norte)에서 잘 드러난다. 이 계획은 콘셉시온(지도 5번)에서 각각 베야 비스파(지도 6번)와 페드로 후안 까바예로(지도 7번)를 철도로 연결하여 북쪽 지역의 자원을 개발하는 것이 목적이었다. 이 철도 건설은 대표적인 유럽계 상인이자 청색당의 핵심인 구지아리 가문과 가노아 가문이 같이 설립한 구지아리와 가노아(Guggiari & Ganoa)회사가 수주하였는데, 산페드로 주와 콘셉시온 주의 목재와 마페차 등을 수송하는 것이 목적이었다.¹⁶⁾ 수송 방법은 먼저 베야 비스파(Vella Vista)와 페드로 후안 까바예로(Pedro Juan Caballero) 인근에서 수집한 자원을 철도로 콘셉시온(Concepción)에 모은 후 배를 이용하여 아순시온까지 운반하는 것이다. 그 다음은 아순시온에서 다시 철도로 옮겨 아르헨티나까지 수송하는 것이다. 이 사업은 북쪽의 베야 비스파에서 남쪽의 엔까르나시온까지 파라과이 국토를 종단하는 철도 정책의 마지막 단추였다. 결국 이 계획은 성사되지 못했으나, 구지아리 가문을 비롯한 주요 청색당 세력은 콘셉시온까지 사업 영역을 확장하였다. 북부지역 철도 계획은 청색당이 철도 루트를 따라 당의 세력을 확장하는 결과를 가져왔다.

그러나 청색당은 두 번의 내전에서 홍색당에게 연달아 패함으로서 철도를 기반으로 한 '종단 정책'이 막을 내리게 되었다. 청색당의 본거지인 철도 주변의 도시들은 철도의 쇠퇴와 함께 경제적 침체를 겪었고, 그 영

16) <http://archivo.abc.com.py/2009-07-05/articulos/536733/el-ferrocarril-de-concepcion>
(2012. 4.10)

향으로 청색당의 세력도 약화되었다.

4. 보수주의와 친(親)브라질 정책: 국도의 개발

1) 냉전과 보수주의의 집권

냉전과 청색당의 퇴보는 냉전이라는 세계사적 흐름과 결부되어 있다. 냉전 이전에는 영국이 중남미 패권국으로서의 역할을 하였으나, 냉전 이후에는 미국이 새로운 패권국으로 등장하였다. 새로운 패권국의 등장은 파라과이의 자유주의 세력과 보수주의 세력의 권력이동을 야기하였다. 청색당의 지원으로 대통령에 당선된 모리니고는 1947년에 홍색당과 손을 잡고 혁명을 일으켰다(Gonzalez 2007). 이 사건으로 청색당과 페브레리스타, 공산당, 독립당은 서로 연대하여 모리니고와 홍색당에 대항하였다. 그러나 미국의 지원을 받은 홍색당은 청색당과 반(反)홍색당 세력들을 물리치고 정권을 장악하였다. 1954년에 스프로에스네르가 집권하면서 홍색당은 청색당과 반홍색당에 대한 탄압을 더욱 강화하였다.

국토개발정책이 철도에서 고속도로 건설로 선회한 결정적인 사건은 1959년 12월에 발생한 '5월 14일 운동'¹⁷⁾이다. '5월 14일 운동'은 청색당과 반홍색당 출신의 아르헨티나 망명 세력을 주축으로 반미를 지향하는 범라틴아메리카 사회주의 세력, 주로 아르헨티나와 우루과이, 칠레 출신의 사회주의자가 포함된 혁명군으로 조직되었다(Arellano 2005). 이들은 이미 청색당의 본거지인 비야리까의 2군사령부와 내통하여 아르헨티나의 뽀사다를 비롯한 4개의 국경지역에서 동시 다발적으로 도강(渡江)을 하

17) '5월 14일 운동(Movimiento 14 de Mayo)'은 혁명군이 스프로에스네르 독재로부터 독립한다는 의미로서 파라과이 독립기념일을 작전명으로 붙였다.

였다. 이들의 첫 번째 목적은 비야리까에서 2군 사령부와 결합하여 수도인 아순시온으로 진격하여 스프로에스네르 정권을 붕괴시키는 것이었다. 그러나 그 계획은 사전에 미국 정보국에 입수되었고, 혁명군들은 강을 건너자마자 파라과이 정부군과 민병대에게 일망타진되었다. 그 중 일부는 비야리까 인근의 야산까지 이동하였지만, 대부분은 사살되거나 체포되었다. 파라과이 정부는 '5월 14일 운동'에 참여했던 혁명군을 암묵적으로 지원한 아르헨티나 정부에 대해 불만을 표시하면서 다음과 같이 아르헨티나 정부에 항의하였다.

파라과이 정부는 최근의 반란과 관련하여 아르헨티나에게 강력하게 항의하였다. 부에노스 아이레스의 파라과이 대사인 페드로 우고 페냐(Pedro Hugo Peña)는 "아르헨티나에 거주한 파라과이 반란군의 길을 열어준 아르헨티나 정부에 공식적으로 항의한다. 파라과이 정부는 아르헨티나가 그 반란군을 지원한 것으로 결론을 내렸는데, 왜냐하면 아르헨티나 영토에서 반란군이 결성되어 무장하였고, 조직적으로 침입했기 때문이다"라고 밝혔다.

출처: 1959년 12월 19일자 아르헨티나 라 나시온(La Nación)신문(구경모 2011, 168 재인용)

파라과이 대사의 항의서는 '5월 14일 운동' 혁명군들이 파라과이 영토를 침범한 후 일주일 만에 아르헨티나 정부로 전달되었다. 또한 파라과이 정부는 강경 외교책으로서 아르헨티나 항공의 파라과이 운항을 불허하였는데, 그 실제적인 명분은 아르헨티나 내의 파라과이 반(反)정부 인사의 귀국을 막기 위한 것이었다.(구경모 2011, 169). 이와 같은 파라과이의 대처에 아르헨티나는 철도 운영을 중단하였다. 이에 파라과이 정부는 1961년에 아르헨티나로부터 철도를 매입하였다. 그러나 파라과이 정부가 철도에 대한 투자보다 국도 건설이라는 새로운 국토개발계획을 수립하

면서 철도는 급격히 쇠퇴하였다. 또한 철도가 수도지역의 일부 구간에서만 운행되고 물류 수송 기능이 약화되면서 유명무실하게 되었다.

2) 친(親)브라질 정책과 국토의 개발

파라과이와 아르헨티나 두 국가 간의 주요한 교통수단은 아순시온에서 엔까르나시온을 종(縱)으로 잇는 철도였다. 그러나 홍색당의 집권과 두 번의 내전은 파라과이와 아르헨티나간의 교역을 상징했던 '종단 정책'에서 브라질과의 교역을 상징하는 '횡단 정책'으로의 이행을 가속화하였다. 정치·외교적으로는 친(親)아르헨티나 정책에서 친(親)브라질 정책으로의 변화를 가져왔으며, 그 신호탄은 바로 시우달 델 에스페(Ciudad del Este)의 개발이었다.

앞서 언급했듯이 파라과이와 아르헨티나의 관계는 스프로에스네르가 집권하면서 본격적으로 경직되기 시작하였다. 개인사적으로는 스프로에스네르가 브라질에서 군사훈련을 마친 친(親)브라질주의자라는 것도 아르헨티나와의 외교관계가 악화되는데 영향을 미쳤다. 또한 대외적으로는 냉전이라는 분위기속에서 파라과이가 미국의 반공산주의 요충지로서 기능을 하면서 이러한 경향은 가속화되었다. 이는 1958년 미국의 부통령이었던 리처드 닉슨(Richard Nixon)의 파라과이 방문 인사에서 확인 할 수 있다. 그는 "전 세계에서 이렇게 공산주의에 대항하여 가장 용감하게 곳곳이 버틴 국가를 어디서도 본 적이 없습니다. 저는 개인적으로 이곳에 있다는 것을 큰 기쁨으로 여기고 싶습니다.(Mora 1993, 102)"라고 언급하였다.

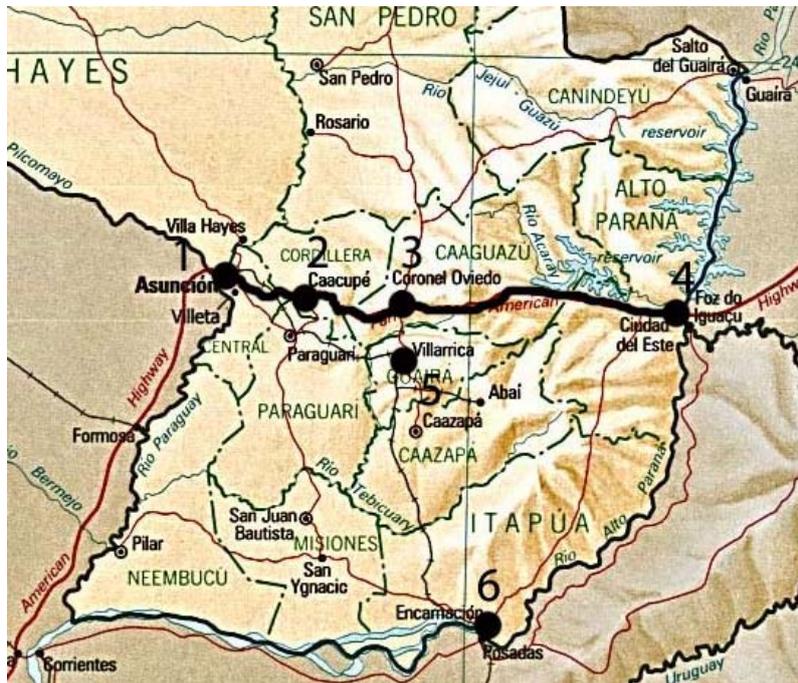
1961년부터 파라과이는 라틴아메리카에서 3번째로 미국으로부터 원조를 많이 받는 국가가 되었다. 스프로에스네르가 정권은 장악한 1954년부터 1961년까지 미국으로부터 직·간접적으로 약 5천3백만 달러를 지원

받았으며, 군사비 원조는 1959년부터 스프로에스네르가 쫓겨나기 직전인 1988년까지 3천만 달러를 받았다(Bouvier 1988, 16-17). 파라과이에 대한 대미 원조 규모는 남미에서 친미 거점 지역으로서 파라과이의 중요성을 단적으로 보여준다. 스프로에스네르는 미국의 대외정책에 부합하기 위해 청색당과 연합한 공산주의와 사회주의 세력을 차단하는데 노력하였다. 그 일환으로 파라과이 정부는 국토개발계획을 통해 아르헨티나와의 관계를 정리하기 시작하였다.

스프로에스네르는 1956년에 친브라질을 인정하는 국토개발정책을 발표한다. 곧바로 그는 브라질 대통령 쿠비첵(Kubitschek)과 포스 도 이과수(Foz do Yguazú)에서 파라과이와 브라질 국경 사이를 흐르는 빠라나강을 잇는 다리를 건설하기로 합의하였다. 스프로에스네르는 1957년에 공식적으로 친브라질 정책을 천명하면서 아르헨티나와의 관계에서 벗어날 것이라고 인정하였다. 그는 의회에서 “우리는 이제 강을 따라 남쪽으로 향하지 않을 것입니다. 새로운 길은 브라질 영토를 거쳐 동쪽으로 대서양을 향해 열릴 것입니다(Martini 1998, 894).”라고 언급하였다. 여기서 남쪽은 파라과이에서 아르헨티나의 부에노스아이레스로 향하는 길을 말하는 것이었다. 의회 발언 후인 1958년에 그는 브라질 대통령과 4번의 만남을 통해 아순시온에서 시우달 델 에스테를 연결하는 국도공사에 대한 지원을 약속받고 대서양 시대를 열 것을 다시 약속하였다.

스프로에스네르는 국도 건설을 위해 파라과이-브라질 연합위원회(La Comisión Mixta Paraguayo-Brasileña)를 발족하였다. 그는 항공기에 탑승하여 파라나 강과 알토 빠라나 주변을 조사하면서 브라질과 교역할 수 있는 거점 지역으로 직접 발견하였다. 그 곳은 스프로에스네르의 이름을 따서 스프로에스네르 항(Puerto Stroessner)로 명명하였다(Martini 1998, 892-893). 이 도시는 스프로에스네르가 물러난 1989년에 현재의 이름인

시우달 델 에스페로 변경되었다.



1961년 파라과이 정부는 국토의 동·서를 연결하기 위해 수도인 아순시온(지도 1번)에서 코로넬 오비에도(지도 3번)를 거쳐 시우달 델 에스페(지도 4번)까지 약 330km를 잇는 ‘꼬르디에라 국도 계획(Plan Nacional Camino a la Cordillera)’을 수립하여 도로 건설을 본격적으로 추진하였다. 이 계획은 나중에 ‘동진(東進) 정책(Marcha al Este)’으로 이름을 바꾸었다.¹⁸⁾

국도가 개발되면서 철도를 기반으로 발전했던 도시들은 쇠락의 길을

18) http://es.wikipedia.org/wiki/Coronel_Oviedo (2012.4.17)

걷기 시작했다. 청색당의 본거지이자 파라과이 제 2의 도시였던 비야리까는 이 시기부터 침체하기 시작하여, 현재는 인구 5만 명의 소도시로 전락하였다. 철도주변 도시들이 쇠퇴하는 가운데, 동·서간의 국도 주변 도시들은 성장을 거듭하였다. 이와 같은 대표적인 도시들로는 꼬로넬 오비에도(Coronel Oviedo)와 시우달 델 에스페를 들 수 있다. 꼬로넬 오비에도는 동·서와 남·북을 잇는 교통 요지로서 현재 인구 12만의 도시로 성장하였다. 파라과이 제 2의 도시로 성장한 시우달 델 에스페의 경우는 황무지에서 세계 3대 자유무역도시로 불리고 있으며, 현재 광역 인구를 포함하면 70만에 이른다.

5. 나오는 글

국내에서 라틴아메리카의 자유주의와 보수주의에 관한 연구는 초기 단계에 있다. 대부분의 연구물은 시기적으로 독립 전후에 초점을 맞추고 있으며, 연구 내용은 현상과 역사적 분석에 집중하고 있다. 그러나 자유주의와 보수주의는 독립이후부터 현재까지 중남미 정치 혹은 정당의 정체성을 반영하고 있으며 각 국가의 정치·경제, 사회문화적 특성을 분석할 수 있는 중요한 키워드가 된다.

이런 측면에서 본 연구는 자유주의와 보수주의라는 두 정치 집단의 이데올로기적 대립이 파라과이 경제 및 외교관계를 반영하는 국토개발 정책에 미친 영향을 고찰한 것이다. 냉전이라는 소용돌이 속에서 파라과이 정치 구도는 친미를 지향하는 ‘보수주의 세력’과 그에 저항하는 ‘자유주의 세력’이 대립하는 형태였다. 그 결과로 1947년과 1959년에는 두 정치 세력 사이에서 내전(Civil War)이 발생하였으며, 특히 1959년의 ‘5월 14일 운동(Movimiento 14 de Mayo)’은 ‘보수주의 세력’이 ‘자유주의 세력’

을 압도하는 전환점이 되었다. 파라과이가 철도 중심의 국토개발에서 국도 중심의 국토개발 정책으로 전환 한 것은 이러한 정치적 배경 가운데서 이루어진 것이다. 즉 파라과이의 자유주의와 보수주의의 특징은 정치 및 경제, 외교적인 측면에서 다음과 같은 범주로 나누어 볼 수 있다. 자유주의의 세력은 청색당으로서 친(親)아르헨티나적이며 반(反)미적인 성향을 보이며 철도를 기반을 성장하였다. 보수주의 세력은 홍색당으로서 친(親)브라질적이며 친(親)미적인 성향을 띄며 국도 개발을 추진하였다.

본 연구에서 아쉬운 부분은 파라과이의 시각에 국한해서 분석했다는 점이다. 앞서 살펴보았듯이 파라과이의 자유주의와 보수주의는 주변강국과 세계 패권국의 영향을 고스란히 받으면서 경쟁과 대립을 거듭하였다. 예를 들어 아르헨티나의 철도 산업과 당시 패권국인 영국과의 관계, 그리고 동진정책의 일환으로 실시된 국도의 건설에 있어 당시 브라질의 산업 구조 및 교역, 미국과의 관계 등에 대한 심도 있는 고찰이 필요하다. 향후에는 주변강국인 아르헨티나와 브라질, 패권국이었던 영국과 미국의 시각도 면밀히 분석할 필요성이 있다.

참고문헌

- 구경모(2011), 『과이라 공화국, 또 하나의 파라과이: 유럽계 이민자와 과이레노의 종족성』, 서울: 이담.
- 김달관(2011), 「19세기 콜롬비아의 정당체제와 정치문화」, 중남미연구, Vol.30, No.2, pp.129-154.
- 정혜주(2012), 「유카탄의 자유주의와 보수주의: 유카탄의 까스파전쟁을 전후하여」, 중남미연구, Vol.31, No.1, pp.145-168.
- 갈레아노(2009), 『수탈된 대지: 라틴아메리카 5백년사』, 서울: 범우사.

- Arellano, Diana(2005), *Movimiento 14 de Mayo para la liberación del Paraguay. 1959*, Posadas: Universitaria de Misiones,
- Ashwell, Washington(2007), *Concepción 1947: Sesenta años después*, Asunción: Servi Libro.
- Argaña(1983), *Historia de la Ideas Políticas del Paraguay*, Asunción: El Foro.
- Bouvier(1988), *El Caso de un Sistema: Encrucijada en Paraguay*, Asunción, pp.16-17.
- Chiavenato, Julio(1984), *Genocidio Americano: La Guerra del Paraguay*, Asunción: Carlos Schuman Editor.
- Cardozo, Efraim(1996), *Apuntes de la historia Cultural del Paraguay*, Asunción: El Lector.
- Espinoza(1998), La República Liberal, *Crónica Histórica Ilustrada del Paraguay II*, Buenos Aires: Distribuidora Quevedo, pp.536-626.
- González,(2007), *El Drama del 47: Documentos Secretos de la Guerra Civil*, Asunción: Colección Sociedad y Política.
- Maritini(1998), Alfredo Stroessner, *Crónica Histórica Ilustrada del Paraguay III*, Buenos Aires: Distribuidora Quevedo, pp.861-936.
- Moreira, María(1998), *Crónica Histórica Ilustrada del Paraguay II*, Buenos Aires Distribuidora Quevedo, pp.388-535.
- Mora(1993), La Política Exterior del Paraguay 1811~1989, *Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos*, Asunción: Ediciones y Arte Editora.
- Pesoa(1987), Origenes del Partido Liberal Paraguay 1870~1887, Asunción: Criterio.

■ 논문투고일자: 2012년 4월 27일
■ 심사완료일자: 2012년 6월 14일
■ 게재확정일자: 2012년 6월 18일