

2013 동국사학회 추계학술회의

전근대 동아시아 역사속의 해양 교류와 도시

- 주 최 : 동국사학회
- 후 원 : 동북아역사재단
- 일 시 : 2013년 10월 18일(금) 10시
- 장 소 : 동국대학교 다향관 세미나실

2012년 동국사학회 추계학술회의

전근대 동아시아 역사속의 해양 교류와 도시

■ 주최: 동국사학회 ■ 후원: 동북아역사재단 ■ 장소: 동국대 다향관 세미나실

시간	식순 및 내용
10:00~10:20	인사말 : 연민수 (동국사학회 회장, 동북아역사재단)
1부 사회 : 박용진(서울대학교)	
10:20~11:10	발표 : 이희관(서강대학교) 주제 : 고려청자 출현의 수수께끼 - 韓中 海洋交流의 一例 토론 : 한성옥(민족문화유산연구원)
11:10~12:00	발표 : 박지배(한국의국어대학교) 주제 : 아편전쟁 이전 영국의 대중국 무역 - 차 무역을 중심으로 - 토론 : 윤영휘(서울대학교)
12:00~13:00	점심시간
2부 사회 : 서인범(동국대학교)	
13:00~13:50	발표 : 윤명철(동국대학교) 주제 : 고대도시의 해양적 성격에 대한 체계적 검토 - 고대국가를 대상으로 - 토론 : 권덕영(부산외국어대학교)
13:50~14:40	발표 : 민덕기(청주대학교) 주제 : 明代 일본의 입항장 寧波와 한중일 관계 토론 : 하우봉(전북대학교)
14:40~15:00	휴식시간
3부 사회 : 차인배(인하대학교)	
15:00~15:50	발표 : 고명수(고려대학교) 주제 : 쿠빌라이 시기 몽골의 세계관과 南海정책 - 몽골시대 해외무역 번영의 배경과 관련하여 - 토론 : 이강한(한국학중앙연구원)
15:50~16:40	발표 : 홍성화(부산대학교) 주제 : 16세기 서양 선교사가 본 동아시아 해상질서 토론 : 한지선(전남대학교)
16:40~17:00	휴식시간
17:00~17:20	총평 : 이기동(동국대학교 석좌교수)
17:20~17:30	폐회사 및 기념촬영

목 차

■ 제 1부 발표

□ 사회 : 박용진(서울대학교)

○ 고려청자 출현의 수수께끼 - 한중 해양교류의 일례1

발표 : 이희관(서강대학교)

토론 : 한성욱(민족문화유산연구원)

○ 아편전쟁 이전 영국의 대중국 무역 - 차 무역을 중심으로71

발표 : 박지배(한국외국어대학교)

토론 : 윤영희(서울대학교)

■ 제 2부 발표

□ 사회 : 서인범(동국대학교)

○ 고대도시의 해양적 성격에 대한 체계적 검토 - 고대국가를 대상으로33

발표 : 윤명철(동국대학교)

토론 : 권덕영(부산외국어대학교)

○ 明代 일본의 入港場 寧波와 韓中日 관계 45

발표 : 민덕기(청주대학교)

토론 : 하우봉(전북대학교)

■ 제 3부 발표

□ 사회 : 차인배(인하대학교)

○ 쿠빌라이 시기 몽골의 세계관과 南海정책 - 몽골시대 해외무역 번영의 배경과
관련하여 61

발표 : 고명수(고려대학교)

토론 : 이강한(한국학중앙연구원)

○ 16세기 서양 선교사가 본 동아시아 해상질서 17

발표 : 홍성화(부산대학교)

토론 : 한지선(전남대학교)

高麗靑瓷 出現의 수수께끼

－ 韓中 海洋交流의 一例

이희관(서강대학교)

1. 들어가며
2. 월요청자제작기술의 전파와 그 실상
3. 월요청자제작기술의 수용과 청자 생산의 주체
4. 고려 초기 청자 수요의 증가
5. 나가며

1. 들어가며

많은 사람들이 고려시대를 대표하는 문화유산으로 청자를 꼽는다. 고려시대 사람들은 12~13 세기에 자신들이 만든 수준 높은 청자를 “翡色”이라고 하여 중국의 “秘色”청자와 구분하여 불렀다. 그만큼 당시의 고려 사람들은 고려청자에 대하여 커다란 자부심을 가지고 있었다. 고려청자에 대한 명성은 중국에서도 자자하여, 남송초기에 고려청자는 고가로 거래되었으며, 杭州의 南宋恭聖仁烈皇后宅遺蹟·杭州卷烟廠敷地·前杭州東南化工廠敷地 등에서는 매우 높은 품질의 고려청자편들이 출토된 바 있다. 南宋의 太平老人은 자신의 저술인 『袖中錦』에서 아예 南宋官窯瓷器나 龍泉窯靑瓷 등을 제쳐놓고, 고려청자를 “天下第一”로 꼽을 정도였다.

그러나 고려청자가 이와 같이 높은 명성을 얻은 것은 고려청자가 출현하고 나서 거의 두 세기나 지난 뒤의 일이라는 사실을 잊어서는 안 된다. 고려청자 출현기의 대표적인 窯址인 白川郡 圓山里窯址나 始興市 芳山洞窯址 등의 발굴결과에 따르면, 최초의 고려청자는 翡色靑瓷와는 거리가 먼, 품질이 높지 않은 청자였다. 제작기법도 그다지 정교하지 않을 뿐만 아니라, 유색 또한 당시 월요비색자의 전형적인 유색인 淡靑綠色과는 거리가 멀었다. 그 대부분은 비교적 거칠게 제작되었으며, 당시 사람들이 상대적으로 낮게 평가하던 黃靑色의 유색을 띤 것들이었다. 그것마저도 고려 사람들이 독창적으로 개발한 것이 아니라, 월요의 청자제작기술을 받아들여 월요청자를 거의 그대로 모방한 것이라는 점은 잘 알려진 사실이다. 이렇게 출발한 고려청자가 발전을 거듭한 결과, 12세기에 접어들어 “天下第一”의 위치에 오르게 된 것이다.

중국에서는 늦어도 殷代 중기 무렵에 이미 高火度の 原始靑瓷을 생산하고, 後漢 말기에 이르러서는 진정한 의미의 자기라고 할 수 있는 청자를 생산하기 시작하였다. 그리고 뒤이어 백자도 생산하기 시작하였다. 세계의 여러 나라들은 중국의 자기를 수입하였으며, 당시 수입된 중국 자기는 매우 귀한 물건으로 인식되었다. 그렇지만 진정한 의미의 자기가 출현한 이후 오랜 기간 동안 자기의 제작은 중국만의 몫이었다. 그 밖의 나라들은 그로부터 수세기~십 수세기 동안 자기생산단계에 진입하지 못하고 도기생산단계에 머물러 있었다. 이들 여러 나라는 서로 다른 시기에 자기생산단계에 접어들었을 뿐만 아니라, 그 계기나 과정도 서로 달랐다. 예컨대, 일본의 경우는 16세기말의 壬辰倭亂과 丁酉再亂 때 붙잡아간 朝鮮陶工들이 일본에서 자기를 생산하게 되는 데 결정적인 역할을 하였다는 것은 다 아는 일이며, 그 밖에 明의 海禁政策에 따른 瓷器輸入量の 감소와 그에 따른 자기 수급의 불균형, 鍋道家の 재정문제 등이 또 다른 요인으로 지적되었다. 그리고 유럽의 경우는 독일 작센왕국의 프리드리히 아우구스트 2세가 군자금의 부족을 메우기 위하여 자기의 생산에 주목하고 그의 명을 받은 뵈트거 등이 자기생산기술을 개발하여 1709년에 자기의 생산에 성공한 것으로 알려져 있다. 그러면 고려는 어떻게 도기제작단계를 벗어나 자기생산단계로 진입하게 된 것일까? 이 의문을 푸는 것이 본고의 목적이다.

고려청자의 출현을 가능하게 한 요인들을 본격적으로 검토한 연구는 거의 찾아볼 수 없다. 다만 여러 연구자들이 고려청자의 출현과 관련된 여러 가지 문제, 예컨대 고려청자의 출현 시기나 출현 배경, 그리고 출현 초기의 고려청자, 즉 “초기청자”의 양상 등을 검토하면서 부차적으로 언급하였을 뿐이다. 그런데 이와 같이 단편적으로 언급된 견해들을 잘 살펴보면, 고려청자의 출현 시기를 언제로 보느냐에 따라 이 주제를 바라보는 시각에 커다란 차이가 있다는 점을 쉽게 알 수 있다.

9세기 전반경에 고려청자가 출현하였을 것이라고 주장하는(9세기전반설) 연구자들 가운데 적지 않은 연구자들은 고려청자가 출현하게 된 주된 요인을 9세기 전반경 동아시아의 해상무역을 장악했던, 이른바 “海上王”으로 잘 알려진 張保臯와의 관련 속에서 찾는다. 장보고가 고려청자의 출현과 관련이 있었을 것이라는 견해는 이미 尾崎洵盛이 언급하였지만, 吉岡完祐에 의해서 보다 구체화되었다. 그의 견해의 핵심은, 장보고가 처음에는 중국의 도자기를 購買하여 신라와 일본에 판매하였으나, 더 큰 무역의 이익을 얻기 위하여 월요의 陶工들을 招致하여 康津郡 龍雲里 일대에 가마를 설립하고 청자를 제작하기 시작하였다는 것이다. 鄭良謨를 비롯한 여러 한국의 연구자들이 기본적으로 그의 견해에 동의하였으며, 근래 姜鳳龍은 더 나아가 海南郡 新德里窯까지도 장보고집단이 설치·운영하였을 것이라는 대담한 견해를 발표하기도 하였다.

고려청자의 출현을 역사상의 실존 인물인 장보고와 관련지어 이해한 견해는 발표 직후부터 한국 학계의 커다란 반향을 불러 일으켰다. 하지만 이러한 견해가 객관적 사실로 증명되기 위해서는 적어도 고고학적으로 다음 두 가지 조건을 충족시켜야 한다. 그 하나는 장보고집단의 무역품의 消費地에서 장보고시대, 즉 9세기 전반경에 한반도에서 제작한 청자의 存在가 확인되어야 한다는 점이다. 이 점은 청자가 당시의 장보고집단의 중요한 무역품 가운데 하나였다는 점에서 의심의 여지가 없다. 또 다른 하나는, 이것도 지극히 당연한 이야기이지만, 그러한 청자들이 장보고집단의 본거지였던 淸海鎭의 遺蹟에서도 확인되어야 한다는 점이다.

그렇지만 장보고집단의 무역품의 주요 소비지였던 한국과 일본 그리고 중국의 9세기전반경의 유적에서 한국산 청자가 출토되었다는 점은 전혀 확인되지 않는다. 청해진이 설치되었던 완도에서도 그러하기는 마찬가지이다. 그러므로 고려청자 출현의 주된 요인을 장보고집단의 해상무역과 관련지어 이해한 견해는, 적어도 고고학적인 관점에서 볼 때, 그 근거가 매우 빈약하다고 하지 않을 수 없다. 오히려 장보고집단 무역품의 소비지와 청해진에서 9세기 전반경에 한반도에서

제작된 청자의 존재가 전혀 확인되지 않는다는 사실은 역으로 9세기 전반에는 우리나라에서 청자가 제작되고 있지 않았음을 반증하는 유력한 증거가 된다고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 이 견해가 최근까지도 적지 않은 한국의 연구자들에 의해 지지를 받고 있다는 것은 참으로 이해하기 힘든 일이다.

9세기전반설을 주장하는 연구자들은 또 하나의 주요한 요인을 통일신라의 도기제작기술에서 찾는다. 즉 통일신라의 경우, 9세기 전반경에 이미 청자제작기술의 바로 전단계인 고화도의 灰釉陶器製作技術이 이미 상당한 수준에 도달하였기 때문에 이 시기에 청자를 제작하는 것이 그다지 어려운 일이 아니었다고 주장한다. 鄭良謨와 崔健이 그 대표적인 연구자이다. 하지만 과연 9세기 전반경에 통일신라가 보유하고 있던 고화도의 회유도기제작기술 단계에 도달하면, 특정한 계기만 마련되면 어렵지 않게 청자를 제작할 수 있었을까?

도자기제작기술의 발전과정에서 볼 때, 회유도기제작기술의 단계를 거쳐 청자제작기술의 단계로 넘어간다는 것은 부인할 수 없는 일이다. 하지만, 그렇다고 해서, 통일신라가 높은 수준의 회유도기제작기술을 보유하고 있었기 때문에 어렵지 않게 청자제작의 단계로 진입할 수 있었다고 보는 것은 짧은 생각이다. 9세기 전반경에 그러한 수준의 회유도기제작기술을 보유하고 있던 것은 통일신라만이 아니었다. 예컨대, 일본의 猿投窯의 경우도 9세기경에 이미 통일신라에 뒤지지 않는 수준의 회유도기제작기술을 보유하고, 다양한 종류의 월요청자의 기형을 모방하였다. 그럼에도 불구하고 일본에서 자기를 제작하기 시작한 것은 그로부터 거의 8세기가 지난 후인 17세기경의 일이었다. 이러한 사실은 회유도기제작기술과 자기제작기술은 전혀 차원이 다른 기술체계였음을 보여준다. 요컨대, 통일신라의 높은 회유도기제작기술이 한반도에서 청자가 출현할 수 있는 주요한 動因이 되었을 것이라는 주장도 근거가 매우 박약하다고 할 수 있다.

1990년대까지는 고려청자가 9세기경에 출현하였을 것이라는 견해가 주류를 이룬 반면, 2000년대에 접어들어서는 10세기출현설이 훨씬 우세하다. 10세기출현설을 주장하는 연구자들이 고려청자 출현의 주요 요인으로 지적하고 있는 것은 다음 두 가지 점이다. 그 하나는 당시 지배계급이 新素材인 청자에 대한 열망이 컸다는 점이고, 또 다른 하나는 吳越國의 월요 도공들이 한반도에 이주해왔으리라는 점이다. 三上次男과 尹龍二가 그 대표적인 연구자이다. 하지만 당시 지배계급의 청자에 대한 열망이 컸다는 점은 실제적으로 논증하기가 매우 힘든 문제로서, 아마도 청자의 출현과 그 주요 소비층이 지배계급이었을 것이라는 점을 결부시켜 추론한 것이 아닐까 추측된다. 월요의 도공들의 한반도 이주 문제도 그러하기는 마찬가지이다. 그들이 왜 하필 한반도로 이주하였는지에 대한 논리적인 설명을 결여하였기 때문에 이러한 추론 역시 결과론적인 해석이라는 비판을 피하기 힘들다.

요컨대, 고려청자가 출현할 수 있게 한 요인들에 대하여 여러 가지 견해가 제시되었지만 일정한 한계가 있다고 할 수 있다. 필자는 그 원인이 무엇보다도 기존의 연구에서 이 문제를 구조적으로 파악하려는 노력이 부족했기 때문이라고 믿고 있다.

사실, 청자와 같은 새로운 素材의 기물이 출현하기 위해서는 적어도 다음 세 가지 조건이 충족되지 않으면 안 된다고 생각한다. 첫째, 기술과 관련된 문제이다. 기술의 확보 없이 새로운 소재의 기물의 출현을 기대하는 사람은 없을 것이다. 이 조건은 자체적으로 기술은 개발하든지, 기술의 도입을 통하여 해결할 수밖에 없다. 고려청자의 제작기술이 월요에서 유입되었다는 것은 아는 일이다. 그런데 우리는 월요의 자기제작기술이 고려에 유입된 것을 두 가지 서로 다른 시각으로 접근할 필요가 있다. 그 하나는 고려의 입장에서 이 문제를 보는 것이다. 이 경우, 고려청자의 출현은 신기술의 “수용”이라는 의미를 지닌다. 또 다른 하나는 월요 또는 중국의 입장에서 이 문제를 보는 것이다. 이 경우, 고려청자의 출현은 월요의 자기제작기술의 “전파”라는

측면이 강조될 것이다. 이 “전파”와 “수용”이라는 균형 잡힌 두 가지 시각으로 고려청자의 출현 문제를 분석할 때, 비로소 이 문제를 깊이 있고 아울러 구조적으로 이해할 수 있다고 생각한다. 둘째, 생산의 문제이다. 자기의 생산과 관련된 요업은 기본적으로 많은 자본과 노동력이 전제되지 않으면 설립·유지되기 어려운 산업이다. 그러므로 많은 자본을 투여하고 아울러 노동력을 모집—또는 징발—할 수 있는 재력과 권력을 아울러 갖춘 실력자가 窯場의 설립·운영에 관여하지 않으면, 설령 기술이 확보되어 있다고 하더라도, 그것이 청자의 생산으로 이어지기는 힘들다. 중국의 청자제작기술을 “수용”한 주체도 바로 이들이었다고 할 수 있다. 셋째, 소비의 문제이다. 기술이 확보되고, 아울러 요장을 설립·운영할 수 있는 재력과 권력을 갖춘 실력자가 있다고 하더라도, 그 생산품을 소비할 시장이 형성되어 있지 않으면, 그러한 조건들이 실제적으로 청자의 생산으로 이어질 가능성은 애초부터 희박하다.

이상의 세 가지가 청자 출현의 핵심적인 조건이라는 점에 동의한다면, 결국 고려청자의 출현은 무엇보다도 이러한 조건들이 동시에 갖추어진 상황이 야기한 결과물이라는 이야기가 된다. 결국 당시 이 세 가지 조건이 어떻게 갖추어졌는지를 밝히는 것이 고려청자 출현의 수수께끼를 푸는 지름길이라는 것이 필자의 기본적인 생각인 것이다.

2. 월요청자제작기술의 전파와 그 실상

고려청자의 제작기술이 월요에서 유입되었다는 전제 위에서 보면, 그 유입의 구체적인 방법으로 다음 두 가지 가능성을 떠올릴 수 있다. 즉, 한반도의 도공이 월요에 건너가서 청자제작기술을 습득하여 오거나, 월요의 도공이 한반도에 건너와서 그 기술을 전수하였을 가능성이 그것들이다. 양자 가운데 후자의 방법으로 월요의 청자제작기술이 한반도에 유입되었으리라는 것이 정설이다. 그리고 필자가 검토한 바에 따르면, 그 구체적인 시기는 10세기 중엽경, 좀 더 구체적으로 말하면, 940년대로 추정되며, 이 시기에 큰 시간적 격차 없이 다수의 월요 도공들이 가족 단위로 한반도의 중서부지방에 산발적으로 이주하여 청자제작기술을 전파한 것으로 파악된다.

사실 이 시기를 제외하면, 중국으로부터 도공들이 그와 같은 규모로 한반도에 이주한 것은 문헌적으로나 고고학적으로 확인되지 않는다. 이 점에서 이 시기에 당시 중국 최대의 청자요장이자 최고의 名窯 가운데 하나였던 월요에서 도공들이 적지 않은 규모로 한반도에 이주한 것은 놀라운 일이다. 어떻게 이 시기에, 그리고 중국의 수많은 요장 가운데 하필 월요의 도공들이 이주한 것일까? 그리고 그 이주지가 하고많은 곳 가운데 하필 한반도였던 것일까? 이러한 의문들을 푸는 것이 본장의 핵심 과제이거니와, 이를 위해서 먼저 당시 월요의 요업상황에 눈을 돌릴 필요가 있다.

오랜 역사를 가진 월요가 가장 괄목할만한 발전을 이룩한 시기는 9세기 전반경이라고 판단된다. 이 시기에 출현한 秘色瓷가 이를 말해준다. 비색자가 출현하기 이전의 월요청자는 일반적으로 그다지 정세하게 제작되지 않았을 뿐만 아니라, 釉面이 거칠고, 釉層이 균일하지 않으며, 釉色도 고르지 않았다. 반면에 비색자는, 그 이전의 월요청자와 확연히 구분될 정도로 정세하게 제작되었으며, 유층의 두께가 일정하고, 유면이 玉처럼 윤택하며, 유색도 균일하다. 扶風縣 法門寺 地下宮에서 출토된 월요비색자의 실례들을 보면 이러한 특징을 쉽게 이해하게 될 것이다. 비색자는 그 이전의 월요청자와는 질적으로 구분되는 존재였다. 비색자의 출현이 월요의 청자제작기술, 그 가운데에서도 각별히 匣鉢을 사용한 燻造技術의 발전과 깊은 관련이 있다는 것은 널리 알려진 일이다.

월요청자는 품질 향상과 함께 그 명성이 더욱 높아지게 되었다. 많은 문인들이 이 시기의 월요비색자를 칭송한 것이 이를 웅변한다. 이러한 변화에 따라 월요청자의 수요가 크게 확대되어 이제 월요청자는 중국 국내뿐만 아니라 동아시아와 중동 및 아프리카에까지 주요 상품으로 수출되기에 이르렀다. 그리고 요장의 규모도 크게 확대되었다. 월요의 대표적인 요장인 荷花芯窯·寺龍口窯·石馬弄窯도 바로 9세기 전반을 전후한 시기에 요업을 개시하였다.

요장을 운영하기 위해서는 전문적인 陶工과 아울러 그보다 훨씬 많은 수의 雜役夫가 필요하게 마련이다. 그러므로 요장의 규모를 확대하기 위해서는 그에 상응하는 그러한 노동력의 확충이 필수적이다. 그런데 唐代 월요의 중심지인 上林湖 주위 요장의 瓷片과 窯道具 상의 명문을 분석한 林士民의 연구에 따르면, 이 요장에는 唐代에 外地로부터 많은 노동력이 유입되었는데, 晚唐時期, 즉 9세기 전반경~10세기초에 가장 현저하였다고 한다. 이와 같은 현상이 당시 월요에서의 청자제작기술의 발달과 그에 따른 요장 규모의 확대와 직접적인 관련이 있었으리라는 점은 쉽게 짐작할 수 있는 일이다.

그런데 이러한 월요의 요업상황의 변화와 관련하여 매우 흥미로운 기록이 『三國史記』에 보인다.

(A) (憲德王 8년에) 凶年과 饑饉으로 浙東地方으로 건너가 求食한 사람이 170人이었다.
(『三國史記』 卷10 新羅本紀 憲德王 8년)

이 기록은 헌덕왕 8년(816)에 170에 이르는 많은 수의 신라인들이 고국을 떠나 唐의 浙東地方으로 건너간 사실을 전하고 있다. 여기에서 먼저 주목해 보아야 할 것은 신라를 등진 이들이 과연 어떠한 부류의 사람들이었는가 하는 점이다. 그런데 『三國史記』에 보이는 또 다른 기록은 한 해 전인 헌덕왕 7년(815)에 신라의 서쪽 변방에 大饑饉이 들어서 도적이 벌떼처럼 일어나자 군사를 내어서 토벌하였다는 사실을 전한다. 여기에서 도적으로 표현된 사람들은 대기근에 처한 농민들과 다름 아니다. 즉 그들이 도적으로 봉기한 것이다. 그런데 일반적으로 어느 한 해에 기근이 들면 그 다음 해에도 영향을 미치게 마련이다. 그러므로 헌덕왕 7년(815)의 大饑饉과 그 이듬해에 있었던 절동지방으로의 대규모 이주를 별개의 사건으로 이해할 수가 없다. 즉 헌덕왕 7년에 있었던 서쪽 변방의 대기근이 계기가 되어 그 이듬해 많은 신라인들이 절동지방으로 이주하게 되었다고 판단된다. 이 점에서 보면, 이 때 절동지방으로 이주한 신라인들은 그 대다수가 신라의 서쪽 변방의 농민들이었을 가능성이 높다.

『三國史記』는 그들이 이주하게 된 원인으로 흉년과 기근을 꼽았다. 하지만 아무리 흉년이 들고 기근이 있었다고 하더라도 자신들의 고국을 버리고 生面不知의 타국으로 이주하는 것은 비상한 결정이었다고 할 수 있다. 자신의 농토를 가지고 自營하던 농민(自作農)들의 경우는 더욱 그러하여서, 자신의 삶의 터전인 농토를 버리고 타국으로 이주하는 결정을 내리기가 더욱 쉽지 않은 일이었을 것으로 판단된다. 아마도 그러한 비상한 결정을 내린 사람들의 대다수는 자신의 농토를 소유하지 못한 채 다른 사람의 농토를 빌어 경작하던 佃作農이거나 품팔이꾼 등과 같이 경제적 처지가 열악하거나 불안정한 사람들이었을 것이다.

『三國史記』에 보이는 신라인의 대규모적인 이주에 대한 기록은 사료 (A)가 전부이다. 그렇지만 신라인의 당으로의 이주가 헌덕왕 18년(816)에 있었던 한 번의 일로 끝난 것이 아니었다. 그 이후 신라 말기에 접어들어 전국적으로 농민반란이 일어나고 사회적 불안이 고조되면서 한반도를 떠나 당으로 이주하는 사람들은 오히려 더욱 늘어났을 가능성이 높다. 뒤에서 자세히 언급하겠지만, 顯宗代에 兵部尙書를 역임한 張延祐의 父인 張儒도 이 시기에 전란을 피하여 甬

越國에 이주하였다가 환국한 인물이었다. 흥미로운 것은 장유도 본래, 헌덕왕 17년에 절동지방으로 이주한 신라인들과 마찬가지로, 신라의 서쪽 변방에 해당하는 瀛州 尙質縣(오늘날의 高敞郡 興德面) 사람이었다는 점이다. 이 점으로 미루어, 이 시기에 당으로 이주한 사람들도 주로 한반도의 서쪽지방 사람들이었을 것으로 짐작된다. 이 지역은 신라의 중심지인 경주에서 멀리 떨어져 신라의 지방통치력이 덜 강하게 미쳤을 것이고, 아울러 이미 황해 남부의 斜斷航路가 개척되었기 때문에 중국으로 이주하기가 훨씬 용이하였을 것이다.

이들이 이주한 절동지방은 唐代에 신라인들이 주로 이주하던 지방 가운데 하나로서, 이 곳에는 다수의 신라인 거주지가 있었던 것으로 추정되고 있다. 이 가운데 특히 월요가 위치한 越州는 일찍부터 물산이 풍부한 곳으로서, 특히 8세기 후반경부터 수리건설과 새로운 농업기술의 도입과 개발 등을 토대로 농업생산력이 크게 提高되고, 앞서 언급한 요업과 방직업·제지업·조선업 등 수공업이 괄목할 만하게 발전하였으며, 아울러 상업도 발달하여, 절강지방의 경제적 중심지로 성장하였다. 이러한 토대 위에서 월주의 인구가 크게 증가하였다. 이러한 점들을 고려할 때, 절동지방에 이주한 많은 신라인들 가운데 월주지역에 정착한 사람들도 다수 있었을 것임은 짐작하기 어려운 일이 아니다.

신라인들이 당에 이주하여 곧 자영농이 되었을 공산은 그다지 크지 않다. 앞서 언급한 바와 같이, 그들 대다수는 경제적 처지가 열악하였을 뿐만 아니라, 당에 귀화하지 않는 한 토지 자체를 소유할 수 없었기 때문이다. 그들 대다수는 신라에서와 마찬가지로 자신의 노동력을 팔아 생활을 영위하였을 것으로 판단된다. 농업이 경제에서 차지하는 비중이 절대적이었던 신라에서는 농업을 제외하면 노동력을 팔 곳이 별로 없었겠지만, 수공업과 상업이 크게 발달한 절동지방의 경우는 그들이 노동력을 팔 곳이 훨씬 많고 다양하였다. 越州의 窯業도 그 가운데 하나로서, 일부 신라인들은 월요에 정착했을 개연성이 높다. 앞서 언급한 바와 같이, 이 시기에 외지로부터 많은 노동력이 월요에 유입되었다는 점을 염두에 두면 더욱 그러하다. 요컨대, 만당시기에 월요에 유입된 사람들 가운데에는 적지 않은 신라인들이 포함되어 있었을 것으로 믿어지는 것이다.

당으로 이주한 신라인들 가운데 일부는 당에 귀화하였지만, 그 다수는 귀화하지 않고 신라인의 신분으로 살아간 것으로 이해되고 있다. 귀화하지 않은 이들은 중국인들과 다른 처우를 받았다. 예컨대, 앞서 언급한 바와 같이, 토지와 노비를 소유할 수 없었을 뿐만 아니라, 사사로이 중국 여자와 혼인할 수도 없었다. 그럼에도 불구하고 그들이 신라인 국적을 포기하지 않은 까닭은, 어쩔 수 없이 신라를 등지고 당에 이주하기는 하였지만, 언제인가는 고국으로 돌아가겠다는 바람과 희망을 품고 있었기 때문이리라.

이러한 점들을 고려할 때, 한반도에서 절동지방으로 이주하여 월요에서 요업에 종사하던 사람들이나 그들의 후예들이 한반도로 돌아왔을 가능성은 상정하는 것은 어려운 일이 아니다. 다음 기록은 이러한 추측이 역사적 사실이었을 가능성을 높여준다.

(B)① 吳越國의 文士 簡彥規가 來投하였다. (『高麗史』 卷1 世家 太祖 2년 9월 癸未)

② 吳越國의 文士 朴巖이 來投하였다. (『高麗史』 卷1 世家 太祖 6년 6월 癸巳)

위 두 기록은 吳越國의 文士 簡彥規와 朴巖이 고려에 來投한 사실을 전하고 있다. 그들이 내투한 것은 태조가 고려를 건국한 직후였다. 이때 중국은 唐이 망하고 後梁이 서 있었지만, 정치적 혼란이 계속되던 시기였다. 그런데 흥미로운 것은 이 시기에 후량이 당의 계승국임을 자처하고 있었지만, 태조는 오히려 그러한 후량을 돌려놓고 오월국과의 관계에 중점을 두고 있었던 점이다. 태조가 고려를 건국한 이듬해(919) 7월에 중국의 여러 나라 가운데 가장 먼저 오월

국에 사신을 파견하여 통교하였다는 사실이 이를 실감있게 보여준다. 통교에 뒤이어 있었던 추언규와 박암 등의 연이은 내투가 이러한 양국 사이의 관계 속에서 이루어졌으리라는 것은 누구나 짐작할 수 있는 일이다. 단 추언규와 박암의 관직이 명시되지 않고 막연하게 文士라고 한 점으로 미루어, 그들이 오월국의 특정한 관직을 역임한 것으로 보이지는 않는다.

흥미로운 것은 박암의 성씨인 朴氏가 중국에서는 매우 드문 姓으로서, 중국의 많은 성씨 관련 문헌에 그 來源이 신라로 되어 있다는 점이다. 박씨가 김씨 등과 더불어 신라의 大姓이었다는 것은 다 아는 사실이다. 이 점에서 볼 때, 박암은 본래 신라인이거나 신라인의 후예가 분명하다고 판단된다. 아마도 그 자신이나 그의 선조가 정치적 혼란기인 신라 하대에 어떠한 이유로 신라를 떠나 오월국의 영역으로 이주하였을 것으로 짐작된다. 추언규도 본래 중국인이었다고 보기는 힘들다. 중국에는 아예 僞氏라는 성 자체가 없었기 때문이다. 그렇다고 해서, 추언규가 신라인이거나 신라인의 후예였다고 단언할 수는 없지만, 그가 오월국을 등지고 하필 한반도로 내투한 점을 중시하면, 그 역시 본래 신라인이거나 신라인의 후예였을 가능성이 높다고 판단된다.

앞에서 잠시 언급한 바 있는 張儒는 신라에서 오월국에 이주하였다가 귀국한 더 확실한 예에 속한다.

(C) 張延祐는 瀛州 尙質縣 사람인데, 신라 말년에 아버지 張儒가 吳越로 피란을 하였다가 후에 還國하였다. 光宗은 그가 중국말을 이해한다 하여 여러 차례 客省의 직에 임명하고 중국 사신이 오면 그로 하여금 접대하게 하였다. (『高麗史』 卷94 列傳 皇甫俞義傳附 張延祐傳)

張儒는 신라 말년의 혼란기에 한반도를 떠나 오월국에 이주하였다. 그는 전란을 피할 목적으로 오월국으로 이주하였으므로, 그가 돌아온 때는 난이 끝난, 즉 고려가 후삼국을 통일한 직후였을 공산이 크다. 장유가 오월국에서 무슨 일을 하였는지는 분명하지 않지만, 관직이 명시되어 있지 않은 것으로 미루어 관직에 몸담았을 가능성은 희박하다. 당시 경제적인 이유 등으로 오월국으로 이주한 많은 신라인들과 마찬가지로 자신의 노동력을 파는 일 등에 종사하지 않았을까 짐작된다.

이상의 검토를 통하여 볼 때, 신라 말기에 이르기까지는 한반도에서 당으로 이주하는 사람이 많았던 반면, 고려가 건국되고 뒤이어 후삼국을 통일하면서부터는 귀국하는 것이 주된 추세였다고 할 수 있다. 월요에서 요엽에 종사하던 신라인들도 여기에서 예외였다고 볼 까닭이 없다. 그들 가운데 귀화하지 않고 고국으로 돌아가기를 희망한 사람들은 이 시기에 다시 한반도로 돌아왔을 개연성이 높다. 그들이 고려로 돌아온 것으로 여겨지는 940년대는 후삼국 사이의 치열한 전쟁이 고려의 승리로 막을 내린 직후였다. 그들이 등진 신라는 이미 역사의 무대에서 사라지고, 신라 하대 이래 오랜 기간 동안 지속된 정치적·사회적 혼란도 일단락되었다. 이러한 한반도의 정치적·사회적 변화는 그들의 발길을 다시 한반도로 돌리게 하는 데 커다란 영향을 미쳤을 공산이 높다. 다만 그들은 추언규와 박암 그리고 장유와 같이 정치적인 비중이 큰 사람들이 아니었기 때문에 역사 기록에 이름을 남기지 못하였을 뿐이다. 기술의 측면에서 고려청자의 출현을 가능케 한, 고려로 이주한 월요도공의 실체는 바로 이들이라고 생각한다. 그리고 이러한 입장에서 보면, 고려가 후삼국을 통일한 직후인 940년대에, 중국의 수많은 요장 가운데 하필 월요의 도공들이 한반도로 이주한 까닭도 어렵지 않게 이해할 수 있을 것이다.

3. 월요청자제작기술의 수용과 청자 생산의 주체

출현 초기의 고려청자, 즉 “초기청자”의 요장은 한반도의 중서부지방과 남서부지방에 널리 산재해 있는데, 전자가 후자보다 이른 시기에 요업을 개시한 것으로 이해되고 있다. 중서부지방의 초기청자요장이 한반도 최초의 청자요장이 되는 셈이다. 이 지역에서는 황해남도 배천군 圓山里窯와 봉천군 鳳岩里窯, 경기도 고양시 元興洞窯, 양주군 釜谷里窯, 시흥시 芳山洞窯, 용인시 西里窯(中德), 충청남도 서산시 梧沙里窯 등이 확인되었으며, 이 가운데 원산리요·봉암리요·방산동요·서리요는 이미 발굴되었다. 발굴 결과에 따르면, 이들 요장의 가마는 모두 월요와 마찬가지로 塼築窯로 시작하였으며, 그 길이가 40m 전후이고 폭이 2m를 상회할 정도로 규모가 장대하다. 그리고 방산동요의 경우, 가마 좌우편의 넓은 범위에 상당히 많은 양의 폐기물 퇴적층이 형성되어 있는데, 그 밖의 요장의 경우도 크게 다르지 않다. 이와 같은 가마와 퇴적층의 상황으로부터 이들 요장의 규모가 상당히 컸을 것이라는 점을 쉽게 유추할 수 있다.

고려로 돌아온 한반도 출신의 월요 도공들이 이와 같은 대규모의 요장을 직접 설립하고 운영했을 가능성은 매우 낮다고 판단된다. 앞서 지적한 바와 같이, 그들이 주로 경제적인 이유로 한반도를 떠났으며, 일반적으로 자신의 노동력을 파는 처지였을 것이라는 점 등에서 그러하다. 초기청자 요장에서 그들의 주된 역할은 청자제작기술을 제공하는 것이었으리라 판단된다. 그렇다면 그들의 청자제작기술을 “수용”하고 아울러 초기청자요장을 설립·운영한 주체는 누구였을까?

중서부지방의 초기청자요와 같은 대규모의 요장을 설립하기 위해서는 그것을 뒷받침할 만한 경제력이 전제되어야 한다. 그리고 그 요장을 실제적으로 움직여나갈 노동력을 동원할 수 있는 권력도 갖추지 않으면 안 된다. 많은 연구자들은 그러한 조건을 갖춘 유력한 대상으로 국가—고려정부—와 豪族을 꼽았다. 사실 고려통일 직후에 그러한 조건을 갖춘 존재는 이들을 돌려놓고서는 찾기가 힘들다. 과연 양자 가운데 고려청자의 출현과정에서 주도적인 역할을 한 것은 어느 쪽이었을까?

여러 연구자들이 국가가 고려청자의 출현과정에서 주도적인 역할을 했을 것이라고 이해하는 주된 근거는 중서부지방 초기청자요장 상호간에, 가마의 구조와 규모, 운영체제, 생산한 기물의 조형과 제작기법 등에서 별다른 차이점이 보이지 않는다는 점이다. 이러한 현상은 국가라는 동일한 집단의 주도적인 개입 없이는 불가능하였을 것으로 판단한 것이다. 이러한 이해는 타당한 것일까?

사실 중서부지방 초기청자요장의 운영체제에 대해서는 구체적으로 알려진 바가 거의 없다. 그리고 가마의 구조와 규모가 유사하다는 점은 국가의 개입에 의한 결과로 파악하기보다는, 중서부지방의 여러 초기청자요장의 원류가 동일한 월요였다는 토대 위에서 이해할 필요가 있다고 생각한다. 사실 만당~오대시기 월요의 경우, 중서부지방 초기청자요장의 경우와 마찬가지로, 가마가 모두 전축요이고 그 길이도 대체로 40m 전후이다. 이 시기에 설립·운영된 荷花芯窯와 石馬弄窯의 발굴결과가 이를 증명한다. 이러한 월요의 청자제작기술을 직접적으로 수용하여 건립한 중서부지방 초기청자요장의 가마가 그 구조와 규모의 측면에서 유사성을 보이는 것은 자연스럽게 이해될 수 있는 일이 아닐까? 각 요장에서 생산한 기물 상호간에 조형적이나 제작기법적인 측면에서 유사성이 있다는 점도 그렇게 이해될 수 있기는 마찬가지이다. 중서부지방의 각 요장들이 하나같이 거의 동일한 시기의 월요청자를 모방하였기 때문이다. 이 점을 중시하면, 고려청자가 출현한 초기 기물들의 경우 오히려 요장 상호간에 그러한 유사성을 띠는 것이 지극히 자연스러운 현상이 아니겠는가?

게다가, 만약 고려정부가 주도적으로 요장을 설치하고 획일적으로 통제하려 하였다면, 효율성

등의 측면에서 볼 때, 여러 곳에 분산적으로 설치하기보다는 특정한 곳에 집중적으로 설립하였을 공산이 크다. 북송과 남송시기의 관요를 모두 경성 내에 설립한 것도 무엇보다도 그러한 이유 때문이었던 것으로 이해된다. 그렇지만 그와 달리 중서부지방의 초기청자요장들은 비교적 넓은 지역에 산재해 있다. 그리고 또 한 가지 고려할 필요가 있는 것은, 만약 고려정부가 중서부지방에 직접 요장을 설립하고 운영하였다면, 그러한 임무를 수행한 사람은 사실상 지방관들이거나, 적어도 그들의 관여가 있었을 것이라는 점이다. 그렇지만 고려청자가 출현한 것으로 여겨지는 940년대는, 고려가 후삼국을 통일하였지만, 아직 국가체제가 제대로 정비되기 전이었다. 지방통치체제는 더욱 그러하여서 成宗 2년(983)에 12牧을 설치하기 전까지는 常駐하는 지방관조차 파견하지 못한 실정이었다. 지방사회는 사실상 각 지방에 割據하고 있던 호족들의 지배 아래 있었다. 지방관조차 파견하지 못한 상태에서 과연 고려정부가 실제로 요장을 설립하고 운영할 수 있었을까? 그리고 그럴 정도로 요장의 설립이 시급하고 중요한 일이었을까? 이러한 의문들에 대한 합리적이고 납득할만한 설명이 전제되지 않는 한, 필자는 고려청자의 출현과정에서 국가가 주도적인 역할을 하였을 것이라는 주장에 동의하기 어렵다.

사실 중서부지방의 초기청자요장들이 분산되어 있었던 것은 각 요장들이 국가에 의해서 통일적으로 설립·운영되지 않고, 각 요장을 설립·운영한 주체가 서로 달랐기 때문이었을 가능성이 크다. 여기에서 고려청자의 출현을 주도했을 가능성이 있는 또 하나의 유력한 대상, 즉 호족들을 떠올리는 것은 자연스러운 일이라.

잘 아는 바와 같이, 호족은 신라 말기의 정치적·사회적 혼란기에 등장하였으며, 중앙정부의 통제에서 벗어나 있던 지방사회의 유력자들이었다. 이들은 신라의 골품귀족과는 달리 지방 농민들의 지배자가 아니라 대표자나 지도자에 가까운 존재로서, 이들 가운데 상당수는 발달된 농업생산력을 토대로 한 농업경영이나 해상무역 등을 통하여 거대한 경제적 부를 축적하고 아울러 군사력(私兵)을 소유하였다. 고려가 건국되고 후삼국이 통일된 이후에도 그들의 정치적·사회적 지위에는 커다란 변화가 없었다. 만약 경제력의 뒷받침이 없었다면, 그들이 자신들의 지위를 유지하고 군사력을 지탱하는 것은 거의 불가능한 일이었을 것이다. 말하자면 경제력은 호족들의 세력의 크기를 가늠하는 가장 중요한 기준의 하나였다고 할 수 있다. 그리고 고려의 후삼국 통일로 오랜 기간에 걸친 삼국간의 전쟁 상황이 종식되고 호족들의 私兵은 전투력으로서의 기능을 발휘할 기회 자체가 크게 감소되었다. 요장을 설립·운영하는 데 있어서 그들은 양질의 노동력을 제공할 수 있는 존재들이었다. 중국의 경우 병사들이 요장에서 노동력을 제공하는 것은 흔한 일이었다.

고려의 후삼국 통일 직후에, 고려정부가 주도적으로 월요청자제작기술을 수용하고 대규모의 청자요장을 건립·운영했을 가능성이 희박하다면, 사실상 호족들을 돌려놓고서는 그러한 역할을 수행할 수 있는 능력을 갖춘 존재를 도무지 찾을 수가 없다는 것이 필자의 생각이다. 고려청자의 출현을 주도한 존재가 바로 호족들이었으리라고 믿는 것이다. 당시 청자를 생산한 주된 목적이 그것을 판매하여 경제적 이윤을 얻는 것이었으리라는 점을 염두에 두면, 호족들 가운데에서도 농업경영보다는 해상무역 등을 통하여 세력을 구축한 호족들이 그러한 역할을 수행했을 가능성이 높다.

대체로 9세기에 접어들어 중국의 자기 수출이 본격화된 이후 한동안 신라에 유입된 자기는 주로 淸海鎭을 거점으로 한 장보고집단의 해상무역을 통해서였다. 그리고 이 시기에 신라에 유입된 중국 자기 가운데 수적으로 가장 큰 비중을 차지한 것은 월요청자였다. 그런데 841년 장보고가 살해당하고 게다가 851년 청해진이 폐지된 이후에는 한반도 서남해안지역의 호족들이 뒤를 이어 해상무역을 장악한 것으로 이해되고 있다. 하지만 918년 고려가 건국되고 이어서

936년에 고려에 의해서 후삼국이 통일되면서 고려의 왕경인 개경을 중심으로 한 중서부지방의 호족들, 예컨대 溟西豪族 등이 정치적 주도권은 잡은 것으로 판단된다. 해상무역의 주도권 역시 그들의 몫이었을 것이다. 한반도의 다양한 유적에서 적지 않은 오대시기의 월요청자가 출토되는데, 적어도 그 가운데 상당량은 그들의 해상무역을 통하여 유입되었을 것으로 판단된다. 결국 월요청자를 수입하여 판매하던 이들이 직접 청자의 제작에 눈을 돌렸다는 이야기가 되는 셈이다. 출현기의 초기청자요장들이 한반도의 중서부지방에 설립된 주된 원인 가운데 하나가 여기에 있다고 생각한다.

이제까지의 논의에 따르면, 중서부지방의 호족들이 한반도 출신 월요도공들의 이주를 통하여 월요청자제작기술을 수용하고 아울러 요장을 설립함으로써 고려청자가 출현하게 되었다는 이야기가 된다. 즉 한반도 출신 월요도공을 매개로 월요청자제작기술과 중서부지방 호족들의 자본이 결합하여 고려청자가 탄생하였다는 뜻이다. 그렇지만 고려청자 출현의 실상을 좀 더 분명하게 이해하기 위해서는 한 가지 더 해결해야 될 문제가 있다. 왜 하필 이 시기에 중서부지방의 호족들이 자신들의 경제력을 축적하기 위하여 청자의 생산에 눈을 돌리게 되었을까 하는 점이 그것이다. 경제 논리로 본다면, 이 시기에 청자를 생산하는 요업이 그만큼 경제적 이윤을 가져다 줄 수 있다고 믿었기 때문에 그들이 청자의 생산에 관심을 가지게 되었으리라는 점은 누구나 추론할 수 있는 일이다. 그리고 그것은 청자에 대한 수요의 현저한 증가가 없는 거의 불가능한 일이다. 이 시기에 왜 청자의 수요가 그렇게 늘어나게 된 것일까? 이 의문이 우리가 다음 장에서 풀어야 할 과제이다.

4. 고려초기 청자 수요의 증가

고려청자는 한반도 이외에 일본과 중국에서도 다량 출토되었는데, 특히 중국의 杭州에서 출토된 것들에는 품질이 매우 높은 것들이 다수 포함되어 있다. 최근 필자가 조사한 바에 따르면, 그 유례가 지극히 드문 金彩靑瓷片들도 출토되었다고 전한다. 그밖에도 臺灣과 필리핀 그리고 몽골공화국에서도 고려청자가 출토되어 고려시대의 대외교류와 교역의 실상을 잘 보여준다. 그런데 흥미로운 것은 해외에서 출토된 고려청자 가운데에서는 중서부지방의 초기청자들이 전혀 발견되지 않다는 점이다. 모두 그 이후에 제작된 것들이다. 이러한 고고학적 성과를 중시하면, 우리는 출현기의 고려청자의 소비처가 거의 전적으로 한반도에 한정되었다고 이해할 수 있다. 그리고 고려청자의 출현을 유발시킨 또 하나의 요소, 즉 당시 청자의 수요증가의 원인도 의당 고려의 국내적인 상황에서 찾아야 할 것이다.

『宋史』는 고려 초기의 器皿과 관련된 중요한 사실을 전한다. 다음 기록이 그것이다.

(D) (大中祥符 8年) 이 해에 또 御事民官侍郎 郭元을 보내 朝貢하였다. 郭元이 스스로 말하기를, “우리나라는 城에 담장이 없으며, 府는 開城인데, 6개의 縣을 거느리며, 인구가 3천~5천 밑으로 내려가지 않는다……僧侶는 있으나, 道士는 없다. 民家の 器皿은 모두 銅器를 쓴다……”고 하였다. (『宋史』 卷487 高麗傳)

위 기록은 고려청자가 출현하고 나서 얼마 지나지 않은 11세기 초기의 사실을 전하고 있다. 여기에서 우리가 각별히 주목해 보아야 할 것은 당시 “民家の 器皿은 모두 銅器를 쓴다”고 한 대목이다. “民家”의 “民”이 우리가 일반적으로 알고 있는 바와 같이 일반 백성들을 의미한다면,

당시 일반 백성들은 청자그릇을 거의 쓰지 않았다는 이야기가 될 것이다. 그리고 이 점을 언급한 학원이 당시 고려의 사정을 잘 알고 있었을 것이라는 점에서 보면, 그의 언급은 신빙성이 높다고 볼 수 있다. 그렇다면 당시 고려청자의 주요 수요층은 어떠한 부류의 사람들이었을까? 이 점을 이해하기 위해서는 당시 생산한 청자의 기종을 살펴볼 필요가 있다.

고려 초기청자를 생산한 대표적인 요장인 방산동요의 발굴결과에 따르면, 이 요장에서 생산한 청자의 기종은 鉢·碗·접시·잔·盞托·注子·병·항아리·합·祭器(簠·簋)·唾壺·長鼓·벼루 등으로 비교적 단순하다. 이 가운데 수량적인 측면에서 가장 큰 비중을 차지하는 것은 碗인데, 하나같이 측사면이 직선이거나 직선에 가까운 기형이다. 중국의 학계에서 흔히 敞口碗으로 부르는 것으로, 출토된 전체 표본의 거의 절반을 차지한다. 그 다음으로 비중이 큰 것이 鉢로 분류된 것인데, 구연이 약간 외반된 것이 대부분이다. 종래 한국 학계에서는 흔히 대접으로 부르던 것인데, 중국의 학계에서는 이러한 기종도 碗의 한 유형으로 분류한다(侈口碗). 이러한 기종이 흔히 茶碗으로 사용되었다는 점은 다 아는 사실이다. 그밖에 방산동요에서 출토된 잔과 탁잔도 다완과 동일한 용도로 사용되었을 가능성이 높다. 더 나아가 주자와 병 가운데 일부도 茶水를 담거나 따르는데 사용되고, 합도 차를 보관하는 데 쓰였을 공산이 높다. 이렇게 보면, 방산동요에서 출토된 대부분의 기물들은 飲茶와 일정한 관련이 있었다는 이야기가 되는 셈이다. 그 밖의 중서부지방 초기청자요장에서 생산한 기물의 구성도 방산동요의 경우와 크게 다르지 않다. 그러므로 이들 요장의 생산품의 대다수도 음다와 일정한 관련이 있는 것들이라고 보아도 좋다고 생각한다.

자기질의 그릇들은 열전도율이 비교적 낮아서 보온에 유리하고 뜨거운 액체를 담거나 따라서 마시는 데 적합하였기 때문에 일찍부터 茶器로 애용되었다. 이 가운데 가장 많이 사용된 다기가 다완이다. 陸羽의 『茶經』에 따르면, 唐代에는 越窯·鼎州窯·婺窯·岳州窯·壽州窯·洪州窯·邢窯 등에서 생산한 다완이 유명하였는데, 육우는 그 가운데에서도 월요의 다완을 최고로 꼽았다. 9세기에 접어들어 월요에서 비색자를 생산하게 되면서 월요청자다완의 명성이 더욱 높아져갔다는 것은 다 아는 일이다. 고려의 초기청자요장에서 주로 음다와 관련된 청자를 생산하였다는 관점에서 보면, 고려의 초기청자요장을 설립한 주체인 호족들이 그 모범으로 월요에 주목한 데에는 이와 같은 다기로서의 월요청자의 명성이 일정한 영향을 미쳤을 것으로 짐작된다.

고려청자가 출현하기 전에 한반도에서는 중국의 여러 요장에서 생산한 자기들을 수입하여 茶器로 사용하였다. 발굴성과를 통하여 볼 때, 이러한 용도의 중국자기가 본격적으로 수입되기 시작한 것은 대체로 9세기 전반경의 일이었다는 것으로 보인다. 월요청자와 邢窯 및 定窯白瓷이 그 대부분을 이루고 있는데, 수량적인 측면에서 월요청자가 훨씬 큰 비중을 차지하였던 것으로 보인다. 그리고 수입된 월요청자 가운데 절대 다수를 차지한 기종이 가장 흔한 다기인 완이다. 그런데 통일신라시대에 있어서 월요청자의 가장 큰 소비지로 알려져 있는 경주지역에서 출토된 월요청자완을 살펴보면, 9세기 전반경에 제작된 것들의 경우, 寺刹遺蹟에서 출토된 예는 극히 드물고, 그 대부분은 非寺刹遺蹟에서 출토되었다. 통일신라시대에 주요 飲茶階層이 왕족을 포함한 骨品貴族과 僧侶들이었을 것이라는 전제 위에서 보면, 적어도 월요청자완이 수입되기 시작한 초기인 9세기 전반경에는 골품귀족들이 그 주요 수요층이고, 승려들은 거기에서 벗어나 있었다고 할 수 있을 것이다. 이는 이 시기에 승려계층의 음다가 아직 일반화되지 않았음을 의미하는 것이기도 하다. 경주 이외의 지역에 있는 사찰유적에서도 9세기 전반경에 제작된 월요청자완의 출토예가 드물다는 점에서 보면, 이 시기에 승려들의 음다가 일반화되지 않기는 마찬가지였던 것처럼 보인다.

그런데 9세기 후반경 유적에서의 월요청자의 출토상황은 그 이전과는 크게 다르다. 사찰유적에서의 월요청자의 출토예가 현저하게 늘어난 것이다. 필자가 조사한 바에 따르면, 경주지역의

경우, 9세기 후반경의 유적에서 출토된 월요청자 가운데 절반 가량이 사찰유적에서 출토되었으며, 그 대부분이 완이다. 이러한 출토 상황은 그 밖의 지역의 경우도 크게 다르지 않아서, 사찰유적에서 출토되는 이 시기의 월요청자의 수량이 크게 증가하는 현상을 보이고 있다. 이러한 현상은 곧 이 시기에 이르러 승려가 새로운 주요 음다계층으로 등장하였음을 의미하는 것이다.

9세기 후반은 중국에 유학한 禪宗 승려들이 귀국하여 이른바 禪宗九山門을 개창한 중심 시기이다. 다 아는 바와 같이, 선종은 敎宗과 달리 經典에 기초한 복잡한 교리를 떠나서, 見性悟道, 즉 인간의 타고난 본성이 곧 佛性이라는 사실을 아는 것이 곧 불교의 도리를 깨닫는 것이라고 주장한다. 견성오도의 방법이 禪인데, 이는 마음을 한데 모아 고요한 경지에 들어가는 것이다. 그런데 오랜 시간 동안 禪을 행하다 보면, 흔히 집중력이 흩뜨러지고 졸음이 오게 마련이다. 이러한 생리적인 현상을 억제하는 매우 효과적인 방법 가운데 하나가 차를 마시는 것이었다. 차의 주요한 성분 가운데 하나인 카페인이 강력한 각성효과를 가지고 있다는 것은 다 아는 일이다. 즉 선종 승려들의 음다는 그들의 수행방법과 밀접한 관련이 있었다. 그러므로 선종구산문의 개창과 더불어 선종이 성행하면서 음다가 점차 일반화되고 아울러 선종승려들의 수가 늘어남에 따라 다기의 수요가 늘어나는 것은 피할 수 없는 일이었다. 경주의 승려들은 비록 선종과는 일정한 거리가 있는 敎學佛敎에 몸담고 있었지만, 경주의 사찰유적에서도 적지 않은 다기들이 출토된 것으로 미루어보면, 이러한 선종승려들의 음다가 그들에게도 일정한 영향을 미친 것이 분명하다. 이제 승려들의 음다는 하나의 추세가 되었으며, 그들은 기존의 귀족들과 더불어 주요 음다계층으로 자리잡았다.

이러한 상황을 잘 보여주는 것이 영월군 興寧禪院址의 출토품이다. 흥녕선원은 憲康王 8년(882)에 澄曉大師 折中이 駐錫하면서 선종구산문의 하나인 獅子山門의 중심사찰로 자리잡았다. 이 유적에서는 총 34점(월요계 청자 28점, 형요·정요계 백자 6점)의 중국자기편이 출토된 것으로 보고되었는데, 필자가 직접 조사한 바에 따르면, 월요계 청자로 분류된 것들 가운데 일부는 고려 초기청자로 판단된다. 흥녕선원지에서 출토된 중국자기는 월요주자편 한 점을 제외하면, 모두 다완으로 사용되었을 가능성이 높은 완과 발이다. 이들 가운데 9세기 후반경에 제작되었을 것으로 추정되는 것은 6점의 형요 및 정요백자들뿐이고, 그 나머지 월요청자는 그 대부분이 옥환저완 가운데 굽폭이 비교적 좁은 것들로, 모두 10세기 전반경에 제작되었을 가능성이 높다. 다시 말하면, 흥녕선원이 선종의 중심사찰의 하나로 자리잡은 憲康王 8년(882)을 기점으로 볼 때, 그 이전 시기에 사용되었을 가능성이 높은 다완은 소수이고, 그 대부분은 그 이후 시기에 사용되었을 가능성이 높은 것들인 셈이다. 이러한 흥녕선원지에서의 다완의 출토 현황은 곧 선종의 유행과 더불어 승려들의 음다가 늘어난 현상을 고고학적으로 증명한다고 믿어지는 것이다.

한편, 10세기에 접어들어 고려가 건국되고, 태조 왕건은 강력한 호불정책을 표방함과 동시에 풍수지리설에 의거하여 전국에 수많은 절을 건립하였다. 이른바 裨補寺刹이 그것인데, 『東國李相國集』에 따르면, 이러한 절들이 태조대에 전국에 500개가 지어졌다고 한다. 국가의 주도로 특히 개경과 그 주위에 다수의 중요한 절들이 건립되었는데, 태조2년(919)에 세운 法王寺·王輪寺·新興寺 등, 이른바 太祖十大寺를 비롯하여, 정확한 창건시기를 알 수 있는 절만도 20여 곳이 넘는다. 이는 고려시대 개경에 창건된 주요 절의 2/3에 해당할 정도로 많은 수이다. 유감스럽게도 이 절들의 구체적인 규모를 알려주는 기록은 남아있지 않지만, 고려전기에 국가의 주도로 건립된 玄化寺와 興王寺의 승려가 1000여명에 이르렀다는 점이라든지, 顯宗이 한 번에 10만 명의 승려에게 공양하였다(飯僧)는 사실은 고려 초기에 승려의 수가 어느 정도였는지를 짐작할 수 있게 해준다. 아무튼 태조대에 개경을 중심으로 승려들의 수가 크게 증가하였을 것임은 의문의 여지가 없다.

하지만 그러한 승려계층의 증가가 곧바로 다완의 소비 증가로 이어졌는지에 대해서는 회의적이다. 무엇보다도 당시의 자기다완이 모두 중국에서 수입된 것이었을 뿐만 아니라 그 대부분이 당시 “南靑北白”을 대표하던 名窯인 월요와 형요 및 정요산으로서, 상당히 高價였으리라는 점에서 그러하다. 당시 그러한 수입 자기다완을 사용할 처지에 있지 못했던 승려들 가운데에는 도기다완을 사용한 사람들도 있었던 것으로 보인다. 흥녕선원지에서 출토된 도기다완편이 이를 뒷받침한다. 이 도기완은 기형이 월요옥벽저완과 흡사한데, 다완으로 사용하기 위하여 그것을 모방한 것으로 추정된다. 그렇지만 이러한 유형의 도기다완의 출토예가 극히 희소하다는 점으로 미루어, 실제적으로 도기다완을 사용한 승려들은 그다지 많지 않았을 것으로 생각된다. 당시 음다를 하던 승려들의 대다수는 자기다완을 사용했다는 이야기가 되는 셈인데, 문제는, 앞서 언급한 바와 같이, 당시 자기다완이 손에 넣기가 쉽지 않았을 것이라는 점이다. 이 점에서 볼 때, 당시의 승려들 가운데 한정된 부류만이 실제적으로 음다를 할 수 있었을 것으로 추측되는 것이다. 그렇지만 자기다완의 가격 문제가 해결된다면, 즉 자기다완을 좀 더 저렴한 가격에 공급할 수 있다면, 음다계층에서 벗어나 있던 많은 승려들을 자기다완의 실제적인 소비계층으로 끌어들이는 것은 그다지 어려운 일이 아니었을 것으로 판단된다. 앞서 언급한 바와 같이, 음다는 그들이 수행해 나가는 과정에서 매우 필요한 일이었기 때문이다. 이 문제를 해결할 수 있는 매우 효과적인 방법 가운데 하나가 전적으로 수입에 의존하던 자기다완을 한반도에서 직접 생산하여 공급하는 것이었다. 그리고 여기에 주목한 사람들이 앞서 언급한 호족들이었다. 고려건국초기에 크게 늘어난 승려층은 바로 곧 이어 출현할 고려청자다완의 최대의 잠재적 수요층이었던 셈이다. 고려청자가 출현한 직후, 승려들의 다완 사용의 상황은 크게 변화한 것으로 파악된다. 우선 이 시기의 사찰유적에서 도기다완은 그 출토예가 전혀 확인되지 않는다. 그리고 중국산 자기다완의 출토예도 급격히 줄어들었음이 확인된다. 특히 수입 중국자기다완의 대종을 이루었던 월요다완의 경우는 고려청자가 출현한 이후 수입이 거의 중단된 것으로 보인다. 앞서 설명한 바 있는 흥녕선원지에서 북송 초기에 크게 유행한, 劃花紋이 시문된 월요청자가 전혀 출토되지 않았다는 것이 그 증거 가운데 하나이다. 이에 반하여, 고려청자가 출현한 이후 시기의 사찰유적에서 고려청자다완의 수량은 크게 증가한다. 이제까지의 논의에 큰 무리가 없다면, 이러한 변화의 주된 원인은 응당 중국제 자기다완을 사용하거나, 도기다완을 사용하거나, 음다를 하지 않던 많은 고려의 승려층이 고려청자의 출현과 함께 고려청자다완을 사용하기 시작한 데에서 찾아야 한다는 것이 필자의 기본적인 판단이다. 결국 누구보다도 고려청자다완의 최대의 잠재적 수요층이었던 승려층이 수요의 측면에서 고려청자의 출현을 견인했다고 생각하는 것이다.

5. 나가며

본고는 고려청자의 출현을 가능하게 한 요인이 무엇일까 하는 의문에서 출발하여, 그 요인을 자기의 제작과 관련된 기술과 생산(자본) 그리고 수요의 측면에서 분석하였다. 그 결과, 기술의 측면에서는 고려에 이주해온 한반도 출신의 월요의 도공들이, 생산(자본)의 측면에서는 신라말 고려초의 유력자였던 호족들이, 수요의 측면에서는 같은 시기에 크게 증가한 승려층이 고려청자의 출현을 견인하였다는 결론에 이르렀다.

고려청자가 출현한 이후에도 여러 새로운 부류의 자기들이 시기를 달리하여 출현하였다. 예컨대, 고려청자에 바로 뒤이어 출현한 고려백자, 고려청자와 계통이 다른 이른바 녹청자, 고려청자 절정기의 산물인 상감청자, 조선초기에 출현한 경덕진 계통의 백자와 청화백자 등을 들 수 있

다. 하지만 이러한 새로운 부류의 자기들이 어떻게 각각 특정한 시기에 출현하게 되었는지에 대해서는 그다지 분명하게 밝혀졌다고 보기 힘들다. 이것들 각각의 경우도, 본고에서 시도한 바와 같이, 기술과 생산(자본) 그리고 수요의 측면에서 구조적으로 분석할 경우, 우리의 이해의 폭과 깊이가 더욱 넓고 깊어질 수 있을 것이다. 이 점에서 본고는 그러한 연구로 나아가는 데 하나의 디딤돌이 될 수 있으리라 믿는다. 하지만 기술·생산(자본)·수요는 새로운 부류의 기물이 출현하게 되는 계기를 분석하는 데 있어서 고려해야 할 기본적인 요소들일 뿐이다. 그러므로 앞서 제시한 고려청자의 출현과 관련된 의문의 경우도 본고에서의 검토로 충분히 해명되었다고 할 수는 없는 일이다. 이 의문을 좀 더 구체적이고 분명히 해명하기 위해서는 더욱 많은 요소들을 검토의 대상에 올릴 필요가 있다고 생각한다. 예컨대, 당시 고려청자 출현과정에 있어서의 고려 정부의 역할과 태도, 당시 고려의 정치적상황이나 문화수준, 월요도공들의 동태나 관리체제 등도 거기에 포함될 수 있을 것이다. 이러한 점에서 볼 때, 고려청자 출현의 수수께끼를 푸는 작업은 아직 먼 여정을 남겨두고 있다고 할 수 있다.

한성욱 - ‘高麗靑瓷 出現의 수수께끼-韓中 海洋交流의 一例’에 대한 토론문

발표자께서는 초기청자 문제와 한중도자 교류에 대해 가장 왕성한 연구 활동을 하시고 계신데, 발표문은 한중교류에 의해 등장한 초기청자의 발생 요소를 기술의 수용(전파)과 생산, 소비의 세 가지 핵심적 관점에서 고찰하고 있습니다. 발표자께서도 거론하였듯이 이제까지 초기청자의 연구는 앞에 제시한 배경적 내용보다 유물의 형식적 검토에 치중하는 경향이 있어 아쉬움이 있었는데, 본고는 이러한 갈증을 해소하는 역할을 할 것으로 기대됩니다. 한국과 중국의 다양한 사료와 유물 등을 제시하면서 논지를 전개하여 특별히 궁금한 내용은 없으나 토론자의 임무를 다하기 위해 몇 가지 사항을 질문 드리고자 합니다.

1. 중국 도자의 영향은 월주요 이외에는 특별히 없는지 궁금합니다. 신라시대에는 중국 청자뿐만 아니라 백자도 유입되고 있으며, 고려 초기 역시 청자뿐만 아니라 백자도 함께 생산하고 있어 월주요 이외의 기술 유입이 있었을 가능성도 있는데 이에 대한 견해를 듣고 싶습니다.

2. 초기청자는 중서부 지역뿐만 아니라 이후 남서부 지역에서도 많이 생산되고 있는데 이들의 開窯 시차를 어떻게 파악하시고 계신지 궁금하며, 중서부지역 청자 생산 이유를 단순히 涇西豪族들의 정치적 주도에 의해 발생한 것으로만 보아야 하는지요? 이는 당시 최첨단 산업인 청자 생산의 중심지가 이후 전라도 강진과 해남으로 집중되고 있어 이와 관련하여 함께 검토할 필요가 있기 때문입니다. 그리고 같은 시기 여러 곳에 窯場이 설치된 것은 경제적 요인도 있겠지만 호족 각자의 정치력과 경제력을 과시하기 위한 위세품 확보의 측면은 없는지요? 이는 임진왜란 때 일본의 다이묘(大名)들이 앞 다투어 조선의 장인을 被拉한 이유에서도 검토할 필요성이 있다고 사료됩니다.

3. 청자가 등장한 이후 소비의 중심이 飲茶의 확산으로 승려층으로 크게 변화하였으며 이들이 청자 발생을 견인하였다고 설명하시고 있습니다. 그런데 발표자께서도 제시하였듯이 중국의 경우 많은 문인들이 청자를 예찬하고 있으며, 신라에서도 9세기 전반에는 왕족을 포함한 골품 귀족들이 중국 청자를 보다 선호하고 있습니다. 또한 청자 생산의 주체가 고려 정부 또는 호족이며 이들도 이전부터 중국 청자를 선호하고 있어 청자의 소비 주체 역시 호족층을 비롯하여 중국과 같이 문인 등의 상류층이었다고 생각됩니다. 물론 승려들도 이들 가운데 한 계층이었다고 생각됩니다. 따라서 사찰 등의 유적 출토품을 통해 승려층을 중심 소비자로 보는 것은 근거 자료로서 부족한 부분이 있다고 사료됩니다. 한편, 앞서서도 언급하였지만 청자의 발생은 호족층의 위세품 확보가 중요한 요인의 하나였을 가능성이 높기 때문에 역시 생산과 소비의 주체는 호족 또는 정부 차원에서 검토되어야 한다고 사료됩니다.

아편전쟁 이전 영국의 대중국 무역

- 차 무역을 중심으로 -

박지배(한국외국어대학교)

- I. 들어가며
- II. 영국의 동아시아 진출
- III. 18~19세기 전반 영국의 대중국 차 무역
- IV. 18~19세기 전반 영국의 차 소비
- V. 나오며

I. 들어가며

아편전쟁으로 알려진 두 차례의 영청 전쟁은 동아시아 역사에서 중요한 분기점이 되었다. 동아시아 국가들은 강력한 군사력을 가진 서양인의 도래라는 새로운 환경 속에서 거대한 변화를 겪지 않을 수 없었다. 동아시아 사회 전반에 거대한 충격을 가져온 아편전쟁은 영국이 중국의 차를 수입하고 그에 대한 반대급부로 인도의 아편을 수출한 것이 원인이 되었다고 알려져 있다. 물론 아편전쟁이 단순히 차와 아편의 교역으로 인한 것이라고만 볼 수는 없다. 그 이면에는 영국의 대아시아 진출이라는 좀 더 거시적인 이유가 있었다. 그러나 그렇다 해도 분명 영국의 입장에서 중국 차를 수입하는 것은 매우 중요한 의미를 가졌던 것은 명백하고 차에 있어서만큼 영국은 중국의 생산에 절대적으로 의존하고 있었던 것이 사실이다.

그렇다고 해도 동양의 영청무역에 대한 연구는 영국의 차에 필요성에 대해 과장하는 경향이 있는 듯하다. 먼저 아편무역을 척결할 임무를 맡았던 청의 관리 임칙서는 아편 판매에 대해 항의하기 위해 빅토리아 여왕에게 보낸 개인 서신에서 이렇게 쓰고 있다. “..... 우리의 차와 대항은 말할 것도 없습니다. 이것 없이 당신네 외국 국가들은 단 하루도 지낼 수 없다지요. 만약에 ‘중국(Central Land)’인 우리가 당신들에게 인색하며, 당신들의 절박한 요구를 외면한다면 여러분은 어떻겠습니까?”¹⁾ 한편 중국 역사가 리귀룡은 자신의 저서 <제국의 상점>에서 영국동인도회사는 “1668년 영국 정부로부터 차를 들여올 수 있는 특허권을 따냈다. 이후 차는 동인도회사의 가장 빛나는 보석이 되어 160년 넘게 회사의 성장을 이끌어 냈다.”고 기술하고 있다.²⁾ 그러나 여기에는 상당한 오해가 있다. 영국인들이 일상에서 차가 다른 유럽 국가들보다 중요했던 것은 사실이지만 차 없이 단 하루도 살 수 없었던 것은 아니다. 또한 당시 영국은 거의 모든

1) Chinese Repository, Vol. 8. from May 1839 to April 1840 (Canton, 1840), p. 499.

2) 리귀룡(이화승 옮김), 제국의 상점 (소나무, 2008), 71쪽.

세계와 교역을 하고 있었고, 영국의 대외무역에서 대중국 무역이 차지하는 비중은 그렇게 크지는 않았다. 또한 동인도회사의 발전에서 차도 물론 중요한 품목이었지만 회사의 발전을 이끈 것은 인도의 면직물이었다. 영국의 대중국 무역에서 차가 가지는 의미는 좀 더 복잡하다.

본 논문은 영국의 차 무역의 규모가 실제 어느 정도였는지, 왜 유독 영국이 차 무역에 몰두했는지, 그리고 영국 사회에서 차가 가지는 의미는 무엇인지에 대해 살펴보고자 한다. 이를 위해서 무엇보다 신뢰할만한 통계적 수치들을 확보하고, 이를 비판적으로 사용하는 것이 필수적이다. 영국의 대중국 무역에 관한 통계 수치들은 크게 영국세관자료와 영국동인도회사의 보고서들을 통해 얻을 수 있다. 그런데 이러한 통계 수치들을 사용하는 데 있어서 먼저 전반적인 상황을 이해할 필요가 있다. 영국 세관은 1696년부터 정구적으로 무역통계를 수집했다.³⁾ 당연한 얘기지만 세관자료는 밀수로 들어 온 상품들은 포함하고 있지 않으며, 단지 공식적 루트를 통해 영국으로 유출입된 상품의 규모를 보여주고 있다. 대외무역에 종사하는 상인들은 수출입 상품의 물량을 세관에 신고했고, 세관감사관이 이를 집계하여 수출입원장(Ledger of Import and Export)을 만들었다. 그런데 상인들이 신고한 물량을 화폐로 환산하는 과정에서 18세기 초에 고정된 '공식가격(official value)'이 사용되었고 이러한 관행은 이후로도 오랫동안 계속되었다.⁴⁾ 그리고 세관통계에 '실제가격(real value)'이 사용된 것은 수출상품의 경우 1798년부터이고, 수입상품의 경우에는 실질적으로는 1854년부터였다.⁵⁾ 이렇게 해서 세관통계에서 1700년에 설탕 약 50.8킬로그램(1 cwt)의 가격은 0.73파운드였는데, 1800년에도 똑 같이 0.73파운드로 계산되었다.⁶⁾ 물론 설탕의 실제 가격은 매년 변동하였다. 이렇게 해서 영국세관자료의 통계수치 가운데 화폐로 표시된 부분들은 물가변동이 반영되지 않았다. 전반적으로 볼 때 18세기 중반까지 영국의 물가는 안정적이었기 때문에 이 시기에는 '공식가격'과 '실제가격' 사이에 큰 차이가 없었다. 그러나 18세기 중반 이후 급격한 물가상승이 진행되어 파운드화로 표시된 세관수치들은 실제 가격으로부터 차이가 커졌기 때문에 매우 조심스럽게 사용해야 한다.⁷⁾ 특히 아시아 상품들의 수입 가격은 교역 상황에 따라서 큰 폭으로 변동했기 때문에 더욱 더 조심스럽다. 한편 세관자료는 유럽 국가들의 경우 '프랑스', '러시아', '폴란드' 등 국가별로 수치들을 구분해서 보여주고 있지만, '중국'의 경우는 '동인도' 항목에 함께 집계되고 있으며 1834년대에 와서야 '중국' 항목이 별도로 분류되었다.⁸⁾

한편 동인도회사의 통계수치들은 차우두리가 다양한 보고서들을 수집하여 자신의 방대한 연구서 <1660-1760년 아시아의 무역세계와 영국동인도회사>에 정리하였다.⁹⁾ 동인도회사 수치들은 특히 세관 수치들과는 달리 수출입 물량이 실제 구입 가격으로 표시되어서 당시의 '실제가격'을 반영하고 있다. 또한 통계 수치들은 '봄베이', '마드라스', '벵골', '동남아', '중국' 등 지역별로 세분되어 제시되고 있어 중국 항목이 별도로 분리되지 않은 영국세관자료를 보충할 좋은

3) R. Davis, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade* (Leicester, 1979), p. 77.

4) E. B. Schumpeter, *English Overseas Trade Statistics 1697-1808*, with an introduction by T. S. Ashton and a memoir of Mrs. Schumpeter by Elizabeth W. Gilboy (Oxford, 1960), p. 21.

5) R. Davis, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, p. 11.

6) E. B. Schumpeter, *English Overseas Trade Statistics*, pp. 48-59 참조.

7) 18세기 영국의 수출입 물가에 관한 대표적인 연구는 다음을 참조할 것. N. J. Silberling, "British Prices and Business-Cycles, 1779-1850," *Review of Economic Statistics*, Vol. V, Supplement 2 (Oct. 1923), pp. 221-261; E. B. Schumpeter, *English Prices and Public Finance, 1660-1822*, *Review of Economics and Statistics* Vol.20, No.1 (Feb., 1938), 21-37 참조.

8) R. Davis, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, p. 82.

9) K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760* (Cambridge, 2006).

자료이다.¹⁰⁾ 그러나 차우두리가 제시한 동인도회사의 통계 수치 역시 몇 가지 문제점들을 가지고 있다. 먼저 동인도회사의 자료들은 세관 자료만큼 일관성 있게 체계적으로 집계된 것은 아니기 때문에 어느 정도의 누락을 감안해야 한다. 예를 들어 수입한 물량에 대한 기록이 없는 연도의 경우 실제로 수입이 이루어지지 않은 것인지, 아니면 통계가 남아 있지 않은 것인지 확실하지 않다. 그리고 동인도회사가 아시아 무역을 완전히 독점한 것은 아니었고, 사무역인들 역시 일정 정도 무역활동을 벌였다. 따라서 동인도회사의 보고서에는 상당량의 사무역 부분이 제외되어 있기 때문에 수치들이 아시아 무역 전체를 포함하고 있다고 볼 수는 없다. 더욱이 차 같은 주요 상품들은 중국으로부터 직수입한 것 이외에도 프랑스나 네덜란드를 통해서도 영국으로 수입되었다.

이렇게 영국의 대중국 무역 수치들은 일정한 한계를 가지고 있지만 이는 다른 나라의 무역 통계에 비하면 꽤 신뢰할만한 자료인 것은 분명하다. 무엇보다 영국 정부 또는 회사 직원이 비교적 체계적으로 자료를 수집했기 때문에 나름의 일관성을 가지고 있다. 따라서 영국의 대중국 무역 통계 자료들은 그 특성을 잘 파악하고, 밝히고자 하는 문제에 따라 적절하게 사용한다면 매우 훌륭한 자료라고 할 수 있을 듯하다. 참고로 필자가 영국 세관 자료의 대러시아 수입 물량과 러시아 세관 자료의 대영국 수출 물량을 비교 분석한 결과 이론적으로는 일치해야 하는 서로 다른 두 종류의 통계 수치가 차이는 나지만 그 차이가 비교적 일관성 있다는 것을 확인한 바 있다.¹¹⁾

II. 영국의 동아시아 진출

먼저 영국의 해외무역에서 아시아의 비중은 어느 정도였는지 확인하고 넘어가는 것이 필요하다. 18세기 영국은 동유럽과 서유럽 각국, 유럽 식민지 아일랜드, 북미 지역의 여러 식민지들, 카리브 식민지들, 아프리카, 인도, 동남아, 동아시아 각국 등과 무역관계를 통해 그야말로 범세계적 규모의 교역을 수행하고 있었다. 아래의 도표는 영국 세관 자료를 근거로 작성된 것이며 영국의 교역 상황을 대륙별로 집계하여 30년 단위로 표시했다.

(도표 1) 1701-1820년 영국의 연평균 수출입 (단위: 만 파운드)

	유럽				아메리카				아시아			
	수입	%	수출	%	수입	%	수출	%	수입	%	수출	%
1701-30	321	56	553	79	136	24	83	12	73	13	10	1
1731-60	369	47	709	66	226	29	176	16	100	13	50	5
1761-90	523	39	745	47	420	31	373	24	189	14	112	7
1791-20	784	29	1,634	46	965	36	1,252	35	526	20	239	7

출처: J. McGregor, Commercial Statistics Vol. V. (London, 1850), pp. 95-97; E. B. Schumpeter, English Overseas Trade Statistics 1697-1808, pp. 15-16.

도표에서 보는 바와 같이 18세기 영국의 아메리카, 아시아로의 팽창이 아무리 거창해도 영국의 대외 경제에서 유럽의 역할이 여전히 중요했다. 1701-1820년의 120년 동안 유럽은 영국 수

10) K. N. Chaudhuri, The Trading World of Asia, pp. 506-548.

11) Ч. Б. Пак, "Источники о российском экспорте в Великобританию в 1760-1825 гг. ", КЛИО, No.4 (2004), pp. 72-79 참조.

입의 37퍼센트, 수출의 53퍼센트를 차지하고 있다. 특히 유럽의 중요성은 초반에 더욱 커서 18세기 1삼분기에 유럽은 영국의 수입에서 56퍼센트, 수출에서 79퍼센트를 차지했다. 여기에 잉글랜드의 식민지였던 아일랜드의 몫을 추가하면 같은 시기 수입은 62퍼센트, 수출은 84퍼센트까지 올라간다. 이렇게 영국 팽창의 핵심적인 기반은 유럽이었던 것은 분명하다.

그러나 영국의 팽창에서 유럽의 역할을 강조하더라도 점차 시간이 갈수록 비유럽 지역의 중요성이 커지고 있음을 놓쳐서는 안 될 것이다. 18세기 1삼분기 아시아, 아메리카, 아프리카는 영국의 수입 무역에서 37퍼센트, 수출 무역에서 15퍼센트를 차지했는데, 1790-1820년에 수입은 56퍼센트, 수출은 44퍼센트로 크게 증가했다. 특히 아메리카의 역할은 주목할 만한데 18세기 1삼분기에 수입의 경우 이미 24퍼센트를 차지했고, 1790-1820년에는 36퍼센트까지 증가했다. 이는 주로 설탕과 담배의 수입이 증가했기 때문이었다. 설탕과 담배는 초기 영국의 북아메리카 및 카리브 식민지인들이 수익을 내고 자생할 수 있게 한 핵심 상품이었다.¹²⁾ 한편 아메리카로의 수출 역시 점차 의미심장한 수치를 보이고 있다. 18세기 1삼분기에는 전체 수출의 12퍼센트였던 것이 1790-1820년 동안 35퍼센트로 크게 증가하여 수입보다 더 빠른 증가율을 보였다. 이는 아메리카가 점차 영국 상품의 소비 시장으로 변모하고 있음을 보여 준다.

한편 영국의 대외무역에서 아시아의 비중은 아메리카에 비해 크지 않았으나 그 중요성은 꾸준히 증가했다. 18세기 처음 30년과 19세기 첫 30년 사이에 영국의 수입에서 아시아의 비중은 13퍼센트에서 20퍼센트로 증가했고, 수출의 경우 1퍼센트에서 7퍼센트로 증가했다. 아시아 무역의 주요 수입품은 향신료, 면직, 차 등이었다. 그리고 유럽은 이러한 상품의 대가로 상당 정도 귀금속을 지불해야 했다. 영국은 18세기 내내 대외 무역에서 흑자를 기록했으나 유독 아시아와의 무역에서는 큰 폭의 적자를 기록하고 있었다. 한편 도표에는 언급되지 않았으나 영국 무역에서 아프리카의 비중은 미미했다. 그러나 영국은 아프리카 무역을 통해 노예 노동력을 확보했기 때문에 아프리카 무역은 취약했던 유럽 자본주의를 계속해서 달리게 하는 중요한 연료 역할을 했다. 대표적인 예로 아프리카 노예 없이 영국 대중들의 설탕 소비를 상상할 수 없다. 이렇게 18세기는 유럽의 성장에서 아메리카와 아시아의 비중이 더욱 커지는 시기였고, 19세기 초까지 영국의 대외 경제에서 중요한 변화는 사실 아시아 무역보다는 아메리카라는 식민지의 등장이었다. 전반적으로 볼 때 1750-1820년 동안에 영국의 해외 팽창에서 유럽과의 무역이 약 51퍼센트를 담당했고, 서쪽의 대서양 무역이 33퍼센트를 담당했고, 동쪽의 인도양 무역은 11퍼센트에 불과했다. 그러면 영국의 아시아 무역만을 좀 더 자세히 살펴보도록 하자.

12) 닐 퍼거슨, 제국 (민음사, 2006), 113쪽; 시드니 민츠(김문호 옮김), 설탕과 권력(지호, 1998), 98쪽 참조.

(도표 2) 1661-1760년 네덜란드 동인도회사와 영국 동인도회사의 지역별 수입 비중(%)

		1661	1671	1681	1691	1701	1711	1721	1731	1741	1751
		1670	1680	1690	1700	1710	1720	1730	1740	1750	1760
네덜란드	동남아	92	89	63	67	75	73	82	72	45	36
	인도	8	11	37	33	25	27	17	21	39	44
	중국	0	0	0	0	0	0	0.3	7	16	21
영국	동남아	*16	14	2	1	2	1	1	1	1	1
	인도	*83	84	94	93	85	85	79	83	80	65
	중국	*1	2	2	5	15	9	11	11	15	32

*1764-70년 수치임.

(출처) J. R. Bruijn, F. S. Gastra, Ivo Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries* (The Hague, 1987), p. 190 참조 ; K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, pp. 508-509 참조.

(도표 2)는 17세기 후반과 18세기 전반 영국과 네덜란드 두 동인도회사가 아시아 어느 지역에 집중하고 있는지를 보여준다. 한눈에 알 수 있는 것처럼 네덜란드의 아시아 무역에서 동남아가 절대적인 비중을 차지하여 1661-1730년 사이에 전체의 76.4퍼센트를 기록했다. 그러나 1730년대부터 동남아의 비중이 조금씩 감소하여 1750년대에는 36퍼센트까지 하락했고, 반면에 인도와 중국의 비중이 점차 증가하면서 네덜란드 역시 대아시아 교역을 다변화하고 있음을 알 수 있다. 한편 도표는 영국이 동남아의 향신료 시장에서 밀려난 후에 인도 무역에 집중하고 있는 상황을 잘 보여준다. 1661-1730년에 영국의 아시아 수입에서 인도가 차지하는 비중은 85.2퍼센트에 달했다. 이후 1750년대에 인도의 비중은 하락하여 65퍼센트까지 떨어졌고 대신 중국과의 교역이 크게 확대되어 같은 시기 32퍼센트에 이르렀다. 한편 영국의 동남아시아 교역은 1660년대에 16퍼센트를 차지했는데 이후 점점 하락하여 18세기 전반에는 대략 1퍼센트에 불과했다.

영국의 아시아 진출은 포르투갈이나 에스파냐 보다 늦은 17세기에 시작되었다. 그러나 영국은 16세기 후반에 드레이크, 캐번디시, 호킨스가 차례로 세계일주 항해에 성공하는 등 비교적 일찍부터 아시아의 바다에 출현했다.¹³⁾ 또한 영국은 1600년에 동인도회사를 설립하여 이미 아시아에서 교역 활동을 벌이고 있었지만 1602년에야 통합 동인도회사를 설립한 네덜란드에 별로 늦지 않게 아시아로 진출했다.¹⁴⁾ 영국 동인도회사의 주요 목적은 외형적으로는 영국의 모직물을 판매하는 것이었으나, 실제로는 당시 최고의 수익 상품이었던 동남아의 향신료를 확보하는 것이었다. 그러나 17세기 전반에는 해상력에 있어서나, 상업적 수완에 있어서 네덜란드가 영국보다 한 수 위에 있었다.¹⁵⁾ 네덜란드 역시 향신료를 차지하는 것에 집중하여 동남아 시장을 독점하려 했다. 네덜란드는 1623년에 암본학살 사건을 일으켜 영국인을 동남아 시장의 중심부에서 쫓아낼 수 있었다. 이렇게 해서 영국은 (도표 2)에서 보는 것처럼 당시 아시아 최고의 상품이었던 향신료의 생산지인 동남아와의 교역에서 크게 위축되었다.¹⁶⁾

13) 아사다 미노루(이하준 옮김), *동인도회사* (과피에, 2004), 17쪽.

14) K. N. Chaudhuri, *The English East India Company. The Study of an Early Joint-Stock Company 1600-1640* (New York, 1965), pp. 3-4 참조.

15) 17세기 전반 아시아로 보낸 선박 수를 보면 네덜란드가 약 863척으로 약 351척인 잉글랜드보다 약 2.5배가 많았다. N. Steensgaard, "The Growth and Composition of the Long Distance Trade of England and the Dutch Republic before 1750." In J. Tracy (ed.) *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge, 1990), p. 109 참조.

16) 영국은 1623년에 암본에서 밀려난 후에도 1682년까지는 반탐에서 교역을 수행할 수 있었다. H.

영국동인도회사는 동남아에서 충분한 규모의 사업을 진행할 수 없는 상황에서 차선책으로 인도로 눈을 돌리게 되었다. 인도는 동남아시아와는 달리 상대적으로 강한 국가 조직을 갖춘 무굴 제국이 존재하고 있었고 또한 오랫동안 인도양 무역에 종사해온 토착 상인 세력 역시 만만치 않았다. 따라서 인도에서는 서유럽의 어느 나라도 쉽게 교역을 독점할 수 없었고 치열한 경쟁을 벌여야 했다. 스피어는 이러한 까다롭고 힘든 교역 조건은 영국인들이 독점에 성공한 네덜란드인들보다 훨씬 더 세밀하게 인도의 지역 정세와 인도인의 기질을 연구하게 만들었고 이는 향후 영국의 성공에 중요한 기반이 되었다고 언급한다.¹⁷⁾ 영국은 1607년에 인도 서해안의 수라트 항구에 도착했고 이후 포르투갈과 경쟁하면서 힘들게 자리를 잡을 수 있었으나 영국의 인도 진출의 핵심 지역은 동해안이었다. 특히 영국이 1639년에 상관 설립을 허가받아 영국의 첫 번째 요새인 성 조지 요새를 세운 마드라스는 17세기 후반과 18세기 초까지 인도 무역에서 주도적인 역할을 담당했다.¹⁸⁾ 그리고 영국은 17세기 말에는 벵골 지방으로 진출하여 캘커타에 자리 잡았고, 이로써 벵골 지방으로 침투하는 주요한 교두보를 마련할 수 있었다.¹⁹⁾

한편 영국의 동아시아 진출은 상대적으로 늦게 시작되었다. 영국동인도회사는 1613년에 일본 나가사키의 히라도에 도착했다. 그러나 일본에서 별다른 수익을 내지 못했고, 결국 1623년에 네덜란드인들에게 밀려 물러나게 되었다.²⁰⁾ 한편 영국은 1637년에 처음으로 중국의 광둥 지역에 도착하여 탐사를 벌였다.²¹⁾ 그러나 당시 중국은 심각한 경제위기에 직면해 있었고, 이러한 경제 위기는 정치위기로 확대되었는데, 이 시기는 다름 아닌 17세기 명청 교체기였다. 전반적으로 명 말에 중국 정부는 북방의 방위 문제만으로도 힘에 부치는 상황이어서 해상 무역을 허용하면서 해안을 통제할 여력이 없었다. 이러한 상황에서 정지룡 등의 해상 세력이 일본 및 서양 각국과의 무역을 주도하고 있었다.²²⁾ 영국 역시 중국 지방관들의 부패를 이용해 일부 항구에서 거래를 할 수 있었다.²³⁾ 한편 명이 무너지고 나서도 정지룡의 아들 정성공 세력은 타이완을 근거지로 하여 청에 대항하면서 밀무역을 지속했다. 그리고 영국의 대중국 무역은 타이완과 샤먼 사이에서 정성공 세력을 대상으로 이루어졌다.²⁴⁾ 또한 영국동인도회사는 중국 상인들이 동남아의 바타비아로 가지고 온 상품들을 일부 구입할 수 있었다. 영국은 동남아 중심지에서 물러났지만 1682년까지는 반탐 지역에서 사업을 유지할 수 있었다. 한편 청은 1644년에 북경을 점령했지만 청이 완전히 자리를 잡기에는 적지 않은 시간이 필요했다. 청은 1647년에 포르투갈인들에게 마카오 무역을 허용했지만 강희제 시기에 와서야 1681년에 삼번의 난을 평정하고, 1683년 타이완을 세력들을 소탕하면서 1684년에 정식으로 해금을 폐지하고, 광저우(廣州), 샤먼(廈門), 쑹장(松江), 닝보(寧波)의 네 항구를 개항했다.²⁵⁾ 이렇게 해서 영국을 비롯한 서유럽 각국은 중국과의 교역을 더욱 확대할 수 있는 기회를 마련할 수 있었다.

Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800* (Delhi, 1990), p. 48-49 참조.

17) 퍼시벌 스피어(이옥순 옮김) *인도 근대사. 16세기-20세기* (신구문화사, 1993), 78 쪽 참조.

18) H. D. Dodwell (ed.) *Cambridge History of India* (Delhi, 1968), p. 88.

19) H. D. Dodwell (ed.) *Cambridge History of India*, p. 108.

20) 신동규, *전근대 서유럽 세계의 진출로 본 근세 일본의 국제관계 변화에 대한 고찰*, *일본학연구* 27집 (2009), 132-133쪽.

21) H. B. Morse, *Chronicles of the East India Company trading to China, 1635-1834. Vol. 1.* (Clarendon, 1926), pp. 17-18.

22) 한지선, *명대 해금정책 연구* (전남대학교 대학원 박사학위논문, 2009), 179-191쪽 참조.

23) F. 웨이크만 (김의경 옮김) *중국 제국의 몰락* (예전사, 1992), 135쪽 참조.

24) E. H. Prichard, *Anglo-Chinese Relations During the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Octagon Books, 1969), p. 69. 정성일, *阿片戰爭 前 清英關係* (경북대학교 박사학위논문, 1994), 12쪽에서 재인용.

25) 박기수, *清代 廣東의 對外貿易과 廣東商人*, *명청사연구* 9 (1998.10), 70-71쪽.

17세기 후반 들어 영국은 중국과의 무역을 확대할 필요가 있었다. 그것은 영국 내에서 왕실과 상류층을 중심으로 점차 차 수요가 확대되면서 세계 최대의 차 생산지인 중국과의 무역이 점점 더 중요해졌기 때문이다. 1670년대만 해도 영국은 동남아의 반탐에서 중국 상인들이 가져온 차를 구입할 수 있었지만, 1682년에 반탐에서도 추방되어 이 지역에서 중국 상인과의 교역을 진행할 수도 없게 되었다.²⁶⁾ 이러한 상황에서 영국의 동인도회사는 중국 무역을 사 무역상들에게 맡겨둘 수밖에 없었다. 그러나 동인도회사는 중국과의 직접 교역을 위해 노력했으며, 마침내 샤먼 지역에 교두보를 마련할 수 있었다²⁷⁾. 영국은 1689년에 푸젠 성의 샤먼 항에서 차를 수입하기 시작했다. 이후 중국의 유럽과의 해상무역에서 영국은 가장 큰 비중을 차지했다. 1685-1757년에 서양의 선박 312척이 중국에 왔는데 그 중에 영국 선박이 198척으로 전체의 63퍼센트를 차지하여 가장 많았다. 한편 1749-1838년까지 89년 동안 총 5,266척의 외국 선박이 광저우에 왔는데 이 중에 영국 상선이 2,951척으로 전체의 56퍼센트를 차지했다.²⁸⁾ 또한 영국동인도회사는 중국과 무역하는 상선의 크기를 늘려서 초기에는 200톤 급 상선을 보냈으나 점차 2.5배나 큰 500톤 급의 상선을 파견하였다.²⁹⁾

그러나 이러한 교역 규모의 증가에도 불구하고 영국의 입장에서 볼 때 대중국 무역의 교역 환경은 그다지 좋지 못했다. 특히 광주에서는 독점 상인들이 대관들과 결탁하여 해외무역을 수행하는 관행이 자리 잡아 뇌물을 주지 않으면 교역을 수행하기 어려웠다. 또한 서양 각국이 중국으로 몰려들면서 경쟁은 치열해져 갔다. 더욱이 1717년부터 청조가 해상무역을 정비하는 과정에서 서양 상인들에게 가하는 제약 또한 늘어났다.³⁰⁾ 그리고 청조는 마침내 1757년에 해외무역을 광둥 무역 하나로 통합했다. 이렇게 해서 강희제가 1684년에 4개의 항구를 개방한 지 70여년 만에 다시 광저우 무역체제로 돌아갔다.³¹⁾ 이러한 상황 속에서 대중국 무역에서 영국 상인들의 입지는 크게 줄어들게 되었다. 따라서 영국동인도회사는 청과의 교역 조건을 개선하기 위해 지속적인 노력을 기울일 수밖에 없었다. 1759년 영국의 플린트는 텐진 항까지 가서 월해관의 과도한 징수와 불합리한 교역 상황에 대한 상소를 올렸으나 상황은 개선되지 않았다.³²⁾ 영국정부는 이후에도 여러 차례 특사를 파견하여 무역상황을 개선하고자 노력했다. 1787년에는 캐스카트가 파견되었고,³³⁾ 1793년에는 다시 매카트니가 파견되었으나 중국과의 교역을 확대하려는 목적은 실패했다.³⁴⁾ 그러나 영국의 이러한 노력은 19세기에도 계속되었다. 영국은 프랑스와의 마지막 패권 전쟁이었던 나폴레옹 전쟁에서 승리한 직후인 1816년에는 암허스트를 특사로 파견했으나 그는 청의 황제를 대면하지도 못하고 모욕을 느끼며 물러나야 했다.³⁵⁾

26) K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, pp. 97-98.

27) H. B. Morse, *Chronicles of the East India Company*, p. 85.

28) 박기수, *清代 廣東의 對外貿易과 廣東商人*, 70-71쪽.

29) 리귀룽(이화승 옮김), *제국의 상점*, 25쪽.

30) 정성일, *阿片戰爭 前 清英關係*, 22-23쪽 참조.

31) 리귀룽(이화승 옮김), *제국의 상점*, 24-35쪽 참조.

32) H. B. Morse, *Chronicles of the East India Company*, Vol. 1, p. 296-305 참조.

33) H. B. Morse, *Chronicles of the East India Company trading to China, 1635-1834*. Vol. 2. (London & New York, 2000), pp. 154-156 참조.

34) H. B. Morse, *Chronicles of the East India Company*, Vol. 2, pp. 213-226 참조.

35) H. B. Morse, *Chronicles of the East India Company trading to China, 1635-1834*. Vol. 3. (Oxford, 1926), pp. 260-264 참조.

Ⅲ. 18~19세기 전반 영국의 대중국 차 무역

전반적으로 영국이 청과의 무역에 대해 많은 관심을 가지고 있었음은 분명하다. 그러면 영국의 대중국 수입에 대해 살펴봄으로써 영국에게 대중국 무역은 어떠한 의미를 가지고 있었는지 알아보아야 한다. 영국의 주요 수입상품은 차, 생사, 비단, 도자기 등이었던 반면에,³⁶⁾ 변변한 수출상품은 없어서 교역 초기에는 주로 은으로 무역수지 적자를 메워야 했고,³⁷⁾ 점차 아편 무역을 확대하여 무역수지를 회복하려 했다는 것은 이미 잘 알려져 있다.

먼저 영국의 대중국 전체 수입에서 각 상품들이 차지하는 비중은 어떠한지 살펴봄으로써 전반적인 무역구조를 알아보자. 그러나 영국 세관 자료는 18세기 영국의 아시아 상품에 대해 구체적인 수입치를 밝히지 않고 있다. 대신 동인도회사의 통계자료는 아시아 지역별로 수입량과 수입액을 제시하고 있다. 그리고 차우두리가 이러한 동인도회사의 통계 수치들을 자신의 저명한 저서에서 제공하고 있다.

(도표 3) 1660-1760년 영국동인도회사의 대중국 수입액(단위: 백만 파운드)

	전체	차	생사	견직	도자기
총액	5.93	4.19	0.95	0.35	0.41
비중	100	71	16	6	7

출처: K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, pp. 97-98, pp. 507-548.

위의 도표는 차우두리가 제시한 1660-1760년 통계 수치들 가운데 수입액에 대한 통계가 남아 있는 연도들의 총합계를 내어 각 상품이 차지하는 비중을 구한 것이다. 1660-1760년에 영국동인도회사가 공식적으로 중국으로부터 수입한 액수는 590만 파운드이고, 그 중에 71퍼센트에 해당하는 419만 파운드가 차였다. 이 시기 영국이 수입한 거의 모든 차는 중국산이었다. 인도 차가 본격적으로 수입되는 것은 대략 1856년 무렵이었다.³⁸⁾ 다음으로 생사가 95만 파운드로 전체 수입의 16퍼센트를 차지했다. 영국은 청나라보다는 인도에서 더 많은 생사를 수입했다. 전체적으로 영국동인도회사의 아시아 생사 수입에서 벵골산 생사가 80퍼센트 이상을 차지했다. 그러나 1750년대에는 상황이 바뀌어 1752-60년 동안 영국동인도회사의 아시아 생사 수입 가운데 중국이 차지하는 비중이 67퍼센트를 기록했다. 그러나 영국의 전체 해외무역을 보여주는 세관통계를 보면 영국이 아시아 이외에도 오스만튀르크와 이탈리아에서 상당량의 생사를 수입했다.³⁹⁾ 한편 산업혁명기 영국 무역사에 관한 권위자인 데이비스는 전체 영국 세관 자료를 분석했는데 대중국 항목이 아시아 항목에서 분리되는 1834-36년의 수치를 보면 영국의 대중국 수입 가운데 차가 차지하는 비중은 약 80퍼센트에 달했다. 같은 시기 생사의 경우 영국의 전체 생사 수입에서 중국산 생사가 차지하는 비중은 약 20퍼센트에 불과했다.⁴⁰⁾ 전반적으로 아편전쟁 이전까지 영국의 대중국 수입액 가운데 대부분은 차였다고 말할 수 있겠다. 즉 18-19세기 전반 영국은 차에 있어서 대중국 의존도는 절대적이었다.

36) K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, pp. 535-539, 546 참조.

37) R. Davis, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, p. 58.

38) *Tea and Tea Blending*, 4th ed. (London, 1894), p. 60 참조.

39) E. B. Schumpeter, *English Overseas Trade Statistics*, pp. 48-59 참조.

40) R. Davis, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, pp. 120-121.

(도표 4) 1701-1808년 영국의 차 수입량(단위: 톤)

	1701	1711	1721	1731	1741	1751	1761	1771	1781	1791	1801
	1710	1720	1730	1740	1750	1760	1770	1780	1790	1800	1808
수입량	40	162	429	562	1134	1780	3123	2418	6149	9071	9375
전체비중	1	2	1	2	3	4	6	4	9	9	9
아시아비중	7	12	10	13	25	37	47	35	51	45	47

출처: E. B. Schumpeter, English Overseas Trade Statistics 1697-1808, pp. 48-59

위 도표는 영국 세관 자료를 정리한 통계집을 토대로 작성한 영국의 차 수입량과 그것이 영국 전체 수입에서 차지하는 비중 그리고 영국의 아시아 수입에서 차지하는 비중을 보여준다. 도표는 동인도회사의 자료와는 달리 영국전체를 포함하고 있다. 동인도회사가 아시아 무역에서 독점적인 지위를 누렸지만 사무역 역시 지속적으로 이루어지고 있었다. 특히 영국이 청나라와 공식적인 교역을 하기 전에 동인도회사 역시 대중국 무역에서 사무역 상인들을 이용하곤 했다.⁴¹⁾ 한편 도표에서 '전체비중' 항목은 영국의 중국 차 수입이 영국 전체 수입에서 차지하는 비중을 보여 주고 있다. 그리고 '아시아비중' 항목은 영국의 중국 차 수입이 영국의 아시아 수입 전체에서 차지하는 비중을 나타낸다.

(도표 4)에서 볼 수 있는 것처럼 영국의 차 수입량은 아메리카독립전쟁이 있었던 1770년대에 만 잠깐 주춤했고 나머지 시기에는 쉼 없는 성장을 계속했다. 그래서 18세기 초부터 19세기 초 사이에 무려 234배라는 놀랄만한 신장세를 보였다. 1710년대부터 차 수입이 급증한 것은 이때부터 영국이 중국과의 무역을 본격적으로 시작했기 때문이다. 영국은 1704년부터 광둥과의 교역을 시작했고, 1713년에 정식으로 광둥에 접근할 권리를 얻었으며, 1717년부터 중국으로부터 차 수입을 본격적으로 시작했다.⁴²⁾ 이렇게 해서 광저우에서 수출된 약 530만 킬로그램의 차 가운데 26퍼센트에 해당하는 약 140만 킬로그램이 영국의 동인도회사에 팔려나갔다.⁴³⁾ 이렇게 해서 18세기 중엽 이후 중국 시장에 나온 차의 거의 7분의 1이 영국의 동인도회사에 팔려나갔다고 평가된다.⁴⁴⁾ 한편 1780년대에 다시 한 번 차 수입의 규모가 급증한 것은 1784년의 감면법으로 차에 대한 관세가 크게 감소했기 때문이다. 차의 관세는 초기부터 높이 매겨져서 1690년의 세액은 1파운드에 1실링 하는 차에 무려 5실링의 관세가 부과되어 500퍼센트에 육박했다.⁴⁵⁾ 물론 이러한 지나치게 높은 관세는 이후 줄어들었지만 18세기 대부분의 시기에도 여전히 높아서 1726-84년까지 차에 대한 관세율은 원가의 거의 100퍼센트에 이르렀다.⁴⁶⁾ 따라서 관세는 높은데 수요는 계속 증가하는 차를 밀수하려는 노력이 지속적으로 이루어졌다. 1766년 영국 정부는 600만 파운드어치의 차를 중국으로부터 수입했는데 그만큼의 양이 밀수로 들어왔다고 보고 있다.⁴⁷⁾ 1784년의 감면법은 이러한 밀수를 줄이는데 성공했다. 데이비스에 따르면 1784년의 관세율은 차에 대한 관세를 기존의 119퍼센트에서 12.5퍼센트로 감소시켜 합법적인 수입을 증가시키고 밀무역을 소멸시켰다. 그러나 나폴레옹 전쟁이 시작되면서 재정적 필요에 의해 1793년 이후 차에 대한 관세는 다시 상승하기 시작했다. 이렇게 해서 1806년에는 원가의 96퍼센트 까지 상승하여 1784년 관세율 이전 수준으로 돌아갔다.⁴⁸⁾ 위의 표에서 보는 것처럼 18세기 말

41) H. B. Morse, Chronicles of the East India Company, Vol. 1, p. 84.

42) K. N. Chaudhuri, The Trading World of Asia, p. 388.

43) N. Steensgaard, "The Growth and Composition of the Long Distance Trade....." p. 132 참조.

44) 존 킹 페어뱅크, 멀 골드만(김형중, 신성곤 옮김), 신중국사(까치, 2005), 240-241쪽.

45) 하네다 마사시(이수열, 구지영 옮김), 동인도회사와 아시아의 바다(선인, 2012), 238쪽.

46) 아사다 미노루(이하준 옮김), 동인도회사, 163쪽.

47) 시드니 민츠(김문호 옮김), 설탕과 권력, 222쪽.

에서 19세기 초 사이에 차 수입량이 거의 증가하지 않은 것은 다시 관세율이 증가한 것과 관련이 있다. 그러나 차의 경우 영국 내의 수요는 계속 되었기 때문에 합법적인 수입이 주춤하는 경우 밀수를 통한 유입이 이를 보충하였다.

한편 (도표 4)에서 보는 바와 같이 영국의 차 수입은 단순한 물량에서의 증가뿐 아니라 영국의 수입 무역에서 차지하는 비중 역시 크게 증가했다. 18세기 처음 40년 동안 전체 수입액에서 1-2퍼센트에 불과했던 차는 1740년대에 처음으로 3퍼센트를 차지했고 1770년대를 제외하고 지속적인 증가세를 보여 19세기 초에는 9퍼센트에 이르렀다. 영국의 무역이 대서양, 인도양뿐만 아니라 지중해, 발트해까지 뻗어 있어 가히 세계 전역에 걸쳐 있다고 볼 때 이는 결코 작은 수치가 아니다. 한편 영국의 아시아 무역만 놓고 보면 차의 중요성은 더욱 더 분명해진다. 18세기 전반만 해도 영국의 아시아 무역에서 주요 상품은 명백히 면직이었다. 동인도회사의 총 판매액에서 면직물이 차지하는 비중은 18세기 초에 84퍼센트에 이르렀고 1740년대에도 66퍼센트 수준을 유지했다.⁴⁹⁾ 면직물 판매가 성공한 이유는 증가하는 대중 소비를 기반으로 하고 있기 때문이었다. 인도산 면직 가운데는 아주 가는 면사로 제작하여 약간 비치는 효과를 주는 모슬린 같은 최고급 상품도 있었다. 그러나 인도산 면직은 또한 일반 대중들도 입을 수 있는 저렴한 상품과 심지어 노예들이 입을 저렴한 등급까지 다양한 계층을 공략할 수 있는 상품이었던 것이다. 한편 18세기 중엽 이후 차가 영국동인도회사의 사업에서 중요한 상품으로 부상했다. 18세기 초만 해도 영국의 대아시아 수입에서 차가 차지하는 비중은 7퍼센트에 불과했는데 18세기 동안 꾸준히 증가하여 1780년대에는 50퍼센트를 상회했고, 19세기 초에도 47퍼센트 수준을 유지했다.

(도표 5) 1784-1856년 영국의 차 수입량(단위: 톤)

	1784	1794	1804	1814	1824	1834	1844	1854
	1786	1796	1806	1816	1826	1836	1846	1856
수입량	6.4	8.6	11.6	13.2	13.7	18.9	23.5	38.2
전체비중	11	7	7	6	6	6	4	4
아시아 비중	52	38	49	39	37	34	21	21

출처: R. Davis, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, p. 110-125.

이러한 차의 비중은 데이비스가 제시한 수치를 보아도 확인할 수 있다. 앞에서 설명한 것처럼 영국 세관 자료가 상품들의 가격 변동을 반영하고 있지 않다면, 데이비스는 모든 상품의 가격을 수집한 후에 이를 반영하여 '실제 가격'으로 수치를 제시하고 있다. 아시아 무역(서아시아 제외)에서 중국산 차가 차지하는 비중은 1784-86년에 52퍼센트였고, 1804-06년에도 여전히 49퍼센트를 유지했다. 한편 데이비스의 자료에 따르면 1820년대부터 감소하기 시작하여 19세기 중엽에는 21퍼센트 수준에 머물렀다. 그러나 이는 영국의 산업혁명에 따른 해외무역의 급격한 확대에 따른 것이지 차 수입의 절대량이 감소한 것은 아니다. (도표 5)에서 보는 것처럼 1784-86년부터 1854-56년까지 영국의 차 수입량은 지속적으로 증가하여 약 6배가 증가했다. 즉 차가 아시아 전체 수입에서 차지하는 비중이 감소한 것은 다음 장에서 보겠지만 다른 상품에 비해 차 가격이 상대적으로 하락했기 때문이다.

48) R. Davis, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, p. 46.

49) N. Steensgaard, "The Growth and Composition of the Long Distance Trade....." pp. 110, 126 참조.

IV. 18~19세기 전반 영국의 차 소비

차의 원산지는 중국 남부 지역 아니면 인도 아삼지역으로 추정된다.⁵⁰⁾ 그러나 차가 가장 발달한 곳은 예나 지금이나 중국이라고 할 수 있다. 동양의 차를 유럽으로 처음 들여온 나라는 포르투갈일 가능성이 높다. 정확한 기록은 없지만 16세기에 이미 포르투갈인들은 중국의 마카오나 일본의 히라도에서 차를 처음 접했을 것이다. 차는 포르투갈의 예수회 수도사들이 마셨다고 알려져 있고, 차를 마시는 것에 대해 16세기 중엽에 포르투갈 선박에서 일하던 네덜란드 선원이 언급한 바 있다. 그러나 남아 있는 기록에 따르면 네덜란드인들이 1610년에 처음으로 동아시아의 차를 유럽으로 들여와 퍼트렸다.⁵¹⁾ 그리고 네덜란드 동인도회사는 1651-52년에 처음으로 암스테르담에서 차를 경매했다.⁵²⁾ 한편 프랑스에 처음으로 차가 들어온 것은 1635년 혹은 1636년이었는데, 프랑스에서는 네덜란드나 특히 영국에 비하면 차가 성공을 거두지는 못했다.⁵³⁾

유럽에서 러시아를 제외하고 차가 가장 성공한 나라는 영국이었다. 영국에 차가 도입된 것은 1630년 무렵이었는데 초기에는 주로 네덜란드를 통해 차가 수입되었으나,⁵⁴⁾ 1660년대 초부터 동인도회사의 기록에 차가 등장하기 시작했고, 1669년부터 영국 동인도회사가 직접 차를 수입한 기록이 남아있다.⁵⁵⁾ 이 시기는 영국에서 이미 상류층을 중심으로 차의 소비가 확산된 무렵이었다. 1658년에는 영국에서 최초로 차 광고가 등장했다. “중국인들은 차라고 부르며 다른 나라 사람들은 테이 혹은 티라고 부르는 저 훌륭한 수많은 의사들이 추천하는 중국의 음료수를 런던 왕립거래소 부근 커피하우스인 ‘술탄 비(妃)의 머리에서’ 팔고 있습니다.”⁵⁶⁾ 특히 1662년에 영국 왕 찰스 2세에게 시집 온 포르투갈의 캐서린은 차를 영국 왕실에 들여와 퍼트림으로써 영국에서 차의 위상을 높여 주었다.⁵⁷⁾ 이렇게 해서 17세기 후반과 18세기 초에 영국에서 상류층들에게 하나의 고상한 취미로 자리 잡았고, 특히 귀부인들의 고상한 음료로 사랑받았다. 17세기 말에는 메리 2세가 차를 즐겨마셨고, 18세기 초에도 앤 여왕이 차를 즐겨 마시는 등 영국에서 왕실 귀부인들의 차에 대한 사랑은 영국 사회에 차를 마시는 풍습을 확산시키는 데 공헌했다.⁵⁸⁾ 이렇게 해서 동인도회사도 왕실과 상류층에 필요한 차를 수입하기에 바빠졌다. 1685년에 런던의 동인도회사 본사는 인도의 성 조지 요새로 다음과 같은 편지를 보냈다. “차는 이곳에서 성장해 가는 상품이요. 그래서 우리는 왕실에 있는 고위층 인사들에게 선물로도 보낸다요. 가장 좋고 신선한 차를 매년 5-6통씩 보내 주시오.”⁵⁹⁾ 이렇듯 영국에서 차는 처음에 상류층의 음료로 소개되었다. 그러나 차는 시간이 지남에 따라 점차 대중적인 음료로 자리 잡았으며, 사실 차가 중요한 것은 그것이 상류층의 음료여서라기 보다는 노동 대중의 필수적인 음료가 되었기 때문이다. 다음은 1701-1808년 영국의 차 소비에 대한 통계이다.

50) 강관권, 차 한 잔에 담은 중국의 역사 (지호, 2006), 13-18쪽 참조.

51) Anne E. C. McCants, Poor Consumers as Global Consumers: the Diffusion of Tea and Coffee Drinking in the Eighteenth Century, *Economic History Review*, 61, S1 (2008), pp. 236-237.

52) 하네다 마사시(이수열, 구지영 옮김), 동인도회사와 아시아의 바다, 236-237쪽 참조.

53) 페르낭 브로델(주경철 옮김), 물질문명과 자본주의의 1권 (까치, 1995), 335, 357쪽 참조.

54) 하네다 마사시(이수열, 구지영 옮김), 동인도회사와 아시아의 바다, 237쪽.

55) K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, p. 386.

56) 가와기타 미노루(장미화 옮김), 설탕의 세계사(좋은책만들기, 2003), 78쪽.

57) *Tea and Tea Blending*, p. 9.

58) 아사다 미노루(이하준 옮김), 동인도회사, 159쪽.

59) K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, p. 386.

(도표 6) 1701-1808년 영국의 일인당 차 소비량(단위: 킬로그램)

	1701	1711	1721	1731	1741	1751	1761	1771	1781	1791	1801
	1710	1720	1730	1740	1750	1760	1770	1780	1790	1800	1808
보유량*	10	118	319	427	951	1630	2764	1824	5245	7849	8101
1인당소비**	0.002	0.02	0.06	0.08	0.17	0.27	0.44	0.27	0.72	0.96	0.99

*보유량은 영국 세관 통계에서 차 수입량에서 재수출량을 제한 수치이며 단위는 톤이다. **1인당 소비량은 재수출되고 남은 보유량을 잉글랜드 인구수로 나눈 이론상의 소비량이며 단위는 킬로그램이다. (과운드는 0.4536킬로그램으로 계산)

출처: E. B. Schumpeter, *English Overseas Trade Statistics 1697-1808*, pp. 48-59.

영국으로 유입된 차와 설탕은 재수출되기 보다는 많은 양이 주로 국내 소비용으로 사용되었다. 이렇게 해서 잉글랜드의 1인당 차 소비량은 크게 증가하여 18세기 초에는 2그램에 불과했는데, 19세기 초에는 1킬로그램에 육박했다. 한편 데이비스가 제시한 자료에 따르면 19세기 초에 1인당 차 소비량은 0.89킬로그램이었고, 1850년대에는 1.47킬로그램으로 늘어나 1.6배 이상 증가했다.⁶⁰⁾ 물론 막대한 차 밀수를 감안한다면 1인당 차 소비량은 더 높았을 것이며 1784년의 감면법(차 관세 인하) 이전에는 특히 그러했을 것이 분명하다. 이러한 1인당 소비량의 증가는 차가 점차 상류층으로부터 중류층으로 그리고 특히 하층민에게로 확산되었음을 말해준다. 물론 상류층이 마시는 차와 하층민이 마시는 차는 같은 것이 아니었다. 녹차에는 하이슨과 빈, 홍차의 경우 페코 등의 고급품이 있었는데 이러한 고가의 차는 조금밖에 수입이 되지 않았고 주로 상류계급이 마시는 차였다.⁶¹⁾ 전반적으로 볼 때 아메리카독립전쟁이 끝나고 1784년 감면법이 나오면서 차의 소비는 크게 증가했고, 특히 일반 대중에게까지 확산되었다고 말할 수 있다. 약간 지나친 면이 없는 것은 아니지만 브로델은 18세기 말 영국의 가장 가난한 사람이라도 1년에 2.3-2.7킬로그램의 차를 소비했다고 언급하고 있다.⁶²⁾

한편 영국에서 차에 설탕을 타서 마시면서 동아시아의 식물과 아메리카의 식물은 사회·경제적으로 서로 긴밀하게 연결되었고, 또한 결합된 차와 설탕은 새로운 차원의 파워를 갖게 되었다. 차와 설탕 사이의 상보 관계는 너무나 분명해서 1744년에 영국에서 인쇄된 팸플릿에는 이미 알고 있는 설탕의 소비량을 통해 차 소비량을 추정하려고 시도가 나와 있다.⁶³⁾ 한편 시드니 민츠는 차와 설탕의 결합을 인류학적 고찰로 풀어낸다. 그에 따르면 차의 원산지에서도 설탕을 타서 마시는 관습은 없었으며, 영국에서도 처음 차가 도입되었을 때는 설탕을 첨가했다는 증거를 찾을 수 없다. 차에 설탕을 타서 마시는 관습은 차가 조금씩 상류층의 문화로 자리 잡으면서 과거의 관습 즉 귀한 것들에 설탕을 타 마시는 관습으로 조금씩 진행되었던 것 같다. 민츠는 1685년에 영국에서 나온 한 논문에 당대에 차, 커피 등에 적은 양의 설탕이 함께 사용되었고 점차 사회로 확산되어 나가고 있다고 언급한다.⁶⁴⁾ 이렇게 차에 설탕을 섞어 마시는 것은 처음에 호사스러운 두 가지를 합쳐서 마심으로써 부를 과시하는 측면이 있었을 것이다.⁶⁵⁾

60) R. Davis, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, p. 47.

61) 하네다 마사시(이수열, 구지영 옮김), *동인도회사와 아시아의 바다*, 242쪽.

62) 페르낭 브로델(주경철 옮김), *물질문명과 자본주의* 1권, 357쪽.

63) K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, p. 385.

64) 시드니 민츠(김문호 옮김), *설탕과 권력*, 217-218쪽 참조.

65) 가와기타 미노루(장미화 옮김), *설탕의 세계사*, 79쪽.

(도표 7) 1782-1838년 밀, 차, 설탕의 가격지수

	1782	1791	1801	1811	1821	1831
	1790	1800	1810	1820	1830	1838
밀	100	134	165	194	117	-
차	100	83	95	88	70	56
설탕	100	163	119	140	87	87

출처: T. Tooke, W. Newmarch, A History of Prices and of the State of the Circulation, from 1793 (to the present time). Vol.2. (London, 1838), pp. 387-389, 414, 416

물론 설탕을 탄 차를 마시는 것이 확산된 것을 단지 과시적 소비의 행태로만 설명할 수는 없다. 무엇보다 차와 설탕의 가격이 하락하고 대중화되면서 두 식품은 호사품으로서의 위력을 잃어버렸지만 차와 설탕의 결합은 확산되었다. 표에서 보는 것처럼 차 가격은 거의 지속적으로 하락하여 1830년대에는 1780년대에 비해 거의 절반 정도에 불과했다. 밀과 설탕 역시 장기적으로는 하락했지만 1790년대부터 1810년대 사이에 높은 수준을 유지하다가 1820-30년대에 하락했다. 전반적인 가격변동의 틀에서 말하자면 1780-1820년 동안은 물가상승의 시기였고,⁶⁶⁾ 나폴레옹 전쟁이 끝나고 1820년대부터 물가하락의 시기로 접어들었다.⁶⁷⁾ 즉 밀과 설탕 가격은 물가변동의 전형적인 패턴을 따르고 있었던 반면에 차 가격은 예외적으로 지속적인 하락을 하고 있었던 것이다. 그리고 점차 가격이 저렴해진 차는 대중들의 식생활에 빼놓을 수 없는 필수식품이 되었다. 물론 가격하락만으로 차의 대중적 확산을 설명할 수는 없다. 데이비스는 1인당 차 소비량은 가격 하락의 영향을 조금만 받았다고 언급한다.⁶⁸⁾ 그러나 클라크 등은 이후의 연구에서 19세기 중엽 차 수요가 실제보다 축소되어 있다는 것을 생각한다면 차의 가격 하락은 수요에 영향을 미쳤다고 주장한다.⁶⁹⁾ 한편 민츠는 마실 수 있는 음료를 파운드 등 당가로 계산해 볼 때 차가 가장 값이 싸다고 언급하고 있지만, 차의 인기가 단순히 값이 싸기 때문만은 아니라고 설명한다.⁷⁰⁾ 그러면 먼저 영국 노동자들의 차 소비에 대해서 좀 더 자세히 살펴보기로 하자.

호렐에 따르면 공장 노동자 가족은 비슷한 수입을 가진 다른 직종의 가족보다 가계 예산에서 식품이 차지하는 비중이 높았고, 특히 차와 설탕의 소비가 상대적으로 컸다.⁷¹⁾ 호렐이 제시한 통계 수치를 토대로 영국 노동자들의 차와 설탕 소비에 대한 패턴을 재구성해 보았다.

(도표 8) 1787-1854년 영국 노동계급가정의 연평균 차와 설탕 소비

	전체 소비		탄수화물		유제품		차·커피		설탕·당밀	
	£	지수	£	지수	£	지수	£	지수	£	지수
1787-96	34.5	100	15.2	100	4.0	100	0.9	100	1.2	100
1830-39	59.5	172	18.0	118	6.0	150	2.2	245	2.1	178
1840-54	56.7	164	20.3	134	5.3	132	1.8	195	2.2	184

출처: S. Horrell, Home Demand and British Industrialization, Journal of Economic History, Vol.

66) E. B. Schumpeter, English Prices and Public Finance, 1660-1822, Review of Economic Statistics, Vol. 20, No. 1 (Feb., 1938), p.23 참조.

67) N. J. Silberling "British Prices and Business-Cycles, 1779-1850," Review of Economic Statistics, Vol. 5, supplement 2 (Oct., 1923), pp. 230-231 참조.

68) R. Davis, The Industrial Revolution and British Overseas Trade, p. 46.

69) G. Clark, M. Huberman and P. H. Lindert, A British Food Puzzle, 1770-1850, Economic History Review, Vol.48, No. 2 (May, 1995), p. 233.

70) 시드니 민츠(김문호 옮김), 설탕과 권력, 219쪽.

71) S. Horrell, Home Demand and British Industrialization, Journal of Economic History, Vol. 56, No. 3 (Sep., 1996), pp. 589-590.

(도표 8)은 영국의 노동자들의 가계 소비에서 차와 설탕의 증가 폭이 빵과 유제품보다 컸음을 보여준다. 한편 차와 커피 항목에서 커피의 비중은 미미한 수준에 불과하며 대부분은 차라고 보아도 좋다.⁷²⁾ 차의 소비량은 18세기 말에서 19세기 중엽 사이에 0.9파운드에서 1.8파운드로 2배 가까이 증가했고, 설탕의 경우 1.2파운드에서 2.2파운드로 1.8배가 증가했다. 이에 비해 탄수화물 소비의 증가는 15.2파운드에서 20.3파운드로 1.3배, 유제품 소비의 증가는 4파운드에서 5.3파운드로 1.3배 증가에 불과했다. 즉 노동자 계급의 지출에서 식품비가 차지하는 비중이 73.5퍼센트에서 64퍼센트로 감소한 반면에 차와 설탕의 비중이 6.2퍼센트에서 7.0퍼센트로 증가한 것이다. 여기에 앞에서 언급한 것처럼 다른 식품들 예를 들어 밀이나 우유 가격이 상승한 반면에 차와 설탕 가격이 크게 하락했기 때문에 노동자들이 실제로 마시는 설탕 탄 차의 양은 더욱 많아졌을 것이다. 이러한 증가는 19세기 후반으로 가면 더욱 커졌다.⁷³⁾ 그러면 영국 노동자들은 왜 설탕을 탄 차를 비중을 늘린 것일까?

민츠는 스코틀랜드의 역사가 데이비드 맥퍼슨을 인용하면서 이렇게 설명한다. 하층민들이 마시는 차 즉 ‘싸구려 찻잎 몇 조각으로 색깔을 내고, 거기에다 시커먼 갈색 설탕으로 단맛을 낸 물’은 18세기 후반에는 가난한 사람들이 뻥뻥한 빵을 먹는데 필요한 음료수 역할을 했다. 즉 탄수화물을 주로 섭취하는 하층민들은 함께 마실 음료를 필요로 했는데 값싼 차는 저렴한 음료의 역할을 했던 것이다. 하층민들에게 맥주는 너무나 비싸서 주식으로 마시기 힘들었고, 암소를 기를 수 있다면 우유를 먹겠지만 그럴 능력은 안 되었던 것이다. 그래서 그들에게 남아 있는 유일한 방법이란 빵을 차에 적셔서 먹는 것이었다.⁷⁴⁾ 실제로 런던의 우유 가격은 리터 당 1790년대 초에 2.6펜스였는데 이후 지속적으로 상승하여 1812년에는 5.7펜스로 최고를 기록했고 이후 조금씩 하락하여 19세기 중엽에는 3.5펜스정도였으나 1790년도에 비하면 여전히 높은 수준이었다.⁷⁵⁾ 따라서 값싼 차 음료에 약간의 흑색 설탕만 가미한다면 탄수화물과 함께 하는 데 필요한 음료 역할을 톡톡히 했다. 더욱이 차는 뜨거운 물을 부으면 계속 마실 수 있었는데 차라고 하는 것이 다른 물질을 섞어도(예를 들어 물을 많이 탄다든지) 맛의 변화가 적었기 때문이다. 전반적으로 볼 때 빵과 함께 차를 마시는 경우 우유를 마시는 것보다는 훨씬 유리한 상황이었다. 이는 분명해 보이며 농촌보다는 도시 노동자의 경우 더욱 그러했다. 한편 클라크 등에 따르면 차는 도시 노동자들에게 칼로리를 대체하고, 전체 식품 수요를 줄여주는 식품이기도 했다. 그리고 차에 첨가된 설탕은 보다 영양분이 많은 다른 식품들을 대체하는 식품이었다. 예를 들어 1837-41년에 도시 노동자들이 농촌 노동자보다 차, 커피, 설탕 등을 더 많이 소비했고, 반면에 농촌 노동자들은 칼로리와 단백질을 주로 곡물, 우유, 치즈 등으로부터 얻었다.⁷⁶⁾

72) 예를 들어 1801년 영국의 차와 커피 전체 소비에서 차가 차지하는 비중이 98.2퍼센트였고 1841년에도 84.4퍼센트에 달했다. Horrell, *Home Demand and British Industrialization*, p. 599.

73) <차와 차 브랜딩>에서 제시하는 일인당 차 소비량은 중요한 변수인 인구수에 대한 다른 기반을 가지고 계산된 것이지만 19세기 후반 전반적인 차 소비의 증가는 명백하다. *Tea and Tea Blending*. pp. 62-63 참조.

74) 시드니 민츠(김문호 옮김), *설탕과 권력*, 226쪽.

75) P. J. Atkins, *The Retail Milk Trade in London, c. 1790-1914*, *Economic History Review*, Vol. 33, No. 4 (Nov., 1980), p. 532쪽 참조.

76) G. Clark, M. Huberman and P. H. Lindert, *A British Food Puzzle, 1770-1850*, p. 228, 233.

V. 나오며

이렇게 영국의 동아시아 진출 과정과 아편전쟁 이전 대중국 무역의 전개 특히 대중국 차 무역의 규모를 확인하였고, 또한 영국 사회에서 차가 어떠한 의미를 갖는지도 살펴보았다. 전반적인 상황을 보면 영국이 수차례나 중국 정부로부터 굴욕적인 대우를 받으면서도 외교를 통해 중국과의 교역을 확대하려 했던 것은 상당 정도는 차 수입 때문이었다. 그리고 이러한 차 수입이 중요했던 것은 영국의 차수요 특히 산업혁명으로 새롭게 등장한 노동계급의 수요 증가가 중요한 이유였다. 영국의 노동자들은 중국의 차에 값싼 설탕을 섞음으로써 빵과 함께 마실 값싼 음료를 얻을 수 있었고, 이러한 식생활은 전반적으로 상대적으로 비싼 다른 식품들의 소비를 줄여 줌으로써 가계에 보탬이 되었다.

중국의 차가 가지는 사회적 의미는 세계화의 틀 속에서 증폭되었다. 동아시아의 차만 놓고 보면 하나의 호사 음료로 끝났겠지만 여기에 아메리카의 설탕이 추가되어 새로운 차원의 대중음료로 자리 잡은 것이다. 그리고 민츠가 설명한 것처럼 영국의 가난한 사람들은 세계화의 과정에서 자신의 땅에서 나는 자연 생산물을 섭취하는 데 지장을 받으면서 결국 외국에서 자란 생산물들에 의지해야만 했던 것이다. 여기에 세 종류의 노동방식이 어우러졌다. 영국을 중심으로 놓고 볼 때 동쪽의 중국 소작농들은 먹고 살기 위해 엄청난 양의 노동을 통해서 저렴한 차를 생산하였다. 반대로 서쪽에서 아프리카인들은 노예로 끌려와 강제 노동을 통해 사탕수수를 채배하고 그것을 고아서 설탕 원액을 만들었다. 그리고 영국의 임노동자들은 차에 설탕을 섞어 마시면서 식품비를 줄여 가면서 노동할 수 있었다. 이렇게 차 무역은 하나의 거대한 근대세계체제가 작동하고 있었던 것이다.

윤영희 - ‘아편전쟁 이전 영국의 대중국 무역’에 대한 토론문

제목 그대로 아편전쟁 이전 영국의 차 무역을 주제로 하고 있는 이 논문은 주제 자체가 한국에서 그리 많이 다뤄지지 않은 점에서 이미 큰 의의를 가지고 있다. 이 주제가 잘 다뤄지지 못한 이유는 저자가 서론에 밝힌 대로 “영국에서 차 수입의 중요성이 증가해서 차 수입이 급증한 반면, 중국 수출이 미진하자 반대급부로 인도의 아편을 수출한 것”이라는 명제가 상당히 확고하기 때문이고, 또한 17-18세가 영국의 대외 무역이라는 방대한 자료를 수집, 분석하는 것이 만만치 않은 작업이기 때문이다. 저자는 서론에서 전통적 해석에 의문을 표시하고, 여러 객관적 수치를 제시하려 한 점에서 이전 연구의 한계에 대한 대안을 제시하려 하고 있고 이는 이 논문이 학문적 의의라 할 수 있다. 이런 의의에도 불구하고 몇 가지 아쉬운 점이 있는데, 이것은 어디까지나 본고의 발전을 위한 제안임을 밝히면서 이야기 해보도록 하겠다.

1. Originality의 문제: 이 논문에서 핵심을 차지하는 것은 영국의 대외무역, 특히 아시아 무역에서 차가 차지하는 비중에 대한 객관적 자료 제시이다. 저자는 총 8개의 도표를 제시하여 이를 분석의 중요한 기반으로 삼고 있다. 그러나 본 토론자가 보기에 이 자료들이 저자의 독창적인 성과물인지 충분한 설명이 부족하다. 총 8개의 표들 대부분 즉, 도표 2는 1987년에 Brujin과 Gastra 등이 정리한 자료를, 표 3의 경우 차우두리가 2006년에 자신의 저서에서 제공한 자료를, 표 4의 경우 1960년에 이미 나온 자료를, 표 5의 경우 1979년 자료를 표 6은 1960년 자료를, 표 8은 1996년 자료를 재인용하거나 다시 정리한 것이다. 경제사적 분석의 핵심은 바로 독창적 자료 제시와 분석에 있을 것이다. 물론 다른 학자들이 제시한 자료들도 17-18세기 영국 무역에 대한 충분한 객관적 사실을 제공해 주나, 그 자체로 그것을 분석한 학자들의 의도와 해석이 들어가 있다. 따라서 저자가 직접 동인도 회사 자료나, 영국세관 자료를 보고 본인의 의도에 맞게 이를 재구성해서 자료로 제시했으면 본 연구에 매우 커다란 득이 되었을 것이라고 생각이 든다.

2. 문제제기와 논의 전개 문제: 저자는 서론에서는 “영국 대외 무역에서 차의 비중이 지나치게 과장되었으며 이것이 아편전쟁의 중요 원인으로 취급되는 것”에 문제제기를 하고 있는 듯하다(p 1) 그럼에도 논의 과정에서는 II을 통해 영국의 동아시아 진출을, III을 통해 영국의 대중국 차무역 확대를 다루어, 서론에서 말한 것 처럼 실제로 차의 비중이 과장되었음을 밝히기보다 오히려 일반적으로 알려진 것처럼 “영국의 차 무역의 확대와, 중요성 증대”를 지지하는 증거들을 제시한다. 그러다가 IV로 가서 영국의 차 소비를 분석하며 차가 왜 중요했는지, 차 소비의 형태(특히 계급에 따른)는 어떠했는지 등을 분석하고 있다. 그리고 결론에서는 “차 무역은 하나의 거대한 근대세계체제가 작동하고 있다”고 결론 내리고 있다. 본 토론자로서는 1)서론에서 제기한 문제가 결론에서 답이 되었는지, 2)그리고 서론에서 제기한 문제와 II, III에서 제시된 자료가 상충하는 것은 아닌지, 그리고 3)서론부터 III까지의 논의와 IV부터 결론까지의 논의가 과연 맥을 같이 하는 것인지 의문을 제기하지 않을 수 없다.

3. II, III에서 저자가 설명하고 있는 바(영국의 동아시아 무역 확대, 차 무역의 확대, 중요성 증가)가 지금 그렇게 새로운 것인지도 궁금하다. 이렇게 일반적으로 알려진 사실을 많은 지면을 할애해 설명할 이유가 무엇인지 좀 더 설명이 필요하다.

4. 제목의 문제: 이 논문에서 중심 내용이 대중국 무역인지 의문이 든다. 이 논문은 영국의 아시아 무역 확대의 과정이 매우 중시되고, IV에서는 영국 차 소비를 비중 있게 설명하는데, 제목이 이를 반영하는지 재고해 볼 필요가 있는 듯 하다. 이런 점들을 고려해 더 의미 있는 논문을 작성하시길 기대해 본다.

고대도시의 해양적 성격에 대한 체계적 검토

-고대국가를 대상으로-

윤명철(동국대학교)

I. 들어가며
II. 우리 역사터의 자연환경 이해와 해석모델의 제시
III. 고대역사의 발전과 해양의 관계성 이해
1. 해양 교류의 필요성
2. 국가정책의 선택과 추진방향
IV. 항구도시의 기본 특성과 체계의 검토
-항구도시 모델과 이론 제기
1. 도시 생성의 조건
2. 항구도시의 조건 검토
3. 항구도시의 유형화
V. 나오며

I. 머리말

한국역사, 특히 고대사를 연구하면서 도시에 대해서는 주목을 소홀하게 하였다. 기본적으로 고대사회를 도시의 생성과 발전이라는 관점에서 보지 못한 탓이다. 본고의 본문에는 약술했지만 고대도시의 성격과 위치역할 등에 대한 학문적인 이해가 부족했고, 한국고대사에 대한 편견이 작동하였기 때문이다. 본고는 특정도시에 대한 해양적 성격검토가 아니다. 고대 도시(촌락 또는 성으로 이해된)의 해양적 성격을 규명하며, 해양문화가 한국역사에서 주요한 정도와 내용을 일부 언급하는 것이다. 그리고 ‘港口都市’라는 용어가 일반화되어가는 단계에서 보다 구체적이며 과학적이고 명확한 이론의 모색과 제시의 필요성에 부응하고자 한다.

역사학은 과학적이고 논리적이어야 하고, 특히 항구도시문제는 정치학, 지리학 외에도 도시이론, 공간이론, 해양이론 등 다양한 학문의 수용과 적용이 필요하다. 필자는 그 동안 10여 편 이상의 논문과 저서를 통해서 항구도시의 제반 문제를 다루었다. 본고는 주최측의 방침에 따라 선정된 주제인 이론에 국한하여 언급하고자 한다. 기존의 논문에서 발표된 글을 중심으로, 또는 저서에서 상술했지만, 논문으로 발표하지 못한 부분들을 보완하여 작성하였다. 그러므로 약술된 부분이 많지만 연구성과들에는 상세하게 언급하였음을 밝힌다.¹⁾ 필요한 경우에는 추후에 구체

1) 윤명철 『윤명철 해양논문선집』 8권, 학연, 2012

적인 사례들을 들어서 발표문과는 별개로 논문으로 제출할 예정이다.

이 발표문은 본문 3개장으로 구성되어 있다. 2장은 고대국가가 발전한 역사터의 자연환경을 살펴보았는데, 몇 가지 이론을 약술하면서 본고의 주제와 연관시켜 서술하였다. 3장은 고대역사의 발전과 해양의 관계성 이해를 서술하면서 해양활동이 불가피한 자연환경을 서술하였고, 국가 정책 또한 해양에 비중을 두었음을 서술하였다. 4장은 항구도시의 기본 특성과 체계를 검토하면서 항구도시의 모델과 이론을 제기하였다. 그리고 제언을 곁해서 결론을 약술하였다. 질정을 바란다.

II. 우리 역사터의 자연환경 이해와 해석모델의 제시

필자는 세계현상과 사물의 구조와 운동방식, 역사의 발전 등을 설명하는 이론 틀로서 ‘터’와 多核 이론²⁾을 제기해 왔는데, 특히 역사공간을 이해하는 틀로서 활용해왔다. 역사 공간에는 ‘전체’이면서 ‘부분’인 터(場, field)가 있다.³⁾ ‘터’는 공간이 시간과 주체를 합친 개념이다. 공간 또한 지리·기후 등 자연지리의 개념과 틀을 포함하면서, 생태계·인간의 거주형태·국가 등의 정치체제·역사와 문화 등 모두 포함한 총체적인 환경이다. 전체로서 다른 전체와 비교되는, 독특하면서도 완벽하면서 모든 요소들이 유기적으로 작동하는 통일체이다. 터이론에서는 역사공간을 토지, 영토, 영역, 장소 뿐 만 아니라 자연환경을 포함한 모든 구성요소들의 만남과 접촉방식을 총체적인 연결망, 즉 네트워크의 개념으로 접근한다.⁴⁾ 특징 가운데 하나는 역사활동이 일어나는

- 1권 『해양활동과 해양문화의 이해』
- 2권 『해양활동과 국제질서의 이해』
- 3권 『해양활동과 국제질서의 이해』
- 4권 『해양방어체제와 강변방어체제』
- 5권 『해양역사상과 항구도시들』
- 6권 『해양역사와 미래의 만남』
- 7권 『고구려와 현재의 만남』
- 8권 『역사활동과 사관의 이해』

윤명철 『해양사연구방법론』, 학연 2012

- 2) 터이론에 대해서는 줄고 「고구려 문화형성에 작용한 자연환경의 검토-‘터와 多核(field & multi-core)이론’을 통해서」 『한민족』 4호 2008 및 「한국사를 이해하는 몇 가지 틀을 모색하면서 -터(field&multi-core) 이론의 제기」, 한국사학사학회, 2008. 「渤海 유역의 역사문화와 동아시아 세계의 이해-‘터(場, field) 이론’의 적용을 통해서」, 『동아시아 고대학』 17집, 2008. 「한민족 형성의 질적 비약단계로서의 고구려 역사」, 『한민족 연구』 제5호, 2008 등에서 의견을 개진한바 있다. 현대물리학 현대생물학 동물학 천체물리학 생리학 뇌과학 및 기계공학에서 추구하는 논리와 틀을 필자의 것과 구체적으로 비교하여 표현할 준비는 되었으며, 나아가 지리학 등의 도움을 받아 터이론을 보다 완성도가 높게 만들어가고 싶다.
- 3) 이러한 표현과 용어의 사용에 대해서는 하이젠베르크의 ‘부분과 전체’를 비롯하여, 또는 ‘통일장 이론’ 등 유사한 범주의 이론들을 떠올리기 쉽다. 물론 그러한 면이 있고, 시사받은 바가 있지만, 필자가 다른 글에서 여러 번 표현한 바 있듯이 이는 華嚴經의 ‘一中多, 多中一’를 비롯하여-‘터’라는 용어와 개념, 용례등과 친숙한 비유와 개념들이 우리의 삶과 역사 속에는 곳곳에 퍼져있다.
- 4) ‘터 이론’의 보다 상세한 소개와 이론을 이용하여 역사상의 실제적인 분석한 몇몇 연구가 있다.

윤명철, 『고구려는 우리의 미래다』, 고래실, 2004.

윤명철, 『장수왕 장보고 그들에게 길을 묻다』, 포름, 2006.

윤명철, 「장보고를 통해서 본 경제특구의 역사적 교훈과 가능성」, 남덕우 편, 『경제특구』,

공간, 즉 터를 육지와 해양, 그리고 매개물인 강이 유기적으로 활동하는 터(場)로 파악한다. 따라서 인류 문명에 보편적으로 적용이 가능한 논리이며 역사관이다.

역사는 주체와 시간과 공간이라는 근본요소가 다른 보완요소들과 함께 친밀하고 체계적이면서도 유기적으로 작동한 부분이며 전체이다. 특히 공간이란 幾何學的인 공간, 물리적인 차원의 平面을 의미하지는 않고⁵⁾, 또한 지리 지형 기후 동식물의 분포도 등의 自然生態的인 공간 외에 생태계를 포함한 영토나 영역 등 역사가 포함된 총체적인 환경이다.⁶⁾地理政治的(geo-politic)으로는 영토 또는 영역이며, 地理經濟的(geo-economy)으로 생산, 교환 및 소비장소이며, 地理文化的(geo-culture)으로는 생활양식과 신앙 예술 등이며, 지심학적(geo-mentology)⁷⁾으로는 사람들의 세계와 사물을 바라보는 관점과 내용 등이다. 공간은 자연현상 외에 인간과 집단이 지닌 가치관, 생활양식 등의 결정체로서 복합적이다. 그러므로 역사공간의 체계와 운행방식, 기능, 의미 등의 성격을 이해하려면 생태와 풍토 등 자연지리의 개념과 틀을 포함하면서 歷史와 文化 또는 文明의 개념 등으로 접근할 필요가 있다. 그렇다면 동아시아라는 역사공간은 어떠한 자연환경을 지니고 있었으며, 고대국가에서 도시가 발달하는데 어떠한 영향을 끼쳤을까? 자연환경을 구성하는 지리 지형 토질 기후 생태계 등 가운데에서 근간이면서 본고와 직접 연관이 깊은 부분은 지형이다.

동아시아의 지리적인 범주는 아시아 대륙의 동쪽 하단부에 위치해 있으면서 중국이 있는 대륙, 그리고 북방으로 연결되는 대륙의 일부(만주)와 한반도, 일본열도로 구성된다. 만주지역⁸⁾은 동쪽으로는 백두산에서 연해주로 이어지는 대삼림지대가 있고, 타타르해협을 넘어 사할린과 홋

삼성경제연구소, 2003.

윤명철, 「동아시아의 해양공간에 관한 재인식과 활용-동아시아중해모델을 중심으로-」, 『동아시아 고대학』14, 동아시아 고대학회, 경인문화사, 2006.

- 5) 공간은 실제적인 측면 외에도 명분으로도 인간에게 근원적으로 중요한 의미를 지니고 있다. 세포의 형성과정부터 시작하여 존재의 원근거를 모색하는 행위, 나아가 집단의 탄생과 발전과도 직결되어 있다. 인간 개체와 마찬가지로 집단도 존재의 정당성과 우월성을 입증 받고 싶어 한다. 앞으로 역사학에서 공간문제는 새로운 각도에서 접근해야 한다. 인간이 자연공간을 이용하는 능력과 방식에 대해서 통념을 깨고 전향적인 인식을 할 필요성이 있다. 특히 지리학, 풍토론, 생물학, 물리학, 생리학, 뇌과학 동물행동학 생태학 유전학 등은 인간의 활동범위와 성격 등을 심층적으로 이해하는데 유익한 시각을 제공한다. 이러한 예는 그레이엄 크랄크 지음 정기문 옮김 『공간과 시간의 역사』, 푸른길, 1999년. 참조. 공간을 바라보는 관점은 실로 다양하다. 특히 역사학에서 활용할 만한 책은 문화의 관점에서 바라보는 에드워드 홀 지음, 최효선 옮김, 『숨겨진 차원-공간의 인류학을 위하여』, 한길사, 2005. 참조.
- 6) 이러한 이론과 실예들은 아래 줄고와 줄고에 인용한 여러 글들을 참조하기 바란다. 줄고, 「동아시아의 해양공간에 관한 재인식과 활용 - 동아시아중해 모델을 중심으로」, 『동아시아 고대학』 14집, 동아시아 고대학회, 경인문화사, 2006.12 ; 줄고, 「고구려 문화형성에 작용한 자연환경의 검토 - '터와 多核(field & multi-core)이론'을 통해서」, 『한민족연구』 4호, 한민족학회, 2008년 등 참고.
- 7) '地心學'이라는 용어는 필자가 만든 조어인데, 우리의 전통적인 풍수관 등을 보면 지리로 표현되는 자연공간이 마음이나 심리 등과 직결된 것은 분명하다.(이러한 논리를 전개한 책들은 많지만 간단하게 여러 설을 정리한 것으로 김광인, 『바람·물·땅의 이치』, 기과량, 2009이 있다.) 와 쓰지 테쓰로우가 주장한 '風土論' 등이나 러브록(Lovelock) 등의 '가이아 이론' 등도 개념상 유사하다고 생각한다. 분명한 것은 '地', '地形' 또는 'land' 'space' 'field' '터'라고 개념정의가 되거나 용어화된 공간에서 마음 또는 정신과 연관된 요소들을 유형화시켜서 부각시킬 필요는 있다. 필자는 地心學이라는 용어를 geo-psychology, 또는 geo-mentology 중에서 고민한 결과 geo-mentology로 선정하였다. 비판과 조언을 부탁한다.
- 8) 만주 일대와 한반도 포함 --약 420만km² 동북 지역은 대략 동경 116°~135°, 북위 39°~53° 사이에 있다. 북쪽에는 이룩호리산(伊勒呼里山)과 소흥안령(小興安嶺)이 있고, 동쪽에는 장광재령(張廣才嶺), 노부령(老斧嶺)과 장백산(長白山)이 있다.

카이도, 동해 너머로 일본열도까지 확장된다. 서쪽으로는 요동평원을 넘어, 요서와 황하유역에 펼쳐진 화북평원과 그 너머로 이어지는 사막지대, 산동반도의 구릉과 평원들을 비롯한 남으로 이어지는 남쪽 일부지역의 논농사지대가 있다. 서북쪽으로는 내몽골을 지나 몽골초원에 이르는 대초원지대가 이어지고, 북으로는 松遼평원을 지나 大興安嶺과 홀론보이르 초원지대(呼倫湖 貝爾湖지역)를 지나 바이칼호 주변까지, 동북쪽으로는 남만주 일대의 소위 東北平原⁹⁾을 넘어 소흥안령과 흑룡강 상류 중류유역의 대삼림지대까지 확장된다.¹⁰⁾

한편 한반도를 중심축으로 일본열도 사이에는 동해와 남해가 있고, 중국 사이에는 황해라는 內海(inland-sea)가 있다. 한반도의 남부와 일본열도의 서부, 그리고 중국의 남부지역(양자강 이남을 통상 남부지역으로 한다)은 이른바 동중국해를 매개로 연결된다. 황해는 38만km²인데 한반도와 요동반도 중국대륙을 연결하고 있다. 발해는 7.7만 평방km인데, 선사시대에는 해안선이 지금보다 더 내륙으로 들어갔다. 남해는 대마도를 사이에 두고 한반도와 일본열도 사이에 있는 협수로이다. 동해는 남북 길이가 1700 km, 동서 최대 너비는 1000여 km, 면적이 107만 km²로서 3분의 1을 차지하고 있다. 여기에는 타타르해협(Tatar-strait)까지 포함한 것이다. 그리고 현재 沿海洲 및 북방, 캄차카 등도 동해연안을 통해서 우리와 연결되며, 타타르해협을 통해서 두만강 유역 및 북부지역과 사할린 홋카이도 또한 연결된다. 이렇게 한반도와 남만주를 지리적인 중핵으로 삼고 한반도의 삼면을 바다로 둘러싸여 있으며, 다시 그 바다를 북만주와 중국대륙 사할린 일본열도가 環狀形으로 감싸고 있다. 비록 완벽하거나 전형적인 형태는 아니지만 비교적 지중해적 형태를 띠우고 있다. 이른바 多國間地中海(multinational-mediterranean-sea)에 해당한다. 필자는 동아시아의 이러한 지리적이고 문화적인 특성을 설명할 목적으로 동아시아의 내부 터로서 東亞地中海(EastAsian -mediterranean-sea)라는 모델을 설정하고 학문적으로 제시하였다.¹¹⁾

이러한 환경 속에서는 당연히 해양활동이 활발하고 해양문화가 발전했을 것이다. 이 동아시아중핵의 중핵에 있으면서 북으로는 육지와 직접 이어지고, 바다를 통해서 모든 지역들과 연결되는 공간이 우리의 역사터였던 한반도와 남만주 일대이다.

해양활동 및 문명발전과 관련하여 또 하나 중요한 존재는 강이다. 만주에는 黑龍江·松花江·嫩江·遼河·大凌河·牡丹江·우수리강(烏蘇里江) 등 크고 길며 수심이 깊은 많은 강들이 흐른다. 송화강은 백두산에서 발원하여 북류하다가 大安에서 嫩江과 합류한 후 東流 松花江(제 1 송화강)하다가(통항거리가 1890km 물론 겨울에는 운항할 수 없다.)의 중간에서 하얼빈을 통과한다. 목단강은 張廣才嶺과 老爺嶺 사이를 뚫고 지나 발해의 중심부였던 鏡泊湖를 거쳐 북상하다가 흑룡강성의 衣蘭에서 송화강과 만난다.¹²⁾黑龍江은 지류가 무려 200여개인데, 시베리아 남동쪽과 중국 동북쪽의 국경 부근을 흘러 오호츠크해로 빠져나가는 강으로 전체 길이가 4,730km이

9) 동북평원은 동서의 길이가 약 400km이고, 남북 길이는 약 1,000km이다.

10) 만주일대의 자연환경은 윤명철, 『고구려 문화형성에 작용한 자연환경의 검토-‘터와 多核(field & multi-core)이론’을 통해서』, 『한민족』 4호, 2008. 참조. 이 하의 글들은 이 논문의 내용을 많이 인용하였다.

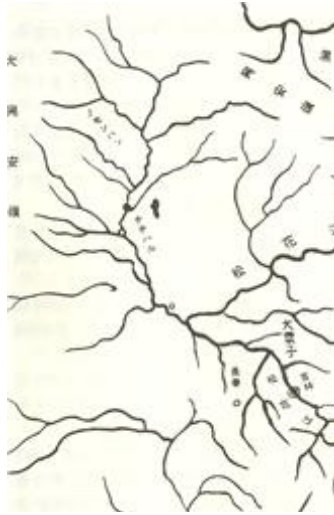
11) 윤명철, 『동아시아중핵과 고대일본』, 청노루, 1996 ; 『장보고 시대의 해양활동과 동아시아중핵』, 학연문화사, 2002 ; 『한민족의 해양활동과 동아시아중핵』, 학연문화사, 2002 ; 『고구려 해양사 연구』, 사계절, 2003 ; 『바닷길은 문화의 고속도로였다』, 사계절, 2003 ; 『한국 해양사』, 학연문화사, 2003 ; 『장보고를 통해서 본 經濟特區의 역사적 교훈과 가능성』, 『경제특구』, 삼성경제연구소, 2003 ; 『동아시아의 相生과 동아시아중핵모델』, 『21세기 문명의 전환과 생명문화』, 세계생명문화포럼, 2003.12. 북경대회

12) 忽汗河라고 하는데, 신당서에는 奧婁河라고 하였다.

王承禮 著, 송기호 역, 『발해의 역사』, 한림대학 아시아문화연구소, 1988, p105.

다.¹³⁾ 요동반도는 水系가 발달하였고, 대부분의 수계는 遼河로 연결된다. 요동만으로 들어가는 데, 325km이다. 그 외에도 대릉하 난하 등 크고 작은 강이 錦州灣 連山灣 등의 작은 만을 거쳐 발해로 흘러 들어간다.

연해주 일대나 동해안처럼 평원이 발달하지 못하고 산과 숲이 발달한 지역은 내부의 물류망



<그림 3> 만주일대의 강 분포도
이형석의 논문에서 재인용.

을 비롯해서 바다와 연결된 교통망으로서 강의 역할이 컸다. 일종의 ‘連水陸路 시스템’이다. 예를 들면 백두산록과 아무르강의 하구인 오호츠크해가 하나의 유기적인 교통망 또는 물류망이 된다. 이러 교통망을 확장시키면 동해와 서해, 남해와 서해도 상호간의 연결이 가능하다.¹⁴⁾ 생태계의 특성상 생활과 신앙 예술 설화 등 문화면에서 강의 비중이 절대적이었다.¹⁵⁾ 요동반도는 內陸水路와 陸路를 연결한 후 海路와 통합하면 유기적인 시스템을 갖춘 河港 및 海港을 활용하여 동아시아중해의 대부분 지역과 이어지는 對外航路를 사용할 수 있다.

한반도 내부에서는 강이 더욱 중요한 의미를 지닌다. 백두대간에서 뻗어 나온 산맥들은 동쪽에 치우치면서 바다와 붙어있으므로 사람들이 거주할 만한 터가 부족했다. 반면에 서쪽은 지형이 낮기 때문에 산맥들이 뻗어 내리면서 물길이 서해안으로 들어가며 河系網을 만든다. 鴨綠江(渌水), 豆滿江(滿水) 淸川江(薩水) 大同江(溟水) 한강 임진강(帶水)을 필두로 하여 錦江, 萬頃江, 東津江 榮山江 등 비교적 커다란 배들이 항행할 수 있는 강들이 18개나 된다.¹⁶⁾ 이러한 교통망을 확장시키면 동해와 서해, 남해와 서해도 연결이 가능해진다. 한반도 내부에서는 陸路보다 水路가 매개체의 역할을 더 많이 할 뿐 아니라 효율적이다.

이러한 환경을 지닌 우리 역사터에서 강은 정치 경제 군사 문화적으로 역할이 크다. 육지와 해양은 ‘面對面’으로 직접 접촉하면서 관계를 맺기도 한다. 그러나 강은 길고 깊숙하게 뻗은 線(line)을 이용하여 육지의 안쪽 깊숙이와 해양을 직접 연결한다. 형태는 線이지만 실재는 面의

13) 흑룡강의 길이는 약간씩의 차이가 있다. 김추운 장산환 공저 『中國의 國土環境』, 대륙연구소, 1995.

14) 河系網의 이론에 대해서는 權赫在, 『地形學』, 법문사, 1991, pp.108~117.

15) 이러한 내용과 관련해서는 김종혁, 「유역권으로 본 문화권」(『제 18회 역사문화학회 발표초록』, 역사문화학회 2009.2.)이 참고된다.

16) 權赫在, 「韓國의 海岸地形과 海岸分類의 諸問題」, 『高大教育大學院』3, 1975, p.80 참조.

기능을 하며 더욱 많고 다양한 먼과 마주치는 것이다. 동시에 강은 육지와 해양의 직접 마주치지 않은 각각 다른 공간들도 이어줄 수 있다. 때문에 전근대 사회에서 내륙과 강하구의 연결, 내륙과 해안을 연결하는 교통망으로서 강의 역할은 절대적이었다. 특히 수로 교통망은 물류망의 기능을 했으므로, 강 주변에는 항구와 시장, 창고 그리고 촌락과 도시들이 형성되었다.

강 주변에는 임산물을 비롯하여 각종 식료품들이 많이 생산됐으며, 생산과 유통에도 중요한 역할을 담당하였다. 따라서 경제력을 집중시키면서 주민들을 세력화시키기에 유리한 점이 많았다. 또한 정치적으로는 분리된 내륙의 정치지형을 하나의 시스템으로 통합하는 계기를 마련하는데 유리하다. 큰 강의 하구를 장악하면 연결된 해상권을 장악하는데 유리함은 물론이며, 그 주변, 즉 부채살처럼 펼쳐진 河系網과 소위 ‘內陸水路’를 통해서 전체에 대한 영향력을 행사할 수 있다. 그래서 큰 강의 하구에는 정치세력들이 형성되었으며, 항해업과 造船業에 종사하는 집단들도 있었다.

이러한 역사공간과 자연환경을 놓고 볼 때 동아시아의 역사상과 한민족의 역사상은 대륙과 반도, 해양이라는 자연을 통일적이고 유기적인 하나의 단위로 보는 시각, 海陸의인 관점, 즉 ‘海陸史觀’으로 볼 필요성이 크다.

Ⅲ. 고대역사의 발전과 해양의 관계성 이해

1. 해양교류의 필요성

동아시아 및 한국 역사의 터였던 만주와 한반도 해양이라는 공간을 고려하면 해양활동이 활발 수밖에 없었다. 동아시아중해 공간은 그리 넓지는 않지만 극단적인 자연현상과 다양한 문화가 만나면서 상호교류하고 혼재하면서 발전한 곳이다. 동북쪽에서는 연해주와 시베리아에서 연결되는 수렵삼림문화가 내려왔고, 북방과 서쪽에서는 몽골과 알타이에서 내려온 초원의 유목문화, 서쪽에서는 건조한 사막의 실크로드를 거쳐 온 서역의 문화들과 화북의 농경문화가 들어왔고, 남방에서는 화려하고 격식 있는 강남문화, 동남아에서 해양문화가 올라왔다. 자연스럽게 다양성이라는 지중해 문화의 전형적인 특성을 가질 수밖에 없었다. 그리고 농경의 定着性(stability) 문화와 유목 해양의 移動性(mobility) 문화가 만나 상호보완되면서 독특한 성격을 탄생시켰다.¹⁷⁾ 다만 시대에 따라 정착과 이동의 배합비율이 달라졌지만 기본적으로는 이동성이 비교우위를 점한 형태인 ‘mo-stability형 文化帶’이다.¹⁸⁾ 즉 ‘遮斷隔絶構造’와 ‘多層構造’로 구성된 것이 아니라 ‘통일적’이고 ‘혼합적’이며 ‘상호호혜체계’로 이루어졌다.

그런데 특히 해양문화권에서는 문화교류의 기본이 되는 인간의 이동이 비조직적이고 불연속적이므로 육지질서보다도 더 정치경제로부터 자유롭다. 때문에 이러한 관계가 더욱 빈번하고 자연스럽게 진행되며, 여러 지역과 국가들이 동시에 만날 수 있으므로 교류의 대상들이 다양하다. 즉 바다를 가운데 두고 바다주변의 주민과 문화는 상호영향을 주는 環流시스템을 이루고 있었다.

地政學的으로 수 천 년 동안 협력과 경쟁, 갈등과 정복 등의 상호작용을 통해 공동의 역사화

17) 윤명철, 「高句麗人の 時代精神에 대한 探究」, 『韓國思想史學』 7집, 한국사상사학회, 1996.

18) 초원 유목민과 사막 유목민의 移動性은 질적으로 다른 점이 있다. 또한 해양민이 이동성(혹은 流動性)도 항해민과 어렴민이 질적으로 다른 점이 있다. 어렴문화의 특성 가운데 하나는 ‘回遊性(migratory)’이다. 이러한 구분과 문화의 차이는 언급한바 있다.

동권을 이루어왔다. 한 정치체의 운명은 반드시 주변의 다른 정치체들의 운명과 연동되어 변할 수밖에 없었다. 地經學的으로도 상호필요한 존재로 인식해왔다. 자연환경이 구역별로 다르기 때문에 생산물의 종류가 다양하고, 서로 간에는 교류가 활발하게 되었다. 특히 생활에 필요한 물품 등 교역품들은 필요의 원칙에 따라 정치력과는 무관하게 이동을 한다. 요동반도 남부와 한반도의 곡식과 요동반도의 철과 해양, 동 북만주의 임산물과 모피들, 몽골과 중만주의 말들, 해양의 해산물 등은 무역품목이 될 수밖에 없었다. 때문에 말교역, 차교역, 모피교역, 철교역, 은교역, 해산물교역들이다. 이러한 물류들도 이 지역에 들어오면 주로 해양을 통해서 교류되었다. 강력하지는 않지만 느슨한 형태의 교역권이 역사의 초창기부터 생성되었다.

地理文化的으로도 문화의 공유범위가 넓었다. 유교 불교 등 종교현상뿐 만 아니라 정치제도, 경제양식, 문화 등 유사한 부분이 많았으며, 종족과 언어의 유사성도 적지 않았다. 이러한 문화의 유사성 때문에 외부세계에서는 이 지역을 하나의 문화공동체로 보기도 하였다. 地心學的으로도 내부의 구성원들은 유사한 자연환경이 지닌 유사한 정서와 사유 때문에 자연스러운 교류가 이루어졌고, 공감대의 범위도 확장되었다.

2. 국가정책의 선택과 추진 방향

동아시아 지역은 이미 先史시대에도 바다를 삶의 터전으로 삼고 생활하였다. 7000년 전부터 대한해협을 건너서 일본열도와 교류하였다. 황해를 사이에 두고 중국지역과 한반도 지역이 교류했던 증거는 쌀농사의 전파과정에서 나타난다. 고인들은 황해연안과 강하류를 따라서 環狀形으로 분포되었으므로 해양 교류와 관계가 깊다고 주장한다. 서해안의 청동기 문화권, 특히 금강유역의 청동기 문화권은 해양과 관련이 깊다고 한다. 해양공간은 역사시대에 들어오면서 본격적인 역할을 한다. 原朝鮮은 남만주 일대와 한반도 북부를 차지하고 있는 지정학적인 위치를 활용하여 당연히 두 문명, 양 지역 간의 교섭에 해양교량 역할을 했을 것이다. 소위 ‘朝漢 전쟁’은 황해 북부의 종주권과 교역권이라는 이익을 둘러싸고 1년에 걸쳐 벌어진 국제전이었으며, 한민족 세력과 漢族세력이 국가적으로 벌인 군사적 대결이었다.¹⁹⁾기원을 전후한 시대 이후 황해와 남해, 그리고 동해의 일부 등을 포함한 해양은 역사의 중요하고 영향력을 지닌 공간으로 탈바꿈하였다.

해양과 관련하여 정치세력이 흥망을 거듭하는 사건이 생겼고, 바다를 건너 주변 지역들과 무역을 하고, 주민들 간에 접촉이 활발해지며, 이주현상도 빈번해졌다. 이 무렵에 존재하였던 삼한의 소국들은 일종의 ‘나루국가(海港都市國家)’이다. 그 후 소위 고대국가 시대로 넘어가면서 해양활동은 국가가 조직적으로 개입하는 단계로 발전했다.

고대국가들은 내부적으로는 경제생활의 향상과 영토의 확장 및 권력의 중앙집중화와 관리체제의 일원화를 목적으로, 대외적으로는 교류와 무역 진출, 그리고 방어를 목적으로 해양활동은 필요했다. 따라서 육지영토 외에 주변 해역에 영향력을 강화시켜야만 했다. 또한 동아시아의 전 지역을 연결하는 물류는 육지의 각종 도로와 水路網, 海路들이 면 선 점의 형태로 골고루 배합된 ‘海陸交通網’이었으므로 항로를 비롯한 교통망의 정비가 필수적이었고, 해양방어체제의 구축, 조선산업의 발전 등이 유기적으로 체계화되어야 했다.

동아시아중해의 터에서 생성하고 발전한 국가들은 中核 역할을 구현하는 것을 목표로 삼고, 海陸國家를 구현하는 정책이 필수적이다. 실제로 육지와 해양을 유기적으로 연결한 ‘터’ 속에서

19) 윤명철 「黃海文化圈의 形成과 海洋活動에 대한 연구」 『先史와 古代』, 11호 한국고대학회, 1998.

생성하고 발전한 해륙정책을 적극적으로 추진했을 때 국가는 발전했다.²⁰⁾ 그런데 해륙국가를 만들고, 해륙적 성격을 충분히 구현하려면 해양력을 강화시키고 그에 적합한 국토개편계획이나 국가발전정책 등이 필요하고, 국가발전의 거점이며, 정착구현의 핵심공간인 수도는 海陸都市의 성격을 가졌으며, 중요 도시와 대성들 또한 수도 및 국토전체와 유기적 체제를 가져야하는 항구였을 가능성이 크다. 이는 수도와 국가의 관계에서 당연한 일이다.

IV. 항구도시의 기본 특성과 체계의 검토 -항구도시 모델과 이론 제기

1. 도시 생성의 조건

우리 역사상에서 고대도시를 이해하려면 그 전제로서 역사공간에 대하여 구체적이고 심층적인 이해가 필요하다. 필자는 역사공간을 영토나 영역, 정치장소로서의 성격 외에 총체적인 연결망, 즉 네트워크의 개념으로 접근한다. 도시의 위치와 구성체계는 정치 군사 경제 문화 등의 요구에 부응해서 형성된다.²¹⁾ 물론 이러한 요인들도 전략적인 가치, 시대적인 상황, 役割의 比率과 놓여진 位置에 따라서 달라진다.

수도가 되려면 몇 가지 조건을 갖추어야 한다.²²⁾ 첫째, 政治·外交의 中心地(中核地)이어야 한다.²³⁾ 中央의 首都(central capital)는 중앙과 주변지역 간에 가장 짧은 거리를 유지함으로써 명령이 신속하게 전달되고, 그 조치결과가 집결되어 광대한 영토를 통치할 수 있다. 둘째, 도시는 군사활동의 중심지이며, 방어공간이어야 한다. 고대사회는 모든 권력과 기능이 수도 및 대도시로 집중되었으므로 적의 공격으로부터 안전해야 한다. 셋째, 도시는 경제의 중심지 역할을 담당해야 한다. 일반적으로 고대에는 내부에서 다양한 형태의 생산이 이루어지고 物資의 集結이 용이한 곳이 도시이다. 넷째, 도시는 문화의 공간역할을 수행해야 한다. 지배계급이 다수 거주하는 도시는 중요한 문화의 集結地와 開化地이며, 생산지(공급)이고, 소비지(수요)이다. 특히 문화가 다른 지역 또는 다른 국가에서 수용할 경우에는 국경도시였다. 다섯째, 도시는 신앙공간의 역할을 담당해야 한다. 지배계급이 거주하는 공간에는 필연적으로 신앙공간이 있다. 때문에 정치시설물, 방어의 군사시설, 神殿 같은 종교시설물, 지배계급의 古墳群, 그 외에 대외교류와 연관된 시설물들을 끌고루 갖추고 있었다.²⁴⁾

2. 항구도시의 조건 검토

20) 윤명철, 「한국 고대사 연구의 반성과 대안」, 『단군학 연구』 11, 단군학회, 2004.

「東아시아의 海洋空間에 관한 再認識과 活用- 동아시아중해 모델을 중심으로-」, 『동아시아 고대학』 14, 동아시아 고대학회, 경인문화사, 2006. 기타

21) 도시를 건설하는 위치에 대해서는 에머리 존스 저, 이찬 권혁재 역, 『人文地理學 原理』 법문사, 1985. p 207. 참조.

22) 이 부분에 대하여는 다른 연구물에서 충분히 언급하였으므로 큰 틀만 열거한다.

23) 수도는 中核地가 된다. 한 장소가 中核地가 되려면 많은 인구와 풍부한 자원, 집중된 정치권력, 교통상의 結節點(nodal point) 및 비농민을 부양할 수 있는 토지 등을 갖추어야 한다. 中核地의 개념에 대해서는 任德淳, 『政治地理學原論』, 일지사. 1988.p. 249. 참조.

24) 테리 조든 비치코프. 모나 도모시 지음, 류제현 편역, 위의 책, pp192~197.에는 선사시대 고대 중세에 이르기까지 중요한 도시들을 열거하면서 특성을 설명하고 있다.

동아시아중해에서 생성된 도시들은 자연환경의 특성으로 인하여 일부의 예외는 있지만, 대체로 강하구, 바다와 연관된 지역에 생성된 항구도시들이다.²⁵⁾우리역사에서는 어느 시대를 막론하고 서해안과 남해안은 도시나 촌락들이 지형상으로 陸地와 江과 海洋이 연결된 지역, 즉 강가의 나루나 바다의 灣 내부, 浦口에서 생성됐다. 반면에 동해안은 남북으로 길게 뻗은 백두대간과 단조로운 해안선, 거친 해양환경으로 인하여 도시가 생성되는 비율이 상대적으로 적었다. 중국 지역은 주로 해안선에서 160km이내에서 주요한 도시들이 생성됐는데, 이는 해안과의 연계성 때문이다. 전근대 시대에 수도들은 비록 내륙에 위치해있다 해도 강가에 위치한 도시였으며, 강 또는 운하를 통해서 바다와 연결되었다. 일본은 기본적으로 4개의 섬으로 이루어진 해양국가이지만, 내부는 70%가 산지이므로 해양에 의지할 수밖에 없었으며, 도시는 해안가에 위치한 항구 도시들이었다. 고대국가가 발생하는 초창기에는 동해 및 남해와 마주보는 지역들에서 도시가 발달했다. 삼국지 위서 왜인전에 기록된 소국들은 주로 큐슈해안 및 혼슈 남단의 항구도시들이었으며, 그 외 혼슈 중단에도 항구도시들이 발달하였다.

항구도시는 대도시가 갖추어야 할 일반적인 조건 외에도 몇 가지 더 독특한 특성과 조건을 구비해야 한다. 첫째, 항해에 영향을 끼치는 해양환경이다. 해류의 흐름은 항해술이나 조선술 등 인간의 의지 또는 문화발전과는 관련없이 인간과 문화를 일정한 장소에서 일정한 장소로 이동시켜 준다. 동아시아와 동남아시아의 북부에서 해류는 대부분 쿠로시오(黑潮)의 영향을 받는다. 진행방향이 항상 북동이므로, 이는 동아시아의 해역에서의 항해방향과 문화교류의 기본체계를 정한다. 조류는 항해에 큰 영향을 끼치며, 협수로나 연안을 항해할 경우에는 영향력이 증폭된다. 전근대까지는 조류가 항해의 성격·성패·방법 등 모든 면에서 절대적인 역할을 했다. 해역의 물길에 익숙한 집단이 해상권과 정치력을 장악하면서 세력화할 수 있다.

동아시아는 문순지대이므로 해양활동과 도시 생성 등에 강하게 영향을 끼치는 요소는 계절풍이다. 고대 항해는 바람의 메카니즘과 영향을 최대한 이용하였다.²⁶⁾ 계절풍이 항해방향과 다를 때는 대기할 수밖에 없었다. 이러한 상황은 국가의 정책 및 도시의 발달과 직결되었다. 항해환경에 있어서 중요한 또 하나의 조건은 각 지역 간의 항해거리와 항법이다. 황해 및 남해의 전해역은 상대 해안 간의 간격이 넓지 않은 內海로서 近海航海의 대상지역이다. 위에서 언급한 이러한 자연현상들은 무역체계, 문화전파, 산업구조, 심지어는 전쟁 등에 최대한 활용되었다. 또한 항로의 개설과 이용은 물론이고 항구의 선택과 도시의 발달과도 직접 연관되었다.

둘째, 지리적인 위치이다. 항구도시는 내륙의 육지나 내륙의 강가나 호수가 아닌 육지와 강, 육지와 해양이 직접 만나는 해안가 浦口, 바다와 江河口가 만나는 나루나 포구에서 형성된 도시다. 그래야 港口를 거점으로 面線과 點을 이용하여 대부분의 지역과 이어지는 對內航路 및 對外航路를 사용할 수 있다. 둘째, 양질의 항구와 부두시설이 구비되어야 한다. 사신선을 비롯한 군선 등 각종 선박들이 정박하고 발착하는 훌륭한 부두시설이 필요하다. 특히 대외항로가 발달하는 데에는 외항뿐만 아니라 양질의 내항이 필수적이다.

25) '나루국가설'과 그 개념 및 성격에 관해서는 줄고, 「한반도 서남해안의 海洋歷史的 환경에 대한 검토」, 전주박물관 죽막동유적 학술회의, 1995 및 줄저 『동아시아중해와 고대일본』(청노루), 1996.에 언급하였으며, 이후 계속해서 하항도시 해항도시 이론들을 설정하여 역사상을 규명하였다.

26) 윤명철, 「海洋條件을 통해서 본 古代韓日 關係史의 理解」, 『日本學』15, 동국대 일본학연구소, 1995. 외 필자의 논문들

茂在寅南 『古代日本の航海術』小學館 1981, pp.96~97.

荒竹清光 「古代 環東シナ海文化圏と對馬海流」 『東アジアの古代文化』 29號 大和書房 1981, p.91 참조 .

셋째, 交通網²⁷⁾이 발달해야 한다. 陸路交通도 중요하지만 內陸水路交通, 해양교통에도 적합해서 외국과 교류하는 국제항로가 쉽게 연결되어야 한다. 또한 內陸水路와 陸路를 연결한 후에 海路와 통합되어, 즉 海陸交通網을 완성하여 공급지와 수요지, 그리고 집결지를 연결시켜 주기에 적합한 역할을 한다.

넷째, 항구도시는 해양군사적인 측면에서 몇 가지 조건이 필요하다. 우선 수군을 양성하고, 적절하게 이용할 수 있어야 한다. 또한 조선소를 비롯하여 수군함대기지 등을 설치하는 장소가 필요했다. 그런데 바다에 인접한 해항도시 또는 가까운 '江海都市'는 해양으로 진출하는데 강점으로 작용하지만, 반면에 수비에는 약점이 될 수 있다. 그러므로 방어적인 측면에서 江邊防禦體制²⁸⁾와 海洋防禦體制²⁹⁾ 및 육상방어체제와 유기적인 시스템을 구축해야 한다.

다섯째, 선박 건조 및 수리에 용이해야 한다. 선박 건조에 필요한 나무를 조달하는 능력이 필요하다. 이 능력에 따라서 항구의 사용도가 영향을 받고 치폐가 결정되며, 심지어는 국력이 결정되기도 하였다.³⁰⁾ 또한 도구와 무기들을 제작하는데 필요한 제철업 등이 발달해야 하며, 어업 환경도 좋아야 한다.

3. 항구도시의 유형화

위에서 언급한 조건을 구비하면서 동아시아중해에서 생성된 항구도시들을 내륙항구(河港)도시, 강해(江海)도시, 해항(海港)도시로 유형화시켜 왔다. 첫째, 하항도시는 내륙 한가운데를 흐르는 큰 강의 옆에 생성된 항구도시이다. 강은 넓은 면적과 규모가 크고 작은 線(支川)들을 매개로 사방으로 연결된 매개망이다. 즉 내륙의 중간에서 항구도시가 형성된다. 고구려의 전기 수도였던 국내성은 전형적인 내륙항구도시이다. 북만주의 송화강과 흑룡강 주변의 도시들, 예를 들면 용담산성과 동단산성이 남아있는 현재 吉林市은 항구도시였으며, 하얼빈 또한 내륙항구도시였다. 그 외 하이랄알 大安市 黑河市 등도 항구도시였다. 백제의 수도였던 공주(熊津)는 하항도시이고, 南朝정권의 수도역할을 담당했던 대표도시인 南京은 양자강 하구의 吳淞에서 상류로 300km 떨어진 지점에 있다. 揚州 또한 마찬가지이다. 이러한 대도시들이나 수도들은 그러한 하항도시의 전형이다.

둘째, 해항도시는 육지와 해양이 직접 만나는 곳에 형성된, 면을 매개로 접촉하는 나루나 포구에서 형성된 도시이다. 三韓 78개국의 상당수는 江河口나 해안가 가까이 위치해 있다. 따라서 소국들은 해양문화가 발달했고, 만안이나 나루, 포구 등에서 정치적으로 성장하고 교역을 통해서 번창한 '도시국가'의 성격을 가지고 있었다. 일종의 '나루국가'였다.³¹⁾ 기원을 전후한 시대에 성립한 일본의 奴國·末盧國·伊都國 등은 그러한 海港都市國家였을 것이다.³²⁾ 그 외에 고구

27) 交通路와 交通網은 의미와 기능상에 차이가 있다.

28) 윤명철, 「한강 고대 강변 방어체제 연구-한강하류지역을 중심으로-」, 『향토서울』 61, 서울시 사편찬위원회, 2001. 「고대 한강 강변방어체제연구 2」 『郷土서울』 64호, 서울시사편찬위원회, 2004. 「국내성의 압록강 방어체제연구」 『고구려 연구』 15집, 고구려연구회, 2003

29) 해양방어체제의 성격과 기능에 대하여는 윤명철, 「江華지역의 해양방어체제연구-關彌城 위치와 관련하여」, 『사학연구』 58·59 합집호. 1999. 및 신형식 등의 공저인 「경기만 지역의 해양방어체제」, 『고구려 산성과 해양방어체제』, 백산출판사. 2000 참조.

30) 대표적인 나라가 미케네이다. 조선용 목재의 중요성과 그것이 국가의 흥망과 연관된 부분은 존 펄린 지음, 송명규 옮김 『숲의 서사시』, 따님, 2006. 참조

31) 윤명철, 「한반도 서남해안의 海洋 歷史的 환경에 대한 검토」, 전주박물관 죽막동 유적학술회의, 1995.

32) 윤명철, 『동아시아중해와 고대일본』 청노루, 1996. pp93~94.

려의 비사성(大連, 요동반도 남단), 건안성(盖州), 남포항, 백제의 彌鄒忽(인천) 關彌城(강화도), 익산(고대에는 바다와 붙어있었다고 생각한다.), 신라의 金城(慶州), 羅州(영산포), 금관가야의 중핵이었던 金海 등도 낙동강 하구와 바다가 만나는 지점에 발달한 해항도시였다.

셋째, 江海都市는 강과 바다가 만나는 접점에 생성된 도시로서 내륙도시이면서 항구의 기능을 하였다. 정치집단이 형성되는 초기단계에서는 내륙의 도시보다는 해항도시가 유리하지만, 일정한 시간이 흐르고 국력이 강력해지면서 오히려 불리한 요소로 작동할 수 있다. 방어상의 불리함, 조수의 영향 등으로 인한 물길의 불안정성, 안정된 만과 항구 확보 등의 요인 때문이다. 강해도시는 해양교통뿐만 아니라 강상교통 육상교통과 직접 연결될 수 있으므로 교통망의 중핵에 있다. 자연스럽게 모든 다양한 종류의 산물들이 모이고 분배되고 물류의 허브이며, 시장이 발달하므로써 소비의 중심지가 된다. 이러한 터는 이질적인 다양한 문화들이 만나 교류하면서 새로운 문화가 태동하는데 적합하다.

필자는 강해도시에 대하여 의미를 두고 있다. 우리 역사터에서는 지정학적 지경학적 지문화적 조건상 각 나라의 수도나 대도시가 강해도시일 가능성 높다. 原朝鮮의 왕검(협)성은 강해도시라고 판단된다. 왕검성의 위치에 대해서는 여러 설들이 있지만, 바다와 가까운 항구도시인 것만은 분명하다. 요녕성의 海城市, 泊灼口와 西安平(신의주, 중국의 丹東)이 강해도시인데, 대표적인 도시는 후기의 수도였던 평양성이다. 백제의 첫 수도인 한성은 전형적인 강해도시에 해당한다. 부여(泗泌城)도 금강의 중하류에 위치한 강해도시였다. 고려의 수도였던 개성(開京)은 예성강과 연결된 위치나 역할로 보아 전형적인 강해도시이다.

V. 나오며

한국 역사는 한반도와 내륙중심으로 발전한 것이 아니다. 유기체로서 만주일대와 한반도, 해양을 유기적으로 연결한 터에서 생성하고 발전하였다. 특히 해양은 매우 중요한 역할을 담당하면서 국가의 산업 등 내부발전은 물론이고 무역 외교 군사활동 문화교류 등 국제관계에서 비중이 높았다. 따라서 국가들은 해양과 육지를 유기적으로 동시에 발전시키는 해륙정책을 추진하였고, 그 정책들은 산업 교통망 정부조직 세계관 예술 등의 다양한 방면으로 추진됐다. 특히 국토개편계획과 수도 및 대도시의 선택과 건설은 불가분의 관계였다. 그렇다면 당연히 수도 및 대도시들은 해양과 직접 간접으로 연결될 수밖에 없었다. 필자는 그동안 항구도시의 조건과 환경을 모색하였고, 이론을 제기하였으며, 특히 ‘해항도시’ ‘하항도시’ ‘강해도시’로 유형화시키고, 역사상에서 중요한 역할을 담당한 몇 개 도시를 선택하여 다양한 방식으로 분석하였다. 본 발표문은 그러한 연구성과를 주제에 맞춰 재가공한 후 약술한 것이다. 질정을 바란다.

江上波夫, 「古代日本の對外關係」, 『古代日本の國際化』, 朝日新聞社1990. p.72. 참조.

武光 誠, 『大和朝廷は古代の水軍がつくった』 JICC. 1992.pp32~36. 참조.

권덕영 - ‘고대 도시의 해양적 성격(港口都市)에 대한 체계적 검토-고대국가를 대상으로’에 대한 토론문

고대 도시의 해양적 성격을 발표한 윤명철 선생님은 자타가 공인하는 우리나라 해양사 연구의 개척자이다. 고구려인의 해양활동에서부터 시작한 그의 한국해양사 연구는 동아시아중해론과 터(field) 이론 그리고 환류시스템 등의 새로운 이론적 모델을 개발, 원용하여 연구 범위를 동아시아 전체로 넓혀 왕성하게 활동하고 있다. 오늘 발표도 그러한 연구의 연장선 상에서 고대 동아시아 항구도시의 형성 배경과 그 특성을 주로 이론적인 측면에서 정리한 것이다. 이 논문은 크게 3부분으로 구성되었다. 우선 자연 공간과 역사 공간을 동시에 포괄하면서 상호 유기적으로 작용하는 총체적 환경을 터(場, field)로 정의하고, 그런 관점에서 내륙의 河系網과 바다가 유연하게 이어지는 동아시아의 지리적 특성을 살펴보았다. 이어서 발표자는 고대 동아시아 각 지역의 발전 양상과 해양의 관련성을 정치, 경제, 문화 등 전반적인 측면에서 고찰하였다. 이러한 기초적인 검토를 바탕으로 마지막으로 항구도시를 내륙을 흐르는 큰 강 옆에 생성된 河港都市, 육지와 해양이 직접 만나는 지점에 형성된 海港都市, 강과 바다가 만나는 접점에 만들어진 江海都市로 유형화하였다. 한국을 포함한 동아시아의 역사를 해양과 관련시켜 이해해야만 한다는 발표자의 평소 지론에 적극 공감할뿐더러 ‘터’ 이론에 기초한 동아시아 항구도시의 생성과 발전에 대한 오늘 발표에도 전반적으로 동의한다. 그럼에도 발표문의 내용 가운데 몇가지 의문이랄까 궁금증도 없지 않다. 여기서는 그러한 의문과 궁금증을 제시하는 것으로 토론에 임하고자 한다. 발표자께서도 언급했듯이 이 논문은 특정 도시에 대한 해양적 성격을 검토하기 위한 것이 아니다. 그렇다고 하여 특정 도시에 대한 지리적 혹은 역사적 사실을 무시해서도 안 된다. 그럼에도 발표에서는 간혹 그러한 사실을 간과하거나 지나치게 일반화한 경향이 있다. 중국의 주요 도시들은 주로 해안선에서 160km 이내에 형성되었다거나, 삼한 78개국의 상당수는 海港의 ‘도시국가’의 성격을 가지고 있었다는 등이 그 예이다. 이럴 경우 고대 중국의 대표적인 도시라 할 수 있는 장안, 낙양, 개봉을 어떻게 설명할 수 있으며, 삼한 78개국의 위치가 정확히 밝혀지지 않은 상태에서 이들이 과연 해양적 도시국가였다고 단정할 수 있을지 의문이다. 둘째, 앞의 의문과 관련하여 해양적 ‘도시국가’의 개념 문제이다. 오늘 발표에서는 명시적으로 언급하지 않았으나, 발표자께서는 기왕에 발표한 여러 논저들에서 삼한 혹은 삼국시대의 몇몇 도시를 해양적 ‘도시국가’라 하며, 그것을 고대 그리스의 도시국가인 폴리스(polis)와 유사한 의미로 사용하였다. 오늘 발표에서 사용한 ‘도시국가’도 앞서의 것과 마찬가지로 ‘폴리스’적인 의미로 사용했는지 궁금하다. 셋째, 본 발표는 ‘터 이론’과 ‘동아시아중해론’을 양대 축으로 삼아 논리를 전개하고 있다고 해도 과언이 아니다. 일찍이 토론자는 논문과 저서를 통해 발표자의 ‘동아시아중해론’에 이의를 제기한 적이 있거니와, 발표자께서 상정한 황해, 동해, 동중국해를 아우르는 해역을 과연 해양학적 측면에서 ‘지중해(Mediterranean)’라 할 수 있을까 의문이다. 마지막으로 발표자께서 특히 주목한 江海都市의 사례로 백제의 수도 한성(서울)과 사비(부여)를 거론하였고, 신라의 수도 경주를 海港都市로 간주하였다. 한성과 사비는 황해 연안에서 각각 한강과 금강을 따라 내륙 깊숙이 들어간 곳에 위치하고, 경주의 경우는 토함산으로 동해와 막혀 있다. 그럼에도 이들 도시를 강해도시 혹은 해양도시로 분류한 것은 다소 지나친 감이 없지 않다. 사실 토론자는 한국해양사에 문외한이다. 그럼에도 해양사연구의 전문가인 윤명철 선생님의 논문을 논평하게 되어, 혹시 잘못 이해한 것이 없을지 저어된다. 그런 점이 있으면 발표자께서 너그럽게 양해해주시기를 바랄 뿐이다.

明代 일본의 入港場 寧波와 韓中日 관계

민덕기(청주대학교)

I. 들어오며
II. 明代 이전의 寧波
III. 明代 일본의 入港場 영파와 明日관계
IV. 영파의 난과 韓日관계
V. 明·日관계의 회복과 단절
VI. 임진왜란기 영파
VII. 나오며

I. 머리말

영파는 甬江 유역에 있는 도시이며, 용강이 余姚江과 奉化江으로 갈리는 ‘3江口’라 불리는 장소에 형성된 항구도시이다. 애초엔 ‘明州’라고 불리다가 1196년에 당시 연호를 따서 慶元府라 개칭하였다. 그리고 1376년 홍무제의 명에 의해 ‘영파’라 명명하였다.

송대에 이르러 명주는 동아시아 해양 교역의 玄關으로 발전하여 고려나 일본 및 이슬람 상인들이 왕래하는 해양도시가 되었다. 특히 일본을 왕래하는 무역상인은 명주를 목표로 하였다. 명주에서 해외무역을 담당하는 市舶司가 설치되면서 도항증명서(公憑)의 발급과 회수, 무역품에 대한 관세나 관청에 의한 先買 등의 업무도 담당했다.¹⁾

명주 시박사는 항주 무역이 쇠퇴하자 상대적으로 부상된 곳이다. 명주는 중국 해안의 중앙에 위치하고 있으며 교통이 편리하고 자원도 풍부하다. 또한 천혜의 자연조건과 북송의 수도 開封이나 남송의 수도 항주와 인접해 있다는 점이 이곳에 시박사를 설립하는 배경이 되고 있다. 명주는 고려와 일본의 선박이 주로 출입하였던 항구였으며 동시에 福建·廣東을 거쳐 이곳으로 온 남해 각국의 商船도 적지 않았다.²⁾

이러한 영파는 조선시대 조선인의 주된 표착지로도 유명하다. 성종대 중국으로 표류했던 최부의 표착지도 영파였다.³⁾ 그리고 중종 33(1538)년 海陽君 尹熙平이 『大明一統志』 地理圖를 가지고 중종에게 入啓하여, “寧波府 定海縣이란 곧 예전의 明州인데, 南宋 때 우리나라에서 조공을 바치러 가는 자가 바닷길로 가면 반드시 이곳에 이르렀습니다. (중략) 거기에 또한 최부처럼 풍랑에 표류한 자들도 이곳에 닿았습니다.”라고 말하고 있는 것으로 보아, 표착지에다 고려

1) 山崎覺士, 「宋代明州城の復元図作成にむけて」 『海港都市研究』 7, 2012, 77쪽.
 2) 강장희, 「宋代 市舶司 제도에 관한 一考 -직능과 변화를 중심으로-」 『목포해양대학교 논문집』 12, 2004, 216쪽.
 3) 『성종실록』 23년(1492) 1월 14일(을유).

의 입항장으로서도 기억되고 있었음을 알 수 있다.⁴⁾

위키피디아 일본판 ‘寧波市’ 설명엔, “(1281년의 제2차 일본 침략엔) 강남군 10만에 약 3,500척의 배가 일본으로 출항했지만 돌아간 자는 겨우 1할~2할 정도였다. 다만 예부터 일본과 교류가 있던 舊남송군은 포로가 된 후에도 처형하지 않고 살려주어 宋人街 등지에 살게 되었다.”⁵⁾라고 있다.

히데요시는 임진왜란 초기 서울이 함락되었다는 소식을 접하고, 중국까지 점령하여 천황을 북경으로 옮기고, 조카 히데쓰기(秀次)를 중국의 關白으로 삼고, 자신은 寧波를 거점으로 天竺(印度)까지 정복하겠다는 포부를 밝히고 있었다.

1751년 중국 복건성에 표착한 일본인들이 현지 관리의 보호를 받아 廈門 -영파- 규슈 아마쿠사(天草) -나가사키 루트로 귀국했다. 이때 영파에 도착했던 일행은 “여기 영파는 복건·하문과는 달리 열에 하나는 일본어를 들어 알고 있는 사람도 있고, 여기저기 일본어가 통한다.” “영파에서는 일본어를 조금 들어알고 있는 사람도 있어 때로는 통한다.” 라고 들었다고 말하고 있다.⁶⁾

이러한 3가지 사례로 볼 때 일본에게 영파라는 지역은 대단히 특징적이다. 일본의 중국으로 향한 거점이며 일본에게 문화적·심정적 대상이었던 듯하다. 그만큼 일본과의 교류가 몹시 컸던 지역이라 아니할 수 없다.

본 논문은 위와 같은 日本史上의 영파 인식을 염두에 두면서 明代 이전의 영파, 즉 명주가 어떻게 일본·고려로 향한 무역항구로 발전하여 갔는가를 밝히고자 한다. 그리고 명대의 일본과의 관계가 어떻게 변화·쇠퇴하여 갔는가를 1523년의 영파의 난에 이르는 과정에서 살펴보고, 영파의 난에 말려들게 되는 조선과 일본간의 관계를 검토하고자 한다. 마지막으로 임진왜란기 일본의 입항장으로 다시 등장하는 영파에 대한 명과 조선의 인식에 대해 알아보하고자 한다.

II. 明代 이전의 寧波

唐代 명주는 廣州·揚州와 함께 3대 名港으로 꼽힌다. 唐의 해안선 중앙에 있어 남북으로 향하는 항로의 발착지이며, 대운하로 향하는 입구이기도 했다. 이곳에서 거대한 운하가 열려, 내륙을 관통하여 唐의 서울까지 도달하고 있었다. 비단과 도자기의 수출항구이기도 하고 漢文化를 전파하는 창구이기도 하며, 동아시아 무역권에 있으면서 주요 수출 수입의 항구이기도 했다.⁷⁾

遣唐使가 명주 부근에 도항하는 것은 이미 7세기 중반부터였다. 804년 파견된 견당사 4척 중 한 척은 명주에 도착하여 그곳에서 상경하고 있다. 이처럼 9세기 초부터 명주는 견당사의 기항지로서 중요한 항만이 되어 갔다.⁸⁾

4) 『중종실록』 33년 6월 2일(계묘).

5) 전거 : <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%AF%A7%E6%B3%A2%E5%B8%82> 원문을 보면, “1281년의弘安の役では、江南軍10万、約3500隻が日本へ向け出港したが、帰ってきた者はわずか1割から2割ほどだった。ただ古くから日本と交流のあった旧南宋人は捕虜となった後も処刑されず助命され、宋人街などに住んでいた。”

6) 荒野泰典 外編, 『通交・通商圏の拡大』 吉川弘文館, 2010, 138쪽.

7) 林士民, 「宋代明州と日本平泉の友好往来」 『平泉文化フォーラム資料 一東アジアのなかの平泉一』 2006, 20쪽.

8) 荒野泰典 外編, 앞의 책 143쪽.

송·원대에 배를 타고 고려와 일본으로 가려면 주로 등주 또는 명주에서 출발하였다. 명주에서 출항하는 경우, 양절 지방과 회남 지방의 해안을 따라 항해한 다음 동북쪽으로 황해를 건너 제주도 서북쪽에 있는 흑산도 일대의 도서들을 거쳐 개성의 예성강 연안에 상륙하였다. 명주에서 일본으로 갈 때는 대체로 고려로 가는 항로를 연장하는 방식으로 항해하였다.⁹⁾ 그렇지만 10세기 前半의 중국상선의 항행 통로는 대체로 명주로부터 동중국해를 횡단하여 규슈 서북의 고토(五島)를 경유하여 하카타(博多)만에 들어가는 것이다. 이러한 영파(명주) - 五島열도 - 규슈의 항로를 ‘大洋路’라 불렀다. 이 루트를 통해 宋·日間の 왕래가 있었다. 그 결과 상당수의 일본인이 명주에 거주하여 무역에 종사했다고 한다.¹⁰⁾

명주가 해외로 향한 창구로써 출현한 것은 당대 후반기이다. 이후 명주가 中日교통의 중요한 거점이 되었다. 그러나 10세기까지는 温州·臺州 등의 다른 지역의 항만 이용 사례도 있다. 이후 송대 무역관리제도의 정비로 명주로 집중된다. 992년 항주·명주에 兩浙시박사가 설치되고 999년에 명주 시박사가 독립했다. 그리하여 浙江에서 해외로 향하는 商船은 모두 항주·명주에서 출항하는 것이 의무시 되었다. 11세기가 되자 출항지가 거의 명주, 또는 그 연장선상의 항주로 일원화되어 간다. 1080년에 광주는 남해무역, 명주는 일본과 고려무역의 査證발급지가 되었다. 1087년 泉州에 시박사가 설치되어 광주와 함께 남해무역을 관리했다. 명주가 일본·고려에의 창구로서의 기능을 가지게 된 것은 자연 조건이나 경제력, 항만의 발달 등을 배경으로 할 수도 있다. 그러나 시박사의 설치라고 하는 정치적 조치가 해외로 향한 독점적 창구로서의 계기가 된 것이다.¹¹⁾

이렇듯 송의 일본으로의 출항지는 11세기 이후는 거의 명주로 한정되어 간다. 송과 고려의 관계에서는 泉州·密州·江蘇의 항만 등도 있었다. 그러나 12세기 이후 송은 兩浙路의 무역항 기능을 의도적으로 명주에 한정하려 하여 고려·일본에의 창구는 명주로 일원화되어 갔다. 고려 항로상 명주의 중요성은 특히 11세기 이후 커져간다.¹²⁾

고려·일본에의 무역선의 출항과 귀항을 명주 시박사로 한정하는 정책이 내려졌다는 것은, 고려·일본행의 海舶에의 公憑(출항허가증) 발급이 명주에 한정된 것을 의미한다. 하지만 항주 시박사로부터도 고려행의 공빙이 발급되었으므로 현실적으론 명주와 항주로부터 공빙이 발급된 것이다.¹³⁾ 이렇게 송은 무역항의 정리를 실시하여 兩浙路에 5개소 있던 市舶務를 1190년대에 명주 1개소로 한정했다. 13세기 초에는 항주 시합무 등이 확인되므로 명주 일원화가 일시 완화된다고 할 수 있지만, 1213년에 복건·廣南행의 公憑을 명주에서만 발급하기로 되어 무역항 명주의 중요성은 더욱 증대하여 갔다.¹⁴⁾

이리하여 10세기 말엔 송의 동중국해 무역에 대한 관리제도의 기초가 확립되었다. 1080년에는 광주가 남방, 명주가 고려와 일본에 대한 출항지라고 하는 자리매김이 명문화 되었다.¹⁵⁾ 그리고 11세기 초까지는 송·고려·일본의 삼국에 각각 무역관리체제가 확립된다. 여기에 동중국해의 海商들이 명주·禮成港·하카타라고 하는 3국의 관리무역항을 중심으로 안정적인 해상무역을 구가한다. 즉 송·고려·일본 각국에서 일련의 정비된 관리체제가 운영되어 海商의 왕래

9) 류제현, 『중국역사지리』 문학과지성사, 1999, 240쪽.

10) 大庭脩·王曉秋編, 『歴史 - 日中文化交流史叢書[1]』大修館書店, 1995, 169쪽. 荒野泰典 外編, 앞의 책 148쪽.

11) 榎本涉, 「明州市舶司と東シナ海交易圈」 『歴史学研究』 756, 2001, 16쪽. 荒野泰典 外編, 앞의 책 141쪽.

12) 小野正敏 외 共編, 『中世の対外交流』 高志書院, 2006, 125쪽.

13) 小野正敏 외 共編, 앞의 책 127쪽.

14) 荒野泰典 외편, 앞의 책 149쪽.

15) 荒野泰典 외편, 앞의 책 35쪽. 蘇軾, 『蘇軾文集』 권31, 「乞禁商旅過外國狀」.

에 일정한 질서가 정비되기에 이른 것이다. 동중국해에 송의 명주, 고려의 예성항, 일본의 하카타가 그 거점적 성격을 가진 관리무역항이 된 것이다.¹⁶⁾

남송대에 가서도 서울 臨安(항주)에 가까운 명주에 시박사가 설치되고 이곳이 고려·일본과의 무역항으로 지정되었기 때문에 고려·일본선박은 빈번하게 명주에 입항하게 되었다. 특히 孝宗대엔 고려와 일본의 상선이 매년처럼 명주로 가서 교역하였다.¹⁷⁾

11세기 후반 이후 고려무역에 종사하는 海商이나 일본무역에 종사하는 해상이 명주나 항주에서 빈번하게 交錯하게 되어, 고려·일본의 물건이나 정보가 명주와 항주에서 다량 집적되고 모아졌다. 고려·일본무역에 종사하는 해상이 각각 별개 집단이라 하여도, 명주·항주라고 하는 장소를 중재로 상호 네트워크를 연결했다는 것은 쉽게 추측할 수 있을 것이다. 當代 항주의 客店이나 寺院에는 고려무역이나 일본무역에 관련한 사람과 물건 및 정보가 모여 서로 교류하여 갔다.¹⁸⁾

宋·日무역의 주된 담당자는 중국에서 왔다거나 일본에 거주하거나 하는 중국상인이었다. 송대 명주에는 많은 ‘일본인’ ‘倭商’이 내항했지만, 이 경우의 ‘일본인’은 일본에서 온 사람이라는 의미로 쓰여졌고, 실제로는 일본에서 온 중국상인이었다고 한다. 이러한 ‘일본인’들에 의해 일본의 文物만이 아니라 일본어도 명주에 전해졌을 것이다.¹⁹⁾

명주에서 수출된 품목 중엔 磁器가 유명하다. 자기에는 龍泉窯나 경덕진의 청백자와 磁州窯 자기를 꼽을 수 있다.²⁰⁾ 특히 명주에 근접해 있던 越州窯는 청자의 產地로서 유명했다. 월주요 청자는 唐末에서 五代에 걸쳐 ‘秘色’이라 칭하여져 명품으로 취급되고 있었다. 그러므로 월주요 청자는 명주로부터 중국 국내나 해외 각지로 대량 수출되었다. 이집트의 도시유적인 후스타트 유적에서도 다량의 자기가 출토되고 있다. 이 월주요의 秘色청자는 일본에서도 인기가 높아 헤이안(平安)시대 귀족들에게 동경의 대상이 되어있었다.²¹⁾

남송대 명주에서 수입한 품목 중엔 황금을 꼽을 수 있다. 理宗 寶佑年間(1253~1258) 명주를 통해 1년간 일본에서 수입한 황금은 4,5천량으로 상인이 일본에서 가지고 온 황금을 이에 더하면 1만량이 되었다. 그 수량은 남송의 연간 황금 생산량보다 높은 수량이다.²²⁾

元代에도 명주는 고려·일본에로의 창구로서 기능하고 있었다. 고려나 일본으로 가는 廣東·福建의 商船도 모두 명주의 시박사에서 공식증서를 발급받아야 했다.²³⁾ 한편 쿠빌라이의 제2차 일본 침략엔 이곳 慶元府(명주)가 군사기지화된다. 멸망한 舊남송군을 일본 원정에 투입하기로 하여 명주·定海로부터 구남송군을 주체로 하는 강남군 3,500척에 10만명의 군사가 하카타를 목표로 출항하고 있다.²⁴⁾

16) 荒野泰典 외편, 앞의 책 30, 35쪽.

17) 大庭脩·王曉秋編, 앞의 책 174, 177쪽.

18) 小野正敏 외 共編, 앞의 책 127쪽. 송대 고려·일본 사이를 왕래한 海商의 다수는 福建 출신으로 廣南출신도 있었다. 그들은 본거지로부터 명주로 향하여, 거기서 公憑을 받아 출항했다(榎本涉, 앞의 논문 15쪽).

19) 荒野泰典 외편, 앞의 책 149쪽.

20) 林士民, 앞의 논문 23쪽.

21) 荒野泰典 외편, 앞의 책 142쪽.

22) 林士民, 앞의 논문 21쪽.

23) 榎本涉, 앞의 논문 19쪽, 林士民, 앞의 논문 23쪽.

24) 荒野泰典 외편, 앞의 책 160쪽.

Ⅲ. 明代 일본의 入港場 영파와 明·日관계

明初 시박사는 처음엔 1367년에 상해에 가까운 黃渡鎮에 설치했지만, 黃渡鎮이 수도인 南京에 가깝기 때문에 불상사가 일어날 것을 우려하여 1370(洪武3)年 이를 폐지하고, 새로이 영파, 泉州, 廣州로 3개소에 설치하고, 1405년에는 외국사절의 숙박과 접대를 겸한 館驛으로 각각 安遠·來遠(柔遠)·懷遠의 3驛이 마련되었다. 천주는 琉球, 광주는 占城(남부 베트남)·暹羅(태국)·서양 諸國을 위해 마련하였다. 영파는 이전처럼 일본의 入貢 선박이 입항하는 항구로 지정되었다.²⁵⁾ 고려·조선에겐 요동을 통한 육로 조공로가 개설되었다.

그러나 明朝는 홍무 7(1374)년 “조각배도 바다에 띄울 수 없다”는 매우 엄격한 海禁정책을 실시하면서 일체의 해상활동을 철저히 금지하게 되었다. 이 ‘해금’이라고 불리는 조치에 의해 일반 민중과 상인의 자유로운 해외왕래는 금지되고, 외국상인의 내항에도 제한이 가해졌다. 明朝는 전통적인 조공제도와 조공무역에 이와 같은 새로운 ‘해금’을 결합시켜 통행과 교역을 국가가 완전하게 통제하는 독특한 명대의 조공시스템을 만들어낸 것이다.²⁶⁾

이리하여 일정한 수속만 마치면 상인도 자유로이 해외무역을 행할 수 있었던 송·원대와는 달리 명대는 私貿易의 존재를 인정하지 않았고, 이에 시박사도 일반 商舶에 대한 사무는 제외되고 貢舶에 대한 사무를 원칙으로 하게 되었다.²⁷⁾

<표 1>에서처럼 明代 이전과 이후의 시박사는 그 모습이 판이하게 다름을 알 수 있다. 이전의 시박사는 국가재정의 확충이나 해외무역을 장려하기 위해 설치되었고, 그런 만큼 민간무역에 대한 관세의 부과와 탈세의 방지가 주된 업무였다. 그러나 명대의 시박사는 해금을 시행하고 조공무역을 운영하기 위한 것이었다. 그런 만큼 조공사절 여부와 조공품의 검색에 초점이 맞추어져 있었고, 담당관리 또한 낮은 지위에 머물게 되었다.

그러면 明代 일본과의 관계가 어떠하였을까 살펴보자. 주원장은 건국 직후 주변의 나라에 招諭使를 파견해 조공을 권유하는 가운데 일본에도 이를 파견하여 왜구 금압을 요구하고 있다. 그러나 홍무제 때의 일본은 남북조시대의 혼란기였으므로 제대로 된 조공·책봉관계가 성립되지 못하였다.²⁸⁾

그후 남북조시대를 종식시키고 중앙정권으로서 막부를 안정적 기반 위에 다져놓은 무로마치 막부의 3대 쇼군 아시카가 요시미츠(足利義滿)의 조공으로 영락제가 그를 ‘일본국왕’으로 책봉한 1403년 양국간엔 비로소 조공·책봉관계가 성립된다. 이렇게 성립된 영락제 시기의 양국관계는 4대 쇼군 요시모치(義持)가 책봉을 거부하는 바람에 1411년 단절된다. 그 아우 요시노리(義教)가 쇼군이 되어 조공을 재개하는 것은 1432년이다. 일본의 재개된 조공사절을 맞은 宣德帝는 흔쾌히 그 귀국 편에 답례사로 雷春 등을 동행시켜 宣德勘合 100道를 보내고 있다. 선덕제 이후 전개된 양국관계를 제3기로 구분할 수 있다.²⁹⁾ 이 시기의 양국관계를 정리하면 <표 2>와 같다.

<표 2>로 보듯이 제3기의 양국관계는 조공의 주체로서의 막부의 지위가 하락되기 시작하여 끝내는 오우치(大内)씨가 이를 독점 대행하게 된다. 즉 제1·제2회엔 막부船 외에 유력 寺院이나 다이묘(大名)가 경영자로서 참가하고 있고, 제3회엔 더욱 다양한 세력이 참가하고 있다. 더

25) 鄭樑生, 『明日關係史の研究』 雄山閣, 1985, 82쪽. 大庭脩·王曉秋編, 앞의 책 204쪽.

26) 홍성구, 「청조 해금정책의 성격」 『한·중·일의 해양인식과 해금』 동북아역사재단, 2007, 165쪽.

27) 鄭樑生, 앞의 책 82쪽.

28) 민덕기, 『조선시대 일본의 대외 교섭』 경인문화사, 2010, 5~10쪽.

29) 민덕기, 앞의 책 10~23쪽.

옥이 이때엔 1,200명에 9척의 선박으로 조공사절을 편성 파견하고 있다. 그러자 明은 그 중 300명만을 상경시키고, 이후로는 조공규모를 300명 인원에 3척의 선박으로 제한케 하는 ‘宣德要約’의 조치를 내렸다.

제4차 조공선이 중국으로 향하던 1467년 5월, 일본에서는 쇼군의 후계문제 등을 둘러싸고 호소카와(細川)씨 주도의 東軍과 야마나(山名)씨 주도의 西軍이 세력쟁탈전을 벌이니 이를 오닌(應仁)의 난이라 한다. 같은 해 8월 열세인 서군을 응원하기 위해 오우치(大内)씨가 대군을 지휘하여 교토에 진입함으로써, 이후 이 내란은 요시마사를 옹립하여 막부의 편에 선 동군의 호소카와씨와 서군의 오우치씨와의 대립양상으로 확대되었다.³⁰⁾ 그 후 1469년 영파를 출항하여 귀로에 오른 조공선은 오우치씨에게 나포되어 明으로 부터 급여 받은 성화감함을 강탈당하게 된다.³¹⁾

오닌의 난 때문에 제5차 조공에 참여하지 못했던 오우치씨는 제6차 조공선 편성의 초기단계에서 막부로부터 조공선 1척의 몫을 할당받았었다. 그러나 뒤에 막부가 이를 취소하자 불만을 품은 오우치씨는 막부로부터 이후의 조공무역에 대해서는 오우치씨에게 위임하겠다는 약속을 문서로 받아냈다.³²⁾ 그 약속이 이행되는 것은 제8차 조공으로 오우치씨 2척에 호소카와씨 1척으로 할당되어 조공선이 편성되었다. 이에 료안 게이고(了庵桂悟)를 正使로 한 제8차 조공선이 출항하는 것은 1506년이나 기후 등의 이유로 영파에 닿은 것은 1511년 여름이었다. 한편 조공선 편성에 주도권을 빼앗긴 호소카와씨는 막부에 강요하여 중국출신의 송소경을 正使로 별도의 1척을 파견하였다. 당시 明에서는 일본의 조공선 규모를 3척으로 제한하고 있었으므로 별도로 파견된 1척의 조공선은 허용될 수 없는 것이었으나 중국출신인 송소경이 중국측에 뇌물을 주어 게이고보다 먼저 1509년 조공을 성공시킬 수 있었다. 한편 그 뒤 조공을 마치고 귀국하던 게이고 일행은 새로 급여받은 正德勘合을 막부에 전달되기 전에 오우치씨에게 강탈당하고 있다.³³⁾

그 후 1523년 겐도 소세츠(謙道宗設)를 正使로 하여 파견된 3척의 조공선은 오우치씨가 독점 편성한 것으로 正德勘合을 지참하고 있었다. 이에 호소카와씨도 막부에 강요하여 이미 무효가 된 弘治勘合을 얻어 즈이사(瑞佐)를 正使, 송소경을 副使로 한 조공선 1척을 별도로 파견했다. 오우치씨가 정덕감합을 탈취했다고는 하나 그 이전에 이미 막부로부터 對明 조공무역 독점권을 확약 받고 있었으므로 그가 파견한 소세츠는 정식사절이었고 호소카와씨의 즈이사는 僞使의 입장이었다.

그 해 4월 소세츠가 중국 寧波에 입항했다. 그러나 그보다 늦게 도착한 즈이사가 뇌물 등의 편법으로 입항수속을 먼저 마쳤을 뿐만 아니라 입항장의 연회석에서도 소세츠의 上席을 차지하기에 이르렀다. 이에 소세츠側은 불만을 폭발하여 즈이사를 살해하고 달아나는 송소경을 추격하면서 이를 진압하려는 중국 武官들을 살상하고 닥치는 대로 방화를 자행한다. 이를 영파의 난이라 한다.

30) 오우치씨는 원래 백제 멸망을 전후하여 일본에 건너간 聖王의 셋째 아들의 후예로 오우치씨 스스로도 이를 조선에 강조해 왔다. 그러므로 조선으로 부터 대마도에 다음가는 親조선 세력으로 설정되어 있었다. 그 영지는 현재의 야마구치(山口)를 중심으로 山口縣·廣島縣·北九州 일대를 장악하고 있었으므로 조선과 중국 등의 대외무역에도 적극적이었다.

31) 栢原昌三, 「日明勘合貿易に於ける細川大内二氏の抗爭(2)」 『史學雜誌』 25-10, 1914, 42쪽. 오닌의 난 이후인 15세기 후반 이후 무로마치막부의 권위가 쇠퇴하였다. 이에 신흥세력인 사카이(堺)상인과 결탁한 유력 슈고(守護)다이묘인 호소카와씨와 하카타(博多)상인을 배후로 해 西國에 기반을 가진 오우치씨가 遣明船에 의한 중국무역의 이익을 구하여 그 주도권을 다투게 되었다(大庭脩·王曉秋編, 앞의 책 230쪽).

32) 小葉田淳, 『中世日支通交貿易史の研究』 刀江書院, 1941, 86~87쪽.

33) 栢原昌三, 「日明勘合貿易に於ける細川大内二氏の抗爭(4)」 『史學雜誌』 26-2, 1915, 56쪽.

IV. 영파의 난과 韓日관계

1523년 5월말 황해도 연안의 민가에 나타나 음식을 구걸하던 왜인의 무리가 있었다. 이들은 조선 水軍의 추격을 받아 대부분 도주했으나 그 중 中林이라는 자가 생포되었다. 이튿날 다시 나타난 60여명을 태운 왜선 1척이 수군의 추격을 받아 도주했다. 6월초에는 전라도 연안에서 왜선 한척이 나타나 수군에 의해 격파되고 왜인 30명이 참획되었다. 조선은 이들을 삼포왜란(1510) 이후 다시 나타난 왜구로 인식하여 연안 방비를 강화하는 한편, 이들의 출현을 임신약조(1512)의 무역 제한규정에 불만을 품은 대마도에 의한 武力示威로 의심하게 된다. 마침 이 때 대마도는 삼포왜란 이후 금지된 특송선 파견을 간청하기 위해 모리시게(盛重)를 조선에 파견하고 있었다.³⁴⁾

그러나 생포된 中林이 자신을 영파로 향하다 표류된 일본 조공사절의 일행이라고 진술하기에 이르자, 영파의 난에 대한 정보를 접하지 못한 조선은 당시 조선에 머물고 있는 쇼군의 사신인 日本國王使 이치가쿠(一鶚)에게 동반시켜 송환하기로 하는 한편, 왜선이 재차 출현할 때에 대비해 中林의 자필 서한을 작성하여 이를 가지고 왜인을 招諭해 생포하기로 한다. 그러나 왜인들이 무장하고 있고 수군에 대항하려는 자세를 취하고 있었기 때문에 생포하기 보다는 참획할 수밖에 없다는 의견이 제기되기도 한다. 급기야는 조선연안의 방비상태가 일본에 노출될 것을 우려하여 발견하는 즉시 섬멸하기로 한다.³⁵⁾

그 후 영파의 난에 대한 부분적인 정보가 대마도에 의해 조선에 전달된다. 즉 일본 사절이 중국에 가서 중국 배와 중국 관리 두 사람을 납치해 오다가 표류되어 행방불명되었다는 내용이였다. 이에 中宗은 전라도 연안에서 섬멸된 왜인들이 그 중의 일부였다고 추정하고 中林을 다시 심문하기로 한다. 그러나 重臣들은 여전히 中林이나 전라도에서 섬멸된 왜인들의 출현을 조선의 허실을 탐지하려는 대마도의 소행으로 의심하고 있다. 그리하여 왜선이 다시 출현하면 무조건 섬멸하는 방향으로 그 대응책이 재차 反轉된다.³⁶⁾

6월말, 전라도 수군은 다시 출현한 왜선을 추적해 13인을 참획하고 望古多羅라는 왜인을 생포한다. 조선은 望古多羅를 심문하여 영파의 난을 일으킨 왜인들이 중국인 8명을 납치해 오다가 서해안의 무인도에 방치해 놓았다는 사실을 알아내고 이들을 찾아내 서울로 이송한다. 이 중국인들의 진술에 의해 조선이 비로소 영파의 난의 전말을 깨닫게 되는 것은 7월에 이르러서이다.³⁷⁾

여기서 조선이 6월말부터 1개월 동안, 조공 도중에 표류했다는 中林의 진술이나 대마도측의 영파의 난에 대한 정보를 불신하고 있었던 이유에 대해 검토해 보자. 당시 조선은 일본의 對明 조공사절이 영파를 통해 입항하고 있다는 사실조차 모르고 있었다. 조선이 그 사실을 겨우 추정하게 된 것도 마침 그 때 조선에 와 있는 일본국왕사 이치가쿠가 작성한 詩를 통해서였다.³⁸⁾ 또한 대마도측의 영파의 난에 대한 정보를 접하고도 이를 의심하여 포구에 머물고 있는 모리시

34) 『중종실록』 18년 5월 27일(병신)·28일(정유), 6월 1일(경자)·2일(신축)·3일(임인)·4일(계묘). 삼포왜란의 결과 맺어진 임신약조의 내용은 계해약조(1443)의 규정을 크게 제한한 것으로, 歲遣船·歲遣米豆의 半減, 三浦에서의 왜인 거주금지, 特送船 파견금지 등이 그 골격이었다.

35) 『중종실록』 18년 6월 2일(신축)·5일(갑진)·6일(을사)·13일(임자).

36) 『중종실록』 18년 6월 14일(계축)·26일(을축). 대마도가 5월 초에 일어난 영파의 난을 이 시점에서 파악하고 있었음은 동북아시아 해역의 정보에 대마도가 그만큼 민감해 있었음을 보여주는 것으로 주목된다.

37) 『중종실록』 18년 6월 29일(무진), 7월 7일(을해)·20일(무자).

38) 『중종실록』 18년 6월 12일(신해), “今日本使臣一鶚東堂詩軸, 亦有寧波府之語, 而東堂乃於少時朝貢, 中朝之所經歷處也, 以此觀之, 則自日本向于中朝, 則必泊于寧波府也”.

게에게, ‘中原’에 새 황제가 즉위하면 조공하는 예가 일본에 있는가? 그런 예가 있다면 올해도 ‘중원’에 조공했는가? 등을 질문하려 하고 있다.³⁹⁾ 이처럼 조선이 日·明관계에 대한 정보를 갖고 있지 않다는 것은 조선의 日·明관계에 대한 무관심의 반영이며, 동시에 日·明관계가 朝·日관계와는 전혀 무관하게 전개되고 있었다는 것을 보여주는 것이다.

8월, 陳慰使 김원기가 중국에서 돌아와 영과의 난에 대해 보고하고 있다. 그러나 당시의 일본의 정식 사자가 송소경이었고 소세츠는 僞使였다고 전달하고 있다. 이는 송소경의 진술만을 근거로 영과의 난을 파악하고 있었던 당시의 明의 시각을 그대로 보고했기 때문이다. 송소경의 뇌물수뢰 등의 죄상이 밝혀지는 것은 그 후의 일이다.⁴⁰⁾ 김원기의 보고에 의거하여 承旨 김희수는 中林 등이 소세츠의 휘하면 중국에 압송해야 하지만 송소경의 휘하면 그럴 명분이 없으니 이에 대해 中林 등을 직접 심문해보자고 하고 있다. 그러나 中宗은 이를 거부하고 있다. 조선측이 중국 변방에서 일어난 일을 신속 정확하게 알고 있으면 중국이 오히려 의심할 것이라는 이유에서였다. 中宗의 의견은, 중국인과 中林 등이 전에 한 진술을 다만 간단히 기록하여 중국에 보고하자는 것이었다.⁴¹⁾

8월말, 조선은 참획한 ‘賊倭’ 32명의 머리와 생포한 中林 등 2명 및 그들이 납치한 중국인 8명을 형조참판 성세창을 통해 중국에 보냈다. 이 때 지참해 간 奏文내용은 중종의 의견이 반영된 소략한 것이었다. 이에 明은 中林 등 2명을 남방의 항주에 보내 그 곳에 억류되어 있는 송소경과 대질심문하게 되나 판결이 나기 전에 3명 모두 감옥에서 사망한다.⁴²⁾

조선이 영과의 난을 일으킨 왜인 수십명을 참획하고 그 중 생포한 中林·望古多羅를 중국에 압송한, 이른바 中林件은 조선의 사대·교린정책 사이의 괴리를 확대시킨 사건이 되었다. 즉 中林 등의 중국 압송을 결정하는 단계에서 判尹 한형윤은, 中林件에 의해 조선의 對日 관계를 ‘潛交’로 의심하는 중국의 오해가 풀릴 수 있을 것이라고 하여 사대관계의 好轉을 기대하고 있다. 그러나 中宗은 中林件이 對日 교린관계에 손상을 초래할 것으로 우려하여 일본국왕사 이치가쿠에게 양해를 구하려 하고 있다.

즉 中林 등이 중국에서 살상을 자행하고 중국인 8명을 납치하여 섬에 방치했을 뿐 아니라 조선측에도 도발했으므로 하는 수 없이 이들을 참획 생포한 것이며, 이들을 중국에 보낸 것도 사대의 성의를 표하기 위해서였다고 설명하고 있다. 또한 이치가쿠의 임신약조 제한규정의 완화요구에 대해서도 세견선 5척을 ‘別賜’하여 이전의 강경자세에서 후퇴하고 있다.⁴³⁾

1524년 8월 조선에 파견된 오우치씨 使者(大內殿使) 진슈쿠(仁叔)는, 오우치씨가 표류된 조선인 9명을 보호하고 있으며 영과에서 납치해 온 중국인 4명을 하카타(博多)의 聖福寺에 구류시키고 있다고 전해왔다. 이 중국인들은 후술하는 원진 일행이다. 오우치씨는 이들을 조선을 경유해 중국에 송환하려고 이미 그 前년에 유구사람 等悶意를 통해 조선에 요청한 바가 있었다.⁴⁴⁾ 이로 보아 오우치씨는 유구사람을 통해 원진 일행의 轉送을 조선에 요청해 놓고 있으면서도, 진슈쿠를 통해서도 그들이 구류되어 있다는 것을 환기시키는 방법으로 그 요청을 우회적으로 다시 제기한 듯하다.

이에 대해 조선의 반응이 없자 이듬해인 1525년 4월, 일본국왕사 게이린(景林)이 조선 표류

39) 『중종실록』 18년 6월 28일(정묘), “令宣慰使私問曰, 中原新君立, 則有朝貢之例乎, 曰然則更問曰, 今年亦朝貢于中原歟, 以此問之, 則似可知矣”.

40) 『明世宗實錄』 嘉靖 2년 6월 戊辰條. 鄭樸生, 앞의 책 289쪽.

41) 『중종실록』 18년 8월 18일(을묘).

42) 『중종실록』 18년 8월 29일(병인). 鄭樸生, 앞의 책, 291쪽.

43) 『중종실록』 18년 8월 4일(신축)·12일(기유), 9월 3일(경오)·6일(계유).

44) 『중종실록』 19년 9월 2일(계해).

민을 대동하고 와서 ‘日本國王源義晴’의 서계를 제출했다. 그 내용은, 1523년 일본이 중국에 조공사절을 파견했을 때, 이전에 國庫에 있던 弘治勘合을 훔쳐 달아났던 ‘奸細之徒’가 마침 영과에 입항하여 조공하려 하는 것을 목격했다. 조공사절이 추격해 보니 이들이 중국 武官 원진 등 3인을 길잡이로 삼고 있었으므로 그들을 잡아 귀국했다. 그러나 내년에 이들을 귀국시키고자 하니 조선이 중국에 이 사실을 통보해 달라는 것이었다.⁴⁵⁾

이 내용은 영과의 난의 사실을 전혀 왜곡하고 있다. 즉 홍치감합은 호소카와씨측의 송소경이 조공에 지참한 감합이지 도난당한 감합이 아니었다는 점, 원진 일행은 변방방위에 임했던 것이지 ‘奸細之徒’의 길잡이가 아니었다는 점이다. 이는 원진 일행의 납치를 왜곡시켜 정당화하고 있다는 점에서 오우치씨의 입장을 두둔한 내용이라 하겠다.

게이린은 上京에 즈음하여, 이번 조선 표류민의 송환에는 대마도 特送人 모리시게의 공로가 크니 그도 상경시켜야 할 것이며 아울러 대마도의 세건선도 증가해 달라고 요구하고 있다.⁴⁶⁾ 한편 송환된 조선인과 함께 포구에 머물고 있던 大內殿使도 모리시게의 同伴 상경을 조건으로 삼아 조선의 상경 재촉을 거부하고 있다. 大內殿使가 모리시게와 함께 상경하는 것은 6월이다.⁴⁷⁾

전술한 바처럼 1525년 일본국왕사 게이린이 쇼군의 서계라고 조선에 제출한 것은 오우치씨를 두둔한 내용이었고, 그가 송환해 온 조선인은 오우치씨가 보호하고 있었던 자들이었다. 그러나 호소카와씨가 당시 막부권력을 좌우하고 있는 상황에서 그러한 내용의 서계를 쇼군으로 하여금 작성케 할 리가 없고, 일본국왕사라고 하여 오우치씨 영토 내의 조선인을 빼앗아 송환할 수는 없었을 것이다. 표류민 송환은 조선의 代償을 전제로 한 행위였으므로 오우치씨가 이를 양보할 리가 없다. 후술하듯 1527년 明에 제출한 요시하루의 답서는 오우치씨를 비난하고 호소카와씨를 두둔한 것이었다. 이로 볼 때 일본국왕사 게이린과 그의 지참한 서계는 오우치씨에 의해 날조된 것으로 여겨진다.⁴⁸⁾ 게이린을 통해 조선인이 송환된 것도 그 때문이다.

1528년 7월, 오우치씨가 사자 도오운(東雲)을 조선에 파견해 예조와 중국에 보내는 두 통의 서계를 제출했다. 중국에 보내는 서계는 조선에 의해 수리가 거부되어 그 내용을 알 수 없으나 예조에 제출된 서계와 대동소이할 것으로 보인다. 예조에의 서계는, 袁希玉(원진) 일행 3명 중 1명이 질병으로 사망했다는 것, 이들이 계속 지리적으로 가까운 조선을 통해 본국에 송환되고 싶다고 호소하고 있다는 것, 그래서 재차 이들의 轉送을 요청하지만 다시 거절되면 유구로 전송하겠다는 것 등의 내용을 담고 있었다.⁴⁹⁾

도오운은 8월에 다시 서계를 제출했는데 그 내용은, 조선이 표류한 일본인 80여명을 살해하고 2명은 중국에 압송하여, 이를 들은 일본인들이 모두 원한을 품고 있으나 오우치씨는 조선과의 기존 관계를 변함없이 유지하려 하고 있다는 것이었다. 마침 이 때 일본국왕사 이치가쿠도 上京하여 서계를 제출했는데, 조선에 표류한 왜인을 송환해 달라는 내용이 들어있었다.⁵⁰⁾ 이 두 서계가 모두 영과의 난을 일으키고 도망 오다 조선에 출현했던 왜인들을 단순히 표류인으로 표현하고 있는 것은 이들에 대한 조선측의 행위를 추궁하기 위한 술책으로 보인다.

45) 『중종실록』 20년 4월 16일(을사).

46) 『중종실록』 20년 5월 13일(신미)·21일(기묘).

47) 『중종실록』 20년 5월 16일(갑술), 6월 22일(경술).

48) 小葉田淳도 앞의 책 150쪽에서 게이린의 파견을 오우치씨의 행위라 하고, 이를 “博多商人의 商業的·對馬島의 政治의 배경하에 성립” 된 것으로 평가하고 있으나 구체적인 논증은 생략되어 있다.

49) 『중종실록』 23년 7월 3일(임신). 여기서 大內殿使의 이름을 義興이라 기록하고 있으나 義興은 당시 오우치씨의 이름인 大內義興에 해당된다. 그러므로 同年 8월 21일(경신)조에 보이는 ‘大內殿使 東雲’을 잘못 表記한 것으로 여겨진다.

50) 『중종실록』 23년 8월 23일(임술)·29일(무진), 10월 27일(을축).

V. 明·日관계의 회복과 단절

한편 쇼군 요시하루는 1527년 8월부로 작성된 明에 보내는 표문과 別幅을 유구를 통해 전달하게 한다. 이는 1525년 6월 嘉靖帝가 유구를 통해 일본국왕에게 내린 칙유에 대한 답이었다. 당시 가정제가 보낸 칙유는, 영과의 난을 일으킨 主犯을 압송하고 원진 일행을 송환하지 않으면 조공을 거부할 뿐만 아니라 일본을 정벌하겠다는 내용이었다.⁵¹⁾ 이에 대한 요시하루의 답은, 송소경이 정식사절이며 소세츠는 僞使였다고 주장하고, 영과의 난의 主犯을 이미 처단했으며 원진 일행은 前年에 송환하려다가 풍랑으로 되돌아 왔으므로 근간에는 꼭 송환시키겠다고 약속하고 있다. 그리고 중국에 억류되어 있는 송소경 등을 송환시켜 줄 것과, 金印과 감함을 다시 하사해 달라는 요청을 담고 있었다.⁵²⁾

이와 같이 요시하루가 소세츠를 僞使로 설명하고 새 金印과 감함을 요청하고 있는 것은, 쇼군 요시하루를 옹립하여 막부 정치를 독단하고 있는 호소카와씨의 의도가 반영된 것이었다. 호소카와씨는 明으로부터 새 金印과 감함을 받아 오우치씨가 독점하던 對明 조공무역을 자신을 중심으로 새로이 전환시키려 한 것이었다.⁵³⁾ 그러나 오우치씨 휘하에 있는 영과의 난의 主犯을 처단하고 원진 일행을 송환하려 했다는 요시하루의 주장은 신빙성이 적다. 당시 막부는 오우치씨를 제압할 능력을 갖고 있지 않았기 때문이다.

요시하루가 보낸 表文과 別幅은 유구를 통해 1530년 明에 전달된다. 이에 대해 明은 소세츠의 압송과 원진 일행의 송환이 선행되지 않는 한 일본의 요청을 수용할 수 없다는 입장을 견지하고, 그러한 뜻의 칙서를 재차 유구를 통해 일본에 전달하기로 한다.⁵⁴⁾ 그러나 그 후 이와 관련한 明의 동향이 사료에 보이고 있지 않는 점으로 보아 논의에 그친 듯하다.

주목되는 것은 요시하루의 표문과 別幅이 작성된 한 달 뒤인 1527년 9월에 오우치씨가 유구에 서한을 발급했다는 사실이다. 서한의 내용은, 유구가 明의 對日 칙유를 막부에 전달한 사실을 알고 있으나 對明 조공무역을 오우치씨가 막부의 허용하에 독점적으로 행해 왔다는 사실을 밝히고, 원진 일행의 송환건 등은 이 서한을 가지고 가는 사자로 하여금 상세히 구두로 전하겠다는 것이었다.⁵⁵⁾ 이러한 오우치씨의 움직임은 明—유구—막부를 통한 영과의 난 처리과정에서 자신이 소외되고 호소카와씨 주도의 對明 조공무역이 성립될지도 모른다는 우려에서 나온 것으로 여겨진다. 또한 조선의 거부로 지체된 원진 일행의 송환을 유구를 통해 시도하려 했음도 알 수 있다. 그러나 오우치씨의 서한에 대한 유구의 반응이 관련 사료에 나타나 있지 않는 점으로 보아 묵살된 것으로 여겨진다.

1538년 3월 막부의 허용하에 오우치씨가 호소카와씨를 배제하고 독점 편성한 3척의 조공선이 중국으로 출발했다.⁵⁶⁾ 이 때 조공사절은 明側에 송소경의 송환과 그의 지참했던 조공물품의 환납 및 새 감함을 요구하고 있었지만 明은 이를 모두 거부하고 있다. 明은 또, 일본이 조공재개의 전제조건이었던 소세츠의 압송과 원진 일행의 송환을 이행하지 않았는데도 조공을 허용한 것은 조공사절의 항해의 노고와 순종적인 자세를 참작한 결과라고 평하고 있다. 이에 대해 사절 측은 소세츠가 영과의 난 때 이미 살해되었으며 원진 일행도 1531년 송환중 해난사고로 익사했다고 밝히고 있다.⁵⁷⁾

51) 『明世宗實錄』 嘉靖 4년 6월 己亥條.

52) 田中健夫編 『譯注日本史料—善隣國寶記・新訂續善隣國寶記』 集英社, 1995, 330~336쪽.

53) 柏原昌三, 앞의 논문 65쪽.

54) 『明世宗實錄』 嘉靖 9년 3월 甲辰條.

55) 湯谷稔編 『日明勘合貿易史料』 國書刊行會, 1983, 402쪽.

56) 柏原昌三, 앞의 논문 69쪽.

이로서 영파의 난의 처리는 일본의 조공재개와 이에 대한 明의 수용으로 일단락되었다고 볼 수 있다. 그러나 그 과정에서 양국은 인접국인 조선 또는 유구를 동원시켜 해결을 모색하려 하였다. 즉 明이 유구 루트를 활용하여 타결을 기도하고 막부도 이 루트를 개설하려 하자, 이미 조선루트를 통해 해결을 모색하던 오우치씨는 일시 유구 루트를 시도해 보기도 한다. 그러나 오우치씨는 기본적으로 조선루트로의 원진 일행의 송환을 통해 對明 관계의 회복을 희망하고 있었다. 그 과정을 보면 1524년엔 원진 일행의 구류를 통보하는 우회적인 방법으로, 그 다음해엔 원진件의 중국 轉達을 국서를 날조하여 막부의 의사로서 요청했고, 1528년엔 원진 일행의 轉送을 직접 요청하면서 유구로의 전송까지도 고려하고 있다고 밝혀 조선의 수락을 강요하고 있다. 더욱이 이때는 중국에 보내는 서계까지 동시에 지참시키고 있었으며 中林件을 가지고 조선을 비난하고 있다.

영파의 난 이후 명은 ‘舊例’였던 10年1貢, 조공인원 100명, 조공선 3척, 兵器 휴대 금지라는 4항목을 철저화하기로 했다.⁵⁸⁾ 이후 오우치씨는 對明 조공무역을 독점하여 <표 2>에 보이는 것처럼 2차례의 조공이 행해지나 명으로부터 ‘구레’의 준수를 엄하게 추궁받았다. 그리고 1551년 오우치씨의 멸망으로 명의의 조공선 파견은 종식되고 만다.

VI. 임진왜란기 영파

임진왜란 직전 히데요시는 대마도를 통해 조선에 明 정복을 위한 길잡이(‘征明假道’)를 명령했다. 그러나 대마도는 이를 ‘假道入明’ 교섭으로 바꿔치기하였다. 즉 명에 조공하려하니 조선의 길을 빌려달라고 요구한 것이다. 이러한 요구는 왜란 초기에도 다음처럼 나타난다.

1592년 6월 9일 대마도주 밑에서 외교를 담당하는 겐소(玄蘇)와 야나가와 시게노부(柳川調信)가 대동강에 배를 띄워 이덕형과 회담하게 되었다. 이때 겐소가 말하길, “일본은 조선의 길을 빌려 中原에 조공하고 싶어 했지만 조선이 허용하지 않아 이러한 전쟁사태를 맞이했다. 지금 다시 한 길을 빌려 중원에 도달한다면 조선은 무사할 것이다. 일본은 조선과 전쟁하려는 것이 아니다. 지난번 동래·상주·용인 등지에서 여러 번 서한을 보냈으나 조선이 답하지 않고 무기으로써 대했기에 우리들이 결국 여기에까지 이르게 된 것이다. 원컨대 판서 이덕형은 국왕을 모시고 이 지방을 피하여 우리가 요동으로 가는 길을 열어 달라.” 이덕형이 대답하길, “일본이 만약 중국만을 침범하려고 하였다면 어찌 浙江(영파)으로 가지 않고 이곳으로 왔는가? 이것은 실로 우리나라를 멸망시키려는 계책이다. 明朝는 우리나라에 있어서 곧 부모와 같은 나라이니, 죽어도 그러한 요구를 들어 줄 수 없다.” 이리하여 회담은 곧 결렬되었다.⁵⁹⁾

이러한 일본측의 ‘假道入明’ 요구는 명에 대하여는 책봉과 通貢이란 형태로 요구된다. 1592년 9월 1일 조선에 온 심유경이 평양성 북쪽 강북산 아래서 유키나가와 회담할 때, 유키나가는 명에게 책봉과 通貢을 하고자 조선에 군사를 낸 것이라고 핑계댔다. 이에 심유경은 일본의 封貢 요구는 황제의 허가가 필요하다고 말하고, 이를 타진하기 위해 50일의 기간이 필요하다는 것으로 停戰협정이 맺어졌다.⁶⁰⁾

57) 湯谷稔編, 앞의 책 478~532쪽에 수록된 당시 사절의 副使였던 策彦周良의 기행기록 중에서 天文 8(1539)년 6월 7일조, 天文9년(1540)년 4월 14일과 16일조. 『明世宗實錄』 嘉靖 19年 2月 丙戌條.

58) 『明世宗實錄』 嘉靖 6년 9월 丙戌條.

59) 『선조실록』 25년 6월 9일(정유), 7월 1일(무오)

이리하여 조선에 과병할 시간을 번 明은 그 해 12월 다시 심유경을 평양성에 보내 유키나가에게, 너의 나라가 진실로 通貢을 원한다면 어찌 반드시 길을 조선에 빌리는가? 通貢은 옛 길인 寧波를 택해 그 규정에 따라야 할 것이라고 하고 있다. 그리고 조선의 두 왕자를 석방하고 철병할 것을 요구했다. 이에 유키나가는, 다만 평양성은 上國에 주고 대동강 以東은 일본이 차지해야 할 것이라 하며 이전의 주장을 반복했다.⁶¹⁾

1593년 1월 이어송의 명군에 의해 고니시 유키나가가 평양성 전투에서 패하여 서울로 후퇴했다. 그리고 4월 잠정적으로 화의가 성립되어 왜군이 서울에서 내려가 부산 주변에 주둔하게 되자 宋應昌은 조선측에, 왜군이 조선에서 완전 철수하면 關白을 봉하여 일본왕으로 하고 영과를 통해 入貢시킬 것이다, 라고 하여 히데요시를 책봉하고 영과 루트로 通貢을 허용하겠다는 생각을 밝혔다.⁶²⁾ 아마도 이 시점에서 일본측의 유키나가·소 요시토시 등과 명측의 송응창·심유경 등의 사이에서는 일본군의 완전 철수 및 히데요시의 책봉과 通貢 허가에 의해 강화를 전개하겠다는 공감대가 성립되어 있었다.⁶³⁾

그 후에도 송응창은 히데요시의 책봉과 通貢의 재개에 의한 강화 실현을 모색하여 갔다. 그러나 神宗은 일본이 조선에서 완전 철수하고 책봉 외에 통공을 요청하지 않고 두 번 다시 조선을 침략하지 않는다는 3조건을 인정하면 히데요시의 책봉을 허락한다고 하는 성지를 내렸다.⁶⁴⁾

이후 통공은 허용해 주어야 한다는 의견도 일었으나 1594년 5월말 신중은 책봉과 통공 모두를 중지할 것을 명했다. 그러나 강화를 재촉하는 조선 주둔 명군 수뇌부는 히데요시에게 책봉을 내려주라는 요청을 조선으로 하여금 주청하게 하는 공작을 폈고, 이러한 명군 수뇌부의 계속되는 강요에 宣祖가 결국 히데요시 책봉을 奏請하게 되었다. 이에 신중은 통공을 배제한 책봉을 내리기로 한다.⁶⁵⁾

VI. 나오며

이상에서 살펴본 바와 같이 宋代 고려와 일본으로 향하는 사람·배·상품·정보 등은, 海路·운하·육로를 통해 각지로부터 명주(영과)로 집결하였다. 고려·일본에서 온 상품이나 정보도 명주를 경유해서 더욱 광범위하게 이동하였다.⁶⁶⁾

그러나 해금정책이 실시된 明代의 영과는 일본 조공사절의 입항장에 지나지 않게 된다. 게다가 무로마치 막부의 중앙정권으로서의 장악력이 쇠퇴하자 호족적 세력들이 조공무역의 이윤을 차지하려 다투었고, 이러한 다툼이 중국 내지에서 확대되자(영과의 난) 明朝의 對日정책은 더욱 소극화 되어갔다.

임진왜란 중 유키나가는 히데요시의 책봉과 通貢을 명에 요청하고 있었다. 그러나 명은 통공을 배제한 책봉만으로 해결하려 하였다. 영과를 통한 무로마치 막부시대의 조공관계가 영과의 난을 경험한 명에 의해 복구되지 못하고 봉쇄된 것이다.

60) 『선조수정실록』 선조 25년 9월 1일.

61) 『선조수정실록』 25년 11월 1일, 『선조실록』 25년 12월 3일(기축).

62) 『선조실록』 26년 4월 1일(을유).

63) 中島樂章, 「封倭と通貢 -1594年の寧波開貢問題をめぐって-」 『東洋史研究』 66(2), 2007, 269쪽.

64) 中島樂章, 앞의 논문 270쪽.

65) 中島樂章, 앞의 논문 271쪽.

66) 榎本涉, 앞의 논문 15쪽.

임진왜란이 끝나 에도막부와 강화교섭이 막바지에 다다른 1606년 11월, 조선에서는 일본에 파견될 사절이 일본 현지에서 일본측으로부터 내어질 질문을 예상하고 이에 답하기 위해 ‘問答逐條’를 마련하고 있었다.⁶⁷⁾ 그 한 條文엔, 明에 조공을 바치려는(進貢) 일본의 의사를 조선이 대신 전달하고, 일본의 明에 조공하는 길(貢路)을 조선에게 빌리겠다는 요청, 즉 進貢의뢰와 貢路 차용의 요청이 있을 경우에 사절에게 다음과 같이 답하게 하고 있다. 進貢은 明이 거부한 것이 아니라 일본인이 중국에서 소란을 일으켰기 때문에 단절된 것이다(영파의 난). 더욱이 1596년 히데요시를 책봉해 주려고 渡日한 明의 책봉사에 대해 히데요시가 책봉을 거부하고 내쫓았으므로 明 황제가 진노하여 對日 강화를 주장했던 尙書 石星과 심유경을 중벌에 처하고 그 후로는 강화를 논의하는 것마저 거부하고 있다. 그러므로 조선은 일본의 進貢件을 明에 제기할 수조차 없으며 더더욱 조선을 貢路로 삼는 것은 明의 금기하는 바이다. 다시는 이런 요청을 삼가야 마땅하다.

이 ‘問答逐條’에서 보이듯이 영파의 난으로 明·日관계가 단절되었다고 하는 조선의 인식이 주목된다. 그리고 조선은 貢路 차용은 말할 것도 없이 進貢 주선도 일본의 自繩自縛에 의한 것이라고 외면하고 있다. 명 또한 일본에 대해 通貢 배제에 이어, 정유재란으로 책봉마저 거부하고 있음을 알 수 있다.

<참고문헌>

- 강장희, 「宋代 市舶司 제도에 관한 一考 -직능과 변화를 중심으로-」 『목포해양대학교 논문집』 12, 2004.
- 류제현, 『중국역사지리』 문학과지성사, 1999.
- 민덕기, 『조선시대 일본의 대외 교섭』 경인문화사, 2010.
- 홍성구, 「청조 해금정책의 성격」 『한·중·일의 해양인식과 해금』 동북아역사재단, 2007.
- 栢原昌三, 「日明勘合貿易に於ける細川大内二氏の抗爭(2)」 『史學雜誌』 25-10, 1914.
- 栢原昌三, 「日明勘合貿易に於ける細川大内二氏の抗爭(4)」 『史學雜誌』 26-2, 1915.
- 山崎覺士, 「宋代明州城の復元図作成にむけて」 『海港都市研究』 7, 2012.
- 小野正敏 외 共編, 『中世の対外交流』 高志書院, 2006.
- 林士民, 「宋代明州と日本平泉の友好往来」 『平泉文化フォーラム資料 -東アジアのなかの平泉-』 2006.
- 中島樂章, 「封倭と通貢 -1594年の寧波開貢問題をめぐって-」 『東洋史研究』 66(2), 2007.
- 榎本涉, 「明州市舶司と東シナ海交易圏」 『歴史学研究』 756, 2001.
- 鄭樸生, 『明日關係史の研究』 雄山閣, 1985.
- 宮泰彦, 『日華文化交流史』 富山房, 1965.
- 大庭脩·王曉秋編, 『歴史 -日中文化交流史叢書[1]』 大修館書店, 1995.
- 小葉田淳, 『中世日支通交貿易史の研究』 刀江書院, 1941.
- 田中健夫編 『譯注日本史料-善隣國寶記・新訂續善隣國寶記』 集英社, 1995.
- 湯谷稔編 『日明勘合貿易史料』 國書刊行會, 1983.
- 荒野泰典 外編, 『通交・通商圏の拡大』 吉川弘文館, 2010.

67) 『선조실록』 39년 11월 갑술.

<표 1> 시박사의 변천⁶⁸⁾

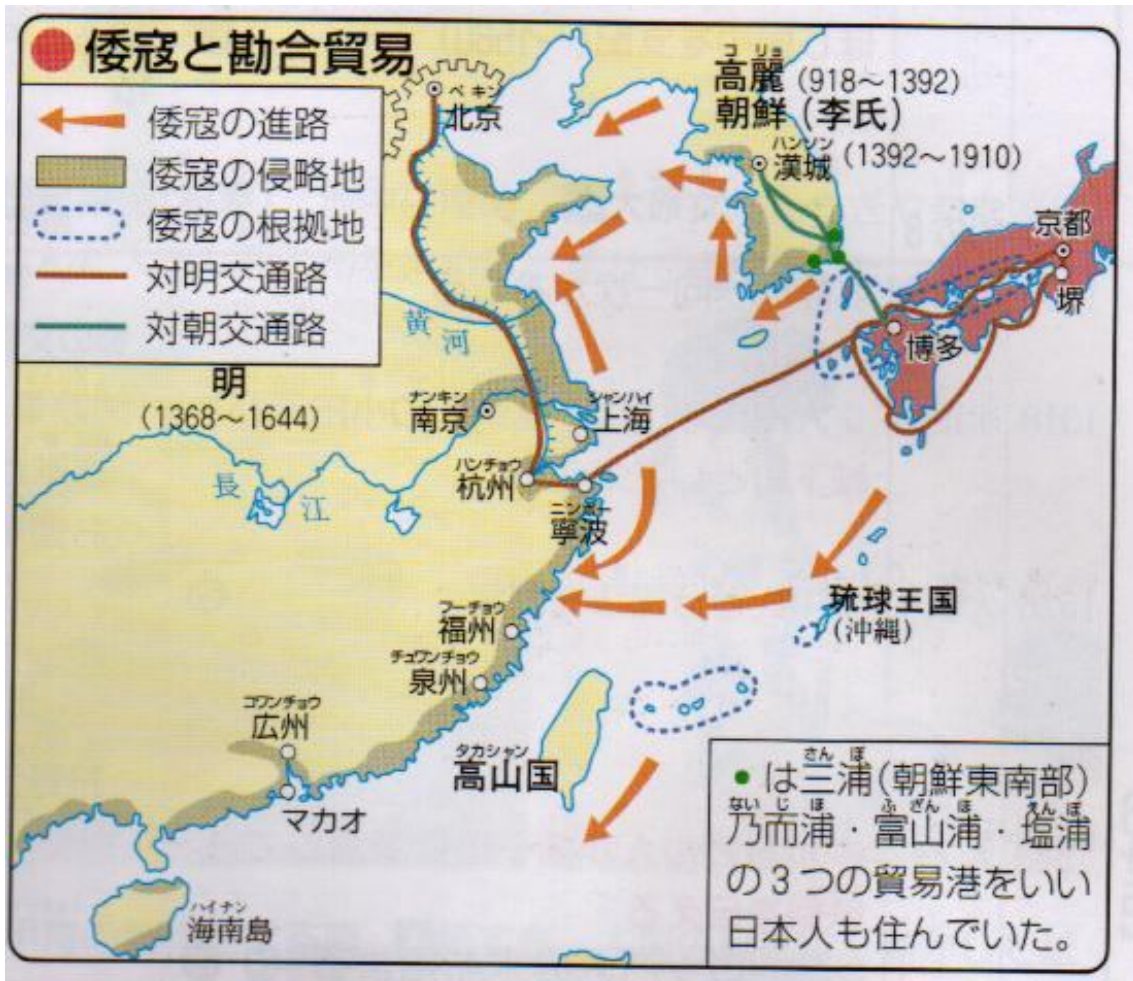
왕조	배경과 설치목적	담당 직무	담당관리의 지위
宋·元	해외무역에 적극적 →국가재정수입의 확대	민간무역 화물에 대한 관세부과와 탈세방지	轉運使가 겸임, 또는 전문 관원
明	해외무역에 폐쇄적 →해금 강화, 조공무역 운영	조공사절의 진위와 합법성 점검, 민간무역 통제	提舉(종5품)

<표 2> 제3기, 對明 조공사절 파견⁶⁹⁾

回	출발	입항年	正史이름	파견선	船數	파견인원	持參勘合	受給勘合	비고
1	1432	1433 (宣德8)	龍室道淵	막부, 有力寺院, 有力大名	5	미상	永樂勘合	宣德勘合	明使 雷春과 귀국
2	1434	1435 (선덕10)	恕中中誓	막부, 有力寺院, 有力大名	6	미상	宣德勘合		永樂勘合 잔여분 반납
3	1451	1453 (景泰4)	東洋允澎	有力寺院·有力大名	9	1,200	宣德勘合	景泰勘合	중국관리 殺傷사 건. 3척 조공에 300명 상경 제한
4	1465	1468 (成化4)	天與清啓	막부 1척, 細川氏 1척, 大內氏 1척	3	미상	景泰勘合	成化勘合 (大內氏의 일시강탈)	중국관리 殺傷사 건, 宣德勘合 잔여 분 반환
5	1476	1477 (성화13)	竺芳妙茂	막부 2척, 相國寺 1척	3	300	景泰勘合		몽고인 구타사건
6	1483	1484 (성화20)	子璞周璋	막부 2척, 朝廷 1 척	3		景泰勘合		
7	1493	1495 (弘治8)	堯夫壽莫	막부 1척, 細川氏 2척	3		景泰勘合 成化勘合	弘治勘合	중국인 殺傷사건. 入京인원 50명 제 한
8	1506	1511 (正德6)	了庵桂梧	大內氏 2척, 細川 氏 1척	3	600	弘治勘合	正德勘合 (大內氏의 강탈)	景泰·成化勘合 잔 여분반환
		1509 (정덕4)	宋素卿	細川氏 1척	1		弘治勘合		
9	미상	1523 (嘉靖2)	謙道宗設	大內氏	3	300여	正德勘合		寧波의 亂 발생
		1520	1523	鸞岡瑞佐	細川氏	1	100여	弘治勘合	
10	1538	1539 (가정18)	湖心碩鼎	大內氏	3	456	미상		
11	1547	1549 (가정28)	策彦周良	大內氏	4	637	미상		弘治·正德勘合 잔 여분 반납

68) 이 표는 홍성구, 앞의 논문 162쪽의 내용을 표로 재구성해 본 것이다.

69) 이 표는 宮泰彦, 『日華文化交流史』 富山房, 1965, 550~553쪽을 참조한 것.



쿠빌라이 시기 몽골의 세계관과 南海정책

- 몽골시대 해외무역 번영의 배경과 관련하여 -

고명수(고려대학교)

I. 들어오며
II. 몽골의 전통적 세계관과 대외정책
III. 쿠빌라이 정부의 南海정책과 그 성격
IV. 나오며

I. 들어오며

1276년 몽골은 남송을 병합하여 해양으로 진출할 수 있는 발판을 마련하고 이후 통상 진흥 정책을 적극 추진하여 동남아·인도양 해역을 무대로 해외무역을 크게 활성화시켰다. 몽골시대 해외무역을 교역규모, 교통범위, 항해기술 발전의 측면에서 공전의 번영을 이룩했다는 점은 주지의 사실이다. 따라서 이제까지 그에 관해 많은 연구가 진행되었는데, 그 초점은 대부분 몽골시대 해외무역을 번영상을 복원하거나 몽골정부가 수립·추진한 해외무역 관리·운영제도의 내용과 변천을 살피는 데 집중되어 있다.

몽골시대 해외무역을 올바르게 파악하기 위해서는 몽골이 교역대상인 南海諸國(동남아·인도양 해역의 여러 나라)과 맺은 정치적 관계에 대한 이해가 선행되어야 한다. 그러나 이제까지 몽골시대 해외무역을 번영에서 몽골-남해제국 간 외교관계가 차지하는 의의와 중요성을 고찰한 연구는 찾아보기 어렵다. 몽골시대 해외무역을 전대에 비해 획기적으로 발전했다는 사실은 몽골-남해제국 간 외교관계를 이전 唐·宋왕조가 그들과 맺은 전통적 朝貢(冊封)관계와 다른 측면에서 검토해야 할 필요성을 제기한다. 특히 몽골-남해제국 간 외교관계 형식의 기본적 토대가 대체로 쿠빌라이 시대 마련되었으므로, 무엇보다 쿠빌라이 정부가 남해제국에게 추진한 외교정책의 내용과 성과를 세밀하게 검토해야 한다.

쿠빌라이 이후 몽골왕조를 전통적 중국왕조 즉, 소위 '元朝'로 인식하는 대다수 학자들은 쿠빌라이 시대 수립된 몽골-남해제국 간 외교관계를 '중국적' 조공(책봉)관계와 같은 맥락으로 이해한다. 반면 쿠빌라이 정부가 추진한 남해정책의 원인과 배경에 관해 大島立子は 그 궁극적 목적이 경제교류가 아닌 정치적 복속에 있다고 보았고,¹⁾ 高榮盛도 그것이 '세계군주'라는 쿠빌라이의 자기인식과 세계관에서 비롯되었다는 견해를 제시했다.²⁾ 경청할 만한 주장이지만 이는 쿠빌라이 정부가 추진한 남해정책의 실제상을 구체적·실증적으로 다루지 못하고, 그것이 몽골의

1) 大島立子, 「元朝フビライの南海經營」 『蒙古史研究』 5, 1997, 50~51쪽.
2) 高榮盛, 「關於蒙古征服動因及其“天下觀”的思考」 『元史及民族與邊疆研究集刊』 19, 2008, 8~10쪽.

전통적 세계관과 대외정책 방식에 근거한다는 점을 간과하고 있으며, 몽골시대 해외무역의 번영에서 차지하는 의의와 중요성을 살피지 못했다는 점에서 일정한 한계를 지닌다. 이러한 점을 염두에 두고 본 논문에서는 몽골의 전통적 세계관과 대외정책 방식의 내용과 성격을 살펴보고, 쿠빌라이 정부가 그에 입각하여 남해제국과 전형적 조공(책봉)관계와 근본적으로 다른 형식의 외교관계를 수립했음을 논증해보려 한다.

II. 몽골의 전통적 세계관과 대외정책

匈奴 이래 북아시아 유목제국 군주들은 주로 자신의 권위의 원천을 ‘탱그리’(Tengri) 즉 ‘하늘’(神)에서 구했다. 그들은 자신이 하늘의 아들(天子)이거나 하늘의 명(天命)을 받았다고 자인하고 그것을 부족민들에게 표방하여 그들에 대한 지배의 정당성을 확보했다. 이러한 천자·천명 관념은 농경사회 만큼이나 자연현상의 변화가 생존에 절대적 영향을 미쳤던 고대 유목사회에서 자연스럽게 발생한 것으로 북아시아 유목민족에게 오랫동안 전승되어 온 샤머니즘의 전통과도 밀접하게 관련되어 있다.

칭기스칸도 몽골제국을 건설하기 전부터 자신의 권위와 부족민에 대한 지배의 이념적 근거를 하늘에서 구했다. 일찍이 테무진은 메르키트 부족을 섬멸한 후 “천지가 힘을 더해 주사 권능 있는 하늘이 이름 지어 주시고, 어머니이신 대지에 이르게 하시어, 사나이가 원수의 메르키트 사람들을, 그들의 가슴도 비워놓았습니다”³⁾라고 하였고, 케레이트 부족을 평정한 후 “영생의 하늘에 가호되어 케레이트 백성을 굴복시키고 높은 자리에 올랐다”⁴⁾라고 하여 전투에서 승리할 수 있었던 힘의 근원을 하늘에서 찾았다. 이와 같이 칭기스칸은 천명관념을 스스로의 위상을 높이고 유목민에 대한 지배의 정당성을 확보하는 데 적극 활용했다. 따라서 몽골제국 성립시기 이미 유목민들 사이에서는 그가 ‘초원의 지배자’ 단계를 넘어 (천명을 받은) ‘모든 세상의 군주’라는 관념이 존재했다.

그러나 몽골제국 성립 초기 이러한 천명관념이 주변국에게 완전한 복속을 요구하고 대외정벌의 유일한 동력으로 작용하는 단계에는 이르지 못한 것으로 보인다. 이는 칭기스칸이 호레즘의 술탄 무하마드에게 화평을 제안하면서 보낸 서한에서 그를 ‘귀한 자식’이라 호명하여 자신의 우월함을 내보이면서도, 한편으로 그의 강대한 세력과 권위를 인정하여 일방적 복속을 요구하지 않고 평등한 입장에서 상호공존하고 평화로운 통상관계를 수립할 것을 권유하는 내용을 통해 알 수 있다.⁵⁾ 호레즘에 파견된 몽골사신과 상인 일행이 오토라르 지역 지방관에게 모두 살해되고 재물을 빼앗기는 사건이 발생했을 때 그가 호레즘 정벌에 착수하면서 그 주요 동기를 ‘모든 세상을 지배하라’는 천명보다 호레즘의 ‘적대행위에 대한 복수’에서 구한 사실도 동일한 맥락에서 이해된다.⁶⁾

그러나 칭기스칸은 호레즘 정벌 과정에서 몽골군에게 대적할 수 있는 세력이 존재하지 않음을 깨닫게 되면서 기존의 천명관념을 점차 대외정벌의 유일한 동력으로 삼는 단계로 발전시켰다. 1221년 그는 니샤푸르의 대인들에게 귀부할 것을 종용하면서 전한 칙령에서 다음과 같이 천명관념을 처음으로 대외정벌의 유일한 이유로 표방했다.

3) 유원수 역주, 『몽골비사』, 사계절, 2004, 78쪽.

4) 『몽골비사』, 164쪽.

5) 라시드 앳 딘 지움, 김호동 역주, 『칭기스칸기』, 사계절, 2003, 310~311쪽.

6) 『칭기스칸기』, 312쪽.

아미르들과 대인들과 많은 백성들은 위대한 신께서 해가 뜨는 곳에서 지는 곳까지 지상의 모든 곳을 내게 주었다는 것을 알라! 누구라도 복속하면 그 자신과 처자식들과 권속들에게는 자비가 있을 것이나, 누구라도 복속하지 않고 적대와 저항을 앞세운다면 그는 처자식들과 권속들과 함께 파멸하고 말 것이다.⁷⁾

칭기스칸 시기 확립된 천명관념과 세계관은 그 후손들에게 변함없이 계승되었다. 1245년 로마 교황청의 명을 받아 몽골에 파견된 수도사 카르피니가 귀환 후 저술한 여행기에서 당시 몽골인들이 세계정복의 야망을 품고, 서유럽과 전쟁을 준비하고 있으며 그 이유가 ‘그들만이 몽골에 복종하지 않았기 때문’이라고 하여 당시 몽골의 천명관념과 세계관이 이방인인 자신이 감지할 수 있을 만큼 몽골인들 사이에서 공유되었음을 증언한다.⁸⁾ 이러한 세계관과 대외정책 방식은 구육이 카르피니를 통해 로마교황에게 전달한 서한에 더욱 명확하게 드러난다. 거기에서 구육은 오직 ‘모든 지상을 지배하라’는 천명에 근거하여 로마교황에게 서유럽 기독교 세계의 완전한 복속을 요구했다. 그리고 그가 로마교황에게 직접 몽골궁정에 와서 조근하라고 여러 차례 명한 내용을 통해 당시 몽골 군주가 요구하는 유일한 복속 표시가 외국 군주의 親朝였음을 알 수 있다.⁹⁾ 1254년 몽케는 프랑스 왕 루이 9세가 파견한 수도사 루브록을 접견하고 그를 통해 루이 9세에게 전한 서한에서 몽골이 주변국과 관계를 맺는 방식을 ‘전쟁’과 ‘평화’로 양분하고, 몽골에 복속하는 것이 평화를 얻는 유일한 길이라고 하여 그 시기 몽골인의 대외인식 속에 오로지 전쟁과 복속(평화)만 있고 대등한 입장에서의 화평관계가 존재하지 않음을 주장했다.¹⁰⁾

이와 같이 몽골인은 칭기스칸 시기 확립된 천명관념과 세계관에 근거하여 자신의 나라를 ‘세계제국’으로 간주하고 온 세상 모든 지역과 사람들을 실제적·잠재적인 정복과 지배의 대상으로 인식했다. 즉 몽골인의 세계관 속에는 동등한 나라와 백성이란 존재하지 않고 오직 이미 실제 지배하는 국가·백성과 향후 반드시 정복·복속시켜야 할 대상만 있을 뿐이었다. 몽골은 철저하게 이러한 세계관에 입각하여 주변국에게 완전한 복속을 요구하고, 거부할 경우 가공할 기마 전투력을 활용해 정복전쟁을 단행했다. 그 결과 몽골은 단시간에 유라시아 대륙 대부분 포괄하는 광대한 지역을 석권했다.

Ⅲ. 쿠빌라이 시기 몽골-南海諸國 朝貢관계의 성격

1264년 쿠빌라이는 동생 아릭부케와 벌인 카안위 계승분쟁에서 최종 승리하여 카안으로서 자신의 위상을 확고하게 수립했다. 몽골제국의 유일한 군주로 자인한 쿠빌라이가 몽골의 고유한 세계관을 답습했음은 이해하기 어렵지 않다. 남송병합 후 쿠빌라이가 安南과 瑠求에 복속을 요구하면서 보낸 다음 서한에서 외국과 관계 맺는 방식을 복속(평화)과 전쟁으로 양분하고, 복속하지 않을 경우 반드시 침공하여 토멸시킨다는 몽골의 고유한 세계관이 분명하게 드러난다.

7) 『칭기스칸기』, 349쪽.

8) Christopher Dawson, *Mission to Asia*, University of Toronto Press, 1980, pp. 43~44.

9) Igor de Rachewiltz, *Papal Envoys to the Great Khans*, Stanford University Press, 1971, pp. 213~214.

10) Peter Jackson, *The Mission of Friar William of Rubruck: His Journey to the court of the Great Khan Möngke 1253~1255*, The Hakluyt Society, 1990, pp. 248~250.

祖宗이 법을 세운 이후 무릇 여러 나라들이 귀부하여, 친히 내조한 자는 그 백성들로 하여금 예전과 같이 편안하게 하였고, 항거하고 복종하지 않은 자는 진멸하지 않음이 없었다.¹¹⁾

짐이 생각건대, 祖宗이 법을 세운 이후 무릇 미처 내부하지 않은 나라에 먼저 사신을 보내 초유하여, 내조하면 즉 예전과 같이 편안하게 하고, 그렇지 않으면 즉 반드시 정벌하여 토멸시켰다.¹²⁾

남송병합 직후 쿠빌라이 정부는 南海諸國 대한 招諭에 착수했다. 그 일차적 목적은 역시 몽골의 유일한 군주 쿠빌라이가 고유한 세계관에 근거하여 남송정복에 만족하지 않고 남해제국까지 완전하게 복속시켜 ‘온 세상을 지배하라’는 천명을 실현하고, 자신의 위상을 더욱 높이는 데 있다고 여겨진다. 그러나 보다 현실적인 목적은 일찍이 강남과 교역하던 남해제국을 확고하게 장악하여 당시 쿠빌라이 정부가 역점을 기울이던 해외무역 육성 사업을 보다 효율적으로 진행하는 것이었다고 생각된다. 남송병합 직후 본격적인 남해제국 초유를 앞두고 至元 15년(1278) 8월 福建省省 唆都(소계투)와 蒲壽庚에게 내린 “동남지역 섬들에 위치해 있는 여러 蕃國들은 모두 (짐을) 사모하는 마음을 가지고 있으므로, 蕃舶諸人들로서 짐의 뜻을 선포할 수 있다. 진실로 來朝하면 짐이 그를 총애하고 예로 대할 것이다. 우리와 왕래하며 교역하려는 자에게는 각각 그 원하는 바를 따르게 하라”¹³⁾라는 조서의 내용은 그가 외국상인을 통해 남해제국을 초유하여 그들과 자유롭게 교역하고자 했음을 전한다.

쿠빌라이 정부가 남송병합 후 전대 번영한 해외무역을 유지·발전시키기 위해서는 우선 교역대상인 남해제국과 새롭게 외교관계를 설정해야 할 필요가 있었다. 이에 따라 몽골은 매년 동남아·인도양 해역 여러 나라들에게 초유사절을 파견하고, 그들도 여러 차례 몽골에 사신을 보내와 조공을 바쳤다. 『元史』 「世祖本紀」와 「外夷列傳」에 기재되어 있는 쿠빌라이 시기 몽골과 남해제국 간 사신 왕래 기사를 표로 정리하면 다음과 같다.

<표> 쿠빌라이 시대 몽골-南海諸國 간 사신 왕래

연도	몽골의 遣使	南海諸國의 朝貢
至元 16(1279)	占城, 安南	占城, 安南, 馬八兒
至元 17(1280)	爪哇, 占城, 安南, 俱藍	爪哇, 占城, 安南, 馬八兒, 俱藍
至元 18(1281)	爪哇, 安南, 馬八兒, 占城	占城, 安南
至元 19(1282)	爪哇, 馬八兒, 俱藍, 暹	爪哇, 占城, 安南, 馬八兒, 俱藍, 蘇木達
至元 20(1283)	安南, 俱藍	安南, 馬八兒
至元 21(1284)	安南, 占城, 馬八兒, 緬	爪哇, 占城, 安南, 緬, 馬八兒
至元 22(1285)	安南, 占城, 馬八兒	占城, 眞臘 速木都刺(蘇木達)
至元 23(1286)	爪哇, 安南, 馬八兒, 緬	安南, 馬八兒, 俱藍, 蘇木都刺(蘇木達)
至元 24(1287)		安南, 馬八兒, 俱藍
至元 25(1288)	馬八兒, 安南	安南, 馬八兒,
至元 26(1289)		安南, 馬八兒, 羅斛, 緬

11) 『安南志略』 卷2 大元詔制 至元二十八年諭世子陳詔.

12) 『元史』 卷210 列傳97 外夷3 瑠求, 4667쪽.

13) 『元史』 卷10 本紀10 世祖7, 204쪽.

至元 27(1290)	馬八兒	安南
至元 28(1291)	安南, 馬八兒, 俱藍	安南, 馬八兒, 羅斛
至元 29(1292)	占城, 安南, 緬, 暹	安南,
至元 30(1293)	暹	安南

쿠빌라이 시기 몽골이 남해제국과 수립한 외교관계는 외면적으로 과거 중국왕조가 주변국과 맺은 전통적 朝貢(冊封)관계를 답습한 것으로 이해되기 쉽다. 실제로 쿠빌라이 이후 몽골을 정통 중국왕조(元朝)로 보는 많은 학자들은 그것을 이전 동아시아 국제관계의 기본 형식이었던 조공(책봉)관계의 연장으로 이해한다. 그러나 몽골-남해제국 간 외교관계는 전통적 조공(책봉)관계와 근본적으로 성격을 달리한다. 주지하듯이 과거 전형적 조공(책봉)관계는 각 시대마다 다소 차이가 있지만 대체로 중국황제에 대한 주변국의 朝貢과 그에 대한 중국황제의 冊封·回賜라는 평화적 수단을 통해 유지되고, 조공국이 중국황제의 명목적·상징적 종주권을 인정하는 대신 정치적 독립성·자율성을 보존한다는 특징이 있다. 물론 조공(책봉)관계의 기본이념은 ‘조공국 군주의 親朝를 통한 실제적 복속’에 있지만 그러한 국제관계는 주변국에 대한 중국왕조의 우월한 정치·군사력이 뒷받침되어야 비로소 실현될 수 있다. 그러나 실제로 과거 중국왕조가 동아시아에서 정치·군사적 패권을 장악한 시기는 그다지 길지 않다. 이러한 이념과 현실의 차이로 인해 전형적 조공(책봉)관계는 중국황제가 하사품의 명목으로 조공국에게 일정량의 물자를 보내는 대신 형식적 우월성을 보장받는 ‘의례적 상하관계’ 형태로 정착되었다. 따라서 이 같은 국제질서 안에서 중국황제가 조공국 군주나 그 자제에게 실제적 복속을 의미하는 親朝를 요구하는 일은 매우 드물었다. 실제로 과거 중국왕조가 일부 외국 군주에게 친조를 요구한 경우는 모두 정치·군사적으로 밀접한 관련을 맺고 있는 내륙의 인접국에 국한되었고, 외국 군주나 그 자제가 중국에 친조를 행한 사례도 대부분 다양한 정치·군사·경제적 목적에 따라 자발적으로 행한 것이었다. 특히 경제적 성격이 짙은 종래 중국-남해제국 간 조공관계에서 중국황제가 남해제국 군주나 자제에게 친조를 요구하거나 그들이 자발적으로 친조를 행한 사례는 찾아보기 어렵다.

그러나 쿠빌라이는 남해제국을 초유하면서 시종 그 국왕이나 자제의 친조를 강하게 요구했다. 일찍이 至元 10년(1273) 2월 緬國에 사신을 파견하여 子弟近臣을 보내 내조할 것을 요구하고,¹⁴⁾ 至元 16년(1279) 12월 占城國王에게 조서를 내려 친히 내조하라고 명했으며,¹⁵⁾ 占城이 이에 응하지 않자 다음 해 11월 다시 사신을 보내 그 자제나 大臣을 입조시키라고 명했다.¹⁶⁾ 또한 至元 18년(1281) 11월 爪哇에도 조서를 보내 국왕의 친조를 요구했다.¹⁷⁾

이러한 쿠빌라이의 남해제국에 대한 친조 요구는 몽골의 전통적인 주변국 복속 방식을 답습한 것이다. 1209년 당시 카라키타이에 복속해 있던 위구르 군주 이두쿠트가 몽골에 사신을 파견해 복속 의사를 표명하자, 칭기스칸은 “만일 이디쿠트가 진실로 힘을 다 바칠 마음을 갖고 있다면, 그가 창고 안에 가지고 있는 것을 자신이 직접 갖고 오도록 하라”¹⁸⁾라고 하면서 그에게 친조를 명했다. 또한 전술했듯이 구육도 수차례 로마 교황에게 서한을 보내 서유럽 기독교세계의 국왕들과 함께 친조할 것을 강하게 요구했고, 1231년부터 30여 년 간 지속된 몽골-고려 전쟁에서 몽골이 여러 차례 고려국왕의 친조를 요구했으며, 至元 4년(1267) 9월 몽골이 安南에

14) 『元史』 卷8 本紀8 世祖5, 148쪽.

15) 『元史』 卷10 本紀10 世祖7, 218쪽.

16) 『元史』 卷11 本紀11 世祖8, 227쪽.

17) 『元史』 卷11 本紀11 世祖8, 236쪽.

18) 『칭기스칸기』, 257쪽.

조서를 보내 요구한 6가지 의무사항(六事)에도 첫 번째로 국왕의 친조가 명시되어 있다.¹⁹⁾

그리고 몽골 카안은 외국 군주가 친히 입조한 순서에 따라 공적을 평가하여 차등 있게 지위를 부여했다. 즉 보다 먼저 입조한 군주에게 더 큰 공적을 인정하고 높은 지위를 부여했다. 이는 至元 7년(1270) 2월 쿠빌라이가 몽골에 입조한 高麗 元宗을 질책하며 “그대는 늦게 內附했기 때문에 諸王보다 아래에 위치한다. 우리 太祖 시기에 亦都護(이두쿠트)는 먼저 귀부하여 諸王 위에 위치하게 했고, 阿思蘭(아르슬란)은 후에 귀부하여 그 아래에 위치하게 했다”²⁰⁾라고 한 발언을 통해 확인된다.

이와 같이 몽골 카안이 주변국 군주에게 친조를 요구하고 그 순서에 따라 공적과 지위에 차등을 둔 것은 그들이 친조를 가장 확실한 복속의 표시로 여겼기 때문이다. 따라서 쿠빌라이가 남해계국 군주에게 친조를 요구한 것은 그들과 조공(책봉)관계와 같은 ‘명목적 상하관계’가 아닌 ‘실제적 복속관계’를 맺고자 했음을 의미한다. 이러한 주변국 복속 방식은 몽골이 전형적 조공(책봉)관계에 무지했던 탓도 있지만, 상술했듯이 무엇보다 모든 세상을 실제적·잠재적 지배와 정복의 대상으로 간주하는 몽골의 고유한 세계관에 기반을 둔 것이다. 쿠빌라이 정부의 대외정책 노선이 이러한 세계관에 근거하는 한 조공국의 정치적 독자성·자율성이 보장되는 전형적 조공(책봉)관계는 성립되기 어려웠다.

쿠빌라이는 복속국 중 오직 高麗와 安南의 군주에게만 책봉을 내렸는데 그들과도 전형적 형태의 조공책봉관계를 맺지 않았다. 이는 그가 양국 군주를 책봉한 후 그들에게 六事の 이행을 요구한 사실을 통해 입증된다. 中統 원년(1260) 3월 고려 高宗이 전년 사망했다는 소식을 접한 쿠빌라이는 마침 입조해 있던 태자 王侁을 高麗國王에 책봉하고 귀국시켰다. 이어 中統 3년(1262) 12월 고려에 조서를 보내 “무릇 멀고 가까운 여러 새로 귀부한 나라에 대해 나의 조상들께서 이미 정해놓은 규칙이 있다”라고 하면서 納質, 籍民, 置郵, 出師, 輸糧의 의무를 이행하라고 지시했다.²¹⁾ 또한 至元 5년(1268) 3월 다시 사신을 보내 칭기스칸이 정해놓은 제도에 내속한 나라에게 納質, 助軍, 輸糧, 設驛, 供戶數籍, 置達魯花赤의 의무가 있다고 전했다.²²⁾ 마찬가지로 中統 2년(1261) 陳光昺을 安南國王으로 책봉한 후 至元 4년(1267) 9월 조서를 내려 君長親朝, 子弟入質, 編民數, 出軍役, 輸納稅賦, 置達魯花赤의 6가지 의무를 이행하라고 촉구하고,²³⁾ 至元 12년(1275) 정월에도 귀국하는 안남 사신을 통해 조칙을 내려 籍戶, 設達魯花赤, 簽軍, 立站, 輸租, 歲貢 등을 수행하라고 요구했다.²⁴⁾

통상 六事라고 불리는 복속국에 대한 몽골의 6가지 요구사항은 위 기록에서 보이는 바와 같이 칭기스칸 시기에 이미 규정되었고, 내용상 몇 항목에서 사소한 차이가 있으나 기본적으로 동일하다. 고려와 안남 외에 6사가 적용된 사례는 확인되지 않지만, 몽골에 가장 먼저 귀부한 위구르에서도 6사가 실행되었다는 연구결과에 비추어 볼 때,²⁵⁾ 칭기스칸 시기부터 몽골이 영역을 확대하는 과정에서 여러 복속국에게 그것을 요구했을 것으로 추정된다. 6사의 이행은 그 나라가 정치·경제·군사적으로 몽골에 완전하게 복속되어 그들의 직할령과 동일한 상태에 놓이게 됨을 의미한다. 따라서 쿠빌라이가 고려와 안남에게 6사를 요구한 것은 두 나라를 점령지역과 동일한

19) 『元史』 卷209 列傳96 外夷2 安南, 4635쪽.

20) 『元史』 卷7 本紀7 世祖4, 128쪽.

21) 『高麗史』 卷25 世家25 元宗1.

22) 『高麗史』 卷26 世家26 元宗2.

23) 『元史』 卷209 列傳96 外夷2 安南, 4635쪽.

24) 『元史』 卷8 本紀8 世祖5, 160쪽.

25) Thomas T. Allsen, “The Yuan Dynasty and the Uighurs of Turfan,” Morris Rossabi ed., *China among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th–14th Centuries*, University of California Press, 1983, p. 261 참조.

실질적 지배의 대상으로 간주했음을 말해준다. 비록 쿠빌라이가 양국으로 하여금 6사를 모두 이행케 하지는 못했지만 다양한 형태의 내정간섭, 무력침공, 경제수탈을 통해 결국 양국에게 실제적 지배권을 행사했다. 이러한 쿠빌라이의 강압정책은 복속국을 완전한 지배의 대상으로 인식하는 몽골의 고유한 세계관을 여실히 반영하며, 그에 입각하여 수립된 외교관계 역시 조공국의 독립성·자율성이 보장된 전형적 조공책봉관계와 근본적으로 달랐음을 나타낸다.

쿠빌라이 정부가 남해제국을 초유하는 과정에서 그들에게 6사와 같은 의무사항의 이행을 요구했는지 여부는 알기 어렵다. 그러나 전술했듯이 쿠빌라이 정부가 몽골의 전통적 세계관과 주변국 복속 방식을 답습한 사실에 비추어 볼 때, 친조요구를 통해 적어도 남해제국과 전형적 조공(책봉)관계보다 더욱 강도 높은 복속관계를 맺으려 했고, 몽골의 위세를 감지한 여러 나라들도 그 요구를 상당부분 수용했을 것으로 추정된다. 至元 23년(1286) 9월 馬八兒, 須門那, 僧急里, 南無力, 馬蘭丹, 那旺, 丁呵兒, 來來, 急蘭亦帶, 蘇木都刺 10개국이 각각 자제를 보내와 표를 받들어 內勤하고 방물을 바쳤다는 기록이 그 일면을 확인시켜 준다.²⁶⁾

그러나 전형적 조공(책봉)관계에 익숙한 일부 나라들은 몽골의 강압적·일방적 복속 요구를 거부하여 군사적 충돌을 일으키기도 했다. 몽골의 고유한 세계관에 비추어 봤을 때 복속 거부는 곧 ‘반역’을 의미하므로 무력정벌의 구실을 제공하기에 충분한 것이었다. 쿠빌라이는 安南, 占城, 緬, 爪哇 등 나라에 국왕이나 자제의 친조를 강하게 요구하고, 거부할 경우 그것을 명분으로 삼아 대규모 정벌군을 일으켰다. 그러나 주지하듯이 쿠빌라이 정부가 동남아원정에 파견한 군대는 모두 토착민의 강렬한 저항에 부딪혀 그들을 완전히 제압하지 못하고 철수했다. 따라서 흔히 몽골의 동남아원정은 막대한 인력과 물자를 투입했음에도 불구하고 소기의 목적을 달성하지 못한 실패한 정책으로 평가된다.²⁷⁾ 그러나 전쟁 종료 후 몽골은 조속히 그 나라들과 조공관계를 수립했다. 安南과 占城은 전쟁 후 여전히 몽골에 사신을 파견해 복속의 뜻을 표명하고, 大德 원년(1297) 2월 緬國도 왕자를 보내 입조했으며,²⁸⁾ 그 해 10월 爪哇도 사신을 보내 내항했다.²⁹⁾ 이와 같이 몽골의 침략을 받은 동남아 국가들은 원정군을 격퇴했음에도 불구하고 그 직후 모두 몽골과 조공관계를 맺었다.

쿠빌라이 정부의 동남아원정은 결과적으로 실패했지만 상대국에게 많은 인명과 재산의 손실을 입혔다. 따라서 그 나라들은 전쟁을 겪는 동안 몽골군의 막강한 군사력을 실감하여 그들을 계속 적대할 경우 다시 대규모 침공을 받을 수 있다는 우려를 갖게 되었을 것이다. 몽골군을 격퇴한 나라들이 전쟁 종료 직후 모두 입조한 것은 그들이 몽골의 재침을 미연에 방지하기 위해 내린 결정으로 이해할 수 있다. 또한 동남아 여러 나라들에 대한 몽골의 군사적 시위는 이미 복속한 나라에게 잠재되어 있는 저항의지를 불식시키고, 미처 복속하지 못한 나라의 투항을 유도하는 데에도 큰 영향을 미쳤으리라고 여겨진다. 이와 관련하여 다음 기록이 주목된다.

至元 29년(1292) 이 때 바야흐로 爪哇 정벌을 의논하여 福建行省을 세우고 亦黑迷失과 史弼, 高興을 모두 平章으로 삼았다. 조서를 내려 군대에 관한 일을 弼에게 맡기고, 바닷길에 관한 일을 亦黑迷失에게 맡기게 했다. 이에 말하기를, “너희들이 爪哇에 이르면 마땅히 사신을 보내 상황을 알려야 한다. 너희들이 그곳에 머무르면 그 다른 小國들이 마땅히 스스로 복속할 것이니 (사신을) 보내 그들을 초무함이 옳다. 그들이 만약 복속하면 모두 너희들의 공이다”라고 하였다. 군대가 占城에 이르러 먼저

26) 『元史』 卷14 本紀14 世祖11, 292쪽.

27) 모리스 로사비, 강창훈 옮김, 『쿠빌라이 칸—그의 삶과 시대』, 천지인, 2008, 338~339쪽; 李治安, 『忽必烈傳』, 人民出版社, 2004, 501쪽.

28) 『元史』 卷210 列傳97 外夷3 緬, 4659쪽.

29) 『元史』 卷19 本紀19 成宗2, 413쪽.

郝成, 劉淵을 南巫里, 速木都刺, 不魯不都, 八刺刺 등 여러 小國으로 보내 투항하게 했다. 30년(1293) 葛郎國을 공격하여 그 군주 습只葛當을 투항하게 했다. 또한 鄭珪를 木來由 등 여러 小國으로 보내 초유하니, 모두 그 자제를 보내와 투항했다.³⁰⁾

이와 같이 쿠빌라이 정부는 爪哇 정벌을 진행하는 과정에서 몽골군의 위세를 활용하여 진공로 상에 위치한 여러 소국들을 복속시켰다. 그러므로 몽골의 동남아원정은 비록 상대국을 완전하게 점령하지 못했지만 기존 조공국과 복속관계를 더욱 강고히 하고, 주변국의 투항을 유도했다는 점에서 일정한 성과를 거두었다고 평가될 수 있다.

쿠빌라이 정부의 남해제국에 대한 초유와 정벌이 비교적 성공적으로 마무리됨에 따라 몽골은 고유한 세계관에 입각하여 그들과 (실제적) 조공관계를 맺었다. 이에 몽골이 그들에게 일정한 정치적 영향력을 행사할 수 있는 조건이 마련되었다. 이러한 국제질서의 재편은 몽골이 동남아-인도-서아시아에 이르는 해상항로를 확고하게 장악하는 결과를 가져왔다. 그리고 동남아-인도양 해역이 몽골이라는 단일한 지배세력 아래 놓이게 됨에 따라 각 지역 간 해상통교의 장벽이 대폭 낮아졌다. 이를 배경으로 쿠빌라이 이후 몽골정부는 국내 상인의 해상교역 활동을 지원·육성하고, 외국 상인을 유치하는 정책을 적극 추진했다. 그 결과 몽골시대 동서 해상무역은 공전의 번영을 구가했다.

IV. 나오며

칭기스칸 시기부터 몽골인은 세상 모든 지역과 사람들을 실제적·잠재적인 정복과 지배의 대상으로 인식하고, 제국의 영역을 확대하는 과정에서 그러한 관념을 주변국에게 완전한 복속을 요구하고 정복전쟁을 수행하는 데 철저하게 적용시켰다. 그리고 이 같은 세계관과 대외정책 기조는 후손들에게 계승되어 쿠빌라이 정부가 추진한 남해제국 초유·정벌 정책에도 적극 반영되었다. 쿠빌라이 정부는 남해제국에게 실제적 복속을 의미하는 국왕의 친조를 강하게 요구하고 여러 나라들에게 관철시켜 그들과 정치적 독립성·자율성이 보장된 전형적 조공(책봉)관계와 근본적으로 다른 (실제적) 복속관계를 수립했다. 그 결과 몽골은 강남에서 동남아, 인도남부를 지나 서아시아와 아프리카 동안에 이르는 해상항로를 확고하게 장악하고, 통상 진흥 정책을 적극 추진하여 동서 해상교역을 크게 발전시켰다. 그러므로 몽골의 전통적 세계관의 계승과 그에 입각한 몽골-남해제국 간 외교관계 수립은 동서 해상무역의 눈부신 번영 즉, 파스 몽골리카(Pax Mongolica)의 주요한 성립조건을 마련했다는 점에서 그 역사적 의의를 살필 수 있다.

30) 『元史』 卷131 列傳18 亦黑迷失, 3199쪽.

이강한 - ‘쿠빌라이 시기 몽골의 세계관과 南海정책’에 대한 토론문

고명수 선생님의 발표를 잘 들었습니다. 몽골의 전통적 세계관이 원제국-남해제국 간 관계에 어떻게 반영되었는지를 살펴보신 유익한 논문이라 생각합니다. 몇가지 질문을 드리는 것으로 토론을 대신하고자 합니다.

1. 선생님께서는, 쿠빌라이 정부가 몽골의 전통적 세계관(‘천명사상’)에 입각한 남해 초유를 전개함으로써 ‘기존의 전형적 조공책봉관계와는 근본적으로 다른’ 외교관계를 남해제국과 수립했다고 보셨습니다. 선생님이 따르면 “자신의 나라를 ‘세계제국’으로 간주하고 온 세상 모든 지역과 사람들을 실제적·잠재적인 정복과 지배의 대상으로 인식”하는 몽골인들의 관점이 더욱 공격적인 남해 초유 정책을 낳았던 셈입니다.

그런데 남해제국에 대한 원제국정부의 이러한 입장을 중국 중심의 중화주의 사상과 비교해 볼 때, 양자가 과연 근본적으로 다른 맥락의 국제관계였는지에 대해 여러 입장이 있을 수 있다고 생각합니다. 연원과 배경은 물론 이질적이지만, 그 결과는 결국 동일할 수밖에 없지 않았는가라는 생각도 듭니다. 몽골의 ‘복종 위주’의 논리는 외양상 더 폭력적이지만, 화이론도 결국 비슷한 것 아닐까요? ‘복종’이 아닌 ‘교화’의 대상으로 인식한다는 점에서 그렇게 생각합니다. ‘정복’과 ‘교화’의 차이가 ‘무력’과 ‘이념’의 차이를 수반하는 것은 사실이지만, 일단 무력침공으로 시작된 고려정벌 역시 처음에는 간접적 외교관계로 이어졌지만 이후 순화된 측면이 있습니다. 남해지역들도 예외는 아니었다고 생각하는데, 선생님의 생각을 여쭙니다.

2. 원제국의 남해제국 초유가 몽골인들의 독특한 세계관에서 비롯되었고, 그 초유양상 또한 몽골인들의 천명사상 및 복종강요 논리에 의해 규정되었다고 보셨습니다.

남해지역에 대한 초유도 결국 경제적 이익을 염두에 둔 것이었을텐데, 쿠빌라이 초 재정 및 대외무역정책을 관장, 주도하던 이슬람 출신 재무제상들이 몽골인들의 그러한 천명사상을 공유했는지 의문스럽습니다. 필자도 ‘현실적 목적’을 언급하고 계시지만, 남해지역 초유의 시작 및 전개에 몽골의 천명사상이 영향을 끼친 정도와, 서역 경제인들의 실리적 접근이 그를 추동한 정도 중 어느 쪽을 더 크게 보고 계신지 여쭙니다. 원제국의 남해제국에 대한 ‘친조’ 요구가 이전 한족왕조의 남해제국에 대한 입장과 근본적으로 다른 점이었다고 보신 것에는 동의하지만, 그것을 굳이 몽골의 특수한 천명사상에 의한 것이라 보기보다는, 무역에 그만큼 적극적이었던 원제국정부의 정책에 의한 것이었다고 보면 안될지, 선생님의 생각을 여쭙니다.

아울러 전후 중국 한족왕조들과 남해제국 간 관계를 좀 더 소개해 주셨으면, 본 발표에서 거론하신 부분들과 효과적인 비교가 되었을 것이라 생각합니다. 또 원제국의 남해지역 초유, 정벌, 교류 과정에서 지역별로 여러 다양한 양상들이 확인되는데, 그를 몇 개의 군으로 분류해(마야바르, 고지 등) 특징을 제시해 주셨으면 더욱 좋았겠다는 생각이 듭니다.

3. 원제국의 남해제국 초유에 대한 총평을 내리시면서 “성공적인 마무리”라는 표현과 “결과적 실패”라는 표현을 함께 쓰고 계신데, 일견 모순된 평가가 아닌가 합니다. 보완 설명을 부탁드립니다.

16세기 포르투갈 선교사가 본 동아시아 해상질서

홍성화(부산대학교)

1. 머리말
2. 中國海賊의 활동범위
3. 해적과 지방관료, 그리고 상인
4. 포르투갈인이 본 중국과 일본
5. 맺음말

1. 머리말

16세기 은무역(silver trade)을 중심으로 한 세계경제가 형성되었고, 이것이 유럽은 물론이고 동아시아, 특히 중국과 일본의 역사에 커다란 영향을 미쳤다는 점은 이미 주지의 사실이라고 할 수 있다.¹⁾ 그럼에도 불구하고 동아시아의 은교역을 담당했던 사람들에 대해서는 의외로 그 실체가 모호한 점이 많았다. 같은 시기 서양에서는 국가의 지원과 허가를 통해서 공식적으로 대항해에 나섰던데 비해서, 동아시아의 경우 명과 朝鮮 등의 국가에서 朝貢貿易을 제외한 私貿易을 금지하는 海禁令으로 인하여 밀무역의 형태로 이루어지는 경우가 많았기 때문이다. 이 밀무역의 주체에 대해서 무라이 쇼스케는 다음과 같이 서술하고 있다.

국가간의 관계를 축으로 하는 교류에 대신하여 비합적이고 다민족적이며 때때로 폭력이 수반된 그리고 아마도 더욱 대규모의 교류가 등장하게 된다. ‘後期倭寇’라는 말로 일괄되고 있는 다양한 해상 세력이야 말로, 그러한 교류를 담당한 주체였다. 예를 들면 五島나 平戸나 博多의 왜인 海商, 또는 王直을 대표로 하는 강남 연해 지방의 大海商, 또는 중국해의 교역로에 편승하여 말라카에서 모르카 諸島, 廣東, 舟山諸島, 류큐, 그리고 큐슈로 진출해 온 포르투갈 세력. 이들 모두는 밀무역을 통해 명의 海禁體制를 유명무실하게 만들고, ‘환중국해 지역’의 일체성을 성숙시켜 간 이들이었다.²⁾

왜구의 본질은 중국인이 많다든가 조선인이 많다든가 일본인이 많다든가 하는 점에 있는 것이 아니라, 국적과 민족을 초월한 차원에서의 인간집단이라고 하는 점에 있으며, 그렇기 때문에 환중국해 지역의 담당자가 될 수 있었던 것이다. 이런 시각으로 보자면, 두 시기의 왜구는 거꾸로 연속성·동질이라는 측면에서 다시 파악하지 않으면 안된다.³⁾

1) 岸本美緒, 『東アジアの「近世」』 山川出版社, 1998; 안드레 군더 프랑크, 이희재역 『리오리엔트』(이산, 2003).
2) 村井章介, 『中世倭人傳』(岩波書店, 1993) p.200.
3) 村井章介, 손승철·김강일 편역 『동아시아 속의 중세한국과 일본』(경인문화사, 1998) p.135.

물론 이와는 달리 16세기 무역담당자와 倭寇를 중국인이 주도권을 가지고 있다고 여기는 연구⁴⁾도 있지만, 실제 이러한 무라이 쇼스케의 언급은 국내 학계에도 일정한 영향을 끼치고 있다고 할 수 있다. 그 밖에도 ‘倭寇’ 또는 ‘海寇商人’⁵⁾으로 불리우는 이 환중국해(環中國海) 교역의 담당자들에 대해서 연구가 많지만, 중국, 일본, 포르투갈, 동남아시아 등 여러 국가와 다양한 에스니티로 구성된 이들 사이에 어떠한 관계가 형성되었는지를 밝혀 주는 연구는 그다지 많지 않다고 생각된다. 이는 자료상의 한계도 한 몫을 차지한다고 생각되는데, 당시에 이 무역 구성원 가운데 직접 자료를 남긴 경우는 매우 드물고, 대체로는 『明實錄』이나 地方志, 『籌海圖編』이나 『日本一鑑』의 경우처럼 倭寇 소탕을 위한 기록으로 남긴 것이 대부분이다.

그렇지만 여기에 포르투갈인들이 남긴 방대한 사료가 있다는 것을 잊어서는 안될 것이다. 1488년 바르톨로뮤 디아스가 희망봉에 도착한 뒤에, 1509년 디우 해전(Battle of Diu)에서 이집트 맘루크 제국을 격파하여 손쉽게 말라카 등의 동남아시아로 진출하였다.⁶⁾ 그 뒤 마누엘 왕의 명령으로 중국을 ‘발견’하기 위하여 페르낭 페레스 드 안드라데(Fernao Peres de Andrade, ~1523)를 총사령관으로 함대가 편성되었고, 1516년 2월 인도를 떠나 1517년 광둥에 도착하였다. 그 역시 중국에서 14개월동안이나 체류하기도 하였다. 비록 안드라데나 피레 토메스가 중국과의 공식관계를 맺는데는 실패했으나, 포르투갈 선박은 廣州 주변의 上川島나 漳州 근방의 月港 등의 밀무역 항로에 편승하여 동남 아시아산 향료나 유럽산 모직물을 중국산 견직물이나 生絲, 도자기 등과 교역을 하였다.⁷⁾ 그 뒤에는 일본 큐슈 등에 진출하여, 조총을 전래해 주거나 日本의 銀의 교역에도 관여하기 시작하였던 것이다.

이 環中國海에 진출한 포르투갈 선단에는 상인이나 해적은 물론이고, 공식 사절, 선교사 등이 승선하여 인도, 말라카, 중국, 그리고 일본 등에도 진출하였고, 여러 가지 형식으로 각 국에 대한 기록을 남겼다. 여기에서는 특히 이하에서는 그 가운데에서 동아시아에 관련된 주요한 것을 열거해 보도록 한다.⁸⁾

① 토메 피레스(Tome Pires, 1465?-1524 or 1540) : 1511년 리스본을 떠나 인도로 향하였고, 1512년에서 1514년까지 말라카에 정착하였다. 그 뒤 1516년 포르투갈 마누엘1세가 파견한 최

4) 田中健夫, 『對外關係と文化交流』(思文閣出版, 1982) p.373.

5) 李金明, 『明代海外貿易史』(中國社會科學出版社, 1990), p.90. 16세기 環中國海에서 활약한 상인과 海寇의 일체성에 대해서는 많은 사료와 연구에서 지적하고 있는 바이기도 하다. 대표적으로 鄭若曾, 『籌海圖編』 卷11上 「經略」1 「敍寇原」(中華書局, 2007, p.673) “寇與商同是人也, 市通則寇轉而爲商, 市禁則商轉而爲寇, 始之禁禁商, 後之禁禁寇.”

6) A.J.R. Russell-Wood, *The Portuguese Empire, 1415-1808 : a World on the Move*, Johns Hopkins University Press, 1998. 이러한 포르투갈의 동방진출에 대해서 몇 년 뒤 조선 정부에서 다음과 같이 파악하고 있다. “通事 李碩이 명나라에서의 견문을 보고하면서 다음과 같이 아뢰었다. 佛狼機國(=포르투갈)은 滿刺國(=말라카)를 멸하고 와서 봉해 주기를 요구하였습니다. (명나라) 禮部는 의논하여 말하기를 “조정에서 봉해 준 나라를 멋대로 멸망시켰으니, 허락할 수 없다”라고 하고 朝見을 허락하지 않았습니다. 그들을 대접하는 것은 다른 나라와 다를 바가 없었는데, 그 외모는 왜인과 비슷하나 의복의 제도와 음식은 정상적인 사람들과는 달랐습니다. 그래서 중국인들도 “예로부터 한 번도 본 일이 없는 사람들이다”라고 하고 있습니다.” 『朝鮮王朝實錄』 中宗15年(1520)12月戊戌條.

7) 矢野仁一, 『支那近代外交關係研究 - ポルトガルを中心とせる明清外交貿易』 弘文堂, 1928; G. B. Souza, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge University Press, 2004.

8) 유럽인의 중국관의 변천에 대해서는 Raymond Dawson, 田中正美外譯 『ヨーロッパの中國文明觀』(大修館書店, 1971) 참조. 그 밖의 이 시기 포르투갈 선교사의 동아시아에 대한 기록에 대해서는 松田毅一 『南蠻史料の發見-よみがえる信長時代』 中公新書, 1964.

초 공식적인 중국 사절로서 1518년 廣州에 상륙하였고, 正德帝의 충신 江彬을 통해서 황제를 접견하려고 하였으나 갑작스러운 정덕제의 사망으로 뜻을 이루지 못하였다. 그 사이 1521년과 1522년에 벌어진 명나라와 포르투갈과의 이른바 두 차례의 ‘타마오 전투(屯門海戰)’로 인하여 광주로 다시 귀환할 수 밖에 없었다.⁹⁾ 廣州로 돌아간 뒤에도 사태는 더욱 악화되어 포르투갈 사절들은 가지고 있던 예물을 몰수당하고 투옥되었다. 그가 1524년까지 생존한 것은 틀림 없으나, 그 해 사망했다는 설과 석방되어 중국인을 부인으로 맞이하여 살았다는 기록도 있어서 어떤 것이 옳은지는 현재까지 알 수 없다. 그는 포르투갈인이 동남아시아 일대에 관한 쓴 첫 번째 저작인 『東方諸國記(Suma Oriental)』¹⁰⁾을 남겼다.

② 프란치스코 사비에르(Francisco de Xavier, 1506-1552)¹¹⁾ : 1506년 4월 7일에 태어난 프란치스코 사비에르는 현재 스페인의 나바라(Navarra) 지방의 사비에르성에서 출생하였다. 일찍이 성직에 뜻을 둔 그는 1525년 파리대학에 유학하여 신학을 전공하였는데, 이나시오 데 로올라를 만나면서 그로부터 깊은 영향을 받게 된다. 1534년 로올라가 예수회를 설립하였을 때, 사비에르는 로올라와 함께 7명의 창립멤버 가운데 한 사람이기도 하였다. 예수회 멤버 가운데 사비에르는 아시아 선교의 총책임자가 되었고, 1541년 리스본을 출발하여 1542년 인도 고아(Goa)에 도착한 뒤 3년 뒤 다시 말라카에서 계속 포교활동을 하였다.

그러던 중 1547년 12월 가고시마 출신의 사무라이 안지로를 만나서 일본에 대한 정보를 처음 듣고 그에게 세례를 주면서 포르투갈어를 가르쳤다. 1549년 일본에 기독교를 전파했던 카톨릭 선교사 프란치스코 사비에르의 일본 체재는 겨우 2년 2개월에 그쳤다. 그가 일본인을 개종시키기 위해서는 일본인이 존경하고 있던 중국인을 우선 개종시키지 않으면 안된다고 여겼고, 국왕을 개종시켜서 위에서 한 번에 전체를 포교하기를 도모하였다. 그럼에도 불구하고 그는 정작 강고한 명나라의 해금정책으로 인하여 중국 땅에 정식으로 상륙하지 못한 채, 廣州 주변의 上川島에서 쓸쓸히 병사하고야 말았다. 그는 자신의 포교활동을 예수회 회원들이나 지인들에게 설명하기 위하여 많은 서한을 남겼는데, 『성 프란치스코 사비에르 서간집』¹²⁾으로 출간된 바 있다.

③ 가스파르 다 크루즈(Gaspar Da Cruz) : 사비에르와 거의 동시대 포르투갈 선교사로, 사비에르와는 달리 도미니크회 수도사였다. 인도 서해안, 실론, 말라카, 캄보디아 등에서 포교활동을 한 뒤에, 사비에르와 마찬가지로 중국 포교에 뜻을 두어, 1556년 珠海에 도달하였고, 江門을 거

9) 黃啓臣外, 박기수역 『마카오의 역사와 경제』 성균관대출판부, 1991, pp.22-23.

10) Tome Pires, *The Suma Oriental of Tome Pires, 1512-1515*, Laurier Books Ltd, 1990; トメ・ピレス, 生田滋譯註, 『東方諸國記』 岩波書店, 1966. 이 책의 원본은 오랫동안 사라졌다가 1937년 아르만도 코르데상에 의해서 파리에서 발견되었다.

11) ‘Xavier’는 바스크語로 ‘새로운 집’을 의미하는 것으로 현재 한국에서 출간된 그에 관한 두 개의 전기는 모두 하비에르라고 표기하고 있다. 김상근의 경우 현재의 표준 포르투갈어와 스페인어를 기준으로 하였다고 하는데, 현재 포르투갈어로도 자비에르와 사비에르 중간에 가깝다고 한다. 또한 옛 스페인어와 옛 포르투갈어 모두 X의 발음은 [ʃ]이며(<http://en.wikipedia.org/wiki/X>), 新井白石이나 중국에서도 모두 [ʃ]에 가까운 표기를 하고 있다는 점에 비추어 볼 때, ‘사비에르’로 표기하는 것이 옳다고 생각된다. 新井白石(1657-1725)은 그의 이름에 대해서 포르투갈어나 라틴어로 “프란치스코 사비에르라는 것은 포르투갈어이고 프란치스코 사벨리우스는 라틴어 발음”이라고 하고 있다. 同, 宮崎道生校訂 『西洋紀聞』(新訂版)(平凡社, 1968, p.72)

12) Henry James Coleridge tr., *The Life and Letters of St. Francis Xavier*, BiblioLife, 2009; シュールハンマー、ヴィッキ編, 河野純徳譯 『聖フランシスコ・ザビエル全書簡』 全4卷, 平凡社, 1985; 井上郁二譯 『聖フランシスコ・デ・サビエル書翰抄』上下, 岩波書店, 1991.

쳐서 廣州에 도착하였다. 그러나 역시 당시 명나라는 엄격한 해금정책을 취하고 있었기 때문에 北京 입성은 거부되었고, 그는 겨우 몇 달 정도 廣州에 머무를 수 있었을 뿐이었다. 그 사이에 포교는 물론 허용되지 않았다. 체류기간이 짧았음에도 불구하고 중국에 대해서 매우 정치적이고도 체계적인 저작인 『中國誌』¹³⁾를 남겼다. 이 저작은 마르코 폴로 이후, 중국에 관한 최초의 專著이자 최초의 중국 총론서이며, 마르코 폴로 보다도 더 우수하고 명확한 서술을 남겼다는 평가¹⁴⁾를 받고 있다.

④ 페르낭 멘데스 핀투(Frenao Mendes Pinto, 1509-1583) : 이른바 『핀투 여행기』¹⁵⁾의 저자로서 항해가이자 해적이다. 1537년 인도항해부터 1558년까지 21년을 인도, 중국, 조선, 일본, 수마트라, 말레이시아 등 수 십여개국을 여행하였다. 13번 포로가 되었고, 17번 노예로 팔렸다고 한다. 1614년에 출판된 이 책은 핀투 자신의 자서전에 해당한다.

⑤ 루이스 프로이스(Luis Frois, 1532-1597) 포르투갈의 예수회 선교사. 1563년 일본에 도착한 이래, 잠시 토요토미 히데요시에 추방된 적은 있었지만, 1597년 65세의 나이로 병사했을 때까지 줄곧 일본에 머물면서 오다 노부나가, 토요토미 히데요시 등과 면담을 나누기도 하였다. 그는 『유럽문화와 일본문화』¹⁶⁾ 등의 서적 이외에도 방대하고 자세한 『일본사(Hitoria de Japam)』¹⁷⁾을 남기도 하였다.

⑥ 후양 곤잘레스 데 멘도자(Juan González de Mendoza, 1540-1617) 툴레도에서 태어난 스페인 아우구스티노회의 선교사로서 중국에 관한 포괄적인 보고서인 『中國大王國誌』¹⁸⁾를 썼다. 원래 스페인의 중국 사절로 가고자 했으나 뜻을 이루지 못한 그는 기존의 여러 가지 중국에 관한 보고서를 취사선택하여 하나로 총괄하였다. 이 저작은 2부3권으로 된 방대한 양으로서 앞서 ③ 크루즈 『中國誌』의 문장도 다수 포함하고 있다.

현재 한국 학계에서는 이들 자료가 그다지 적극적으로 활용되지 않고 있다고 생각된다. 이하에서는 주로 이들 포르투갈 선교사들이 남긴 자료를 위주로 하고, 가능한 한 한문사료와 대조를 통하여 중국을 중심으로 한 16세기 동아시아 해상질서를 밝혀 보고자 한다.

13) Boxer, Charles Ralph., *South China in the sixteenth century: being the narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, O.P. (and) Fr. Martín de Rada, O.E.S.A. (1550-1575)*, Hakluyt Society, 1953; 가스파르 다·크루스, 日埜博司譯, 『크루스 『中國誌』 - 포르투갈宣教師が見た大明帝国』 講談社, 2002.

14) Boxer, Charles Ralph., 1953, p.1xiii.

15) Fernao Mendes Pinto, Rebecca D. Catz tr., *The Travels of Mendes Pinto*, University Of Chicago Press, 1999; 페르낭 멘데스 핀투, 이명 역 『핀투 여행기』 상하, 노마드북스, 2005. 이 책과 저자에 관한 설명은 상권 끝에 첨부된 「영역 서문」을 참조.

16) 岡田章雄 譯註 『ヨーロッパ文化と日本文化』 岩波書店, 1991.

17) 柳谷武夫譯 『日本史 キリシタン伝来のころ』 全5卷, 平凡社, 1963~70; 松田毅一·川崎桃太譯 『日本史』 (全12卷) 中央公論社, 1977~80. 임진왜란 부분만 여러 차례 번역된 바 있다. 루이스 프로이스, 강병구 역, 『포르투갈 신부가 본 임진왜란 초기의 한국』 주한 포르투갈 문화원, 1999; 장원철 역 『임진왜란과 도요토미 히데요시 - 프로이스의 <일본사를 통해 다시 보는>』 부키, 2003.

18) Juan Gonzalez de Mendoza, R. Parke tr., *Mendoza's Historie of the Kingdome of China*, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2012; 곤잘레스·데 멘도자, 長南実外譯 『シナ大王国誌』, 岩波書店, 1965; 門多薩, 何高濟譯, 『中華大帝國史』 中華書局, 1998.

2. 中國海賊의 활동범위

16세기 포르투갈 선단이 마카오는 물론이고 일본까지 진출했다는 점은 잘 알려져 있다. 그렇다면 중국인이나 일본인의 해상활동의 지역적 범위는 어떠하였을까. 말라카까지 도착한 프란치스코 사비에르는 일본으로 향할 때, 중국 해적이자 이름은 아방이라고 하는 사람의 배에 올라서 일본으로¹⁹⁾ 향했다. 즉 중국 해적은 중국 연안은 물론이고 말라카에서 일본 가고시마까지 매우 폭넓게 활동하고 있었던 것이다. 이 점은 鄭若曾의 『籌海圖編』에서 묘사된 王直의 사례에서도 확인할 수 있다.

嘉靖19年 이 때는 海禁이 아직 느슨할 때였는데, 王直과 葉宗滿 등은 廣東에 가서 巨艦을 제조하였고, 硝黃, 絲綿 등 해외 금지품목 등을 싣고 일본이나 섬라, 西洋까지 왕래하여 교역한지 5,6년만에 이루 헤아릴 수 없는 부를 쌓았다. 島人들이 (왕직을) 크게 신뢰하고 복종하여, 그를 五峯船主라고 하였다. 또한 徐海, 陳東, 葉明 등의 亡命者들을 불러 그들을 將士으로 삼았다. 모든 자산으로 왜구의 우두머리 門多郎次郎, 四助四郎 등을 끌어들여 부하로 삼았다.²⁰⁾

물론 당연히 당시 항해기술로서 말라카에서 직선으로 가고시마까지 항해할 수 있었던 것은 아니었다. 일단 이들은 6월24일 말라카를 출발하여, 현재 마카오 남쪽 부근에 있는 上川島에 도착하였고, 거기에서 다시 복건성 廈門 부근의 친체오(Chinxheo)²¹⁾에 도착하였다. 운이 좋게 일본쪽으로 바람이 불어서 8월15일에 가고시마에 도착할 수 있었다.²²⁾ 50여일에 걸친 항해였지만, 만약 일본으로 가는 계절풍이 끝났다면 그 다음 해에 바람이 불 때까지 월동을 해야 할지도 몰랐다. 사비에르는 말라카에서 일본으로의 항해가 갖는 위험에 대해서 다음과 같이 말하고 있다.

일본으로의 항해는 매우 위험해서, 커다란 폭풍우, 많은 여울, 이루 헤아릴 수 없는 해적의 위험이 있고, 특히 폭풍우 때문에 3척 가운데 2척이 도착하면 대성공이라고 할 정도입니다.²³⁾

이렇게 본다면 실제로 사비에르의 항해는 매우 순조로웠다고 할 수 있을 정도이다. 이처럼 폭 넓은 중국 海商 내지 海賊의 활동에 대해서 謝肇淛 『五雜俎』에서는 다음과 같이 기록하고 있다.

오늘날 江蘇省의 蘇州·松江府, 浙江의 寧波·紹興·溫州·台州, 福建의 福州·興化·泉州·漳州, 廣東의 惠州·潮州·瓊州·崖州, (등 지역의) 駙儉(牙行)들은 이익을 도모하여, 바다 보기를 육지 보듯하며, 日本 보기를 이웃 집처럼 여길 뿐이다. 왕래하고 무역함이 서로 간격이 없다. 우리(中國人)들은 몇몇하게 가지만, 그들은 몰래 오고 있다.²⁴⁾

19) 프란치스코 사비에르, 「서간90」1549년11월5일 가고시마에서 「고아의 예수회 회원에게」

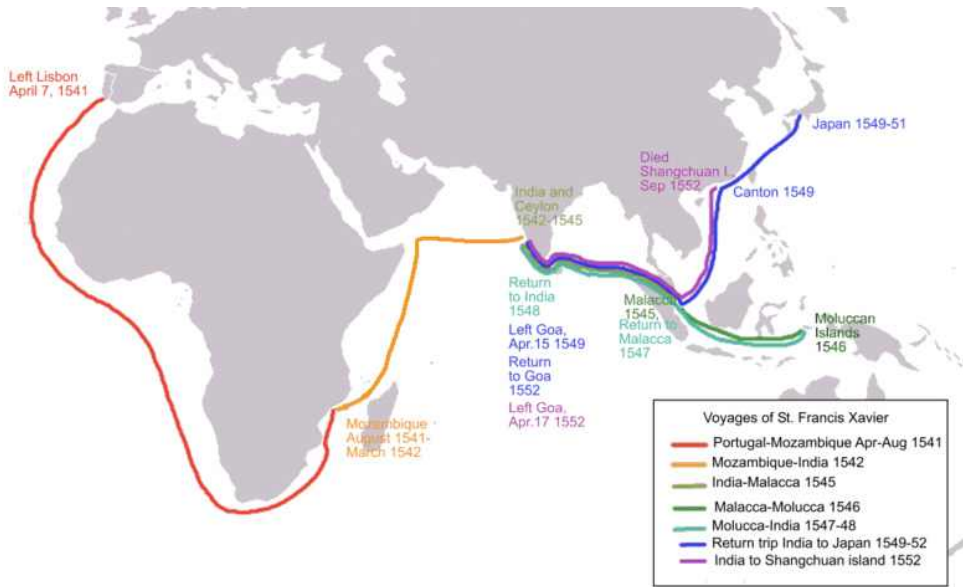
20) 鄭若曾 『籌海圖編』 卷9 「擒剿王直」 嘉靖36年11月

21) 현재 漳州府인지 泉州府인지 옛날부터 논의가 있어 왔다. 이 문제에 대해서는 C.R.Boxer ed, South China in the Sixteenth Century, pp.33-326, Appendix I. 참조.

22) 프란치스코 사비에르, 「서간90」1549년11월5일 가고시마에서 「고아의 예수회 회원에게」

23) 프란치스코 사비에르, 「서간85」1549년6월22일 말라카에서 「유럽의 예수회 회원에게」

24) 謝肇淛 『五雜俎』 卷4, 「地部2」, 偉文圖書出版社有限公司, 1977, p.104.



<그림 1 - 프란시스코 사비에르의 항해 일정>

중국과 일본간에 왕래가 많았다는 점은 사비에르의 다음과 같은 서술에서도 알 수 있다.

이미 말씀드렸듯이 일본 국왕과 중국 국왕은 친밀한 관계이고, 일본국왕은 중국에 갈 사람들에게 감함부를 줄 수 있을 정도로 친선의 표시인 인장을 갖고 있습니다. 일본에서 중국으로는 10일이나 12일의 여정으로 항해할 수 있기 때문에 많은 배들이 가고 있습니다.²⁵⁾

일본이 중국과의 교역에서 가장 필요로 하였던 것은 絹織物이었고, 그 지불수단은 銀이었다. 이러한 中日貿易은 海禁이 이완된 이래 계속 발전하였고,²⁶⁾ 무역액도 날로 증가하였다.²⁷⁾ 동아시아에 관해서 보면 16세기 전반 동아시아에서 은의 시대의 본격적인 개막을 고한 것은 신대륙의 銀이 아니라 日本銀이었다. 岸本美緒의 추계에 따르면 아메리카 대륙과 일본으로부터의 은 수출량 중, 1/5에서 1/3 정도의 양이 중국에 유입되었다고 한다.²⁸⁾ 이처럼 말라카에서 일본까지 폭 넓은 범위에서 활약하던 중국 해적이기 때문에, 왕왕 조선에까지 표류하는 경우가 있었다. 이들의 모습에 관해서 『朝鮮王朝實錄』에서는 다음과 같이 서술하고 있다.

“唐船이 羅州 飛彌島에 닿았으므로, 곧 兵船을 내어 그 배를 에워 막고 그 형모(形貌)를 보니,

25) 프란치스코 사비에르, 「서간90」1549년11월5일 가고시마에서 「고아의 예수회 회원에게」

26) 葉權, 『賢博編』(元明史料筆記 - 中華書局, 1987, p.8), “海寇之變, 始於浙東而終於浙西. 方嘉靖丙午, 丁未間, 海禁寬弛, 浙東海邊勢家以絲緞之類與番船交易, 久而相習, 來則以番貨託之.”; 謝肇淛 『五雜俎』 卷4, 「地部2」, p.91 참조.

27) 丁元荇, 『西山日記』 卷上, “今之通番者, 十倍于昔矣.”

28) 岸本美緒, 『東아시아의「近世」』, 山川出版社, 1998, p.16; 한편 小葉田淳의 연구에 따르면 17세기 초두 중국의 銀流入量을年間 200만량 ~ 400만량으로 추산되고 있는데, 이와 아울러 岸本美緒는 國庫에서 北邊으로 운수된 양 역시 400만량으로 추산하고 있다는 점이다. 즉 民間銀은 北邊으로 납입되고, 그 자리를 해외 銀이 유입되었던 것이다. 그 때문에 民間에서는 銀이 부족하여, 은이 계속 유입되었던 서구에서는 가격혁명이 일어났는데 비해서, 중국에서는 그러한 일이 발생하지 않았다고 평가하고 있다(同, 1998, pp.16-18).

혹 검은 옷을 입기도 하였는데 그 수가 90여 명이었습니다. 말이 서로 통하지 못하므로 어느 곳에서 온 어떠한 사람들로 무슨 일 때문에 표류하여 여기에 왔느냐고 크게 써서 보였더니, 다들 서로 보며 응답하지 않고 곧 화포를 놓아 우리 배를 쏘아, 두 사람은 화포에 맞아 죽고 두 사람은 화포에 맞아 다쳤으므로, 사로잡으라는 유지(有旨)는 있었더라도 형세가 어쩔 수 없이 화포와 활로 응전해야 하게 되었는데, 중국 사람이 방패를 설치하고 배 안에 숨어서 바삐 노를 저어 동쪽으로 갔고 마침 풍랑을 만났기 때문에 끝내 쫓아가 잡기 어려웠습니다.”²⁹⁾

아마도 중국 해적으로 생각되는 이 배는 무려 90여명이 탑승하고 있을 정도로 대규모였고, 그리고 火炮로 무장을 하고 있었다. 아마도 여기에는 鳥銃(=鐵砲)도 포함되어 있었으리라 생각되는데 그 만큼 環中國海에서는 중국 해적들의 무장이 일상화되었고, 이 가운데 일부가 같은해 일본에 전해지게 되었던 것임에 틀림 없다.

통설로서는 일본에 철포를 전달한 것은 포르투갈인이라고 되어 있지만, 일본에 철포를 전래해 준 것은 포르투갈인 아니라 왜구(=중국해적)이 역사적 사실에 가까울 것이다. 왜구는 금제품인 硝石이나 硫黃을 중요한 교역품으로 하였고, 철포 역시 그 세트 가운데 하나였음에 틀림 없다. 宇田川武久에 따르면 일본의 화승총은 형식적으로는 유럽의 것과는 다르며, 동남 아시아에서 사용된 것과 비슷하다고 한다. 즉 일본에 전래된 鐵砲는 직접 포르투갈에서 전래된 것이 아니라, 동남아시아(=環中國海)에서 광범위하게 해적들에 의해서 사용된 것 가운데 일부가 전래된 것이라고 할 수 있다.³⁰⁾



<그림 2 - '16세기 環中國海' 村井章介
『中世倭人傳』(岩波書店, 1993)에서>

그러나 이들 중국 해적들이 반드시 모두 중국인으로 구성되었던 것은 아니라고 생각된다. 앞서 인용하였던 『籌海圖編』에서 王直이 “왜구의 우두머리 門多郎次郎, 四助四郎 등을 끌어들이 부하”로 삼았다고 하는 부분에서 알 수 있듯이, 다른 에스니티 밑에서 고용되는 경우도 다수 있었던 듯 하다. 중국 해적이 포르투갈 30여명을 부하로 둔 경우도 발견할 수 있다.³¹⁾

그렇다면 서로 다른 에스니티들 가운데 의사소통은 어떻게 이루어졌던 것일까? 의외로 중국인과 일본인 사이에 의사소통은 쉽지 않았던 것 같다.

29) 『朝鮮王朝實錄』 中宗39年(1544) 7월14일 辛亥

30) 宇田川武久, 『鐵砲傳來-兵器が語る近世の誕生』 中公新書, 1990, pp.13-15.

31) 『편투 여행기』상, p.318.

주목해야 할 가치가 있는 것은 중국인과 일본인은 언어가 매우 다르기 때문에 회화는 서로 통하지 않습니다. 중국의 문자를 알고 있는 일본인은 (중국인이) 쓴 것을 이해하고 있지만 말은 할 수 없습니다. (일본인이 중국의 문자를 알고 있는 것은) 한자를 일본의 대학에서 가르치고 있기 때문입니다. 그리고 한자를 알고 있는 본즈는 학자로서 사람들로 부터 존경을 받고 있습니다.³²⁾

일본에 최초의 鐵砲傳來에 관한 기록인 南浦文之 『鉄炮記』을 보면 ‘五峯(=王直)’이라는 인물이 포르투갈인과 일본인 사이에서 筆談으로 통역을 했다는 기록을 볼 수 있는데, 중국인과 일본인 사이에 의사소통은 것처럼 간단한 일은 아니었다고 생각된다. 당시 체계적인 교본이나 어학 습득 체계가 없는 상황에서는 무리도 아니라고 생각된다. 거꾸로 체계가 갖추어졌을 때는 의외로 단기간에 소통이 가능한 경우도 있었다.

고아의 聖信學院에는 내가 돌아올 때, 1548년에 말라카에서 온 젊은 일본인이 세 명이 있습니다. 그들은 일본에 대해서 여러 가지 정보를 제공하였습니다. 또한 그들은 좋은 습관을 몸에 지니고 있고, 재능이 풍부하고 특히 파올로는 뛰어나서 당신에게 (포르투갈어로) 편지를 쓸 수 있습니다. 파올로는 8개월만에 포르투갈어를 읽고 쓰고, 말하는 것을 익혔습니다.³³⁾

이처럼 의사소통에 문제가 있기 때문에, 동아시아 海賊 간에는 많은 갈등도 존재하고 있었다. 사비에르는 중국해적이 얼마나 포르투갈인을 증오하는가에 대해서 다음과 같이 적고 있다.

이들 (중국-인용자) 해적들은 포로로 잡은 사람들과 특히 포르투갈인을 잔혹하게 고문하고 괴롭혀서, 여러 가지 잔혹한 방법으로 죽이고 있습니다.³⁴⁾

이 둘의 관계에 대해서 핀투는 다음과 같이 서술하고 있다

1543년 그는 아내와 말라카에서 가장 부유하고 가장 고귀한 포르투갈 소유의 거대한 정크를 타고 중국으로 가고 있었다. 도중에 신선한 물을 얻으려고 폴코 카타웅에 들렀고, 친체오(chicheo) 항으로 갈 참이었다. 폴코 카타웅에 머무른 지 이틀째 되던 날이었다. 그가 고용했던 선원들은 모두 중국인들이었는데 포르투갈인들이 자고 있을 때 반란을 일으켰다. 선원들은 지니고 있던 작은 도끼로 포르투갈인과 노예를 죽였다. 기독교인들에게는 어떤 자비도 베풀지 않았기에..³⁵⁾

핀투가 전하는 바에 따르면 중국 해적은 “저 두아이들은 내가 절대로 좋아할 수 없는 포르투갈인의 자식들이다. 그것만으로도 죽일 이유는 충분하다.”라고 하던가 그 원인에 대해서 “포르투갈인들이 항상 나를 깊이 경멸하고 업신여겼기 때문이다.”³⁶⁾라고 하고 있어서 그 사정을 짐작하게 한다. 물론 포르투갈인과 중국인 사이에 매우 친밀한 경우도 있었지만³⁷⁾, 그렇지 않은 경우가 많았던 것 같다. 특히 중국인 가운데에서도 이슬람교도가 된 경우가 더욱 포르투갈인과 사이가 좋지 않았던 것 같다. 설령 이슬람교도가 아니더라도, 중국 해적들의 ‘우상숭배’는 포르

32) 프란치스코 사비에르, 「서간97」1552년2월29일 코친에서 「로마의 이그나시오 데 로올라 신부에게」

33) 프란치스코 사비에르, 「서간71」1549년1월14일 코친에서 「로마의 이그나시오 데 로올라 신부에게」

34) 프란치스코 사비에르, 「서간78」1549년2월1일 코친에서 「포르투갈의 시몬 로드리게스 신부에게」

35) 『핀투여행기』상 p.247.

36) 『핀투여행기』상 p.286.

37) 『핀투여행기』상 p.318. 여기에서 핀투는 포르투갈인에 대단한 호의를 품고 있던 퀴아이 판자웅(Quiy Panjao)에 대해서 서술하고 있다.

투갈인으로서의 참기 어려웠던 듯 하다.

우리들이 중국으로 항해하는 도중에 말라카로부터 100레구아(560킬로) 부근에 한 섬에 도착했습니다. 거기에서 중국해의 대폭풍우와 파도에 대비하여 키(舵)나 기타 필요한 것을 준비하였습니다. (이 작업이) 끝나자 (선장들은) 많은 희생물을 바치고 우상의 비위를 맞추며 몇 번이나 절을 한 뒤 순풍이 불까를 제비를 뽑곤 하였습니다. 좋은 날씨가 되며 이 이상 기다리면 안된다는 점이 나왔기 때문에 닻을 올리고 돛을 펼쳐서 출항하였습니다. 모두 기뻐하면서 이교도들은 선미에 공손하게 운반한 우상에 등불을 밝히고 향목을 태우곤 하였습니다.³⁸⁾

나는 우리 주님이 이 사람들(중국인들-인용자)에게 얼마나 많은 물질적인 축복을 부어주셨는지 생각할 때 놀라움으로 압도당하곤 한다. 또 한 편으로 그들이 이러한 축복에 대해서 얼마나 배은망덕한지를 생각하면 무척이나 서글프고 고통스럽다. 그들은 여러 가지 깊은 죄악을 끊임없이 저지른다. 불쾌하고 악마 같은 우상숭배 뿐 아니라 말할 수 없이 사악한 죄(남색을 말한다)도 저지른다. 그런 죄를 그들은 용인할 뿐만 아니라 승려는 커다란 미덕이라고 교리로 장려까지 하고 있는 것이다.³⁹⁾

사비에르나 핀투의 서술 속에서 중국과 포르투갈 해적에 대한 서술은 매우 빈번하게 나오지만, 의외로 일본 해적에 대한 서술은 극히 적은 편이다. 실제로 당시 해적을 흔히 ‘後期倭寇’라고 부르고 있지만, 일본 해적의 숫자는 의외로 적었던 것 같다. 이에 대해서 “두번째로 일본인은 원래부터 타민족과 전쟁을 하는 일에 훈련되어 있지 않았다. 중국으로 가는 순탄한 길도, 항해도, 정복하고자 하는 적군의 언어나 지리도 그들에게는 전혀 알려져 있지 않았다.”⁴⁰⁾ 라고 하고 있듯이, 일본 해적은 중국인이나 포르투갈인의 인도에 의해서 활약한 것은 아니었을까라고 추측된다.⁴¹⁾

3. 해적과 지방관료, 그리고 상인

그렇다면 이렇게 많은 해적들이 동아시아에서 출몰하는 이유는 무엇일까. 그 이유에 대해서 크루즈는 다음과 같이 서술하고 있다. 일단 중국이 지닌 놀라운 풍요로움이었다.

광주시 연안에는 2.5킬로미터) 이상에 걸쳐서 물 위에 엄청난 수의 선박이 정박하고 있다. 언뜻 보아도 경악을 금치 못할 광경이다. 가장 경탄스러운 것은 이 방대한 선박이 거의 일년 중에 줄어들거나 사라지는 법이 없다는 것이다. ... 더욱 경탄스러운 것은 들어오는 배도 나가는 배도 화물을 가득 싣고 있다는 점이다. ... 포르투갈인이 반출하는 물자나 삼 사람들이 가지고 가는 약간의 물자는 중국 내부의 방대한 교역량에 비교하면 미미한 것이고 거의 없는 것이나 진배 없을 정도이다. 중국의 밖으로 나가는 것은 포르투갈인이나 삼인이 반출하는 물자 뿐이지만, 5척 내지 6척의 중국배가 비단이나 도자기를 가득 싣고 가기 때문에, 그 양은 대단한 것이다. 그럼에

38) 프란치스코 사비에르, 「서간90」1549년11월5일 가고시마에서 「고아의 예수회 회원에게」

39) 『핀투여행기』상 p.546.

40) 루이스 프로이스, 장원철 역 『입진왜란과 도요토미 히데요시 - 프로이스의 <일본사를 통해 다시 보는>』 부키, 2003, p.174.

41) 이처럼 중국 해적에 의해서 일본인이 중국으로 인도되었다는 점은 중국측의 사료인 『日本一鑑』 등에서도 산견되는 표현이다.

도 불구하고 마치 중국으로부터는 아무 것도 뽑아낸 것이 없는 것 같다. 이러한 점은 자신만에 의해서, 자신만을 양육하는 이 대지의 커다란 풍요함과 부유함이 가져온 바이다. 후추나 상아라고 해도, 포르투갈인이 가져온 주요한 상품이지만, 사람들은 후추 따위가 없어도 잘도 생활하고 있다.⁴²⁾

화약을 만드는데 필요한 유황, 초석, 그리고 납, 대포알, 식량, 삭구, 기름, 타르 충전재, 나무 들보, 판자, 무기, 던지는 창, 창으로 사용할 막대기 ... 그리고 그들은 물을 실었고 선원을 더 모았다. 인구가 300 내지 400명 밖에 되지 않는 작은 마을이기는 했지만 그곳과 이웃 마을에서 이처럼 많은 물건을 조달할 수 있었다. 이 말을 믿게 할 다른 어떤 말도 찾아낼 수 없지만 내가 말한 모든 일은 정말로 진실이다. 중국의 이 땅은 다른 모든 나라보다 빼어나 모든 것이 누군가 희망하는 이상으로 대단히 풍부했고 이 세상 다른 모든 나라의 이상이었다.⁴³⁾

일단 포르투갈인들이 중국을 보았을 때는 일단 공통적으로 그 풍요로움에 대해서 놀라움을 금치 못하고 있었다. 심지어 Ningbo(=절강성 寧波)에 대해서 “세계의 항구 중 가장 부유하고 좋은 곳”(핀투)으로까지 단언하고 있을 정도였다. 그럼에도 불구하고 중국은 잘 알려져 있듯이 법령으로 무역을 철저히 금지하고 있었다.

중국 국왕은 자신들의 인민이 해외에 다수의 나라들에 대한 지배를 확대하고 싶은 나머지, 자국이 점점 해체할 위기에 빠진다는 것을 인정하고 중국에 태어난 자는 결코 중국 밖으로 도항해서는 안된다. 이를 범하는 자는 사형이라는 포고를 내걸고 있고 중국 인민들도 다 같이 자신들의 나라 만으로 문을 닫고 있게 되었다. 오늘날에도 여전히 이 금령을 지속되고 있다.⁴⁴⁾

그러나, 주지하다시피 이러한 해금정책은 정부의 의지와는 반하는 결과를 낳곤 했다.

재물을 운반하는 상인은 자신이 운반하는 재물이 무엇인가, 그리고 그것에 대한 세금은 지불했는가에 대한 증명서를 휴대하였다. 각각의 성에 있는 각관세에서 상인은 다소의 세금을 지불한다. 세금을 지불하지 않으면 재물은 몰수되고 변경지대로 추방되었다. 위와 같은 여러 법률에도 불구하고 일부의 중국인은 상거래를 하고 중국의 국외로 도항하는 것을 멈추지 않고 있다. 이러한 부류는 더 이상 중국으로 돌아가지 않는다. 그들 가운데 어떤 자는 말라카에서 어떤 자는 삼에서 어떤 자는 파타니에서 거주하고 있다. 똑같이 허가 없이 출국하고 있는 부류의 일부는 남방 각지에서 산재하고 있다. 이미 중국 국외에서 생활 하고 있는 사람들 가운데에서도 포르투갈인의 지원을 얻고 자신들의 배로 다시 중국으로 돌아가고 있는 자들도 있다. 자산들의 배에 이러한 세금을 송금할 필요가 있는 자는 포르투갈 사람 하나를 친구로 삼아서 얼마간의 배려를 베풀 다음에 이 포르투갈인의 명으로 세금을 송금하곤 한다. 일부 중국인은 살아가기 위하여 식량을 벌기를 소망하기 때문에 이러한 중국인의 배에 타고 해외에서 장사려 극비로 출국을 한다. 그리고 친척조차 알지 못한 채 극비로 돌아온다. 이러한 사실이 폭로되는 것을 막기 위하여, 이러한 행위를 하고 있는 자가 받게 될 형벌을 피하기 위한 것이다.

이러한 법률이 시행되는 이유, 한 가지는 중국 국왕은 외부의 여러 가지 백성들과의 빈번한 교섭이 모반의 원인이 될 수 있다고 생각하기 때문이고, 또 한 가지는 많은 중국인이 해외로 건너간 뒤에 도적이 되어 연해 여러 지방을 약탈하는 것이 향상화되어 있기 때문이다. 그리고 이만큼의

42) 『쿠ルス 『中国誌』 —포르투갈宣教師が見た大明帝国』 第9章

43) 『핀투여행기』상 p.327-328.

44) 『쿠ルス 『中国誌』 —포르투갈宣教師が見た大明帝国』 第2章

경계에도 불구하고 해안연변에 도적인 중국인이 다수 만연하고 있는 상황을 멈출 수는 없었다.⁴⁵⁾

이렇기 때문에 연안 여러 섬들에서는 포르투갈인과 결탁하는 일들이 벌어졌다. 밀무역은 필연적으로 주변 주민들도 끌어들이게 되었던 것이다.

중국 국외에 살고 있는 포르투갈인과 함께 돌아가는 부류는 페르나 단도라데의 醜聞 이후, 포르투갈이 랑포에 교역하려 가는 이 誘致에 손을 대기 시작하였다. 이 지방에는 성벽으로 둘러싼 도시나 촌이 아니고, 해안 연변에 커다란 집락이 몇 개 있는 것이 지나지 않는 것이다. 거기에 살고 있는 사람들은 포르투갈인을 매우 환영하였다. 그들에게 식량을 팔아서 이익을 올릴 수 있기 때문이다. 포르투갈과의 항해를 함께 해 온 중국상인들은 이러한 집락으로 돌아가면 서로 함께 친척거리였고, 서로 얼굴을 잘 알고 있기 때문에, 지역 사람들은 그들 때문에서라도 더욱 포르투갈인을 따뜻하게 맞이해 주었다. 그들을 중개역으로 지역 상인들이 포르투갈인에게 팔기 위한 상품을 각자 가지고 모인다는 商談이 성립하였다. 포르투갈인을 위해서 일을 했던 중국인 부류는 매매에 포르투갈인과 지역 상인간의 중개역을 맡기도 하였기 때문에, 이 일에서 상당히 커다란 이익을 얻었다.

연해의 하급관리도 또한 이 교역이 가져온 상당한 이익을 거둘 수 있었다. (중국과 포르투갈) 쌍방이 교역하는 것을 방임하고 또한 쌍방이 상품을 가지오거나 가지고 나가는 것을 묵인하는 댓가로 양편 모두에게서 듬뿍 뇌물을 받고 있기 때문이었다. 그들 내부의 교역은 오랫동안 국왕 및 절강성의 고급 관리에 대해서 숨기고 있는 까닭이기도 하다.

랑포(=雙嶼)에서의 교역은 오랫동안 이렇게 다른 사람의 눈을 피한 채 이루어진 뒤, 포르투갈인은 서서히 그 행동범위를 넓혀나갔고, 친체오나 광동의 섬들까지 교역을 위한 발걸음을 넓히기 시작하였다. 기타 관료들도 뇌물에 따라서 지금이나 모든 지방에 교역을 용인하기 시작하였다. 그 결과 장사에 뜻을 둔 포르투갈인은 광동에서부터 매우 멀리 떨어진 남경까지 도달하였다. 그런데 (명나라) 국왕은 이 교역에 관해서는 전혀 알지 못하고 있었다. 교역은 계속 이어져 마침내 포르투갈인은 랑포의 섬들에서 월동을 하기 시작했다. 그리고 이 섬에 정착해서 대폭적인 행동의 자유를 향수하고 거기에서 교수대나 죄인공시대가 있을 정도로 그들에게는 무엇 하나 부족하지 않을 정도였다. 포르투갈인을 위해서 일했던 중국인 역시 거기에서 그들과 하나가 되었던 약간의 포르투갈인은 통제를 잃거나 드디어 대대적인 절도나 약탈을 하게 됨과 동시에 사람들을 살해하기까지 이르렀던 듯 하다. 이 약행은 멈출 줄 모르고, 피해자들의 분노는 매우 강해져서, 드디어 이에 대한 소식은 浙江省의 고급관료에게까지 달하였을 뿐만 아니라 국왕의 귀에까지 이르렀다. 국왕은 바로 복건성에서 일대 함대를 편성하도록 명하였다. 모든 도적, 그 중에서도 랑포에 웅거하고 있는 도적을 연안 일대에서 내쫓기 위한 것이었다. 포르투갈인도 중국인도 모든 상인은 도적의 한 패로 되어 버렸다. ⁴⁶⁾

이러한 약탈 행위가 만연하게 된 것은 중국 해안방어에도 문제가 있었기 때문이었다.

양쪽 해안은 200명 혹은 50명 정도의 주민이 살고 있는 작은 마을들이 점점이 박여 있었고, 비록 그 마을들 중 일부는 벽돌담으로 둘러싸여 있었지만 그들은 겁쟁이었기에 어지간한 병사 30명 정도만 데리고 공격해도 제대로 막아낼 것 같지는 않았다. 게다가 그들에게는 무기라고 부를 만한 것도 없었다. 그저 그을린 나무 막대기와 몇 개의 날이 짧은 칼들 붉고 검은 색으로 칠한 소나무 판자식의 방패 뿐이었다.

45) 『クルス 『中国誌』 —ポルトガル宣教師が見た大明帝国』 제23장.

46) 『クルス 『中国誌』 —ポルトガル宣教師が見た大明帝国』 제23장.

그렇지만 그 지역은 정말 내가 본 곳들 최고였다. 땅은 가장 기름진 곳이었고 모든 것이 극히 풍부했다. 소들은 얼마나 많은지, 그 숫자를 가늠하기조차 어려웠고 밀, 쌀, 보리, 기장, 그리고 많은 야채들이 자라고 있는 들은 넓고 평평하고 거침 없이 트여 있어 끝이 보이지 않을 정도였다. 그 광경을 본 우리들은 모두 놀라서 입을 다물지 못하였다.⁴⁷⁾

즉 포르투갈인들의 눈에 비친 중국의 연안 마을들은 모두 놀라울 정도로 번영을 누리고 있었지만, 반면 방비는 매우 허술하기 그지 없었다. 그리고 설령 방비가 있었다고 하더라도 중국 군대에 대해서 이들의 평가는 매우 낮았다. “사실 중국인들은 병사로서는 그다지 좋지 못했다. 전쟁 경험이 부족하기도 했지만 겁쟁이인데다가 화기, 특히 대포 같은 중화기가 전적으로 부족”하다고 핀투는 적고 있다. 그리고 이러한 약탈에는 지방관료와의 밀접한 결탁이 있었기 때문에 가능한 것이기도 하였다. 핀투는 “이들 해적들은 항구 관리의 묵인하에 마음대로 약탈했고 그 물건들을 항구에 내다 팔았다. 그리고는 그 대가로 관리에게 상당한 뇌물을 바쳤다.”⁴⁸⁾라고 적고 있다.(그림3 참조)

이러한 결과 중국의 연안 섬들에는 포르투갈인이 은밀히 도시를 건설하여 明朝의 통치와는 무관한 지역들이 생겨나기 시작하였다.

다음날 아침 무렵 산차웅(=廣東省 上川島)을 떠난 일행은 해질 무렵 6리 떨어진 북쪽의 섬 람파카우에 도착했다. 그곳은 1557년부터 칸통의 굴 거래가 시작되던 때부터 포르투갈과 중국의 무역이 시작된 곳이다. 그 지방의 상인들은 포르투갈과의 무역을 원했고 항구를 자유롭게 사용할 수 있게 해주었고 지금까지도 활발한 거래가 이루어지고 있었다. 그리고 포르투갈인들은 무인도였던 람파카우 섬에 3-4천 크루자도 정도를 투자해 훌륭한 마을과 교구 신부가 잇는 대성당을 세웠고 모든 이들이 하느님의 은혜를 받을 수 있게 했다. 람파카우 섬에는 자체적으로 장군 대표, 왕권을 가진 사법관, 법을 집행하는 공무원들을 두고 있어서 포르투갈에서 가장 안전한 지역에 살고 있는 듯이 보였고, 마치 하나의 국가를 만들어 놓은 듯 편하고 살만한 도시를 만들어 내려 노력한 듯 보였다.⁴⁹⁾



<그림 -3 중국관리들과 교섭하는 포르투갈인 - 마카오 海事博物館>

이러한 연안에 포르투갈인에 의해서 개척된 섬들, 특히 上川島나 寧波의 雙嶼, 漳州府의 月

47) 『핀투여행기』상 p.293.

48) 『핀투여행기』상 p.281

49) 『핀투여행기』하 pp.638.

港로 인해서 포르투갈인과 중국인들은 막대한 이익을 얻을 수 있었다.

람파카우의 시장 흐름을 꽤 꿰고 있는 상인들에 의하면 이곳에서 이루어지는 거래 금액은 금 3백만 정도에 이르며 주로 2년전 일본에서 발견된 은으로 거래하고 있다고 했다. 만약 어떤 물건이든지 가져오기만 하면 3배 가량 이익을 챙기는 것은 일도 아니라고 단언했다.⁵⁰⁾



<그림 4 -17세기 포르투갈인에 의한 마카오 도시 건설>

4. 포르투갈인이 본 중국과 일본

주지하듯이 프란치스코 사비에르 신부는 일본에 파견된 서양인 최초의 선교사였지만, 그의 목적은 단순히 신앙만은 아니었다.

신부가 일본으로 도항할 때에는 인도총독이 일본국왕에 대한 친서와 함께 헌정할 만한 상당한 액수의 금화와 선물을 가지고 오시길 바랍니다. 만약 일본국왕이 우리들의 신앙에 귀의한다면 포르투갈 국왕으로서도 커다란 물질적인 이익을 거둘 수 있기 때문입니다. ... 사카이는 매우 커다란 항구로서 많은 상인과 부자들이 있는 곳입니다. 일본의 다른 지방보다도 은이나 금이 많습니다. 이 사카이에 포르투갈의 상관을 설치하면 좋을 것이라고 생각합니다. 내가 인도에서 경험한 바로는 (물질적인 이익에) 관계 없이 하느님의 사랑만으로 신부들을 도항시켜줄 배를 줄 사람은 아무도 없다고 믿고 있기 때문입니다.

...

내가 생각한 것과 다르게 (신의 사랑만으로 배를 내어줄 자가) 있다면 매우 기쁠 것입니다. 신부를 보낼 경우에는 다음과 같은 방법을 취하시길 바랍니다. 총독 각하는 신부들을 일본으로 데리고 올 도항허가를 내어줄 때에 자신의 (권한에 따라서) 커다란 은혜와 막대한 이익을 주고 싶다고 생각하는 친척이나 친구에게 허가를 내어 주십시오. 그렇기 때문에 미야코로부터 이틀 거리의 사카이 항구에 매우 고가로 팔릴 만한 상품의 리스트를 동봉하는 바입니다.

...

50) 『핀투여행기』하 pp.639.

신부를 태우고 오는 배는 후추를 그다지 많이 싣고 오지 말고, 많아도 80바레루까지 하길 바랍니다. 왜냐하면 앞서 말씀드렸듯이 사카이(堺) 항구에 도착할 때 가지고 온 것이 적지 않다면 일본에서 매우 잘 팔려서 큰 돈을 벌 수 있기 때문입니다.⁵¹⁾

앞서 본 중국의 모습과는 달리, 일본은 교역과 신앙 전파에 매우 적극적으로 호응하였다.

우리들은 가고시마에서 히라도로 왔습니다. 거기에서 영주 마쓰우라 다카노부(松浦隆信)이 우리들을 대단히 환영해주었기 때문에, 거기에서 (2개월간) 체재해서 10명 정도를 신자로 만들었습니다.⁵²⁾

사비에르는 중국과 일본의 관계에 대해서 그다지 많은 언급을 남기지 않았는데 중요한 부분을 인용하면 다음과 같다.

그 가운데 가장 커다란 중국이 있고, 이 나라에는 일본국왕의 통행허가증을 갖고 있다면 학대를 받지 않고 안전하게 입국할 수 있습니다. 우리들은 일본 국왕이 우리들의 친구가 되어서 그로부터 이 통행허가장을 용이하게 얻을 수 있도록 하느님이 해 주실 것이라 믿습니다.

이미 말씀드렸듯이 일본 국왕과 중국 국왕은 친밀한 관계이고, 일본국왕은 중국에 갈 사람들에게 감함부를 줄 수 있을 정도로 친선의 표시인 인장을 갖고 있습니다.⁵³⁾

이를 보면 무로마치 시대 3대 쇼군 아시카가 요시미즈(足利義滿)가 중국으로부터 책봉을 받았음에도 불구하고, 의외로 상당히 대등하게 보고 있다는 점이 주목된다. 그럼에도 불구하고 사비에르가 일본 포교를 하는 도중에, 중국에 먼저 포교를 했어야 했다고 깨닫게 된 계기는 다음과 같다.

그들(일본인)이 믿고 있는 각 종파의 교의는 일본에 가까운 대륙, 중국이라고 불리우는 나라에서 온 것입니다.

...

일본인은 백인입니다. 일본에 가까운 중국이라는 나라가 있고, 앞서 썼듯이 (일본의) 여러 종파는 중국에서 전해진 것입니다. 중국은 매우 커다란 나라이고 평화롭고 전쟁은 전혀 없습니다. 거기에 있는 포르투갈인으로부터 온 편지에 의하면 정의가 매우 존중받는 나라이고, 기독교인들의 어디에서도 볼 수 없는 정도로 정의로운 나라라고 합니다. 일본이나 다른 지방에서도 지금까지 내가 만난 바로는 중국인은 매우 예민하고 재능이 풍부하고 일본인보다 매우 우월하고 학문이 있는 사람들입니다.

중국은 모든 것이 웅대한 구상하에 매우 잘 정비되어 있고, 또한 대도시는 많은 사람들이 살고 있고, 가옥은 아름답게 조각된 된 석조이고, 많은 비단이 있고 매우 유복한 나라라고 모든 사람들이 말하고 있습니다.⁵⁴⁾

중국인이 하느님의 가르침을 받아 들였다는 것을 일본인이 안다면, (중국에서 전해진) 종지를 믿고 있는 (중국의 가르침보다도 우월한 신의 가르침이 있다는 것을 이해해서) 자신들의 신앙을 바

51) 「서간90」1549년11월5일 가고시마에서 「고아의 예수회 회원에게」

52) 「서간96」1552년1월29일 코친에서 「유럽의 예수회 회원들에게」

53) 「서간90」1549년11월5일 가고시마에서 「고아의 예수회 회원에게」

54) 「서간96」1552년1월29일 코친에서 「유럽의 예수회 회원들에게」

로 버리게 될 것입니다.⁵⁵⁾

사비에르가 일본에 포교를 결심하게 된 계기 가운데 하나는 말라카에서 처음 만난 일본인인 안지로 등이 매우 이성적라는 사실 때문이었다. 그런데 막상 사비에르는 나중에 중국인들을 직접 접하면서 일본인보다 더 높게 평가하고, 무엇보다도 동아시아에서 문화적 주도권을 지닌 나라라는 것을 깨닫게 되면서 중국에서의 포교야 말로 동아시아 포교의 핵심이라는 것을 깨닫게 되었던 것이다. 사비에르는 또한 이러한 포교와 함께 중국에 商館을 설치하게 된다면 포르투갈 국왕이 막대한 이익을 얻게 될 것이라는 조연도 잊지 않고 있다.⁵⁶⁾ 사비에르와 핀투의 서술 속에서 공통적으로 중국과 일본이 ‘비기독교 국가’라는 점을 제외하면 이들 지역이 전체적으로 유럽보다 더 떨어지는 곳이라고는 아무도 생각하지 않고 있다는 점이다. 이 점은 앞서 인용했던 ‘기독교인들의 어디에서도 볼 수 없는 정도로 정의로운 나라’라는 점에서도 확인할 수 있다.

사비에르가 본 일본인의 특성 가운데에서 한 가지 인상적인 것은 ‘무기에 대한 애정’이다. 사비에르는 일본인처럼 무기를 사랑하는 나라는 전세계 어디에도 없을 것이라고 단언하고 있다. 이 점은 핀투도 마찬가지인데, 그는 자신의 여행기에서 1543년 조총이 전래된 이래 너무나 짧은 기간에 일본 전역으로 보급된 것에 비해서 놀라움을 금치 못하고 있다.⁵⁷⁾ 사비에르의 눈에 비친 일본인은 “매우 호전적이고 욕심이 많”으며, “앞서 서술했듯이 일본인은 극히 탐욕스럽기 때문에 몸에 지니고 있는 무기나 의류를 빼앗아서 (선원을) 모두 살해해 버”⁵⁸⁾리는 사람들이었다.

그에 비해서 중국인은 매우 법률을 잘 지키는 민족으로 서술하고 있다.

중국은 매우 평화롭고 뛰어난 법률에 의해서 (전국이) 지배되는 나라이고, 오직 한 사람의 국왕에 완전히 복종하고 있습니다. 매우 풍요로운 나라로서 모든 종류의 생활필수품이 충분합니다. 중국에서 일본까지는 극히 불과 며칠만에 도항이 가능합니다. 이 중국인은 뛰어난 재능을 갖고 근면하고, 특히 국가를 통치하는 여러 법률을 잘 (연구하고), 지식욕이 왕성합니다. 그들은 백인으로 턱수염이 없고, 눈은 매우 작습니다. 그들은 자유를 사랑하는 국민으로 특히 평화를 사랑하고 국내에서는 전쟁이 없습니다.⁵⁹⁾

이 점은 비단 사비에르 뿐만 아니라 핀투 역시 마찬가지였다. 핀투는 중국에서 엄격한 법집행이 이루어지는 것에 대해서 감탄하고 있다.

아무도 정부의 콘찰리스(conchalis), 우리나라의 시장 검열관과 같은 지위의 콘찰리스가 정한 규정과 법규, 엄하고 신속하게 벌을 받도록 정한 그 법을 깨지 않았다. 이 나라 사람들은 왕을 대단히 존경했고 그의 통치를 무척 무서워했기에 단 한 사람도 그가 아무리 중요한 사람이라도 법률을 대변하는 관리들 앞에서는 감히 입을 열거나 눈을 들지 않았다. 그 관리가 단순히 미친한 우포고 그의 기능은 우리나라에서 집행관이나 사형집행인에 지나지 않는다고 해도 마찬가지였다.⁶⁰⁾

55) 「서간97」1552년2월29일 코친에서 「로마의 이그나시오 데 로올라 신부에게」

56) 「서간129」1552년7월22일 싱가포르 해협에서 「말라카의 디에고 페레이라에게」

57) 『핀투여행기』하 pp.118-120.

58) 「서간108」1552년4월8일 고아에서 「포르투갈의 시몬 로드리게스 신부에게」

59) 「서간97」1552년2월29일 코친에서 「로마의 이그나시오 데 로올라 신부에게」

60) 『핀투여행기』상 p.534.

이런 점에서 비추어 볼 때, 근대시기 유럽의 관찰자들 가운데 중국 형벌에 대해서 잔혹하다거나 자의적이라는 평이 지배적이었지만⁶¹⁾, 16세기 당시에는 아직도 중국의 법률과 체제에 대한 호의적인 평이 주류를 이루었다는 점을 알 수 있다. 크루즈나 핀투의 서술 속에서 지방관리들의 뇌물 수수에 대한 것을 종종 발견할 수 있지만, 그것이 중국의 체제나 법률 전체에 대한 부정적인 평가로 이어지지 않았다는 점은 분명하다.

5. 결 론

61) 티모시 브룩, 박소현 역, 『능지치참』 너머북스, 2010.