

# 동아시아 해양 네트워크의 형성과 변화

## The Formation and Transformation of Maritime Network in East Asia

홍 석 준\*  
Hong, Seok Joon

---

### 〈목 차〉

- I. 들어가는 글 : 바다를 어떻게 볼 것인가
  - II. 섬과 바다의 의미
  - III. 동아시아 해양 네트워크와 항구도시
  - IV. 맺음말에 대신하여
- 

**Abstract :** This study aims to examine the historical and cultural processes of the formation and transformation of maritime network in East Asia with special reference to the history and culture of East Asian sea world. To achieve this aim, It also deals with the cultural characteristics and meanings of the formation and transformation of East Asian maritime network.

First of all, I will ask the question of what the sea is to the East Asian peoples. The recognition of East Asian sea world has close relationship with the formation and transformation of East Asian maritime network. From the historical perspective, East Asian sea has provided the culture of East Asian peoples with diverse and complex maritime networks. East Asian maritime networks had been formed and transformed by the strong influence of the construction of maritime silk road in East Asian sea world. Among East Asian areas, especially the harbours or port cities has played a dominant role in the formation and transformation of East Asian maritime culture. The port cities of East Asia, including Busan, Incheon, , Gunsan, Mokpo(Korea), Nagasaki, Kobe, Yokohama, Hirado, Hukuoka(Japan), Hong Kong, Macao, Shanghai, Chingtao(China), Malacca, Jakarta, Manila, Hue(Southeast Asia) has been well-known for

---

\* 목포대 역사문화학부 문화인류학전공

the encountering place where the various and heterogeneous cultures from the seas and the in-lands have been mixed. This historical and cultural processes had been major factor in making and changing of the specific and unique maritime networks in East Asia because of brokage of East Asian port cities. In this respect, I conclude that the reconsideration of the cultural significance of the East Asian maritime network and the sea world in this area have a very important cultural meaning in understanding the East Asian history and culture.

**Key Word** : maritime culture, maritime network, East Asia, port cities  
in East Asia, East Asian history, East Asian culture

## I. 들어가는 글 : 바다를 어떻게 볼 것인가

지구는 크게 육지와 바다로 이루어져 있지만 지구 전체에서 바다가 차지하는 면적은 육지에 비해 두 배 이상으로 훨씬 넓다. 그럼에도 불구하고 사람들은 지구 하면 먼저 육지를 떠올린다. 지구라는 단어 그 자체에는 육지 또는 땅이라는 개념이 포함되어 있으며, 지구 하면 바다보다는 육지나 땅을 먼저 떠올리는 사람들이 많은 것이 사실이다. 하지만 지구 표면적의 약 72%를 바다가 차지하고 있다는 사실을 안다면, 지구라는 세계를 보다 적절히 표현하는 단어로는 지구보다는 오히려 ‘수구’(水球) 또는 ‘해구’(海球)라는 표현이 더 어울릴 것 같다는 생각이 들기도 한다. 지리(地理)라는 개념이 육지 또는 땅의 이치를 파악하기 위한 개념이듯이, 바다의 이치를 파악하고자 하는 개념이 있다면 그것은 ‘해리’(海理)라는 개념으로 표현될 수 있을 것이다. 바다와 육지는 이렇듯 서로 상호 보완관계를 유지하면서 수많은 해역과 지역 모델을 만들어왔다.

최근 전 지구적 차원에서 바다의 중요성을 인식하고, ‘지구 환경의 보전과 활용’이라는 총체적이고 미래지향적이며 보다 창조적인 과제에 대해 보다 많은 관심을 기울여야 한다는 주장이 세계 곳곳에서 제기되고 있다. ‘바다’의 문제에 주목하는 일, 즉 바다를 통해 바다 사람들의 삶, 나아가 인류 전체의 삶과 생활을 재조명하는 일은 역사적, 문화적으로 매우 중대한 의미를 지닌다.

바다는 기본적인 의식주를 비롯하여 생계기술, 경제행위, 종교적 믿음체계, 생태환경 등 인간의 적응체계와 사회구조, 상징 등의 활용을 포함하는 생활양식 전반에 걸쳐 매우 중요한 의미를 지니고 있다. 특히 인간이 다양한 방식으로 바다와 해양 자원을 이용하면서 바다 환경에 적응해 온 방식은 다른 영장류에게는 볼 수 없는 고유하면서도 독자적인 특성을 보여준다. 갯벌이나 얕은 여울에서 필요한 식량을 조달한 것은 초기부터 지속되어 온 인류의 생활양식 중 중요한 일부를 구성하고 있다.

해안에서 이루어지는 어로가 육지의 수렵보다 더 쉬웠을 것이다. 신석기 시대에는 맨손이나 나뭇가지를 이용한 채집이나 화살과 창을 이용한 수렵뿐 아니라 작살이나 화살, 낚시, 주낙, 그물망, 바구니 등 다양한 어구와 어법을 이용하여 어로 및 바다 수렵이 이루어졌다. 인류가 바다에 어떻게 적응해 왔으며, 바다의 생성과정은 인류의 삶에 어떠한 의미를 지니고 있는가의 문제는 인류와 바다의 관계를 올바르게 파악하기 위해 반드시 필요한 질문이다.

인간의 삶과 죽음의 문제와 관련하여 바다는 인간의 오랜 동경과 비원을 담고 있다. 한편으로는 모험과 정복의 대상이기도 했고, 다른 한편으로는 두려움과 경계의 대상이 되기도 했다. 바다는 삶이기도 하지만 죽음이기도 하고, 또 삶과 죽음을 연결해주는 고리이기도 하다.

바다를 생활의 터전으로 삼고 살아가는 사람들이 있다. 바다의 문화는 그들에게 삶의 터전이고 생계의 수단이며 인적 네트워크의 현장이기도 하다. 바다를 대상으로 그들은 고유하면서도 독특한 문화적 행위와 관념을 형성하고 전파하며 소비한다. 여기서 그들이란 바다사람들을 가리킨다. 그들은 바다를 생업의 조건으로 삼고 일상생활을 영위해 가는 사람들을 포괄한다. 따라서 바다사람들의 문화, 해양인의 문화 또는 해양문화라는 개념이 가능하다(Gunda 1984 ; 秋道 1988).

이처럼 사람들은 바다와 긴밀한 관계를 유지하며 바다를 생활의 터전으로 삼고 살아왔다. 바다라는 생활 터전을 중심으로 바다가 지닌 고유한 자연적 특성과 해양으로서의 풍요로움은 ‘인류와 바다’의 관계를 포용하는, 자연이 인류에게 제공하는 독특하면서도 고유한, 일종의 ‘선물’이라고 말할 수 있다.

태초부터 인간은 바다에 대해 이중적 시선을 가져왔다. 바다는 인간의 동경의 대상임과 동시에 염려 혹은 경외심의 대상이기도 하다. 바다가 문화에 미치는 영향은 인간이 자연과의 관계 속에서 해결할 수 없는 자기모순을 드러내준다.

지금으로부터 수 만 년 전부터 사람들은 바다를 건넜다. 대륙에서 바다를 거쳐 섬으로, 섬에서 바다를 거쳐 다른 섬으로 끊임없는 이동을 거듭해 왔다. 바다에서 불어오는 바람에는 바다사람들의 삶과 그 애환이

담겨 있다.<sup>1)</sup>

바다란 무엇인가. 바다를 어디에서 보고, 시선을 어디로 향하는가에 따라 바다는 전혀 다른 모습으로 나타난다. 인간의 왕래를 막는 벽으로서의 바다가 있는가 하면, 열려진 길로서의 바다도 있다. 풍요로운 바다가 있는가 하면 허무한 바다도 있다. 타는 배에 따라 바다를 보는 방법도 달라진다. 바다 속의 세계에는 용궁이 펼쳐져 있다. 정말 존재하는 것인지, 아니면 사람들이 지어낸 전설이나 신화 속에만 있는 것인지 확신할 수 없다. 바다는 사람들에게 기억이나 추억을 안겨 주기도 하지만, 준엄한 심판을 내리기도 한다. 바다는 육지와 다른 어떤 물질적 대상이기도 하지만, 바다를 삶의 터전으로 삼아 일상세계를 살아가는 사람들에게는 생활 그 자체이기도 하다. 이처럼 각각의 사람에게는 저마다의 바다가 있다. 따라서 바다란 무엇인가라는 질문에 선뜻 답을 내리기는 그다지 쉽지 않다고 할 수 있다.

이 글은 섬과 바다가 인간의 삶에서 어떤 의미를 담고 있으며, 그것이 동아시아의 해양 네트워크 형성과 변화와 어떠한 관계를 맺고 있는지를 살펴보기 위한 것이다. 특히 바다는 인간의 삶에서 과연 무엇인가의 질문을 제기하면서, 동아시아의 바다를 대상으로 그 안에서 해상 네트워크가 어떻게 형성되었으며, 또 어떻게 변화하였는가의 문제를 다루기 위한 것이다. 이를 위해 여기서는 동아시아의 바다를 중심으로 해상 네트워크의 형성과 변화가 역사적으로나 문화적으로 어떠한 의미를 갖는가의 문제를 다루고자 한다. 따라서 이 글은 바다란 무엇인가에 대한 새로운 인식이 해상 네트워크의 형성과 변화의 문제와 결코 무관하지 않음을 보여주기 위한 시론적 성격을 지닌다.

---

1) 사실 바다를 바라보는 것만으로도 부지불식중에 바다사람들의 삶과 죽음, 이동 및 정착과 관련된 다양하면서도 복잡다단한 문제들을 떠올릴 수 있고, 육지 중심의 사고방식에서 벗어나 바다의 의미에 대해 근본적으로 재고할 수 있는 기회를 얻을 수 있다고 본다(홍석준 2004).

## II. 섬과 바다의 의미

일반적으로 섬은 절해고도라는 표현에서도 알 수 있듯이 고립의 개념과 긴밀한 관련을 맺고 있으며, 그런 이유로 유배 또는 기성 질서나 가치로부터의 일탈이나 배제를 상징한다고 알려져 왔다. 하지만 고립이나 유배, 그리고 일탈의 의미 속에는 고정관념에 대한 반란 또는 저항이나 자유로움에 대한 간절한 희구가 담겨 있다. 여기서 일반적으로 수용되는 기존 가치와 사회질서에 반하는 반란이 도모될 수 있으며, 이러한 저항을 통해 기성의 것과는 확연히 구분되는 새로운 질서가 만들어질 수 있는 여지가 생겨난다.

이런 의미에서 섬은 고립과 유배의 땅일 뿐 아니라 저항과 반란을 통한 새로운 질서 창조의 장소이기도 하다. 다시 말해, 섬의 상징성에는 고립으로 인한 고독과 유배, 기성 가치와는 차별화된 새로운 가치의 창출, 그리고 육지와와의 상호작용을 통해 다양하고 이질적인 문물을 수용하여 통합함으로써 이전과는 다른 새로운 가치의 창출이라는 다중적인 의미가 내포되어 있는 것이다(나승만 외 2003 ; 조경만 1997 ; 한상복·전경수 1992). 특히 후자의 의미를 강조한다면, 우리는 섬에서는 자신의 윤곽을 유지하기 위한 에너지가 소비되지 않고, 또 밖에서 무엇이든 받아들이지만 받아들이는 것들을 실용적으로 처리해 전통 규범의 힘에 얽매이지 않고 창조해 나갈 수 있게 된다는 주장(가라타니 2003 : 91)에 공감할 수 있다.

바다는 육지와 달리 자유와 해방의 공간이다. 망망대해는 인간의 막연한 두려움을 표상하기도 하지만, 끝없이 이어진 미지의 세계를 향한 인간의 자유와 도전을 의미하기도 한다. 바다가 자연과 인간이 서로 만나는 자연의 현장이라면 섬은 바다에 면한 공간의 일부로서 자연과 인간의 삶이 서로 조화를 이루기도 하고, 때로는 서로 충돌하여 긴장과 갈등을 일으키기도 하는 인간 삶의 현장이다.

이런 점에서 섬과 바다는 육지와 대비된다. 육지의 존재가 섬의 정치적, 문화적 형태나 바다의 의미를 규정하는 데 큰 영향을 미치는 것은

사실이다. 육지가 외래문물의 도입에 대해 자신의 문화적 정체성을 작위적으로 유지하려고 애쓰는 데 반해, 섬은 바다라는 자연의 경계를 바탕으로 자신의 정체성을 탄력적으로 활용하는 경향이 강한 편이다. 섬의 문화는 곧 섬사람들의 문화이며, 그것은 바다사람들의 문화의 중요한 일부를 구성한다.

섬 혹은 도서란 수역에 둘러싸여 여타 육지와 격리되어 있는, 대륙의 크기에 미치지 못하는 육지를 말한다. 그 크기는 그린랜드(Greenland)나 마다가스카르(Madagascar), 보르네오(Borneo)처럼 거대한 것에서부터 작은 바위덩어리에 불과한 소규모의 땅에 이르기까지 매우 다양하다. 섬 지역에서는 도서성이라는 자연환경 상의 특수성이 섬사람들의 고유하면서도 독특한 역사적 경험과 특수한 문화적 상황에 크게 영향을 미치기 마련이다. 해양생태계에 기반을 둔 도서생태계의 특징은 상대적 고립, 크기 혹은 공간 자원의 제한성, 그 안에 존재하는 자원의 제한성 또는 몇몇 자원의 미비 내지 결여 등으로 요약된다(Forsberg 1970). 이러한 상대적 고립, 공간의 제한성, 자원의 부족 등은 도서성(insularity), 즉 도서라는 지리적 공간의 특수성을 이루는 기본 속성들이다. 상대적 고립은 섬 안의 생물과 무생물들을 외부 경쟁요인으로부터 보호하는 데 기여하며, 따라서 상대적으로 고립된 상태에서도 특수하면서도 고유한 문화적 유형들이 보존되는 경향이 있다.

하지만 이제 섬은 외딴 섬, 유배의 섬, 한정되고 제한된 고립의 섬이라는 변방 또는 주변의 이미지에서 벗어나 망망대해의 무한과 영원 속에서 평안한 안락을 피할 수 있는 ‘안식의 섬’, ‘휴식의 섬’으로 거듭나고 있다. 이어도는 이상적인 낙원, 천국과 동일시되고 있으며, 엘도라도는 이상향을 뜻하는 황금의 섬을 의미한다. 이상향으로 상징되는 섬을 찾아 나서기 위해 ‘바다’에 다시 주목할 필요가 있는 것이다.

이렇듯 섬과 바다는 상호 불가분의 관계를 맺고 있다. 바다는 광활함과 영원함을 상징한다. 끝이 보이지 않는 그리움의 대상인 바다는 대륙의 존재를 품고 있는 양수와 같은 포근함을 주기도 하고, 질풍노도의 파도와 같은 노여움으로 인간의 죄상과 잘못을 심하게 꾸짖기도 한다. 바다는 두려움과 경계의 대상이기도 하고, 고된 항해로 지친 심신을 달래

주는 평안과 휴식의 대상이기도 하다.

바다의 삶과 풍습이 지닌 가장 중요한 문화적 특징은 육지와는 구분되는 독특하면서도 고유한 의미의 공동체성이다. 바다를 생활공간으로 여기는 사람들이 배타적으로 점유하고 내부적으로 자원을 전유하고 이를 통제, 조정하기 위해선 무엇보다도 공동체에 대한 믿음과 신뢰가 중요한 가치가 된다.

### Ⅲ. 동아시아 해양 네트워크와 항구도시

#### 1. 동아시아 항구도시의 세계

16세기 초 한 여행가의 기록에 따르면, “멜라카(Melaka, Malacca) 항구에서는 84개의 언어가 구사되고 있는 모습을 볼 수 있다”고 한다. 멜라카와 같은 항구도시의 공통된 성격은 아시아 바다의 주연으로서, 도시 지역에서 다양한 사람들이 모여 교역을 통한 거래와 인적 교류가 이루어지고, 그에 따라 경제적 부가 축적되었으며, 이슬람교를 중심으로 각종 종교가 전해졌다는 것이다. 다양한 문화와 정보의 교류가 활발히 이루어지는 코스모폴리타니즘의 거점이기도 한 동남아시아의 항구도시들은 다양하고 복합적인 해상 활동을 통해 다른 항구도시와 상호 유기적인 관계를 맺고 있으면서 동시에 영역국가의 육상 네트워크를 서로 연계하는 해양 네트워크와 그로 형성된 해상세계의 거점이기도 하다.

동아시아의 항구도시를 포함한 모든 항구都市는 이러한 바다와 육지 네트워크의 접점 및 사이에 위치하였는데, 여기서는 사람과 물건, 그리고 정보가 모이는 곳으로 ‘만남의 기능’을 수행하였다. 이처럼 항구都市는 육지 영역국가의 직접적인 영향을 받는 경우도 있지만, 육지의 도시와는 다른 역사, 문화의 공간, 즉 ‘해양세계’에 속한다고 할 수 있다.

동북아시아와 동남아시아를 포함하여 동아시아라고 불리는 지역을 동중국해와 남중국해에 의해 형성된 ‘해양세계’라고 규정한다면, 이 지



역의 지정학적인 해역 시스템을 보다 잘 이해할 수 있다. 여기서 말하는 해양세계란 단순히 바닷물이 차 있는 넓은 공간을 의미하는 것이 아니다. 그것은 동북아시아를 한국, 중국, 일본의 권력 구성으로 나누어 생각하고, 동남아시아를 대륙부와 도서부로 나누는 지형적 구성과는 달리 광역 지역의 내부 상호관련성과 총체적인 연결 방법에 주목하고자 하는 시각을 말한다.

해양세계는 다음의 세 가지 요소가 복합적으로 뒤섞여 구성되어 있다.

첫째, 연해 지역으로 바다와 육지가 교섭하는 지역과 해역이다. 청나라 초기에 바다를 근거지로 반청 활동을 벌였던 쑹침궁(鄭成功)의 영향력에서 연해 주민을 떼어 놓으려 했던 강의제의 ‘천계령’(遷界令) 등은 연해 지역이 고유한 해역 세계의 구성요인이었음을 보여준다.

둘째, 이 연해의 해역 지역을 구성요소로 하여 형성된 환해 해양세계이다. 이곳에는 해역을 중심으로 그 가장자리에 교역항과 교역도시가 형성되었다. 이러한 교역항들은 내륙에서 바다로 나가는 출구라기보다는 다른 해양세계를 연결하는 접점이었다. 예를 들어, 역사적으로 볼 때 중국의 연해 해역지대에 속하는 Ningbo(寧波)의 상인은 내륙과의 교역보다 연해역이나 해역과의 교역으로 부를 축적했다. 특히 Ningbo의 상인 집단은 목포를 포함하는 한반도의 서남해 지역과 일본의 나가사키와 히라도(平戶)와의 교역에서 중요한 역할을 담당했다.

셋째, 환해 항만도시의 상위 개념으로, 해역과 해역을 잇는 역할을 담당하기 위해 형성된 항만도시이다. 동중국해와 남중국해를 매개로 하여 서로의 해역을 연동시켜 보다 다각적이고 광역적인 해양세계를 만드는 데 큰 역할을 했던 류큐의 나하(那覇)와 광둥의 광저우(廣州), 마카오, 그리고 19세기에 들어와 이 도시들을 대신한 홍콩 등을 들 수 있다. 또한 중국해와 인도양을 연결하는 항만도시로는 말레이시아의 멀라카와 나중엔 그 역할을 대신한 싱가포르, 인도네시아의 아체(Ache) 등을 꼽을 수 있다. 이들 ‘연해, 환해, 연해’에 의해 성립된 해양세계는 육지와는 달리 다원성, 다양성, 포괄성을 지닌 개방적이고 다문화적인 세계였다고 할 수 있다.

동아시아의 해양지리적 조건을 살펴보면, 유라시아 대륙의 동해안을 따라 여러 해양들이 북쪽에서 남쪽에 이르기까지 계속 이어지는 S자 곡선을 형성하고 있음을 알게 된다. 각종 해양들에 의해 형성된 사슬 형태의 반도와 부속 도서들은 동아시아의 지리적, 정치적, 경제적, 문화적 공간을 제공한다. 해양세계란 대양보다는 작으며 내륙보다는 만이나 내해에 더욱 밀접하게 연결되어 있다. ‘해양의 교차’라는 관점에서 볼 때 오늘날 무역 연계망도 한반도의 목포, 부산, 일본 열도의 나가사키, 히라도, 하카다, 고베, 요코하마, 중국의 칭따오와 상하이, 그리고 홍콩, 말레이 반도의 멀라카, 싱가포르, 인도네시아의 자카르타와 아체, 필리핀의 마닐라와 베트남의 호이안(會安) 등과 같은 무역항을 중심으로 연결될 수 있을 것이다.

역사적으로 한반도와 일본 열도를 연계하는 중국의 동부 해안은 동남아 지역의 멀라카 해협(Straits of Melaka)과 긴밀히 연결되어 있었으며, 이는 인도양으로 통하는 출입의 통로가 되었다. 이처럼 역사적으로 형성된 해안 영역, 해안 주변 그리고 이와 연계된 바다라는 3가지 요소로 구성된 동아시아의 해양세계는 대륙과는 달리 다양하면서도 체계적으로 통합된 개방적 다문화 영역을 형성하고 있었던 것이다.

동아시아 해양지역에는 화상들과 일본, 한국, 동남아 각지의 토착인, 인도와 아랍 지역의 무슬림(Muslim : 이슬람교도), 유럽 출신의 상인들까지 교역에 참여했다. 이는 동아시아 해양지역을 중심으로 한 경제적 연계가 이미 오래 전부터 형성되어 왔음을 의미하는 것이다. 즉 과거 동아시아 해양 지역은 사람과 상품의 이동이 상대적으로 자유로운 교역지역이었던 것이다.

한국의 남도 지역과 일본 열도, 중국, 동남아를 서로 연결했던 바닷길은 12월부터 3월까지 약 4개월 동안 인도네시아의 자바해에서 머물렀던 몬순 또는 계절풍이라 불리며 바닷길을 열어주었던 해풍은 이 때가 되면 대만 북동쪽으로부터 서남쪽으로 불어오다가 멀라카 해협을 통해서 뱅갈만을 거쳐 인도 쪽으로 불어오는 남동 방향의 해풍과 조우했다. 이로 인해 16세기를 전후해서 멀라카 해협과 자바 해는 중국과 인도 대륙을 잇는 장대한 해상무역의 연결고리 역할을 하게 되었다. 낙타 등짐으

로 교역품을 실어 나르던 대상(隊商)이 담당해 온 이래 10세기 이상 지속된 동서교역은, 바닷길이 열리면서 짧은 시간 내에 해상 실크로드가 말게 되었다. 물동량의 규모나 다양성 면에서, 또한 교역을 정례화한 면에서나 참여하는 왕국의 숫자 면에서나 해상 실크로드의 발견은 가히 혁명적인 것이었다.

멀라카와 자바 해를 거쳐서 인도와 중국을 잇는 바닷길은 아랍의 무슬림에 의해 유럽의 베네치아까지 연결되었다. 인도의 구자라트(Gujarat)와 이탈리아의 베네치아가 중계무역항으로 부각된 것은 해상 실크로드가 이미 동아시아에서부터 유럽 시장으로 연결되었음을 의미했다. 장대한 해상 실크로드는 동서의 상품교역뿐 아니라 무역을 통한 동서 간의 문화적, 종교적 교류를 가능하게 했다.

해상 실크로드는 중국의 실크와 도자기, 금은 세공품, 태국의 상아와 함께 멀라카를 통해서 집산된 인도네시아 군도의 향료를 유럽 시장으로 실어 날랐다. 그 중에서도 말루쿠(Maluku) 군도의 진귀한 향료는 삶은 양고기와 찐 감자 등 맛있는 음식에 실증이 난 유럽인들의 입맛을 근본적으로 바꾸어 놓기에 충분했다. 이로 인해 포르투갈을 선두로 유럽 열강들이 향료 군도를 찾아 해상 실크로드를 역추적하기에 나섰다. 서양 열강의 식민통치 시대의 개막은 해양 실크로드가 동서의 바닷길을 열어 놓았기 때문에 가능했던 것이다(양승윤 2003 ; 양승윤 외 2003).

그렇다면 해양 실크로드의 중요 루트를 형성했던 베트남, 캄보디아, 태국, 말레이시아, 인도네시아를 연결하는 남중국해의 역사적, 지리적, 문화적 의미는 과연 무엇인가. 그 속에서 삶을 살아가는 해양민족 또는 바다사람들을 어떻게 볼 것인가. 이들은 소수민족으로 옥상가옥에서 일상적인 삶을 꾸려가고 있다. 이들에게 바다는 무엇인가.

바다를 통해 본 해양의 역사 및 문화와 관련된 담론은 소수자의 권리를 찾고자 하는 움직임과도 밀접한 관련을 맺고 있다. 중요한 것은 과거의 해양로, 특히 미세하고 복잡한 서남해의 해양로, 즉 해양 실크로드라 불리는 해양로이고, 이 해양로를 중심으로 펼쳐지는 바다의 세계이다. 과거 사람들은 이 바다 세계에 대한 구체적이고 토착적인 지식을 갖고 살았으며, 자신의 생활영역을 넓혀갔던 것이다. 그리고 바다와 육지를

매개하는 접점에서 다양한 항구도시가 발전했으며, 이들 항구都市는 해양네트워크를 형성하는 데 핵심적인 역할을 담당하면서 동아시아 해양세계의 중계자로서의 기능을 담당해 왔다고 할 수 있다.

## 2. 동아시아 항구도시를 통해 본 해양 네트워크의 역동성과 해양세계

### 1) 동아시아 해양 네트워크의 형성과 변화

항구도시와 항구도시 사이에 생성되는 교역관계를 네트워크<sup>2)</sup>라고 규정할 때, 인도양 해역에서는 오래 전부터 서로 필요한 물자를 구하기 위해 항구도시 간에 해양네트워크가 이루어지고 있었다. 인도양 해역 세계 간에 네트워크가 성립된 요인을 필요로 하는 교역 물자가 서로 다르다는 측면에서 문화의 차이는 극명하게 나타났다. 예를 들어, 말레이인들은 열대 지역에서 생산되는 야자나무, 티크, 나왕, 망고나 대나무 등과 같은 목재를 사용하여 통나무배를 비롯하여 다양한 선박을 만들어냈다. 그리고 일 년 동안 주기적이고 일정한 방향으로 부는 계절풍의 흐름과 별에 대한 지식을 숙지하여 신속하고 정확하게 대륙과 도서 간을 횡단하는 항해술을 익혔다. 지역간의 이동이 확산되면서 각지에서 많은 상인들과 이주자들이 항구도시 멀라카로 몰려들었으며, 멀라카는 인도양과 남중국해를 중심으로 형성된 네트워크를 통해 이동과 정착의 거점이 되었다. 항구도시의 배후에는 인구가 희박한 정글의 내륙이 존재하기도 했는데, 식민지 지배 시기인 18세기 말 이후에는 배후지의 아열대 삼각주나 삼림지대가 급속히 개발되어 항구와 내륙 사이의 인구분포상의 변화가 일어나기도 했다.

네트워크의 거점인 항구도시를 제외한 대부분의 동남아시아 지역은 자연 경제를 기반으로 한 부족사회와 폐쇄적인 문화가 지배적이었다.

2) 여기서 네트워크란 그 기본적인 성격인 '관계' 또는 '관계성'에 기초하여 다양한 연결 기능-신축, 확산, 팽창, 가변, 재편성, 상호보완 등-을 분석하기 위한 기본 개념이다.

항구도시가 부와 권력, 문화, 정보가 모인 곳이라면, 그 뒤로 펼쳐진 도서, 해안지역과 내륙지역은 바다와 산의 자원을 제공하는 원료공급지라고 할 수 있다. 항구도시는 내륙지역의 원료를 공급받아 이를 가공, 생산, 증개한 완성품을 제공하였으며, 서로의 차이점을 교역을 통해 교환하는 상호관계를 쌓음으로써 증개 거점의 역할을 수행했다.

항구도시는 육지와 바다 사이에서 사람, 물자, 정보의 흐름을 관장하였으며, 해역과 해역 사이의 네트워크를 활성화시켰다. 이를 통해 육지와 바다 사이에 경제적, 문화적 상호보완 관계를 맺게 해 줄 수 있었던 것이다. 또한 시대의 변화와 함께 해양네트워크의 교역 경로와 거점, 범위, 중심인물, 취급 상품의 종류 등에도 큰 변화가 나타났던 것이다.

역사적으로 17세기에 동아시아는 ‘상업의 시대’를 구가하고 있었다(Reid 1988). 특히 동남아시아에는 항구도시 국가가 크게 번성했다. 항구도시 국가란 오로지 해상 중계무역을 주도하는 항구를 국가의 존립 기반으로 하며, 이러한 역할과 활동을 하는 항구를 중심으로 거대한 배후지를 갖는 인구 집약 지역을 가리킨다. 유럽이나 명나라가 교역을 주도하면서 당시 동남아시아에서는 미얀마의 버구(Pegu), 태국의 아유타야(Ayuttaya), 인도네시아 수마트라의 아체(Ache), 말레이시아의 멀라카, 인도네시아 자바의 바타비아(Batavia : 현재의 자카르타), 보르네오 섬의 브루나이(Brunei), 인도양의 마카사르(Makasar), 필리핀의 마닐라(Manila), 캄보디아의 참파(Champa), 베트남의 호이안(Hoian, 會安)과 탄론(昇龍, 현재의 하노이) 등의 국가를 중심으로 항구도시가 번영하였다.<sup>3)</sup> 항구도시는 해상 교역에 유리하도록 특화되어 있었다. 17세기 후반의 동남아시아에 대해 안소니 리드가 ‘상업의 시대’로 명명한 것은 항구도시가 일세를 풍미했기 때문이다. 이에 근거하여 ‘바다의 시대’라고 부를 수도 있을 것이다.

싱가포르, 사이공, 홍콩, 상하이, 텐진, 다롄, 인천, 목포 등은 근대에 들어와서 번창하였다. 이들 도시는 예전에 바다의 항구도시였던 것이

3) 이들 항구도시의 물리적 특징은 다음과 같다. 1. 바다나 하천에 접하여 바다를 매개로 한 교역에 적당한 입지, 2. 부두에 자리한 상관, 3. 소규모 권력 중심과 방어를 위한 성벽, 4. 상업에 담당하는 사람들의 주거 구역(차이나타운 등), 5. 물자 교환의 장으로서의 시장이 존재 등.

거의 재이용되고 있지만, 규모는 전혀 다르다. 또한 새로운 항구도시도 탄생하였다. 싱가포르나 홍콩은 전형적인 신흥도시이며, 상하이는 중화라는 영역 내의 항시가 이상적으로 확장된 곳이다.

아시아의 도시는 바다를 중심으로 편성되어 갔다. 신흥 항만도시들은 새로운 도시의 모습을 만들어 갔다. 근대가 만들어낸 항구도시의 부두에는 상점, 은행, 호텔 등의 건물이 들어섰고, 건물의 스타일도 콜로니얼(colonial)-역사주의-네오바로크 스타일-아르 데코의 순서로 변화를 거듭하였다. 도시의 구조 또한 규모의 확대뿐 아니라 인종이나 기능에 의한 지리적 구분이 일어나는 등 새로운 면모를 갖추기 시작하였다.

하지만 제국주의 국가가 식민지를 통치하기 위해서는 무역이라는 기능만을 부각시킨 바다의 항구도시만으로는 부족했다. 식민지 중심에 총독이 지배할 수 있는 도시, 즉 상징으로서의 중심도시가 필요했다. 이에 몇몇 근세 육상 제국도시가 재이용되거나 모델이 되었다.

역사 시대에서 현대에 이르기까지 아시아의 열대지역에서 생산되는 후추, 정향, 육두구, 침향, 수지, 단향, 육계 등의 삼립 산물은 아랍 세계 및 유럽과의 중요한 교역품이었다. 또한 해삼, 상어지느러미, 진주조개, 바다제비집 등은 아시아 각지에서 중국으로 수출되었다. 북방에서는 해삼과 다시마, 청어, 가리비, 고래 기름, 고래 뼈, 그리고 물개와 같은 바다 짐승의 모피가 중요한 해산 교역품이었다.

이와 같이 다양한 산물을 산지에서 모으고 교역지로 운반하기 위한 바다 네트워크는 도서 지역간에 상당히 발달되어 있었다. 많은 상인들이 마을 혹은 하천 유역에 모인 산물을 큰 집하장으로 수송하기 위해 중개 역할을 맡았다. 또한 상인들이 운반해 온 산물에 대한 임금이나 보수, 혹은 교환품으로 쌀, 술, 된장, 간장, 소금, 옷, 목재 등의 다양한 상품이 거래되었다. 즉 생산지에서 운반된 물건뿐만 아니라 그 대가로 어떠한 물건이 거래되었는가에 주목할 필요가 있다. 이는 아시아 바다에서 전개되어 온 해상 교류의 실태를 파악하기 위해 매우 중요한 일이다. 어민과 농민 사이의 교류에서는 어패류와 농산물이나 일용품의 교역이 기본이었는데, 상인과 유럽인의 개입으로 교역의 양상은 매우 복잡하게 되었다.

배를 이용한 인간과 물자 이동의 가장 큰 특징은 월경이다. 경계를 뛰어넘어 인간과 물자가 교역되는 곳이 바다라고 할 수 있다. 이처럼 바다는 하나로 연결되어 넓게 펼쳐져 있지만 이제까지 바다를 평면적인 넓이를 분석의 틀로 삼아 이해하려는 경향이 강했던 것이 사실이다. 이제까지 인류는 하나로 연결되어 있는 바다에 인간이 인위적으로 경계선을 만들어놓았다고 해도 과언이 아니다. 바다에 선을 긋기 시작한 배경으로는 수심, 해류, 해양 기상, 육지의 성질과 분포 등 자연적이고 생태학적인 조건과 정치, 경제, 종교 등의 다양한 활동을 들 수 있다. 그러나 인위적으로 바다에 선을 그으면서 눈에 보이지 않는 경계선의 설정 범위와 방법, 그리고 논리가 문제시되었다.

섬에서 섬으로 바다의 경계를 넘어서 여러 가지 문물과 정보가 전파되었다. 한편으로는 문물과 정보가 천천히 전파되는 것과는 달리, 대륙 사이를 한 번에 횡단하는 원거리 간의 전파도 있었다. 전파되는 과정에서 때로 외래의 동식물이 토착 생태계를 어지럽히는 경우도 있다.

동남아시아의 경우, 인도양 해양세계를 특징짓는 중요한 두 가지 조건이 있다. 첫째는 서쪽에 국가와 문명이 교차하는 박진감 넘치는 서아시아와 지중해가 자리잡고 있다는 것이고, 둘째는 자연생태, 문화, 문명의 관점에서 인도양 해양세계는 서아시아나 지중해 지역과는 크게 ‘다르다’는 것이다. 인도양 해양세계는 이러한 서쪽세계와 밀접한 관계를 맺으며 발전을 거듭해 왔다. 지중해 세계를 정치적으로 통일한 로마제국은 막대한 부를 쌓고 뛰어난 도시문명을 세우기 위해 인도양이라는 새로운 세계를 장악하기를 원했다.

인도양의 넓은 해상에 떠 있는 섬들은 고독함을 상징하기도 하지만 역사적으로 인도양 교통의 중요한 접점이며 동서의 여러 세력이 서로 만나는 긴장과 공존의 장이기도 했다. 항구 역시 섬과 마찬가지로 바다를 통해 사람과 물자, 정보가 교류하는 교통의 요지인 것이다.

인도양 해역의 특징 중 하나는 아시아 바다의 동쪽에 비해 섬의 수가 극히 적다는 것이다. 스리랑카와 마다가스카르는 큰 섬에 속하지만, 섬이라기보다 대륙의 일부로 보는 견해가 많다. 그 외에 모리셔스 섬, 차고스 섬, 코코스 섬이 있는데, 모두 대륙에서 멀리 떨어진 곳에 자리잡고

있다. 니코바르 제도와 래카다ιβ 제도, 몰디브 제도는 남북으로 700킬로미터 이상을 나란히 줄지어 있는 환초 지역으로 인도양 도서간의 교류에서 중요한 역할을 담당하기도 했다.

이러한 특징을 지닌 인도양을 사이에 두고 교역이 확대되고 많은 사람들이 이동하면서 새로운 통상로가 개척되었고, 주변 도서지역에의 음료수 보급, 화물의 적재, 산물의 집산과 거래 등의 중계 기능을 담당하는 항구도시가 잇따라 발달하였다.<sup>4)</sup>

15세기 말 포르투갈 함대가 인도양에 진출하기 이전의 해역 세계의 많은 항구도시에는 해상 공격에 대비한 방어용 주벽이 존재하지 않았다. 오히려 내륙 유목민의 공격이나 영역국가의 침략을 막기 위해 육지에 주벽을 쌓았다. 이는 이슬람 영향권에 있었던 인도양 해역이 무슬림들에 의해 독점된, 소위 ‘이슬람의 바다’가 아닌, 많은 사람들이 공유한 개방적인 바다였다는 사실을 입증해 준다.

그러나 포르투갈, 네덜란드, 영국과 같은 서유럽 열강세력은 인도양 해역을 군사력으로 지배하기 위해 해상 교통의 요지에 견고한 요새를 쌓고 대포를 설치하였다. 또한 전함을 배치하여 바다 위를 순찰함으로써 바다를 육지와 같이 배타적이고 독점적인 곳으로 변화시켰다. 그 후 인도양의 해역 세계는 강력한 국가권력에 의해 크게 변모하기 시작했던 것이다.

<스자라멜라유>(Sejarah Melayu: 말레이인역사)는 멀라카 왕국(Kingdom of Melaka)을 통치했던 왕들의 역사를 그린 것으로, 왕의 이슬람교 개종과 술탄으로의 즉위에 대한 이야기를 담고 있다(Abdul Rahman Haji Ismail 1998 ; Brown 1970). 이 책을 편찬한 사람의 의도는 긴밀한 교류를 갖고 있는 멀라카와 수마트라 왕조의 관계를 이야기함으로써, 멀라카 왕국의 권위와 정통성을 보장받도록 하기 위한 것이었다고 추정된다. 멀라카와 밀접한 관련을 맺고 있는 해양네트워크는 바다

4) 그 결과 9~10세기에는 인도양 해역의 주요 항구도시가 48개에 달했고, 12~13세기에는 더욱 증가해 67개가 되었다. 항구도시에는 각지에서 온 다양한 사람과 물자, 정보가 모여 조직적인 면에서 내륙의 영역국가와는 다른 체제의 개방적인 항구도시가 형성되었다. 항구도시의 도시생활과 물질문화, 경제의 변형은 토착 지배자와 일반인들이 이슬람교로 개종하는 데 크게 공헌했다(야지마 2003 : 120).



를 통한 교류의 정신세계를 보여주는 것이며, 여러 지역과 바다를 서로 공유하고 있었다는 것을 알 수 있다. 이는 멀라카의 항구도시로의 성장과 그 맥을 같이 한다. <스자라말라유>의 이슬람과 관련된 전설과 이야기는 인도양 해양세계에서 이슬람 네트워크가 확대된 과정을 여실히 보여준다.

## 2) 육지국가와 해양세계 사이에서

토지 지배를 기반으로 성립된 육지국가에서 바다를 근간으로 형성된 해역은 경계가 정해지지 않는 존재였다. 육지국가에게 바다는 새로운 문물과 문화 정보가 유입되는 곳으로 약간 불편하고 성가신 존재였다. 따라서 바다를 나누고 바다를 국경으로 만들어냄으로써 명확한 국가 이념이나 국가 통치의 틀을 만들어가는 일은 육지국가의 중요한 임무가 되었다.

하지만 바다에 사는 어민이나 뱃사람, 섬사람, 그리고 바다를 이동하는 상인들에게 바다는 최적의 세계였다. 그들은 국가와 국가 사이의 ‘불분명한 경계’, 즉 정치 지배가 미약한 ‘틈새’를 주요 무대로 자유롭고 활발한 활동을 전개해 왔다.

인도양과 남중국해를 거쳐 동중국해에 이르는 해역 세계에는 고도로 발달한 교역 네트워크가 펼쳐져 있었다. 그곳에는 각지에서 모인 다양한 사람들이 살았으며 다양한 언어와 종교가 공존하고 있었다. 그럼에도 불구하고 항구도시에는 질서가 잘 유지되는 도시사회가 있었다. 15세기에서 17세기 중반에 걸친 시대에는 류큐 왕국을 중간 매개로 일본에서부터 한반도, 인도양까지 광대한 해역이 하나가 되는 ‘대해양세계’가 형성되었다. 한편 서유럽 열강세력은 기존의 인도양 해양세계를 둘러싼 교역 네트워크를 이용하면서 아시아로 진출하였다.

이슬람 세계와 해역 세계는 서로 공통된 네트워크 사회였다. 아랍과 인도의 이슬람 세계를 중심축으로 하여 동쪽으로 확대된 이슬람 네트워크는 인도양의 해양네트워크와 연계됨으로써 지역 간의 긴밀한 유대관계가 빠르게 이루어졌던 것이다.

네트워크를 규정하는 기본 원칙은 상대에 대한 독점적이고 배타적인 관계가 아니라 ‘관계’를 공유하고 상호 이용하는 것이다. 이와 동시에 자신의 입장을 확고히 하고 상대방을 인정하는 신뢰관계를 바탕으로 해야 하는 것이다. 즉 서로가 대등한 관계로 맺어져 상호공존과 상호보완을 중시하는 ‘계약관계’여야 한다. 이와 같이 인도양 해양세계는 형성과 전개과정에서 아시아의 환경, 생태, 자연과 인간, 그리고 문화 사이의 ‘차이’를 연결해주는 교류관계로 발전하였던 것이다.

21세기에 국민국가라는 종래의 틀이 완전히 소멸되거나 붕괴된다고 예측하기는 아직 선부른 감이 있지만, 역사적으로 만들어진 여러 해역권, 이동 생활권, 언어권 등은 기존의 국민국가의 틀이 아니라 ‘지역경제권’이나 ‘상호협력체제’와 같은 새로운 형태로 재부상할 가능성은 매우 높을 것으로 생각된다. 나아가 항구도시 네트워크와 같이 국가의 틀을 넘어 거점도시를 연결하는 정보 네트워크형 사회로 전화될 것이라는 진단과 예측 역시 매우 신빙성이 높다고 생각한다.

### 3. 동아시아의 바다와 해양세계

홍콩과 마카오의 역사를 살펴볼 때, 바다를 통해서 “문화가 흐른다”(피터 N. 스티스 2000)는 사실을 알 수 있다. 홍콩의 역사와 문화에 관심을 기울이다보면, 중국의 사회변화가 눈에 들어온다. 최근 개혁, 개방으로 대표되는 중국의 대외정책은 바다를 향해 열려진 중국의 모습이 부각되고 있음을 알 수 있다. 특히 1997년 7월 1일 이후 중국 정부가 홍콩에 대한 관심을 집중시키고, 항구도시로서의 홍콩의 역할을 부각시키고 있다는 사실에 착안하면, 이러한 변화는, 세칭 ‘해국’(海國) 중국의 등장을 의미한 것이라고 볼 수 있다. 즉 홍콩을 거점으로 하여 바다, 특히 아시아의 바다에 대한 지배와 통제권을 장악하려는 움직임으로 해석될 수 있는 것이다.

중국은 1997년에 영국에게서 홍콩을, 1999년에는 포르투갈에게서 마카오를 반환받아 ‘일국양체제’(一國兩體制)의 형태를 취하고 있으며, 홍

쿵과 마카오가 내륙과는 달리 바다와 연결되어 있다는 특징을 최대한 부각시켜 바다로의 발언권을 강화하였다.

‘일국양체제’는 개방된 중국의 가장자리 지역을 따라 등장하고 있으며, 종래의 주권에 의해 구분된 국경을 지정학적이고 종주권적 개념에 의해 다시 제기되고 있다. 중국에서 이 현상들은 바다를 둘러싸고 일어나고 있는데, ‘일국양체제’라는 모델은 바다와도 밀접한 관련을 맺고 있는 것이다.

예로부터 동아시아의 바다는 계절풍의 바다였다. 계절풍 아래에서 해양의 문화가 만들어졌다(Reid 1988). 여름의 남서풍, 겨울의 북동풍은 동북아시아를 동남아시아와 연결시켜주는 역할을 했다. 남서풍이 북서풍보다 더 이용하기 쉬웠기 때문에 동남아시아에서 동북아시아로의 이동이 더 빨랐을 것이다.<sup>5)</sup>

동아시아의 바다는 동중국해를 둘러싸고 조공무역이라는 다각적인 네트워크를 형성하고 있었다. 동중국해 주변의 항구와 교역도시는 적극적인 환해 교역을 실시하고 있었다. 그 중에서도 한반도의 서남해 지역은 동중국해와 남중국해를 연결하는 중계 센터의 역할을 담당했다. 후추와 소목은 동북아시아와 동남아시아를 연결하는 대표적인 매개품이었다. 후추는 예전에 시암이라 불렀던 지금의 태국에서 몰루카 제도에 걸쳐 생산되는 특산품이었다. 이 후추를 둘러싸고 유럽 제국의 동인도 회사가 경쟁적으로 아시아에 선대를 파견했던 일은 널리 알려진 사실이다. 하지만 실제로는 이보다 훨씬 전에 보다 조직적으로 동남아시아에서 동북아시아로 후추가 유통되었으며 후추 생산을 목적으로 한 노동력의 이동이 있었다고 할 수 있다.

후추를 통한 동북아시아와 동남아시아의 해상 교역관계는 한반도 서남해 지역을 중심으로 이루어졌다. 13세기에 조선은 이미 후추를 이용

5) 1471년 신숙주는 <해동제국기>를 편찬했는데, 이것은 해도를 포함한 지리서이자 당시의 언어와 풍속을 조사한 사료이기도 하다. 여기서 해동은 한반도 남단에서 일본, 류큐를 포함하여 동북아시아의 발해나 동남아시아의 팔렘방(Palembang : 지금의 인도네시아 수마트라섬의 팔렘방)이 포함된 지역을 가리킨다. 그 당시 후추가 동남아시아에서 조선으로 유입되었다는 기록으로 보아, ‘해동’은 한반도에서 동남아시아의 수마트라에 이르는 해역을 포괄하는 지역 단위였음을 알 수 있다. 이를 통해 조선시대 초기만 해도 바다를 통한 해상 네트워크가 매우 중요한 의미를 지니고 있음을 추론할 수 있다.

한 명나라와의 교역관계를 형성하고 있었다. 이는 바다를 이용한 조공의 네트워크에 의해 활성화되었다. 당시 조선의 서남해는 조공이라는 광역 지역의 통치 원리를 통해, 또는 시장 원리와 이민, 노동력 이동을 통해 동북아시아와 동남아시아를 포괄하는 동아시아의 바다 세계를 가능하게 한 인적 네트워크의 세계였던 것이다.

이와 같이 당시의 어민이나 해상(海商)들은 동아시아의 바다에서 각자 독자적으로 바다를 통한 네트워크를 형성, 변화시켜왔다. 그들은 해신과 수신을 모시고 자연과 깊은 관계를 맺어왔으며 자연의 주기에 맞춘 생활을 했다. 그러나 바다에 정치적 권위와 권력을 부여하면서 주권과 종주권, 제국과 식민지 등 통치형태가 복잡해지게 되었고 도서 귀속 문제나 영해 문제 등이 끊임없이 발생하게 되었다.

남중국해에서는 중국과 인도, 이슬람, 유럽 문화권이 서로 뒤섞여 지방 정권에 영향을 주거나 정권 자체를 만드는 경우가 있었다. 지방 정권은 중국 정치의 영향 속에 들어가는 형태로 자신의 권력을 표현했으며, 중국과 조공관계를 맺고 그 관계에 따라 주변 지역과의 관계를 형성하였다. 의례와 종교, 권위와 위계를 중심으로 한 종주국-번속의 관계에서 바다는 그 지역간의 관계 형성에 큰 역할을 담당하였다. 즉 조공관계는 바다에 의해 만들어진 지역과 해역 간의 교섭관계라고 할 수 있다.

바다라는 공간은 광역 지역을 구성하는 다문화, 다민족의 상호관계를 형성시켰으며, 대량의 물자나 인원 수송이 가능하게 되었다는 것이다. 또한 해양자원은 배후지 또는 내륙과 교역이 이루어지면서 연안에 인구가 집중되고 도시가 형성되는 데 큰 영향을 주었다.

대륙지역과 주변의 반도, 그리고 섬으로 이루어진 동아시아는 여러 국가로 나뉘어져 있으며 동시에 많은 민족과 다양한 문화를 포함하고 있다. 이것은 바다를 중요한 주체로 인식했던 동아시아가 다민족, 다문화, 다지역으로 이루어진 하나의 정치 공동체임을 의미한다. 이 지역이 지닌 다원성은 여러 지역과 함께 어우러져 해역의 역동성을 창출해왔다.

섬들은 영역으로서 스스로를 표현하기보다는 해역의 다른 섬들과 네트워크를 형성함으로써 스스로를 유지해 왔다. 하지만 국가라는 상위

개념이 설정되면서 섬 자체도 국가 체제를 정비하게 되었고, 바다의 시점에서가 아니라 육지의 연장으로서 해역을 분할하고 권위와 권력이 섬을 장악하게 되었다. 그러나 바다가 역사 속에서 인간 사회와 다양한 관계로 복잡하게 얽혀 있고, 네트워크로서의 기능을 해 왔다는 사실을 염두에 두고, 이를 바다의 관점에서 보면 섬은 항만이며 이동과 집산이 활발한 네트워크 센터였음을 알 수 있다. 섬 세계의 관점에서 보면 섬은 안팎이 엄격히 구분될 정도로 스스로의 독자성과 고유성을 지닌 문화를 보유하고 있다고도 할 수 있다.

해역 주변을 따라 형성된 무역도시와 이민도시를 중심으로 해역이 형성되었으며, 이를 통해 교역과 이민이 보다 활성화되었고 이곳들을 중심으로 도시 네트워크도 형성되었다. 동중국해를 배후로 하여 형성된 해역 관계는 동쪽으로는 태평양 제도, 북쪽으로는 한반도 남쪽과 큐우슈우로 이어지고, 서쪽은 푸젠성(福建省) 푸저우(福州)를 중심으로 하는 화난(華南) 연해 일대, 남쪽으로는 타이완 동부에서 필리핀에 이르는 경로의 동쪽 선으로, 또는 타이완 해협을 지나 동남아시아에 이르는 경로의 서쪽 선으로 하여 광범위한 네트워크 세계를 구축하는 동인으로 작용했다.

하지만 지금까지 섬 지역의 역사와 문화가 변경의 역사와 문화, 또는 주변의 역사와 문화로 취급받아 온 것이 사실이다. 여기에는 두 가지 이유가 있다. 첫째, ‘국가’ 영역에서 균일성과 균질성이 이념으로 강조될 때 주변 지역, 특히 섬 지역은 흔히 ‘낙도’라는 표현에서 알 수 있듯이 다른 지역, 특히 ‘본토’와의 차이에서 ‘후진적인 곳’ ‘낙후된 곳’이라는 이미지를 갖고 있는 것으로 간주되었다. 둘째, 국가의 중심성, 중앙중심주의, 중심성이 강조되고 목표가 된 결과, 주변지역이 유지하고 있던 ‘독자성’은 균질화의 대상이 되기보다는 중앙에서의 원조나 보조의 대상이 되어 버린 ‘주변’ 정책사에 기인된 문제라는 점이다. 그 배경에는 국가와 국민이라는 획일화된 표현과 양자의 관계가 그 이외의 민족이나 지방사회, 종교, 지역성 등의 이질성을 ‘국민국가’라는 보다 균일화된 이념 속으로 포섭하려는 의도가 담겨 있었다. 하지만 그것이 이질성 그 자체를 해소하려던 것은 아니었다.

하지만 주변 또는 변경의 역사와 문화를 ‘중심’에서가 아니라 주변 또는 변경의 관점에서 본다면 주변이나 변경은 다른 문화와 접촉하며 상호 교류의 장을 구성하고 있으며, 다른 문화와 교섭의 장을 형성한 개척자의 역사와 문화가 된다. 기존의 다원문화의 영역, 즉 지역간의 교류의 장이 한순간에 한 국가의 주권이 배타적으로 행사되는 장으로 변화하면서 분쟁의 장으로 등장하게 되었다. 하지만 역설적으로 보면 현재 국가 주권이 배타적으로 행사되는 이른바 분쟁 지역은 역사적으로는 지역 간의 교류의 장이며, 사람과 물자, 그리고 정보가 오갔던 교섭의 장이었다고 볼 수 있다.

섬과 해역에서는 지역간의 관계를 넓혀감에 있어서 보다 넓게 포섭하고 관계를 맺으려는 네트워크가 형성되어 있었고, 무역관계나 이민에서 이러한 장거리 네트워크 모델을 찾아볼 수 있다. 이 네트워크를 이용하여 여러 왕권이 무역과 이민에 개입하였으며, 무역항과 이민도시를 건설해 지역 통치의 거점으로 삼았던 것이다. 특히 바다를 둘러싼 교역과 이민 네트워크는 그 통치에 있어서도 토지를 근거로 한 배타적인 권력이 아니라 개방되어 있는 지역 간의 질서를 넓히려는 특징을 가지고 있었다.

이와 같이 해역을 이용한 교역 네트워크는 연해 교역이나 장거리 교역로를 통해, 조공 무역의 면세 특혜를 활용하여 주요 교역항을 다각적으로 연결시켰다. 이는 관 주도의 무역에 의해 이루어졌다. 이러한 관 주도의 무역에서는 민간 해역 체계를 이용하는 동시에 해역에 대한 영향력을 확대하는 정책을 취했다.<sup>6)</sup> 여기에는 표류로 특징지어지는 바다

6) 아시아 해역의 민간 해역구조에서 폭넓게 발견되는 해신은 푸젠성 메이저우(眉州)에 기원을 둔 마쭈(媽祖)인데, 마카오도 이 마쭈를 모시는 사당인 마코(媽閣)에서 유래된 것이다. 마쭈는 10세기 중반 송대 초기 메이저우에서 출생한 여성으로, 마쭈 신앙은 그가 해난 구조에 휘말렸던 사건이 전설화된 것이다. 그의 부친과 오빠가 바다에서 조난당할 것을 미리 알렸으며 그밖에도 많은 해난 사고를 방지하게 함으로써 항해의 신, 또는 바다의 신으로 추앙받았다. 민간의 해역구조에서는 이러한 마쭈 신앙을 정점으로 교역과 이민 활동이 이루어졌다. 흥미로운 점은 해양세계에 정치력이 개입되면서 이 마쭈에게 칭호를 부여해 천후(天后), 천비(天妃)로 격상시킨 점이다. 이렇게 해서 해신 신앙권인 해양세계에서 황제의 이름 아래 위덕 통치가 실시되었고, 이를 통해 민과 관의 이해가 일치하게 되었다. 그 결과 해역은 하나의 해양세계로서 관리하게 되었으며 바다 주민과 육지 주민이 교섭하는 생활을 융통성 있게 통합하게 되었다. 이곳에서는 육지와는 다른 교역권, 이민권, 신앙권이 형성된 것이다.

와의 관계가 있다. 어민이 일상적으로 교섭하고 충돌하는 바다와 육지와 교섭과정의 존재하는 것이다.

민간의 해역구조와는 달리, 관 주도의 해역 통치는 조공질서를 정점으로 하고 있으며, 그 아래 베이징의 회동관 교역 단계가 있으며, 다음으로 해역교역을 관리하는 단계가 있다(Hamashita 1994). 그 아래에는 민간의 표류와 표현은 같지만, 관이 인정하는 조공 체계 아래에서 ‘표류무역’이라고도 불리는 교역활동과 표류민 송환 규정이 자리하고 있다. 이것은 ‘자연적인 표류’가 관의 조공체계 저변에 그대로 적용되어 해역으로서의 영향력이 유지되고 있는 것으로 볼 수 있다. 또 민간 해역구조의 대표적인 해신이라고 할 수 있는 마쭈(媽祖)에게 ‘천후’(天后)와 천상성모(天上聖母)라는 칭호를 부여함으로써 해역으로의 정치적 영향력을 확대하였다. 이와 같이 해역 통치와 해역 구조를 살펴보면 해역은 평면적인 물의 세계가 아니라 일상적으로 민과 관, 그리고 육지와 바다가 정치, 교역, 문화의 영역에서 서로 얹히면서 교섭하는 장임을 알 수 있다.

연해 해역, 환해 해역, 해역 연쇄라는 세 가지 구성 요인에 의해 성립된 다섯 층의 단계를 지닌 해양세계는 어떠한 이념으로 조직되었고 어떻게 경영되어 온 것일까. 이 질문에 답하기 위해서는 우선 중국을 중심으로 당대 이후부터 청대에 이르기까지 작용했던 화이사상과 조공 관계를 살펴볼 필요가 있다. 이것은 중화 중심주의라기보다는, 지리적으로 주변에 있는 조선, 일본, 베트남 등도 소중화(小中華)를 주장하며 덕치의 위계질서로 성립된 중화세계였다. 그 아래에서는 조공-책봉 관계가 형성되어, 조공국은 정기적으로 공사를 베이징으로 파견하였고, 중국 황제는 조공국의 국왕이 바뀌면 책봉사를 파견하여 새 국왕을 인정하는 형식을 취했다. 이 조공관계는 정치관계인 동시에 경제관계이자 교역관계였던 것이다. 조공 사절은 가지고 간 공물을 비단 등 황제로부터 받은 회사품과 교환하는 일 이외에도 특히 상인들을 동행시켜 베이징 회동관에서 거래를 했다. 또한 이들의 수 십 배나 되는 상인 단체가 국경 또는 항구에서 교역을 실시했다. 이를 해역의 관점에서 보면, 왕조의 조공사절단의 향로는 방향과 표적이 확정되어 있어, 해역 안에서의 위치를 확인할 수 있도록 설정되어 있음을 알 수 있다. 조공무역의 해역은 계절품

에 기초하여 항해도와 천문 계측을 통해 일종의 정기 항로가 만들어져 있었다고 할 수 있다. 이 조공무역에는 동북아시아와 동남아시아의 화상(華商)뿐 아니라 인도 상인, 무슬림 상인, 유럽 상인들도 참가했으며 이는 조공무역을 위해 해역이 하나로 연결되어 있었다는 것을 말해준다. 이처럼 해역은 조공권이자 교역권이었으며, 일반적으로는 사람이 이동하는 이민권이기도 했다.

#### IV. 맺는말에 대신하여

최근에 역사학자인 안드레 군더 프랑크(Andre Gunder Frank)는 유럽의 세계 진출로 인해 비로소 세계경제가 일체화되었다는 월러스틴(Immanuel Wallerstein)의 주장에 반대하여, 세계경제의 흐름은 그 이전부터 지속적으로 세계경제의 중심을 차지해왔던 중국 중심의 아시아 세계경제가 최근 2백년 사이에 약화되었기 때문에 약 200년 동안에만 유럽에 의해 세계경제가 재편된 것에 불과한 것임을 역설한 바 있다(프랑크 2003).<sup>7)</sup>

아시아를 중심으로 세계경제를 되돌아보는 것이 의미 있는 것처럼, 육지 중심의 세계관에서 벗어나 바다 또는 해양을 중심으로 세계를 다시 보는 것 역시 매우 긴요한 일이라고 생각한다. 앞으로 세계는 지구라는 한정된 공간과 자원의 틀 속에서 각 지역이 지닌 자원의 특성, 즉 자연생태계, 광물자원, 인적 자원, 문명 기술 등을 최대한 활용하여 그것을 국가적 가치로 높게 평가함으로써 바다를 통한 세계 물류와 인적 자원의 상호 교류관계를 적극적으로 발전시켜 나가게 될 것으로 전망된다. 이는 다른 지역에 사는 사람들의 생활수준을 높이고 자립을 도움으로써 경제안정과 평화를 불러오는 일과도 일맥상통한다. 지역경제의 자립과

7) 그는 자신의 방대한 저서인 <리오리엔트 : 아시아 시대의 글로벌 경제>를 통해 이러한 주장을 체계적으로 논증하고 있다. 책 제목이기도 한 ‘리오리엔트(Reorient)’라는 용어에는 현재의 세계경제가 본래의 아시아 중심의 세계경제로 되돌아가고 있다는 상징적인 의미가 함축되어 있다.



다른 지역간의 경제적, 인적 네트워크화, 그리고 국가를 초월하여 사람과 사람을 연결하는 신뢰의 네트워크야말로 앞으로의 세계가 지향하는 방향이 되지 않을까. 이는 실제로 멀라카를 포함한 인도양 해양세계의 성립을 지탱해 온 기본 원리와 상통하는 것일 뿐 아니라 마닐라를 포함한 남중국해, 홍콩과 상하이, 칭따오를 연결하는 동중국해의 해양 네트워크를 형성하는 것을 거쳐 류큐와 목포, 부산, 인천의 조선반도, 그리고 일본의 히라도, 나가사키, 고베를 서로 연결하는 동중국해의 해양 네트워크를 구축하는 것에 이르기까지 바다와 해양세계의 논리 형성의 문제와 불가분의 관계가 있는 일이라고 할 수 있다.

바다를 통해 세계를 읽고, 나아가 인간의 삶을 이해하는 것은 영토의 크기와 그에 따른 국가와 민족, 나아가 '대륙'의 사고방식에서 벗어나는 것을 의미한다. 바다는 국경이나 육지의 귀속 없이 서로 연결되어 있다. 바다를 통해 세계를 보는 것. 이것은 세계를 재인식하는 것을 뜻한다.

인류의 바다로의 진출은 호모 사피엔스 단계에서 도구의 발전과 함께 급속히 확산되었다. 그 후 역사시대에 들어서면서 배와 항해술의 발달과 교역권의 역사적 전개, 해양 자원의 이용, 해양이 가져온 혜택과 재해, 해양의 영유와 지배 등 바다와 인류의 관계는 복잡한 양상을 보이게 되었다. 실제로 인류는 문명과 사회, 문화, 경제, 정치, 기술적인 측면에 걸쳐 바다와 폭넓은 관계를 맺어 왔다.

이처럼 바다가 인류의 역사와 문화에 기여한 일은 지대했지만 인간은 이러한 사실을 쉽게 잊고 살아간다. 최근에서야 사람들의 시점이 바다를 중심으로 생각하고, 바다에 주목하게 되었다. 사실, 바다를 희생시키면서 육지를 개발한 결과 심각한 해양 오염과 바다에 사는 동물들의 유전자에 치명적인 피해를 입힌 일이 발생하기도 했다. 또한 무한한 바다 자원을 소유하려는 생각에서 비롯된 집단 간의 경쟁이나 수산 자원의 남획 등과 관련된 일들이 세계 각지에서 발생하여 세계 도처로 유포되는 과정을 통해 시시각각으로 전달되어 소비되고 있다.

이러한 세계질서의 재편과정에서 현재 우리는 육지 중심적인 생각에 대한 진지한 반성과 바다 세계에 대한 신중한 재고가 요구되고 있는 시점에 살고 있는 것이다. 과거에 인도양과 남중국해, 동중국해, 황해와 남

해, 그리고 동해를 잇는 태평양의 바다에서 이루어졌던 해상 네트워크 형성의 의미를 되돌아보고, 앞으로 실현 가능한 해상 네트워크 세계를 구축하기 위한 준비를 통해, 바다의 논리를 새롭게 만들어내는 일이 중요한 것은 바로 이 때문이다.

## 참 고 문 헌

1. 가라타니 고진(송태욱 역), 「일본정신의 기원 : 언어, 국가, 대의제, 그리고 통화」, 도서출판 이매진, 2003.
2. 고석규, “어촌민속의 실태와 보전방안”, 어촌민속 발굴 및 보전을 위한 학술심포지엄, 완도군, 1998.
3. 김우창·피에르 부르디외 외 63인 공편, 「경계를 넘어 글쓰기 : 다문화 세계 속에서의 문학」, 서울 : 민음사, 2003.
4. 나승만 외, 「다도해 사람들 : 사회와 민속」, 경인문화사, 2003.
5. 도리이 유미코, “아시아에서 본 동인도회사”, 오모토 케이이치 외 3인 편(김현영 역), 「바다의 아시아2 : 문순문화권」, 다리미디어, 2003.
6. 밀턴 오스본(조흥국 책임번역), 「한권에 담은 동남아 역사」, 도서출판 오름, 2000.
7. 사텐드라 난단(Satendra Nandan), 「상처 입은 바다」, 민음사, 2003.
8. 아라이 가즈히로, “하드라미 네트워크”, 오모토 케이이치 외 3인 편(김현영 역), 「바다의 아시아2 : 문순문화권」, 다리미디어, 2003.
9. 안드레 군더 프랑크(이희재 역), 「리오리엔트 : 아시아 시대의 글로벌 경제」, 이산, 2003.
10. 야지마 히코이치, “서양에서 본 바다의 아시아사”, 오모토 케이이치 외 3인 편(김정환 역), 「바다의 아시아1 : 바다의 패러다임」, 다리미디어, 2003a.
11. 야지마 히코이치, “문순문화권”, 오모토 케이이치 외 3인 편(김현영 역), 「바다의 아시아2 : 문순문화권」, 다리미디어, 2003b.
12. 양승윤. “말라카 왕국, 해상 실크로드의 동아시아 무역 거점”, 양승윤 외, 「바다의 실크로드」, 청아출판사, 2003.
13. 양승윤 외, 「바다의 실크로드 : 21세기 문명의 새로운 패러다임, 바다를 찾아서」, 청아출판사, 2003.
14. 오모토 케이이치, 하마시타 다케시, 무라이 요시노리, 야지마 히코이치 공편(김정환 역), 「바다의 아시아1 : 바다의 패러다임」, 서울 : 다리미디어, 2003.
15. 양승윤 외 「바다의 실크로드」, 청아출판사, 2003

16. 오모토 케이이치 외 3인 편(김현영 역), 「바다의 아시아2 : 문순문화권」, 다리미디어, 2003.
17. 오모토 케이이치 외 3인 편(김숙이 역), 「바다의 아시아3 : 섬과 사람들의 활력」, 다리미디어, 2003.
18. 조경만, “일본 도서지역의 지역정체성과 발전에 관한 역사 담론 : 오도 열도를 중심으로”, 「아시아문화연구」, 1997.
19. 조경만, “서남해 문화자원의 활성화 방안” 「도서문화」, 1998.
20. 조경만 · 선영란 · 박광석, 「완도군의 민속자료, 완도군의 문화유적」, 목포대박물관, 완도군, 1995.
21. 클리퍼드 기어즈(문옥표 역), 「문화의 해석」, 도서출판 까치, 1998.
22. 피터 N. 스텐스(문명식 역), 「문화는 흐른다 : 지도로 읽는 문화 교류의 세계사」, 도서출판 궁리, 2003.
23. 하마시타 다케시, “동양에서 본 바다의 아시아사”, 오모토 케이이치 외 3인 편, 김정환 역, 「바다의 아시아1 : 바다의 패러다임」, 다리미디어, 2003.
24. 한상복 · 전경수, 「한국의 낙도민속지」, 집문당, 1992.
25. 홍석준, “종교담론의 문화적 특성과 그 의미 : 전남 완도군 생일도의 사례”, 「도서문화」, 2003.
26. 홍석준, 「남도 바다에 대한 감상」(미간행원고), 2004.
27. 秋道智彌, 「海人の民族學」, 日本放送出版協會, 東京, 212, 1988.
28. 伊藤亞人, 「海民集團と その活動, 山民と海人 : 非平地民の生活と傳承」, 小學館, 東京, 1983.
29. Abdul Rahman Haji Ismail, *Sejarah Melayu(The Malay Annals)*, Reprint No. 17., The Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
30. Acheson, J. M. 1981~Anthropology of Fishing, *Annual Review of Anthropology*, 1998.
31. Brown, C. C., *Sejarah Melayu or Malay Annals*, Kuala Lumpur, London, New York and Melbourne, 1970.
32. Dato Sir Roland Braddell. S.P.M.J., K.B.E., *A Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca and Notes on Ancient Times in Malaya*, MBRAS Reprint No. Seven, 1989.

33. Fosberg, F. R., "The Island Ecosystem," in *Man's Place in the Island Ecosystem*, F. R. Fosberg (ed.), Bishop Museum Press, 1970.
34. Fosberg, F. R. (ed.), *Man's Place in the Island Ecosystem : A Symposium*, Bishop Museum Press, Honolulu, 1970.
35. Fox, J. J., "A Report on eastern Indonesian fishermen in Darwin," in *Illegal Entry*, Centre for Southeast Asian Studies, Northern Territory University, Occasional Paper Series, 1992.
36. Gunda, *The Fishing Culture of the World, 2 vols*, Akademiai Kiado, Budapest, 1984.
37. Hamashita, Takeshi, "The Tribute System and Modern Asia," In *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, A. J. H. Latham and Heita Kawakatsu (eds.), London and New York : Routledge, 1994.
38. Hamza Ahmad (ed.), *The Straits of Malacca : International Co-operation in Trade, Funding and Navigational Safety*, Petaling Jaya : Pelanduk Publications, 1997.
39. Luis Filipe F. Reis Thomaz, *Nina Chatu and the Portuguese Trade in Malacca*, Luso-Malaysian Books, 1991.
40. Maxwell, W. E. (ed.), *Notes and Queries*, MBRAS Reprint 15, MBRAS, 1997.
41. Mills, J. V. *Eredia's Description of Malaca*, MBRAS Reprint 14, MBRAS, 1997(1882).
42. Muhammad Yusoff Hashim. 1992. *The Malay Sultanate of Malacca : A Study of Various Aspects of Malacca in the 15th and 16th Centuries in Malaysian History*, Dewan Bahasa dan Pustaka, Ministry of Education, Kuala Lumpur, Malaysia.
43. Reid, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450~1680, Volume One The Lands below the Winds*, New Haven and London : Yale University Press, 1988.
44. Vayda, A. P. and Rappaport, R. A., "Island Cultures," in *Man's Place in the Island Ecosystem*, F. R. Fosberg (ed.), Bishop Museum Press, 1970.