한국 해양사의 재인식과 새로운 유형의 '해양역사인물' 찾기†

Reinterpreting Maritime History of Korea and Introducing Historical Maritime Figures

이진한*
Lee, Jin Han

목 차

Ⅰ. 머리말
Ⅱ. 한국 해양사와 조선시대의 재인식
Ⅲ. 해양인물의 선정과 홍보
Ⅳ. 새로운 해양인물의 발굴
Ⅴ. 맺음말

〈Abstract〉

In this article, we review Korea's maritime history, examine policies of the Ministry of Oceans and Fisheries that aim to promote the public interest in maritime affairs by introducing historical maritime figures, and discuss how these policies need to evolve. First we argue that developing a perspective on its maritime history is essential for accurate understanding of the Korean history, and examine marine-related affinities of our ancestors within a contemporary context. Then we introduce the concept of historical maritime figures, categorize them based on their activities and achievements,

† 이 논문은 2016학년도 고려대학교 문과대학 특별연구비에 의해 수행되었음.
이 글에서 사용하는 '해양역사인물'의 기준과 개념은 광의의 것이다. 왜냐하면 한국의 근현대에는 해기사·해운업자·해군 등 해양활동을 한 인물들이 적지 않으나, 전근대의 경우에는 그러한 기준에 따른다면 이순신·장보고 등을 제외하고 뚜렷한 행적을 남긴 인물이 적기 때문이다. 실제로 최근에 나온 한영태 편, 2015,『해양역사인물사전(동양 편)』, 한국해양재단에서도 한국 전근대의 해양인물에 대해서는 바다를 건너 중국과 일본에 다녀온 사신을 포함하여 바다와 관련한 활동을 모든 인물을 망라하고 있으며, 해양수산부의 해양인물 홍보 사업도 역시 그와 같다. 따라서 본고에서도 광의의 해양인물 개념에 따라 서술할 것이다.

* 고려대학교 한국사학과 교수 abum63@korea.ac.kr

and identify who would be newly included in the list of historical maritime figures. Based on this work, we propose how to combine their achievements with marine spirits to raise the awareness among more people. The primary task is to develop contents that can draw attention of youngsters, and prod people to voluntarily share and convey information on historical maritime figures through various media sources including SNS. Most of all, close policy coordination with related organizations is essential so that contents on historical maritime figures are broadly included in social studies textbooks for grammar schools and history textbooks for middle- and high schools.

Key words: Korea, maritime history, historical maritime figures, understanding of maritime affairs, Ministry of Oceans and Fisheries.

Ⅰ. 머리말

한국사의 무대인 한반도는 바다와 강으로 연결되었다. 물자는 주로 바다와 강을 이용해 유통되었고, 사람들은 배를 타고 원하는 곳으로 갔다. 고조선의 유민이 배를 타고 한반도 남쪽으로 이주하였으며, 삼국시대 각 국의 군사가 자주 강과 바다를 이용하여 이동한 것도 그 때문이었다.

한편 바다를 통해 문화가 들어왔고, 새롭게 창조된 문화는 바다를 통해 외국에 전해졌다. 신석기 시대 산동반도 지역은 식량생산과 수공업 기술이 발달하여 인구 규모가 크고 조직화된 사회가 요동지역보다 일찍 형성되었다. 이에 양 지역을 연결하는 묘도열도를 통해 산동반도의 문화가 요동반도 지역으로 전파되었으며, 같은 시기 규슈지역과 부산 동삼동과의 교류도 엿보인다. 거문도에서 발견된 다량의 한나라 화폐는 고대사회에 서해에서 남해를 경유하는 항로를 추정하는 단서가 되며,[1] 고구려·백제·신라·가야 등 여러 나라들이 바다를 통해 중국 및 일본 등과 교류한 것은 누구나 아는 사실이다. 이와 같이 신석기 시대부터 중국 문화권과 한국 문화권 및 한반도와 일본열도 간의 해상왕래가 있었으며,[2] 한반도는 동아시아의 중심 지역으로서 중국과 일본을 해상으로 연결해주는 역할을 하였던 것이다.

그리므로 한국사를 올바르게 이해하기 위해서는 해양사적 인식이 필요하며, 활발하게 바다를 누볐던 우리 조상들의 해양적 속성을 찾아내 현대적 의미로 발전 승화시켜야 한다. 최근에 해양수산부가 발표한 2016년 '해양역사인물' 선정 사업은 그러한 의도를 실천하려는 방안의 하나이다. '해양 위인을 국민의 귀감으로 삼고 해양정신을 실천하도록 하고자' 이순신·장보고·근초고왕 등 17인을 선정한 것은[3] '해양역사인물'[4]을 통해 국민들에게 해양정신을 함양하도록

1) 이청규(2016), pp. 91~105.
2) 이청규(2016), p. 63.
3) 2016년 5월에 1차로 발표된 해양인물(시대순)은 다음과 같다.
1. 근초고왕, 2. 광개토왕, 3. 이사부, 4. 문무왕, 5. 김시득, 6. 혜초, 7. 장보고, 8. 왕건, 9. 최영, 10. 최무선, 11. 최부, 12. 이순신, 13. 안용복, 14. 정약전, 15. 문순득, 16. 김옥련과 제주해녀회, 17. 홍순칠과 독도의용수비대(「해수부, 해양역사인물 17인을 새롭게 조명한다—이순신, 장보고, 정약전 등 해양역사인

하기 위한 목적에서 비롯되었다. 한국사와 한국인의 특성을 해양사적 관점에서 재조명하고 국민들에게 알리려는 것으로, 바다의 중요성에 대한 복잡한 설명보다는 해양과 관련된 중대한 업적을 남긴 인물들을 대중들에게 소개하는 것이 조금 더 친근감 있고 편하게 다가갈 수 있다는 점에서 올바른 선택이었다. 이 사업이 성과를 거둔다면 본래부터 우리 조상들이 갖고 있던 해양적 본성을 찾는데 도움이 될 것이며, 나아가 자연 조건이 그다지 좋지 않은 대한민국이 세계와 경쟁하고 일류 국가로 도약할 수 있었던 힘의 원천을 알게 해줄 것이다.[5)]

그런데 2016년 6월 시작된 이달의 '해양인물' 선정과 홍보 사업이 매달 약한 명꼴로 진행되고 있으므로 머지 않아 기존에 선정된 인물들이 소진되어 버릴 것이다. 이제 시급하게 '2차' 해양인물 선정을 위한 준비를 해야 할 시점인데, 그에 대비하여 몇 가지 제안을 하고자 한다. 우선 전근대 해양인물의 범주를 정하는 것과 밀접한 관련이 있는 한국해양사를 재조명해 보고, 조선시대에 대한 긍정적인 인식이 필요함을 설명할 것이다. 다음으로 해양인물에 대한 개념을 검토하고 유형화하며, 기존에 포함되지 않은 다양한 분야의 인물을 찾아볼 것이다. 이 글이 해양인물을 통한 해양정신을 전파한다는 '해양역사인물' 홍보 사업의 목적 달성에 조금이나마 보탬이 되기를 바란다.

물 선정—」, 『해양수산부 해양정책과 보도자료』, 2016년 5월 27일 조간).

4) 이하 서술의 편의상 해양인물로 줄인다.

5) 필자는 해양 정신이 다음과 같은 속성이 있다고 생각한다. 첫째, 배는 자동차와 기차가 등장하기 이전에 많은 짐과 사람을 가장 빠른 시간에 이동시킬 수 있는 교통수단이었지만, 바다를 항해하는 것은 늘 위험을 감수하는 것이기도 하였다. 따라서 안전함만을 생각한다면 바다를 다닐 수 없는 것이므로 해양 항해는 기본적으로 '개척정신'을 요구한다. 둘째, 우리 조상들은 바다 건너 중국과 일본 등의 여러 나라와 외교·무역을 하였으므로 바다를 왕래하는 것은 외국 또는 외국 문화와의 교류이며 '개방적 국제교섭'을 의미한다. 셋째, 바다에서는 육지와 달리 기상이나 파도 등을 예측하지 못하는 경우가 자주 발생하는데 자신의 지식과 경험을 활용하면서 새로운 상황에 맞춰 적절하게 대응하는 것이 중요하기 때문에 '임기응변'을 잘해야 한다. 넷째, 바다를 왕래하면서 위험한 일이 닥쳤을 때는 일사불란하게 단결하여 맡은 바의 소임을 다해야만 슬기롭게 위기를 극복할 수 있으므로 구성원들이 '혼연일체'의 마음을 가져야 한다.

Ⅱ. 한국 해양사와 조선시대의 재인식

한국사의 주요 사건이나 인물이 사실은 해양과 밀접한 관계가 있었으나, 그동안 그것을 해양사적인 관점에서 풀어내지 못했기 때문에 한국사 개설서나 교과서 등에서 비중 있게 서술되지 못하였고, 결과적으로 국민들의 해양사에 대한 인식과 관심 부족을 초래하였다. 다만, 해군의 군사사 분야 연구자들이 한국사를 해외 경략, 외국과의 전쟁, 외적의 방어 등 군사사적 관점에서 종합적으로 다루어 해양활동에 대한 흥미를 높여주었다.[6]

그러나 2000년대 들어서서 해양에 대한 인식이 높아지면서 한국사 전체를 해양사적 관점에서 일관되게 논파한 역저가 속속 등장하였다. 한국사의 주요한 사건들을 해양사적 시각에서 서술한 책에서는 우리나라에 벼농사와 고인돌 문화가 도입된 통로는 바다였고, 삼국의 물질문화와 정신문화가 순차적으로 서남해를 거쳐 일본에 전해졌다고 한다. 그리고 고조선과 한, 고구려와 수·당과의 전쟁도 해양사적 시각에서 조명하였다. 고구려의 광개토왕과 장수왕, 백제의 근초고왕 등의 해상 군사활동과 서해안을 둘러싼 해상 경영 전략, 낙랑과 일본을 연결하는 가야의 해상 교역, 발해가 서해와 동해를 종횡으로 누비며 중국·일본과의 외교와 무역을 전개한 것 등도 한국 고대의 대표적인 해양활동으로 서술하였다.[7] 이상에서 제시된 것들은 삼면이 바다이며 내륙에 수량이 풍부한 강을 끼고 있었던 한반도의 자연환경과 깊은 관계가 있는 것임에도 이제까지 육지 중심의 관점으로 인해 제대로 된 이해가 되지 못하고 있었던 사건들이었다. 해양사적 관점이 역사를 더욱 입체적이고 유기적으로 보게 한다는 점을 알려준다.

이어 해양항로·해양세력·해양문화·해양무역·해금정책·쇄국정책·해양인식 등 바다와 관련된 주제를 고대부터 근현대에 이르기까지 개괄한 책이 나왔다. 이 저서의 결론 부분에서는 '해양사로 본 우리 역사'라는 관점에서 한국사를

6) 張學根(1994).
정진술, 이민웅, 신성재, 최영호(2008).
7) 윤명철(2000, 2014).

‘태동기—연안항로의 시대—’, ‘융성기—황해 횡단항로의 시대—’, ‘침체기—공도·해금의 시대—’, ‘부흥기—태평양의 시대—’로 구분하였다. 태동기는 동북아 연안항로가 개척되고 그것을 둘러싼 쟁패가 치열하게 전개되던 삼국시대 이전이다. 융성기는 이전까지 간헐적으로 왕래하던 황해 횡단항로가 상시적이고 본격으로 활용되면서 동북아 해상활동에 전성기를 구가하는 통일신라와 고려시대이다. 침체기는 공도정책(空島政策)과 해금정책(海禁政策)으로 인해 해상활동이 크게 위축된 조선시대이며, 부흥기는 해방과 더불어 해양의 문호가 다시 열리고 ‘대개방의 시대’로 가고 있는 오늘날이다. 이러한 역사 인식을 바탕으로 저자는 개방을 거부한 시대와 사회는 퇴락을 면치 못했고, 개방을 추구한 시대와 사회는 번영을 누렸다는 사실을 상기할 필요가 있다고 하였다.[8] 해양사학자로서 한국사에 대한 깊은 통찰력을 보여주고 있다.

반면에 ‘해양사학자’들이 한결같이 지적하는 것은 고대와 고려사회가 외래문화에 대해 개방적이어서 해외의 외국과 자주 교류하였는데, 조선시대에 폐쇄적인 고립정책을 펼쳐서 해양문화가 쇠퇴하였다는 것이다. 신민족주의 사학을 대표하는 민세 안재홍의 조선시대 인식도 크게 다르지 않아서 국가의 개방성과 해양교류의 중요성에 대해 그는 다음과 같이 언급하였다.

A. 신라는 오히려 내강자위(內剛自衛)의 실을 나타내었다. 고려의 시대가 또한 그러하여 송과의 교통통상이 송경(松京: 개성)으로 국제도시화하였을 뿐 아니라 예성강구(禮成江口)에는 멀리 사라센의 교역선까지 맞이하여 인도양을 건너오는 서방의 문물에 영향된 바 많았으니 밖으로는 국제적 접촉이 그 종국의식(宗國意識)을 쉴새없이 깨우침 있고, 안으로 국풍파적의 긍지는 그 자립혼의 격려가 오히려 매몰됨 없어, 거푸거푸 닥쳐오는 침략에서 오히려 백적항쟁(百賊抗爭)의 기백을 드날린 것입니다. 이에 비하면 한양조(漢陽朝: 조선)의 쇄국고립과 존명자안(尊明自安)의 정책이 얼마나 민과 국에 두독(蠹毒: 좀)되었을 것은 가위 생각이 반이 넘은 것

8) 강봉룡(2005), pp. 371~373.

> 입니다. 이와 같이 국제사정과는 전혀 담싸고 돌아앉은 색맹적인 처지에서, 중국 이외에 문명한 세계 없고 주자학 이외에 다시 학문 없고 고맹에 든 병은 자신을 인순한 속에서 스스로 빼칠 수 없이 졸연 급격하게 국제세력에 다닥치매, 조수(措手)의 겨를도 없이 낭패하는 체세가 회색적인 복몰(覆沒)의 국(局)을 짓고 만 것이다.[9]

민세는 신라와 고려가 해외의 국가와 교통을 하였으며, 그것이 종주국으로서 의식을 높이고 외래 민족의 침입에 항쟁하는 힘이 되었다고 하였다. 반면에 조선은 쇄국하고 명에 대한 존중만이 있었으며, 주자학에 대한 일방적인 추종으로 인해 제국주의 열강의 침입에 손쓸 겨를도 없이 망하게 되었다고 하였다. 민세는 국가의 독립성을 유지하는데 쇄국보다는 해외교류를 지속하는 개방적인 정책이 유효한 것임을 설파하였으니 해양 인물이 될 만하다. 이러한 민족주의 또는 신민족주의 사학자들의 해양 인식을 재발견하는 것을 통하여 해양인물 범주를 넓혀나갈 수 있는 것이다.

이처럼 조선시대의 폐쇄성을 강조하는 것은 조선이 일본 제국주의에 강점되고 난 후 민족주의 사학자들이 찾아냈던 '망국의 원인론'과 관련이 깊다. 조선이 망했기 때문에 조선 왕조에서 잘못된 점을 찾아내 '유교망국론' 등과 같은 견해가 나온 것은 사실이지만, 그것은 어디까지나 조선이 일본의 식민지였을 때 적용되는 결과론적 해석의 하나이다. 조선의 지배층이 국제정세에 어둡고 외세의 침략에 적절히 대응할만한 능력이 부족했고, 일본과 같이 혁명적 변화를 이루지 못한 것은 반성해야할 점이다.

그러나 조선왕조의 다른 측면도 볼 수 있어야 한다. 조선시대에 해양교류는 그 이전 시기에 비해 훨씬 감소되었고, 그것은 명에 의존하는 동아시아 중화적 세계질서에 안주함으로써 해양에 대한 관심이 줄어든 결과이다. 조선이 쇄국정책을 시행했다고 하지만, 중국과의 교류가 중단된 데는 고려말 명의 해금정

9) 민세는 필자후기라고 하여 한마디 덧붙였다. '신라 고려 양조 700년간 오히려 왕성하던 해외교통조차 딱 끊어버리고 쇄국고립에서 생겨난 고루한 종파주의의 악습을 집어내고, 영속적인 자멸의 길을 밟아오던 유래를 드러내었다'(民世安在鴻選集刊行委員會編(1983), pp. 489·490).
※ 원문 그대로를 옮겨 적었기 때문에 현대의 맞춤법과 다를 수 있음.

책으로 해상들이 자국 밖으로 나가는 것을 막았던 것에 보다 근본적인 이유가 있었다. 조선은 중국과의 해상무역이 어려워지자, 명의 선진 기술을 익히기 위해 사신단에 더 많은 장인을 포함시키려고 노력했다. 뿐만 아니라 조선시대에 한반도 해역에서의 해양 활동은 비교적 활발했다.[10)]

게다가 조선의 인구는 건국초 약 400여만 명에서 조선말에는 약 1200만 명까지 늘어났다는 것을 주목해야 한다. 조선은 농업의 진흥을 통해 국력의 증대와 민생 안정을 꾀하여 1년 1작을 위해 거름주기와 김매기를 강조하였고, 수리관개 시설을 개선하여 단위면적당 수확량이 높은 벼농사 면적을 늘려 나갔으며, 이앙법을 장려하여 토지생산성을 비약적으로 높였다. 그 결과 내륙의 산간지역까지 경지가 확대되고 인구가 늘어났던 것이므로 조선사회가 정체되었다고 보기는 어렵다. 다만, 조선이 상대적으로 서양에 비해 발전이 늦고 자생적인 근대사회를 완수하지 못한 채 일본제국주의에 의해 멸망되었을 뿐이다.

실제로 우리 역사상 가장 어두운 시기의 하나로 인식되고 있는 19세기 말에 오히려 조선과 조선인의 발전 가능성을 본 외국인이 있었다. 1894년 동학혁명이 일어나고 그것을 진압한다는 명분으로 조선에 파병한 청일 양국의 군대가 결전을 준비하고 있던 어수선한 시기에 조선을 보고 기행문을 남긴 세세-바르텍은 다음과 같은 기록을 남겼다.

B. (조선) 정부는 수백 년 동안 백성들 내면에 있는 더 나은 것에 대한 충동을 조장하기는커녕 방해해왔다. 조선인들의 내면에는 훌륭한 본성이 있다. 진정성이 있고, 현명한 정부가 주도하는 변화된 상황에서라면 이들은 아주 짧은 시간에 깜짝 놀랄만한 변화를 이루어낼 것이다[11)]

그는 조선왕조와 조선인들을 매우 나쁘게 묘사하면서도 충분히 놀랄만한 발전을 이룰 능력이 있는 것으로 예측하고 있다.[12)] 그로부터 120여년 지난 후

10) 高東煥(2004), p. 203.
11) 정현규 옮김(2012), p. 232.
12) 베세는 당시 조선 사람들의 영민함에 대해 다음과 같이 기록하였다.
"몇 년 전에는 유럽인 교사들로 구성된 영어학교도 설립되었는데, 여기서는 영어로 수업을 진행한다. 독일

대한민국은 35년간의 일제 식민지를 경험하고, 분단과 내전까지 치렀는데도, 비약적인 경제발전을 이루어 세계 10위의 무역대국이 되어 있으니 그의 예측이 들어맞았던 셈이다. 부존 자원이 적은데도 높은 교육을 받은 풍부한 인적 자원을 잘 활용하고 외국과의 개방적인 통상을 통해 1960년대 이후 경제적인 도약을 성취한 것은 우리의 해양적 본성이 발휘되었기 때문일 것이다. 이러한 점에서 대한민국이 다시 한번 비상하여 선진 복지국가가 되기 위해서 국민들에게 해양정신을 알리는 해양인물 홍보사업이 중요하다.

Ⅲ. 해양인물의 선정과 홍보

앞서 고찰한 바와 같이 한국사를 '해양사'적인 관점에서 새롭게 보는 것은 중앙지향적이고 정치지향적인 경향에서 벗어나, 해양방어론, 선박제조, 해전의 전략과 전술, 각종 정책론을 펼친 사람들이 해양인물에 포함될 여지를 제공하고 있다.[13]

해양인물의 업적은 자연스럽게 해양사적인 관점에서 사건을 파악하도록 해준다. 이순신이 일본군에 연전연승할 수 있었던 것은 백성들의 전폭적인 협조와 더불어 조류·풍향·해상지형 등 남해의 인문적·지리적 환경을 완벽하게 이해하고 있었기 때문이다. 장보고도 마찬가지이다. 9세기 초에 중국에 살면서 각 해안 지역에 흩어져 살던 신라 유민의 존재를 알고 있었고, 중국과 일본의 인적 교류와 무역에 대해 정확하게 파악하여 한·중·일을 연결하는 해상네트워크를 만들고 단기간에 동아시아 무역의 패권을 장악하였던 것이다. 그러므로 해양인물은 단순히 해양과 연관된 활동을 했다는 것만이 아니라 바다가 가진 인문·사

계 미국인으로 육군 대령인 Nienstedt가 교장을 맡고 있다. 그는 조선학생들의 열성과 이해력, 빠른 진도에 대해 칭찬을 아끼지 않았으며 일본인이나 중국인보다 더 큰 가능성을 기대하고 있다. 조선인과 얘기를 나누면 한번도 조선을 벗어난 적이 없지만, 비교적 교육을 잘 받았고, 영어를 잘 구사했다"(정현규 옮김(2012), p. 218).

13) 최광식(2004), pp. 833~840.

회·자연적 조건을 적절하게 활용하여 성과를 거둔 것에 대해 주목해야 한다.

한편 최근에 해양인물을 통한 해양정신의 제고를 위해 한국은 물론 동서양의 '해양역사인물'을 조사하고 활동 사항을 정리한 「해양역사인물사전」이 완성되었다. 현재 웹사이트에서 서비스되고 있는 「해양역사인물사전」에는[14] 한국 231명, 프랑스 60명, 포르투갈 28명, 터키 2명, 중국 77명, 일본 68명, 이탈리아 51명, 영국 100명, 아일랜드 3명, 아랍권 30명, 스페인 41명, 스웨덴 9명, 벨기에 2명, 미국 76명, 러시아 43명, 독일 45명, 덴마크 8명, 노르웨이 11명, 네덜란드 35명, 그리스 1명, 기타 서양 42명·동양 13명 등 동양 389명, 서양 588명 등 총 977명의 해양관련 업적이 서술되어 있다.

한국 해양인물이 속해 있는 것은 「해양역사인물사전(동양편)」으로 한국·중국·일본 등 3국과 동남아시아 각국에서 활약한 해양인물 380여명이 수록되었다. 한국의 인물은 해양영토 수호에 공헌하거나, 해양방어 체제 구축을 위해 노력하고, 해양경영을 통해 국부를 창출한 인물을 위시하여 해운산업 육성을 선도하고, 저술활동을 통해 해양사상을 고취한 자들을 선정하였다. 그리고 해양력을 투사하여 주변국에 영향을 미쳤거나, 자국의 해양안보를 위해 노력하고 항해·기상 등 해양과학기술 발전에 기여한 인물을 위주로 선정하였다고 한다.[15]

이와 같은 한국 해양인물의 유형을 정리해보면, 임진왜란 때 활약한 수군장수, 해상의병, 역대 삼도수군통제사, 고려시대 수군 지휘관, 해상활동에 기여한 국왕 및 왕족, 울릉도·독도를 수호한 사람, 해운업과 조선업 발전 공로자, 표류기를 남긴 사람, 고대의 수군관련 장수, 조선시대 해양방어론자, 해양교육과 인재양성에 기여한 사람, 도선사, 해기사, 선장·기관장, 조선시대 해양관련 저술가, 신라해적, 신안선 발견 어부, 세종기지 건설자 등 해양관련 분야를 망라하고 있다. 전근대 인물은 주로 수군과 관련된 인물이 다수를 차지하였고, 그 가운데 임진왜란 때 이순신 장군과 함께 왜적을 물리치는데 공을 세운 장수들이 많았다. 근현대는 해운·해사·원양어업 분야의 선구자들과 더불어 해군의 창설에 기여한 인물들이 포함되었다. 이 가운데 전근대는 국왕·무장·해적, 근현대는

14) http://www.ilovesea.or.kr/peopledic/main
15) 한영태 편(2015), p. 3.

군인·어부·해양관련 종사자 등 세간의 관심을 끌만한 다채로운 인물들이 포함되었으며, 이 성과를 바탕으로 국민의 여론 수렴과 전문가의 자문을 거쳐 1차로 17인의 해양인물이 선정되어 발표된 것이었다.

이에 해양수산부는 해양인물 선정 후속 사업으로 2016년 6월 근초고왕을 시작으로 매달 해양인물을 선정하여 부서 홈페이지의 '소식바다'를 통해 소개하고 있으며, 2017년 6월 '이달의 해양인물'로는 열 번째에 해당되는 최무선이 소개되었다. 아울러 한국해양재단이 주관하여 신세대들을 겨냥한 '해양인물 웹툰'을 연재하고 있는데, 사실에 충실하면서도 쉽고 재미있게 인물을 설명해주고 있다.[16] 특히 광개토대왕의 해양활동은 중국 동북지역의 영토를 넓힌 위인으로만 알고 있는 대중들의 인식을 전환시키는 계기가 되고 있는데, 해양인물을 선정하고 홍보하는 실제적인 효과의 하나이다. 또한 해양인물에 대한 국민들의 관심을 높이고자, '2016년 해양 역사인물 웹툰 경진대회'(9.28 ~ 11.18)를 공고하였고,[17] 12월 26일에 선정작을 발표하였다.[18] 당선작은 현재 국립해양박물관과 한국해양재단 등의 홈페이지를 통해 공지되었으며, 국립해양박물관은 해양 역사인물에 대한 관심을 지속하고자 2017년 2월 6일부터 2017년 4월 17일까지 <바다×역사, 해양역사인물 웹툰보고 댓글달자>라는 해양역사인물 웹툰 연재 이벤트를 시행하였다.[19] 이러한 일련의 사업이 청소년은 물론 일반 국민들의 해양인물에 대한 관심을 제고하는데 효과가 높다고 판단되므로 지속해나갈 필요가 있다.

16) 이러한 일들의 추진은 해양수산부와 한국해양재단이 실무를 맡고 있고, 관련 기관인 한국수산자원관리공사, 네이버 블로그 등에서도 '해양역사인물'에 대한 자료를 제공하고 있으며, 선정된 인물의 활동 가운데 주로 해양과 관련된 것을 제공하고 있다.

17) 이 사업의 주관은 국립 해양박물관이고, 주최는 국립 해양박물관·한국해양재단이며 후원은 해양수산부가 맡았다.

18) 국립해양박물관(관장 손재학)은 '바다, 역사가 되다! 17인 해양역사인물의 스토리텔러를 찾습니다'라는 주제로 '해양역사인물 웹툰경진대회'를 실시하였고, 모두 53개의 작품이 접수되었다. 해양박물관에 따르면 지난 9월 28일부터 12월 11일까지 진행되었던 이번 공모전에는 지난 5월 해양수산부에서 선정한 해양역사인물을 다룬 총 53개의 작품이 접수되었다고 한다. 이 가운데 대상(해양수산부 장관상)은 이지은씨의 작품 '하늘이 두 번 도운 문순득, 세상을 돕다' 등 10개의 작품이 당선작으로 선정되었다 (http://news1.kr/articles/?2867999).

19) https://www.knmm.or.kr/Menu06_Board.

Ⅳ. 새로운 해양인물의 발굴

1. 해양을 통한 외교

이미 「해양역사인물사전」에서 한국의 경우에는 해양과 관련한 활동을 폭넓게 인정하여 '해양인물'에 포함할 수밖에 없었음을 설명한 바 있다. 그러나 인물의 업적에 대한 선입견을 배제하면 새롭게 해양인물에 포함될 만한 인물이 적지 않은 것 같다. 그 대표적인 사례가 정몽주이다. 조선왕조의 건국에 반대하다가 살해되어 조선시대 사림들로부터 절의의 상징처럼 여겨진 정몽주는 바다와 깊은 관련이 있다. 그는 사신으로서 명과 일본을 왕래하며 외교적 성과를 거둔 인물이었다. 1372년에 정몽주는 서장관으로서 명에 가던 중에 폭풍을 만나 배가 난파되어 정사 홍사범(洪師範) 등이 익사하고, 정몽주 등은 여러 날을 표류하다가 가흥(嘉興)에서 구조되었다. 이 사건 이후 고려 사절들은 수로와 해로를 이용하는 대신, 남경에서 배로 강소 북부까지 가고, 육로로 산동 반도 내륙을 통과하여 북단까지 올라가고, 그곳에서 묘도(廟島) 열도를 건너 요동반도에 이르렀다가 북쪽으로 요양을 거쳐 귀국하는 여정으로 바뀌기도 하였다.[20] 1386년에 그가 다시 명에 사신으로 가게 되었을 때, 고려에서 남경까지 8천리이며, 발해를 지나 사절의 입경을 허락받는 것까지 포함하면 90일이 걸리는데, 황제의 생신까지 60일 밖에 안 되니, 밤낮으로 서둘러야 한다고 하여 50일 만에 도착하였다. 정몽주는 고려와 중국 사이의 해도(海道)를 잘 알고 있었고, 배의 성능도 파악하여 임무를 훌륭하게 수행하였던 것이다.[21]

그에 앞서 1377년에 정몽주는 일본에 가서 왜구를 진정시키고 많은 고려인 포로를 데리고 귀환하는 공을 세웠다. 이로 인해 일본 하카다(博多: 覇家臺)에 도착한 조선 통신사들은 항상 포은을 연상하였으며,[22] 일본 사행록을 남긴 저

20) 박현규(2015), pp. 30~38.
21) 원효춘(2015), pp. 74·75.
22) 정몽주는 일본에 파견된 최초의 사신이 아니었지만, 역대 일본 사신들의 봉사 기록문을 모은 책 「海行摠載」의 제1권을 정몽주의 「奉使時作」으로 삼은 것은 조선후기 사람들이 그를 성리학자로 존숭하였을 뿐 아니라

자들은 외교관으로서 포은의 능력을 높이 평가하여 성공적인 임무에 찬사를 보내고 그를 본받고자 하였다.[23]

또한 정몽주는 고려 사절 가운데 가장 먼저 중국의 해신 마조(媽祖) 신앙에 주목하였으며, 전파에 큰 공헌을 하였다. 정몽주 일행은 명의 묘도에 정박하여 해운에 도움을 주는 묘도 천비궁(天妃宮)에서 마조의 금신(金神) 동상을 보고, 「사문도(沙門島)」라는 시를 지었다. 뒤에 평안도 해안에 마조묘가 생기고, 조선의 사신들이 천비궁을 그려왔던 것은 정몽주의 글 때문이었다.[24]

정몽주는 일찍이 명에 가다가 배가 난파되어 여러 날을 표류하며 죽을 고비를 넘긴 경험이 있으나, 그 후에도 일본과 명에 가는 사신으로 임명되면 마다않고 바다를 건너 고려의 중대한 외교적 현안들을 해결하였으며, 중국의 마조 신앙을 전하였다. 해양사적 관점에서 바다는 나라와 나라가 통하는 교류의 공간이었는데, 정몽주는 그곳을 다니며 고려와 명, 고려와 일본과의 외교문제를 해결했으니, 해양인물에 해당됨이 분명하다. 그러므로 조선왕조의 건국에 반대하고 고려에 충절을 지켰던 충신, 고려에 성리학을 본격적으로 보급한 '동방이학(東方理學)의 시조'라는 인식과 함께, 죽을 위험을 무릅쓰고 한반도의 주변 해역을 통해 명과 일본을 왕래하며 활약한 성공한 외교관으로 정몽주를 기억하게 하는 것도 필요하다. 한편 신라 눌지왕 때 고구려와 일본을 왕래하며 두 왕자를 구하고 일본에서 생을 마감한 박제상도 정몽주에 못지않은 공을 세운 외교관이므로 해양인물이 될 충분한 자격을 갖춘 것 같다.

조선후기 백성들을 기근에서 살려내는 구황작물로서 기능을 했던 고구마는 조선통신사의 정사로서 일본에 갔던 조엄이 대마도에서 구하고 재배 및 저장의 방법을 알아서 조선에 전래한 것이었다. 그가 지은 사행기인 「해사일기(海槎日記)」에 고구마라는 명칭은 일본인이 이를 '고귀위마(古貴爲麻)'라고 부른다고 기록한 데서 유래되었다고 하였다. 오랜 기간 바닷길을 왕래하는 사행을 하면서도 백성들을 위해 고구마를 가져온다는 생각은 누구나 할 수 있는 것은 아니

외교관으로서 업적과 능력도 높게 평가하였기 때문이다.

23) 강지희(2015), pp. 127~141.

24) 원효춘(2015), pp. 81~83.

므로 조엄도 해양인물에 포함되어야 마땅하다.

그리고 명·청 교체기 조선의 장수 임경업의 해상 활동도 적지 않았다. 1640(인조 18) 4월 청이 명의 금주(錦州)를 침범하면서 조선에 수군을 징발하도록 요청했다. 이에 상장군 임경업과 부장 이완이 군사 5천 명을 이끌고 금주로 나가게 되었는데 임경업 등은 여순 입구 장자도(獐子島)에 이르러 물길을 알지 못한다고 핑계 대고 수 십일을 머물러 있거나, 석성도(石城島)에서 풍랑을 당한 것으로 꾸미고 배 세척을 몰래 명으로 보내 청의 군사기밀을 알리도록 했다. 또한 북신(北汛) 입구에 이르러 명의 군대와 교전할 때에는 포병에게 몰래 흙으로 만든 탄알을 사용하게 했다. 이어 개주(盖州)에서는 미리 포를 쏘고 군사를 지휘하여 명나라 병사가 알아채 도망가게 하고, 청군이 명군을 공격하려고 하자 임경업과 이완은 뱃사공[舟工]에게 매일 배 몇 척을 침몰시켜 그것을 방해하기도 했다.[25] 명과의 의리를 지키기 위한 임경업의 군사 활동이 바다에서 이루어졌던 것이다.

그와 더불어 비슷한 시기의 승려 독보(獨步), 전 의주부윤 황일호, 최효일(崔孝一)·차충량(車忠亮)·차예량(車禮亮)·안극함(安克諴)·차원철(車元轍)·장후건(張後騫) 등은 서북해안과 발해만을 무대로 바다를 누비며 조선을 위해 활동하였기 때문에 해양인물적 성격이 있다. 그밖에 근초고왕과 광개토왕의 사례를 보건대, 거란과의 사대를 하면서도 위험을 무릅쓰고 국가적 이익을 바다 건너 송과 외교를 감행하고 성과를 거두었던 고려의 목종·현종·문종·숙종·예종 등도 해양인물로 검토할 필요가 있다.

2. 해외통상론

조선후기 해외통상론을 주장한 선구자들도 해양인물로서 고려할 만하다. 조선 후기의 무역이 성장하는 추세였으나, 해로무역이 위축되고 해상진출이 이루어지지 않아서 상업과 경제의 발전에는 기본적인 한계가 있었다. 이와 같은 상

25) 「인조실록」 권41, 18년 10월 기유.

황에서 해로무역육성론은 시대적 요청에 부응하는 정책이었다. 16세기에 살았던 이지함은 의와 리를 철저히 대립적으로 보는 정통 주자성리학자와는 달리 양자를 상호 보완적으로 인식하였고, 백성에게 도움이 된다면 이익도 추구해야 한다고 하였다. 이것을 토대로 상업·수공업·광업 등의 말업(末業)을 중시하며 해로무역의 육성을 건의하였고, 유몽인·이수광·유형원·이덕무·이규경·박지원·최한기 등도 해외 통상 또는 해로 무역 육성이 나라와 백성을 위한 것이라고 주장하였다.[26]

특히 중국의 강남 지역과 배로 통상하자는 박제가의 주장은 조선 사회에서 쉽게 나오기 어려운 것이었다. 그는 "대저 수레 백 대에 싣는 것이 한 척의 배에 미치지 못하고, 육로로 천리를 가는 것이 뱃길로 만리를 가는 것보다 편리하지 못하므로 통상을 하는 자는 또한 반드시 물길을 귀하게 여긴다. 우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 있는데, 서쪽으로 등주(登州)·래주(萊州)와 직선으로 600여 리 떨어져 있고, 남해의 남쪽은 곧 오나라의 입구와 초나라의 끝을 서로 바라보고 있다. 송의 배는 고려와 통상하였으나 조선은 거의 400년 동안 다른 나라의 배 한 척과도 통상하지 않았다. (중략) 앞으로 조선은 강소(江蘇)·절강(浙江)과 통해야 하고 그렇지 못하면 먼저 요양(遼陽)의 배와 통상해도 또한 좋을 것이다. 요양에서 압록강까지는 철산 한 모퉁이를 사이로 전라도에서 경상도까지 거리 밖에 안 된다. 단지 중국의 배만 통상하고, 해외의 모든 나라와 통상하지 않는 것은 역시 일시적인 술책이고 정론은 아니다. 국가의 힘이 조금 강해지고 백성의 생업이 안정되면 차례로 이를 통하는 것이 마땅하다"고 하였다.[27]

박제가는 서양의 무역선들이 중국 남부 지역을 왕래하고 있는 것을 잘 알고 있었으며, 국가를 부강하게 하고 백성들의 생활을 풍족하게 하기 위해 중국의 강남과 배로써 왕래하며 통상을 시작해야 한다고 하였다. 이와 같은 '해외통상론'은 100여년 후인 개화기 때에도 나오지 않은 선진적인 것이었는데도, 박제가는 해양인물에 없다.

---

26) 이헌창(2003), pp. 229~252.
27) 『北學議』 外篇, 「通江南浙江商船議」.

조선후기 세계 정세에 대해 정확히 파악하고 선박을 개발하여 활용해야 한다고 역설한 이들도 있다. 세계지도를 벽에 걸어두고 수시로 감상할 정도로 세계지리에 남다른 관심을 지니고 있던 유만주(兪晩柱)는 「백이십국총서(百二十國叢書)」와 「흠영여지대일통(欽英輿地大一統)」의 편찬을 구상하였고, 이만영(李晩永)은 「재물보」에서 아메리카를 사람의 척추, 남방대륙을 사람의 배에 비유하는 등 오대주를 조선식으로 해석하였다. 이익은 「직방외기」의 발문에서 서양인들이 동양에 도달하는 과정에서 지구 위의 바다와 지구 아래의 바다가 있다는 것을 알게 되었다고 설명하였다. 위백규(魏伯圭)는 「신편표제찬도환영지(新編標題纂圖寰瀛志)」에서 각국을 소개하기에 앞서 서양인들의 선박제도가 매우 교묘하여 풍랑을 두려워하지 않고 세계를 돌아다니며 대지를 일주한 사람도 있다고 하였다. 정약용은 외국 배가 표류해오면 이용감(利用監) 낭관과 장인을 파견하여 배를 자세히 살펴 제조법을 모방해야 한다고 하였고, 화물선적과 선세징수 등의 효율화를 위해 해양선을 9등으로 구분하여 표준화할 것을 주장하였다.[28] 하지만, 이상에서 든 인물 가운데 이수광·유수원·정두원·유만주·유몽인·유형원·이광정·박지원 등은 해양인물에 들어있지 않다.

한편 조선시대 배를 타고 바다를 누볐던 선상들도 주목해야 한다. 조선후기에 연안해로와 내륙해로가 연결되면서 경제발전이 이루어지고 있었는데, 거상들은 물자를 소나 말에 싣지 않고 배에 실었으며, 경제적 부도 해운에서 얻고 있었다.[29] 문제는 서해 연안을 다니는 바닷길이 조수간만의 차, 조류, 암초, 안개 등으로 인해 해난 사고가 잦았다는 것이다. 17세기 중엽까지 배로 운항하기 어려운 대표적인 곳이 태안반도의 안흥량[冠丈港]과 해서의 장산곶, 강화의 손돌목이었다. 그 가운데 안흥량에서 조운선과 경강선이 자주 침몰했는데, 지형적으로 암초가 많고 해류가 빨라서 선원들 사이에 난행량(難行梁)이라고 불렸으며, 적재량이 많을수록 흘수가 깊어져 좌초될 위험이 컸던 대형 선박의 안흥량 해역 통과가 쉽지 않은 일이었다. 그러나 18세기 중엽에는 뱃사람들이 암초가 많은 최근접 연안항로를 버리고 외양으로 항해하면서 해난 사고가 크게 줄어들

28) 盧大煥(2004), pp. 222~228.
29) 최광식(2004), pp. 833~840.

었다. 선박의 외양 항해는 18세기 후반 대형 선박을 소유한 경강선인과 선상이 선도하고, 조운선·지토선·어선이 추종하면서 19세기에 점차 보편화되었던 것이다. 경강선인과 선상들은 특정 인물은 아니어도, 조선왕조의 규정을 어기고 외양항해에 도전하여 안전 항해의 풍토를 만들어냈으므로 그들도 해양인물에 포함해야 할 것이다.[30]

3. 해양방어론

바다는 평화로울 때 국가 간에 교류가 이루어지는 교통과 소통의 공간이지만, 전쟁의 시기에는 외세가 침략해오는 공간으로 변화한다. 그러므로 조선후기부터 서해 바다에 황당선(荒唐船)이 출몰하고 서양의 상선이 남해안에 표류하였으며, 19세기 중엽에 서양세력의 침입이 본격화되자 지식인과 관료들의 해양방어론이 등장하였다.

이와 관련하여 영·정조 때 동지중추부사를 지내고 이른 시기에 해양방어론을 제시한 송규빈(宋奎斌)은 관심을 끄는 인물이다. 그는 「풍천유향(風泉遺響)」이라는 저서에서 가상적국 설정, 지휘 통제 정비, 군선(軍船)·무기 개량 등의 측면에서 해양방어의 방식을 제시하였다. 이어서 "적병은 비록 정예롭다 하더라도 강과 바다를 날아 건너오지 못하고 배를 이용하여 우리나라를 항해해 올 것이다"라고 하며 국가적 요새지인 강화도를 비롯한 해안의 방어를 위해, 첫째 적침이 예상되는 지역에 선단을 배치하고, 둘째 적의 상륙이 예상되는 곳에 석회와 진흙으로 토성을 쌓고 참호를 파 물을 담아 놓으며, 셋째 해륙상의 아군을 지휘할 수 있는 돈대와 아군을 보호할 수 있는 보루를 쌓아야 한다고 하였다.[31] 송규빈은 서세동점하는 상황에서 삼면이 바다이며 수도가 바다와 강을 통해 쉽게 접근할 수 있었기 때문에 시급해진 해양방어에 대한 방책을 제시한 것으로 병인양요, 제네럴셔먼호 사건, 신미양요, 운양호 사건 등과 같은 제국주

30) 고동환(2015), pp. 191~205.
31) 張學根(1994), pp. 325~329.

의 국가의 침략을 내다본 탁견이었다.

그리고 윤종의는 서양세력이 근거지로 삼고 있는 연해 각국의 부두에 주목했고, 그들에게 침탈되기 쉬운 지리를 방어 개념 아래 정확하게 파악하는 것으로부터 해방책을 제시하였다. 연안의 주요 고을들을 밀접하게 연결하여 방비를 굳건히 하자는 것이었다. 또한 삼도수군통제사를 지내며 임술민란을 본 신헌은 정약용의 「민보의」를 참고하여 민보방위론을 제시하였다.[32] 이처럼 서구 자본주의 세계 체제가 동아시아로 확대되는 과정에서 빈번한 이양선의 출몰, 천주교의 성행, 중국해방론 등의 영향에 따라 조선에 해방론자가 대두되었으며, 그에 해당하는 송규빈·윤종의·신헌 등을 해양인물로 재조명할 필요가 있다.

4. 해양자원 활용과 어업의 진흥

해양사의 관심 영역을 해양자원으로 까지 조금 더 넓히면 갯벌에서 염초의 원료를 개발한 임몽(林夢)이란 인물을 찾을 수 있다. 화약의 원료인 염초는 임진왜란 시기에 전쟁의 수행을 위한 수요가 많았고, 전후에도 삼수병제 시행으로 포수의 수가 급증하고 만주의 여진족 세력이 급격하게 확장하면서 국방을 위해 많은 양이 필요해진 일종의 전략물자였다.[33] 본래 임몽이 개발한 해토자초법(海土煮硝法)은 선조가 명나라 사람들이 바닷물로 염초를 제조한다는 낭설을 듣고 소위 해수자초법을 전습하려고 고심해온 데서 발생한 성과였다. 그런데 명과 왜의 자초법이나 우리 전래의 자초법이 모두 오래된 집의 추녀 밑이나 담장 밑의 묵고 습한 함토만을 채취하여 제조하기 때문에 대규모 생산이 불가능했다. 이에 조선 정부는 바닷물로써 제조할 수만 있다면 좋겠다는 잘못된 정보에 기반하여 해수자초법을 장려하였다. 그러나 임몽이 바닷물이 아닌 개흙에서 원료를 찾아냈던 것이며, 그 내용을 담은 「선조실록」의 기록은 다음과 같다.

32) 崔鎭旭(2008), pp. 34~42, 76~83.
33) 이철성(2004), pp. 1356~1362.

C. 훈련도감이, "바다 흙으로 염초를 구워내는 일을 도감에서 매번 중국 사람들과 시도해 보려 하였으나 아직 실효를 얻지 못하였습니다. 그런데 서천의 군보(軍保) 임몽이 염초를 구워내는 일을 여러 가지 꾀를 내 시험하여 성공을 거두고서 도감으로 찾아와 말하기를 '어떤 곳에 가서 구워 보기를 원한다.'고 하였습니다. 즉시 감관(監官) 조효남(趙孝南)을 시켜 남양 지역의 바닷가로 데리고 가 굽도록 하였더니 5일 사이에 바다 흙으로 구운 염초 1근과 함토 2푼, 바다 흙 1푼을 합하여 구운 염초 3근을 가지고 왔습니다. 약제들을 합쳐 시험삼아 쏘아 보았더니 성능이 뛰어나 쓸 만하였으므로 두 가지 약제를 각기 담아 올립니다. 필요한 바다 흙은 반드시 사람과 말들이 밟고 다닌 염전에서 취하고 바닷가의 숲이 많은 지역을 찾아서 많은 양을 구워낸다면 힘도 덜고 큰 이익을 얻을 것입니다."라고 아뢰었다. … 임금이 이르기를 "내가 서쪽으로 피난갔을 때에 바다 흙으로 염초를 굽는다는 말을 익히 듣고 내심 기뻐하며 만일 이 방법만 얻게 되면 무궁한 이익이 있을 것이라 여겼었다. 그리하여 마침내 승전(承傳)을 내려 '이 방법을 터득한 자가 있으면 특별히 높은 벼슬을 주어 포상을 내리겠다.'고 하였다. 그러나 그 뒤로 한 사람도 터득한 사람이 없고 중국 사람에게도 여러 차례 물었으나 그 방법을 얻지 못하여 마음속으로 늘 탄식해 왔는데 뜻밖에 오늘날 이뤄냈으니 축하할 만한 일이다." 라고 하였다.[34]

이 기사에 의하면 바닷물을 이용하여 화약 염료를 구워내는 일은 임진왜란 당시 국가적 숙원 사업 가운데 하나였다. 이 방법의 독자 개발은 외국에 원료를 의존하지 않을 뿐 아니라 저렴한 비용으로 값비싼 염초를 얻는 것이기 때문에 국가적으로도 큰 이익이 되는 사업이었던 것이다. 이에 선조는 그 방법을 알아내는 자에게 특별한 포상을 하기로 약속한 바가 있었고, 임몽이 갯벌을 이용하여 그 일을 실현하자 매우 기뻐하였다.

34) 「선조실록」 권63, 28년 5월 丁酉.

뒤에 훈련도감이 임몽을 금군(禁軍)으로 제수할 것을 건의하자, 선조는 오히려 문반 실직 6품을 제수하도록 하였다.[35] 하지만 사간원은 "중부(中部)의 주부(主簿) 임몽(林夢)은 미천한 공장으로서 6품의 동반에 임명되었는데 조정에서 공을 보답하는 법이 과연 이럴 수가 있습니까. 속히 경질할 것을 명하소서"라고 반박하였으나, 선조는 끝내 윤허하지 않았다. 사간원은 국가에 공을 세운 자들에게 포상하는 것은 당연하다고 해도 동반 6품 실직은 너무 높다는 것이고, 공장 출신이 그러한 귀한 자리에 임명되는 것은 신분제에 원리에도 맞지 않는다는 주장이었다. 훈련도감이 임몽에게 금군을 주려고 한 것도 그러한 점을 고려하였을 것이다. 이러한 사간원의 반대에도 불구하고 선조는 파격적으로 임몽에게 동반 6품 실직을 제수하였는데, 그가 개발한 '해토자초법'이 국가에 매우 크게 이바지했기 때문이다.

다음으로 비교적 적은 수만이 해양인물에 포함된 어업 분야를 살펴보자. 조선 말기에 새로운 학풍인 실학자들의 저술 가운데 수산물 또는 어구·어법 등을 취급하는 것이 적지 않다. 18·19세기에 나온 것으로는 서유구의 「임원경제지」 및 「난호어목지(蘭湖漁牧志)」, 조재삼(趙在三)의 「송남잡지(松南雜識)」, 이만영의 「재물보」, 유희(柳僖)의 「물명류고(物名類考)」, 정약전의 「자산어보」, 정약용의 「아언각비」, 김려의 「우해이어보」, 한치윤의 「해동역사」, 이규경의 「오주연문장전산고」, 황필수(黃泌秀)의 「명물기략(名物記略)」 등이 있고, 여러 고을의 읍지도 해당된다. 이들 문헌에는 어류를 중심으로 하여 기타 각종 수산동식물의 명칭·방언·약성·이용·형태·생태 등에 관한 것이 기재되었으나, 어획대상으로서 주목할 만한 가치가 있거나 실제로 많이 포획되고 있었던 명태·청어·조기·멸치·새우 등의 어류만을 소개한 것이 아니었다.[36]

이처럼 18세기 이후 실학자를 중심으로 '수산지'류가 등장하는 것은 어류·패류·해조류 등 수산자원에 대한 사회적 관심사가 높아졌던 사정과 관련된다. 원래 고려시대에 이것들은 일반 백성들의 지역 특산물로 중앙에 바쳐지거나 '소'와 같은 특수 행정구역의 거주민에 의해 생산되고 유통되었으며, 조선전기

35) 「선조실록」 권63, 28년 6월 丙寅.
36) 朴九秉(1966), pp. 102~107.

에도 각 군현 공물의 하나로 인식될 뿐이었다. 그런데 대동법 실시 이후 상품으로 거래되기 시작하자 어획이 증가하였고, 유통 과정에서 부패되는 것을 막기 위해 염장이나 건조 등의 방법이 발전하여 다양한 수산 가공품이 등장하였던 것이다. 따라서 바닷가에서 유배 생활을 했던 정약전·김려 등은 어패류와 해조류의 생태에 대해 조사하고 책으로 만들게 되었다.

특히 서유구는 잡거나 채취하는 어업에서 한 단계 더 나아가서 양식하는 방법에 눈을 돌렸다. 19세기 초 그가 편찬한 「임원경제지」는 백과전서적 농서로, 영농을 중심으로 한 주민의 의식주·보건생활 및 사대부의 취미 문화생활 등 향촌사회에서 생활전반에 걸친 내용을 16부분으로 분류하여 총론과 각론으로 나누어 서술한 책이다. 그 가운데 7번째 수록된 것이 「전어지(佃漁志)」로, 1, 2권에 물고기 기르기, 3권에 물고기 잡기, 4권에는 물고기에 대한 고찰로 이루어져 있다. 이 책에서는 어류를 비롯하여 해조류·패류·게·새우류·복족류 및 기타 수산 동물들의 명칭·방언·형태·습성·포획방법 등을 상세히 기록하는 동시에 약성까지 기록하였다. 물고기 양식을 다룬 목양(牧養) 편에서는 양식 가능한 물고기로 잉어·붕어·송어 등을 제시한 뒤, 잉어기르기[養鯉法], 물고기 기르기[育魚雜法], 새끼물고기 잡기[取秧法], 양식장 만들기[防護], 물고기 치료하기[醫治] 등 양식에 관한 지식을 기록하였다. 이어서 물고기잡기[釣漁]에서는 물고기를 잡기 위한 각종 그물과 낚시를 소개하고, 물고기를 잡는 여러 가지 방식을 소개하고 있다.[37] 조선후기에 수산물이 상품으로 거래가 활발해지고 식량 자원으로 재발견되면서 서유구는 농업 백과전서인 「임원경제지」를 편찬하고, 물고기를 기르고[佃], 잡는[漁] 내용을 「전어지」라고 하여 포함하였던 것이다.

다만 서유구·정약용·최한기 등은 해양인물에 속해 있는데, 매우 다양한 분야에서 해양과 관련된 식견과 주장을 보여주었으므로 특정한 일면 뿐 아니라 해양사적 측면에서 다채롭게 재조명해야 한다.

37) 徐有榘, 金命年 역(2007).

5. 식민지 시기 장보고의 재발견과 해양 중요성의 재인식

흔히 장보고에 대한 "동아시아 상업제국의 해상왕(The Trade Prince of the Maritime Commercial Empire)"이라는 평가는 라이샤워가 1955년에 발표한 책에 기원을 두고 있다. 그러나 1929년 최남선은 잡지 「괴기(怪奇)」에 발표한 글에서 이미 장보고를 '바다의 왕[海王]'으로 평가한 바 있다.[38] 그는 우리 민족이 조선(造船)의 교자(巧者)이며, 항해의 용자(勇者)가 우리 반도 사람이라고 하였고, 삼면이 바다로 둘러싸인 반도라는 지리적 이점을 이용했음을 밝히고 있다. 당시 일제는 식민지 조선인의 민족성이 나태하고 유약하다고 강조했고, 최남선은 일제의 '부정적인' 민족성 논리에 대항하기 위해 신라의 해상활동과 장보고의 사례를 언급하였다.

민족주의 계열의 사학자들도 바다가 국가의 융성에 큰 비중을 차지하고 있음을 언급하였다. 부여·고구려의 역사를 중시하던 신채호는 바다로의 진출을 강조했으며,[39] 박은식은 "조선의 지리적 형편으로 보면 앞으로는 대양이 펼쳐져 있고 뒤로는 대륙이 뻗어있다. 만일 영웅이 한 사람 나와 활동할 수 있는 능력을 키우고 진취적인 정책을 실행에 옮겼더라면 태평양이 곧 조선의 바다가 되고 북방대륙이 곧 조선의 땅이 되었을 것이다. 해상권과 육지권 모두를 조선 사람들이 지닐 수도 있었을 것"이라고 하여[40] 바다와 대륙으로의 진출에 대한 희망을 가졌다.[41]

우리들에게 민족주의는 제국주의 세력과의 투쟁을 강조하기 때문에 고립적이고 폐쇄적일 것이라는 선입견이 있지만, 실제로 신채호·박은식과 같은 민족주의 사학자들은 오히려 해양을 적절히 활용하지 못한 것이 강성해지지 못한 원인이 되었다고 파악하였던 것이다. 또한 민세 안재홍도 신라와 고려의 개방

38) 최남선(1929), 「怪奇」 1·2호.
39) 신채호의 경우 "일본민족을 일부 사람들은 우리 남부의 옛 백제 땅의 후손으로 알고 있으나, 그들의 언어풍속이 우리 민족과 전혀 다르고 또 수천 년 동안을 우리 민족에 대하여 바다로 발전할 방해가 되었다"라고 보아 우리 민족의 해양 발전 가능성을 언급했다(신채호, 「최도통전」, 「대한매일신보」, 1909.12.5.~1910.5.27).
40) 朴殷植, 金孝善 역(1989), p.95.
41) 류시현(2007).

성을 조선시대의 폐쇄성과 비교했다는 점에서 해양교류의 중요성을 인식한 것이었다고 생각된다. 따라서 식민지 시기 사학자들도 해양과 관련하여 새롭게 조명할 필요가 있다.

V. 맺음말

앞에서 여러 가지 '전근대 해양인물'의 유형을 들었고, 해양과 관련이 없을 것 같은 인물들의 행적에서 의외로 많은 해양업적을 남기고 있음을 확인하였다. 사실 해양인물이라고 해서 생애 전체가 해양과 관련되어야 하는 것은 아니다. 이순신 장군도 전라좌수사로 부임한 이후에 위대한 해양업적을 남겼으며, 광개토왕이나 문무왕도 재위기간 가운데 아주 일부 시기에 해양 업적을 쌓았지만 해양정신의 발현자로서 기리고 있는 것이다. 그러므로 해양사적 관점에서 우리 역사의 인물에 대해 세밀하게 재조명하면 더 많은 해양인물들을 찾아낼 수 있을 것이다.

해양인물의 새로운 발굴만큼 중대한 것이 인물들의 업적을 해양정신과 연계시켜 국민들에게 알리는 것이다. 어렵게 캐낸 원석이 잘 다듬어져 보석으로써 빛을 보지 못하고 사장된다면 그냥 땅속에 묻혀 있게 한 것만도 못한 것이기 때문이다. 우선 해양수산부의 해양인물 선정과 홍보는 국가보훈처의 독립운동가, 전쟁기념관의 호국인물 현창 사업이 참고될 것이다. 국가보훈처는 홈페이지에 <국가유공자 공훈록>을 가나다 순으로 제공하고 있으며, 인격이 형성되는 초등학생들을 고려하여 호국영웅 가운데 육군·해군·공군·해병대 각 1명의 공적을 동영상 만화로 흥미롭게 소개하였다. 아울러 "호국영웅알리기 프로젝트"라는 국가보훈처 블로그를 개설하고, SNS—국가보훈처 트위터와 페이스북—를 활용하고 있으며, 역시 어린이를 대상으로 한 꾸러기 동화 형태로 독립운동가를 소개하는 8쪽 정도의 E-Book을 제공하고 있다.

그리고 해양인물 선정 사업도 관련 내용을 풍부하게 구성하고 초중등 학생

이 관심을 끌만한 방식으로 콘텐츠를 만들 필요가 있다. 관심있는 국민이 검색해서 홈페이지를 찾아와 보는 방식을 유지하면서도 SNS 등을 통해 그 달의 해양인물에 관한 정보를 국민들에게 전달하는 능동적인 방식을 도입하는 것도 좋다. 최근 국사편찬위원회 홈페이지가 우리 국민들이 한국사 가운데 궁금해하는 자료를 볼 수 있는 웹사이트를 만들었는데,[42] 여기에 해양인물 및 해양사에 관한 자료를 제공하여 누구나 쉽게 해양사적 관심을 갖도록 하는 것도 한 방법이다.[43]

그와 더불어 해양인물을 통한 해양정신의 함양이라는 목적을 이루기 위해서는 청소년들을 교육하는 것이 가장 나은 방법이기 때문에 초·중고교 역사 교과서에 해양인물을 넣기 위해 노력해야 한다. 인물사와 정치사가 중심을 이루고 있는 초등학교의 역사 교과서에 해양인물이 많이 들어가도록 하고, 각 시군 교육청이 만드는 초등학교 지역사 교재에 그 지역과 연고가 깊은 해양인물을 다루도록 설득하고 협조를 구하는 것도 중요하다. 중고등학교 역사 교과서에도 해양인물과 해양사에 관한 비중을 늘리기 위해 관련 사료·그림·지도·사진 등 다양한 자료를 제공하고, 한국 해양사의 전문가가 역사 교과서 편찬에 참여하는 것도 유용한 방법일 것이다.

이와 같은 일들은 상당한 준비가 있어야 하고, 많은 시일을 기다린 연후에 이루어질 것이다. 하지만 국민들—특히 청소년—에게 해양인물을 알리기 위해 조금 더 능동적이고 적극적으로 다가간다면 국민들이 점차 바다의 중요성을 인

---

42) 국사편찬위원회〉 우리 역사넷 〉 사료로 보는 한국사 〉 시대별 〉 조선 후기 〉 경제 〉 상품 화폐 경제의 발달

43) 실제로 상기 사이트에서 제공되는 조선후기 〈상품 화폐 경제의 발달〉에 해양통상론과 관련된 사료는 10가지 가운데 하나에 지나지 않는다.
- 난전의 성행 : 『만기요람』, 재용편 5, 각전, 난전.
- 장시의 발달 : 『만기요람』, 재용편 5, 각전, 부향시.
- 개시와 후시 : 『만기요람』, 재용편 5, 중강개시; 『만기요람』, 재용편5, 책문후시.
- 공인의 활동 : 『경국대전』 권2, 「호전」, 세공; 『속대전』 권2, 「호전」 세공.
- 도고의 폐단 : 『영조실록』 권126, 51년 12월 29일(임신).
- 상평통보의 유통 : 『숙종실록』 권7, 4년 1월 23일(을미).
- 전황 : 『정조실록』 권16, 7년 11월 29일(병진).
- 신해통공 : 『정조실록』 권22, 15년 1월 25일(경자).
- 상공업 진흥책 : 『우서』 권7, 논선혜대동.
- 박제가의 해외 통상 주장 : 『북학의』 외편, 통강남절강상박의.

식할 것이며, 해양정신을 실천하며 대한민국의 발전에 이바지할 것이다. 이것이 우리 역사 속에서 나라와 백성들을 위해 활동했던 해양인물이 재조명되어야 할 가장 큰 이유이다.

투고일 2017. 03. 27.
1차 심사일 2017. 06. 11.
게재확정일 2017. 07. 05.

■■ 참고문헌

「선조실록」, 「인조실록」, 「北學議」.

1. 강봉룡, 2005, 「바다에 새겨진 한국사」, 한얼미디어.
2. 강지희, 2015, 「조선시대 통신사들의 포은 정몽주 인식—「해행총재」 소재 관련기록을 중심으로—」 「포은 정몽주의 외교활동」(포은학회 편), 한국문화사.
3. 高東煥, 2004, 「조선후기 商船의 航行條件—영·호남 해안을 중심으로—」 「해양사관으로 본 한국사의 재조명」(하우봉 외), 재단법인 장보고기념사업회
4. 고동환, 2015, 「한국 전근대 교통사」, 들녘.
5. 盧大煥, 2004, 「조선후기 서양세력의 접근과 海洋觀의 변화」 「해양사관으로 본 한국사의 재조명」(하우봉 외), 재단법인 장보고 기념사업회.
6. 류시현, 2007, 「한말·일제초 바다, 영웅, 그리고 장보고 인식」(역사민9. 속학회부) 「제50회 전국역사학대회 발표집」.
7. 윤명철, 2000, 「바닷길은 문화의 고속도로였다」, 사계절.
8. 윤명철, 2014, 「한국 해양사」, 학연문화사.
9. 朴九秉, 1966, 「韓國水産發達史」(水協中央會漁村指導課 編), 水産業協同組合中央會.
10. 朴殷植, 1989, 「夢拜金太祖」 「조선동포에게 고함」(金孝善 역), 배영사.
11. 박현규, 2015, 「고려 하평촉사(賀平蜀使)의 수로 교통 —정몽주 기록을 중심으로—」 「포은 정몽주의 외교활동」(포은학회 편), 한국문화사.
12. 徐有榘, 2007, 「佃漁志 전어지」(金命年 역), 한국어촌어항협회.
13. 安在鴻選集刊行委員會編, 1983, 「民世安在鴻選集」 1, 지식산업사.
14. 원효춘, 2015, 「정몽주와 등주」 「포은 정몽주의 외교활동」(포은학회 편), 한국문화사.
15. 이철성, 2004, 「조선시대 해양문화 자료의 성격」 「한국해양사자료집 제3권(조선시대편)」, 해상왕장보고기념사업회.
16. 이청규, 2016, 「해상활동의 고고학적 기원과 전개」, 경인문화사.

17. 이헌창, 2003,「조선 중·후기 실학자의 해로무역육성론(海路貿易育成論)」「조선시대 사상과 문화」, 집문당.

18. 張學根, 1994,「韓國 海洋活動史」, 海軍士官學校

19. 정진술, 이민웅, 신성재, 최영호, 2008,「다시 보는 한국해양사」, 신서원.

20. 정현규 옮김, 2012,「조선 1894년 여름: 오스트리아인 세세-바르텍의 여행기」, 책과함께,

21. 최광식, 2004,「결론—한국해양문화자료의 특성—」「한국해양사자료집 제4권(근현대편)」, 해상왕장보고기념사업회

22. 최남선, 1929,「一千百年 前의 東方 海王 新羅 淸海鎭 大使 張保高」,「怪奇」1·2호

23. 崔鎭旭, 2008,「19세기 海防論 전개과정 연구—申櫶 海防論을 중심으로—」, 고려대 사학과 박사학위논문.

24. 한영태 편, 2015,『해양역사인물사전(동양 편)』, 한국해양재단.