

14~16세기 동아시아 해역과 한반도



▲ 명대-영파선도

1. 해인(海人)에 대한 경외심

바다와 관련된 공부를 한다고 스스로 자부하고 또 섬사람인 아내를 두었으면서도 지금까지 나의 바다에 대한 직접 경험은 얼마 되지 않는다. 이제는 섬나라에 와서 공부하고 있지만 확실히 육지에서의 삶이 대부분이었던 나에게 바다는 여전히 일종의 동경의 대상인지도 모르겠다.

2년 전 겨울, 처음으로 배를 타고 일본으로 갈 기회가 있었다. 오후에 부산을 출발해 다음날 낮 일본 히로시마에 도착하는 여정이었다. 배를 타고 근해를 항행한 적은 이전에도 몇 번인가 있었지만 배로 보이지 않는 바다의 국경을 넘어 외국으로 가 본 것은 이때가 처음이었다. 한반도와 일본열도 사이의 바다, 흔히 현해탄이라고 불리는 이 바다에 대해서 그동안 대학의 수업시간에 책을 통해 배운 지식을 학생들에게 전하곤 했었다. 주 내용은 한반도와 일본 사이의 교류에 대해 이야기하면서 현해탄은 비교적 거리가 짧고 항해에도 어렵지 않아 고대부터 양 지역 간에 교

류가 있어왔다는 것이었다.

하지만 이런 책에 쓰여 있는 내용에 기반한 내 지식은 바다를 건너면서 점차 의심스러워졌다. 그리고 그동안 말로만 떠들어왔던 해인(海人, 바닷사람)의 위대함을 그야말로 실감할 수 있었다.

일본으로 향하던 날은 바다가 거친 날이었다. 여행의 동료들과 선실에 앉아 간단히 술잔을 기울이며 이야기를 나누었지만 거의 정상적으로 앉아있을 수가 없었다. 술기운이 아직 돌지도 않았는데 몸을 가누기 힘들 정도로 배가 흔들렸다. 파도가 선실의 창문에까지 올라왔다. 배로 외국에 가는 것이 모두 처음이었던지라 몸이 바닥으로 쓰러지려고 할 때마다 웃고 떠들었지만 내 마음 한 구석에는 두려운 마음도 들었다.

파도가 이렇게 심해지기 전에 갑판에 올라가 바다를 바라보았다. 날이 흐렸던 탓에 그야말로 주위는 아무 것도 보이지 않았다. 별빛은 물론 달빛도 보이지 않았다. 지금 이야 레이터 등 첨단 장비를 통해 항해하지만 그 옛날 나침

반도 제대로 갖추지 못했을 때 이 바다를 어떻게 건넌는지 새삼 감탄하게 되었다. 만약 내가 4~500년 전 이 바다위에 있었다면 갑탄이 아니라 두려움으로 가득했을 것이다.

주위에 빛이라고는 전혀 없는 망망한 바다 위에 떠 있는 한척의 배 위에서 느낀 감정은 고독이라는 시적인 용어와는 거리가 먼 두려움이었다. 비슷한 항로를 통해 바다를 건너 일본으로 향했던 고려말의 정몽주나 조선초의 신숙주, 여러 차례 일본에 파견되었던 조선통신사들도 결코 마음이 편하지 않았을 것이다. 과거에는 바닷길에 대한 두려움에 일본으로의 사신에 지원하는 사람이 거의 없었다고 한다.

물론 이런 바다에 대한 두려움은 대부분 육지에 너무 익숙해진 사람들이 품는 막연한 두려움이라고 할 수 있을 것이다. 바다를 삶의 터전으로 삼아 그곳을 주 무대로 활동했던 사람들은 이런 풍경과 이 정도의 거친 바다에는 익숙해져 있을 터였다. 하지만 이것이야말로 위대한 바다의 정신이라고 부를 수 있는 것이다. 바다에서의 활동에 대해 역사서 등에서는 그 도전정신을 항상 찬미하지만 그 위대함은 여간해서 실감하기 힘든 면이 많다. 그 이유는 대부분의 사람들에게 바다는 항상 먼 이세계(異世界)로 존재하기 때문이다.

2. 육상권력과 바다

인간의 신체는 확실히 육상에서 생활하기에 적합하게 되어있다. 반면 의외로 바다와의 관련성도 많다. 인간은 영장류 가운데 유일하게 잠수능력이 있다. 이 때문에 고릴라나 침팬지 등과 같은 유인원과 인간의 근원이 서로 다르다는 주장도 있는데 이런 주장의 옳고 그름과 상관없이 인간에게 있는 이 잠수능력은 인간의 생활이 바다와 깊이 관련되어 있다는 증거로 이용되고 있다.

그렇지만 인간의 상당수는 그 삶의 터전을 육상에 두고 있다. 그리고 무엇보다 인간에 의해 구성된 사회집단과 이를 기초로 만들어진 권력, 나아가 국가는 육상에 기초하는

경우가 많았다. 특히 한국이 속해 있는 동아시아지역은 육상에 중심을 둔 육상권력의 성격이 강한 국가가 성립되어 왔다. 권력의 중심지인 수도는 당연하겠지만 육상에 위치했다. 특히 중국의 경우에는 오랫동안 바다와 멀리 떨어진 내륙 깊숙한 곳에 수도가 위치했다. 한국의 경우에도 과거 국가들의 수도 역시 해안가에 있는 경우는 드물었다.

물론 한국사에 존재한 왕조들과 그 수도들의 위치를 보면 바다와 완전히 격리된 곳에 위치한 경우 역시 드물었다. 현재 서울의 외항인 인천의 존재처럼 역대 수도가 위치한 인근에는 물자의 운송이나 해외교섭에 유용한 항구가 있었다. 과거 중국대륙 내륙에 있었던 중국 역대 왕조의 수도 위치와 비교할 때 한국사의 각 왕조들은 고대부터 바다와 밀접한 관계를 지니고 있었음을 알 수 있다.

그렇지만 국가권력의 속성상 과거 역사 속의 정권들은 대부분 육상에 기반을 둔 권력이었기 때문에 자연히 그 주요 관심은 육상에 집중되었다. 그리고 반대로 해상에 대해서는 아무래도 관심이 소홀할 수밖에 없었는데 이런 관심의 차이는 남겨진 기록에도 영향을 주게 되었다.

현재 우리가 과거의 역사를 알 수 있는 서적들의 대부분은 국가의 차원에서 만들어진 것이 많다. 특히 동아시아 지역에서 역사는 주로 국가들에 의해 작성되고 전해졌다. 과거 기록들의 대부분은 통치에 유용한 정보들을 제공하는 것들이 많았는데 이런 통치의 대상은 그 권력의 특성상 주로 육상이었다. 따라서 이런 관심의 부족은 바다에 관한 기록의 부족으로 이어졌다.

그러나 이런 중앙권력의 관심부족도 결국에는 바다가 지닌 '자유'라는 특성에서 기인한 것이었다. 바다는 육상에 비해 중앙의 권력이 파악, 통제하는데 많은 어려움이 따른다. 지금도 세계 곳곳의 바다, 심지어 한반도에서 그리 멀리 떨어져있지 않은 바다에서도 해적들이 횡행하고 있는 것에서 잘 알 수 있듯이 해상에서의 통제란 여간해서는 이루기 힘들다. 지금보다 통치력이 약했던 과거에는 말할 것도 없다. 이 때문에 육상에 중심을 두었던 국가권력들은 통치 대상을 바다보다는 육상에 집중할 수밖에 없었다.

물론 통치력이 발휘될 수 있을 때는 이를 해상으로까지

확대하려고 했다. 중국의 명(明)은 해금(海禁)이라고 하여 허가를 받지 않은 무역선은 물론 어선이 바다에 나가는 걸 막았다. 후에 조선이나 일본 에도(江戸) 막부의 쇄금도 이런 해상활동에 대한 통제책의 유형이었다.

물론 이런 바다의 삶을 무시한 일방적인 정책이 유효하게 적용되는 시기는 그다지 길었다고 할 수 없고 또한 실제로 모든 지역에 그대로 실시되었다고도 할 수 없다. 반복하지만 해상활동의 가장 큰 특징은 '자유'라고 하는 점이다. 국가와 국가의 국경이라는 것도 실제 눈에 보이는 것이 아니다. 특히 한반도를 비롯해 일본열도나 중국의 동남 연해 등지에는 많은 섬들이 산재한다. 이런 섬을 근거로 많은 해인들이 바다에서 활동을 했는데 이런 사람들을 완전히 파악하고 통제하는 것은 불가능에 가까운 일이었다고 할 수 있다. 중국의 경우에는 지금도 해적이라고 불리는 사람들이 동중국해 등지에서 활동하고 있지만 실제로 50년대까지도 국가 권력이 미치지 않는 해상의 군벌이 존재했다.

그런데 이렇게 육상의 국가권력으로부터 자유로운 특성을 지녔던 만큼 반대로 해상에서 자유롭게 활동하는 사람들에 대한 국가의 시각은 부정적일 수밖에 없었다. 국가권력과 그 통치는 긍정적, 부정적인 면이 있어서 어느 한쪽을 편들 수 없지만 국가권력의 입장에서는 그 통제 하에 들어오지 않는, 해상에서 자유롭게 활동하는 사람들은 결코 양민(良民)이라고 할 수 없었다. 국가의 정식 허가를 받지 않고 사적으로 외국과 무역을 행했던 사람들, 파악이 안 되는 도서지역에 살면서 어로, 수렵 그리고 이를 기초

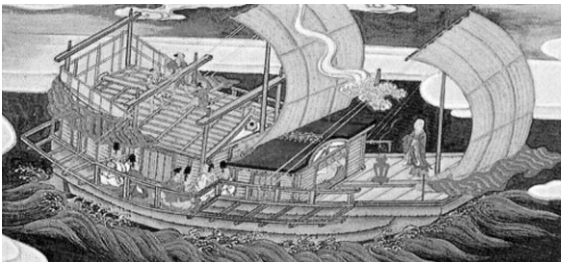
로 역시 소규모의 교역을 했던 사람들은 국가의 입장에서 는 도적과 다를 바 없었다. 지금과 비교하면 다소 무리가 있겠지만 해상에서 이루어지는 밀수나 불법어로 등이 범죄가 되고 이를 행한 사람들이 범죄자로 단죄되는 것과 같다고도 할 수 있다.

주의해야 할 것은 이렇게 국가의 통제에서 벗어난 사람들이 과거의 기록에는 곧잘 해적이라고 기록되는 예가 많다는 것이다. 해적이라면 최근 계속 문제가 되고 있는 소말리아의 해적이나 영화로 큰 인기를 끌었던 캐리비안의 해적과 같이 바다에서 배를 공격해 약탈하는 '악탈자'로서의 이미지를 가진 사람들이 많을 것이다. 그렇지만 이 글에서 다루고 있는 14~16세기 동아시아에서는 해적이 반드시 그런 악탈자만을 지칭하는 것이 아니었다.

예를 들어 조선시대 성종과 연산군대에는 조선과 명의 경계에 있던 해랑도(海浪島)라는 섬이 문제가 된 적이 있었다. 이곳에 살고 있던 사람들은 주로 물개잡이나 어로 등을 하면서 생활하고 있었다. 그런데 이 섬에는 조선에서 흘러들어온 사람들뿐만 아니라 중국에서도 사람들이 들어와 거주했는데 조선인 가운데 이 섬에 몰래 들어가 물개가 죽 등을 거래한 사람이 적발되어 그 처리 문제와 이 섬에 대한 조치에 대해 조선왕조실록은 자세히 기록하고 있다. 이곳에 살고 있던 사람들 가운데는 범죄를 저질러 섬으로 숨어들어온 유형도 있었지만 사실 이들은 그들의 생존을 위해 통제력이 미치지 않는 섬에 은거해 생업을 영위하고 있었을 뿐이었다. 그러나 조선의 입장에서 보면 이곳 사람들은 통제력에서 벗어나 법규를 지키지 않는 사람들로 곧 '해적' 이었고 이 섬은 그야말로 해적의 섬이었다.

이와 같은 해상활동에 대한 정의는 국외에서의 항해자들에 대해서도 마찬가지로 적용되었다. 14세기에 성립한 강력한 중앙집권국가인 명(明)은 해외와의 무역을 정부가 인정하는 공적무역, 즉 조공(朝貢)으로만 제한했다. 이에 따라서 모든 사적무역, 즉 밀무역에 대해 이를 행하는 사람들을 해적으로 취급했다. 역사 기록에서도 역시 이런 사무역, 혹은 밀무역자들은 해적으로 표현되는 경우가 많았다.

특히 이 시대에는 무역선의 경우에도 자기방어를 위해



〈일명무역선도〉

무장을 하는 예가 많았기 때문에 무역선과 해적선의 구별이 어려운 경우도 많았다. 뒤에 서술하겠지만 왜구(倭寇)를 절반은 상인이고 절반은 해적(半商半寇)의 특성이 있다고 하는 것이 이 때문이기도 하다. 주변의 여건이나 상대방의 태도 여하에 따라서는 평화적인 무역도 가능하고 또 돌변해 약탈을 행했던 때문에 붙여진 '반상반구'라는 표현은 이 시대 해상의 특성을 잘 나타내는 것이라고 할 수 있다.

3. 해상에서의 교류 - 지역과 지역을 연결한 사람들

해상활동의 특성은 '자유'에 있다고 했지만 그런 자유에도 시대에 따라 어느 정도가 편차가 있기 마련이다. 동아시아에서 국가권력은 점차 강대해졌고 17세기가 되면 동아시아 3국에는 모두 강력한 중앙집권적 권력이 등장해 바다에 대한 통제력이 그 이전시기에 비해 강력해졌다. 이런 강도는 이후 현재에 이르기까지 점차 강해져왔다고 할 수 있다. 특히 민족과 국가, 그리고 이를 구분하는 국경의 개념이 뚜렷해진 현대인, 더군다나 해상에서의 일에 익숙지 않은 사람들에게 이 자유로움은 이해하기 힘든 면이 많을 것이다.

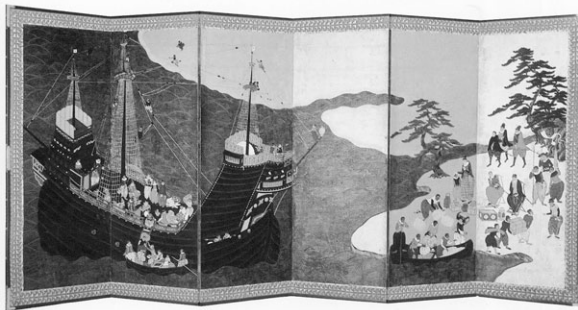
해양자원에 대한 수요가 느는 반면 그 자원은 점차 줄어들면서 이에 대한 경쟁이 치열해져 어장 등을 둘러싸고 한, 중, 일의 갈등이 종종 일어나고 있다. 때로는 어민들끼리 혹은 경찰·군과 같은 공권력이 동원되어 해상에서 마

찰이 발생하는 경우도 많다. 힘들게 끌어올린 소중한 재산을 중국해적에게 강탈당했다는 소식이나 심한 경우 인명의 손실이 발생했다는 보도를 접하게 되는 경우도 있다.

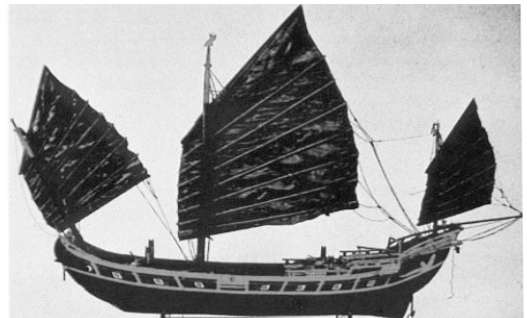
이런 해상에서의 마찰은 물론 현재에만 국한되는 것은 아니다. 그리고 마찬가지로 이렇게 해상에서는 반드시 갈등만 있는 것도 아니다. 지도나 레이더 영상에서는 그어질지 모르지만 바다에는 눈에 보이는 경계가 없다. 그런 경계가 없는 곳을 무대로 활동했던 사람들 서로에게도 이 경계는 그다지 중요하지 않았을지 모른다.

앞서 예를 들었던 해랑도에는 조선에서도 제주도인을 비롯해 중국인, 여진인 등이 모여들었다. 이들은 경계선이 희박한 이 섬에서 국가라는 틀을 벗어나서 서로 교류했다. 이런 모습은 남쪽의 바다에서도 중국 연안에서도 마찬가지였다. 또한 한반도나 일본열도, 중국대륙의 사람들뿐만 아니라 그 외의 사람들도 마찬가지로 이런 바다에서의 교류를 통해 서로 맺어졌다.

16세기가 되면 포르투갈인이 동아시아 해상에 등장한다. 멀리 아프리카의 희망봉을 돌아 인도, 그리고 말라카 해협을 거쳐 중국의 동남연안에 이르게 된 포르투갈인이지만 이들 역시 이런 교류의 관계 속에서 중국과 일본의 무역에 참여하게 되었다. 포르투갈인이 인도에서 더욱 동쪽으로 나아가 중국에 이른 것은 일본인 및 중국인의 협력에 의해서였다. 특히 중국 무역에 참여할 수 있었던 것은 당시 동아시아 해상무역(밀무역)을 담당하던 중국상인들



〈일본에 도착한 포르투갈인의 배-흑선〉



〈청대-북건선 복원-정크선〉

이 이들을 끌어들이기 때문이다. 일본의 타네가시마(種子島)에 포르투갈인이 표착해 조총을 전해준 것은 우리나라에도 잘 알려진 사실인데 이 때 포르투갈인이 타고 있던 배는 중국상인의 정크선이었다.

이 무렵 조선의 연안에는 황당선(荒唐船)이라고 불린 배들이 출몰하거나 표착하는 일이 잦았다. 황당선이란 중국의 배인지 일본의 배인지 그 국적이 확실치 않았던 배를 뜻하는 말인데, 이 배들에는 중국인과 일본인이 섞여서 타고 있는 경우가 많았다. 이렇게 중국대륙의 사람과 일본열도의 사람들이 한 배에 동승해 활동했던 예는 이미 고려시대에도 나타나는 것으로 바다에서 이루어진 이런 사람과 사람의 교류는 현재 관점에서의 국가나 민족이라는 벽을 뛰어넘어 자유롭게 이루어지고 있었다.

후술하겠지만 밀무역 및 약탈을 행했던 왜구(倭寇)가 중국 대륙에서 활동할 때의 기록들을 보면 중국의 내지인들이 이들을 끌어들이었다고 표현되는 경우가 많다. 그 주종(主從) 여부에 상관없이 이런 관계들은 모두 양자 사이의 교류를 다른 식으로 표현한 것이라고도 할 수 있을 것이다. 물론 앞서 말했던 것처럼 그 구체적인 모습을 전해주는 기록이 충분하지 않아서 이런 사실을 모두 규명할 수는 없지만 해상에서의 상호교류는 여러 정황들을 통해 알 수 있다.

4. 동아시아 해역에서의 왜구

14세기~16세기, 동아시아 해역에서 활동한 주인공은 왜구(倭寇)라고 불렸던 사람들이다. 우리는 흔히 왜구라고 하면 곧 '일본인 해적'을 연상할 것이다. 그렇지만 오랜 기간 동안 여러 지역에서 활동했던 만큼 똑같이 '왜구'라고 하더라도 그 실상은 실로 다양했다.

왜구라는 말이 기록으로 처음 나타나는 것은 고구려 광개토대왕비이지만 흔히 왜구라고 하면 한국사에서는 고려 말~조선중기, 중국에서는 원말부터 명중기까지, 시기상으로는 대략 14~16세기에 활동했던 것을 지칭한다. 광개토대왕비나 문무왕의 수중릉 전설에 등장하는 왜구와는

조금 다른 성격의 것이라고 할 수 있다.

그렇지만 14~16세기의 왜구라고 하더라도 역시 모든 시기에 모든 지역에서의 왜구가 같은 성격을 지닌 것이었다고는 할 수 없다. 심지어 비슷한 시기에 비슷한 지역에서 활동했지만 그 실체는 전혀 다른 것도 있다. 이처럼 왜구의 가장 큰 특성은 다양성이라고 할 수 있을 것이다.

왜구와 관련해 최근 문제가 되고 있는 것은 일본에서 제기된 '고려인·조선인 왜구론'이다. 역사교과서 문제와도 관련해 언론을 통해서도 여러 차례 문제시 된 이 새로운 주장은 말 그대로 왜구에 고려인이나 조선인이 포함되어 있었거나 혹은 이들의 중심이었다는 것이다. 한국에서는 이에 대해 많은 비판과 함께 이를 받아들이지 않고 있지만 일본에서는 상당히 긍정적으로 받아들여지고 있어서 아직 양국 사이에 논쟁은 지속중인 상태이다. 왜(倭)는 곧 일본인이라는 인식을 가지고 있는 우리에게는 언뜻 납득하기 힘든 주장이다. 또한 기록으로도 이런 주장을 뒷받침할 자료가 충분하지 않다.

다만 이런 주장의 바탕에 해상활동에서의 교류라는 점이 전제가 되고 있다는 점은 기억해둘 만하다. 즉 해상에서 자유롭게 이루어진 사람과 사람 사이의 교류 속에서 왜구라는 것도 탄생했다는 것이다. 물론 이를 구체적으로 증명할 기록은 아직 충분하다고 할 수는 없지만 바다에서의 교류라는 큰 명제는 긍정적으로 음미해볼 가치는 있다.

한반도에서 활동했던 왜구에 비해 중국대륙에서의 왜구, 특히 16세기의 왜구는 이런 사람들의 교류라는 면이 여러 기록들을 통해서도 잘 나타난다. 앞서 말했던 것처럼 이 시기 포르투갈인을 끌어들이던 것도 바로 이들 '중국인 왜구'에 의해서였다. 중국인 왜구라는 표현이 이상할지 모르지만 실제 이 시기의 왜구에는 많은 중국인들이 참여하고 있었다. 보통은 중국인이 일본인을 끌어들이는 형태가 주였는데 아무래도 중국대륙에서 활동할 시에는 대륙 사람의 비중이 더 많을 수밖에 없었다. 또 일부 중국인 왜구 지도자들은 일본에 근거지를 두고 중국대륙이나 조선 등으로 향하기도 했다.

앞서 비슷한 시기, 비슷한 지역의 왜구도 실체가 다를



〈왜구도권〉



〈왜구도권-명군출동〉

수 있다고 했는데 예를 들어 1555년 일어난 을묘왜변은 '왜변' 이라고 이름 붙여져 그 이전의 삼포왜란이나 사량진왜변과 비슷한 느낌이 들지만 상당히 다른 성격의 사건이었다. 이 을묘왜변은 바로 중국인 왜구 지도자가 이끈 집단이 일으켰던 사건으로 이전의 왜구, 특히 고려말의 왜구와는 성격상 큰 차이가 있다고 할 수 있다.

그런데 이와 같은 왜구의 다양성에도 불구하고 현재 동아시아 각국에서는 각국의 입장에 따라 그 한 쪽 면만을 강조해 설명하는 경향이 강하다는 점에 주의할 필요가 있다. 예를 들어 현재 일본의 교과서 등에는 왜구를 '중국인 상인' 과 같이 받아들일 수밖에 없이 서술되어있는 경우가 많은 반면 중국의 교과서에는 중국인 왜구의 문제는 거의 언급을 하지 않고 왜구에 의한 침략에 대해 이를 방어, 격퇴한 문제가 주로 다루어져있다.

한 가지 덧붙이면 이런 각국의 설명도 실은 시대의 추이나 입장에 따라 변화해왔다는 점이다. 일본의 경우 과거 군국주의 시절에는 왜구의 활동을 일본민족의 해외발전으로 설명하며 동아시아 지역에 대한 침략을 정당화하는데 사용했다. 이 점은 중국도 크게 다르지 않아서 '해양중국' 등과 같이 중국인의 해상활동에 대해서는 지금도 '중국인 왜구' 를 효과적으로 활용하고 있다. 중국에는 현재에도 왜구에 대해 '일본인 침략자' 와 '중국인 항해자' 라는 설명이 병존하고 있다. 이것은 분명히 이상하고 모순되어 보이지만 바다의 '자유' 와 왜구의 다양성에 비추어보면 한편으로 이것이 왜구의 진정한 모습일 수도 있다.

5. 한반도인의 해상활동

일본에서 고려인 왜구설 주장된 이유 가운데 하나는 당시 한반도에서 활동했던 왜구의 규모가 너무 컸다는 점이다. 기병대를 갖추고 때로 10,000명이 넘는 집단이 당시 일본에서 배를 타고 한반도 남부로 건너왔다는 것은 아무래도 이해하기 힘든 점이 있다. 이에 대해 이를 일본의 정규군으로 보는 주장도 있지만 역시 확실하지는 않다.

그동안 왜구는 큐슈(九州)를 중심으로 한 서일본 지역의 어민이나 상인, 낭인들이 중심이었다고 설명되어왔지만 나 역시 이 점에 대해서는 의문을 갖고 있다. 어민이나 상인들로 보기에는 이들이 너무나도 잘 싸웠기 때문이다.

여하튼 현재 한국에서는 이 고려인 왜구설은 여러 반론이 이루어지며 받아들여지지 않고 있다. 다만 이 많은 반론의 논거들에는 나 개인적으로 그다지 수긍하고 싶지 않은 내용도 들어있다. 그 가운데 가장 받아들이기 싫은 것은 '당시 고려에는 그럴만한 해상세력이 존재하지 않았다' 는 설명이다.

이런 설명에는 고려나 조선이 자급자족 경제체제여서 군이 바다로 나갈 필요가 없었다는 등의 논리적 근거가 뒷받침되어있다. 그러나 아무래도 바다와 관련이 깊은 한반도의 지리적 환경을 생각하면 전혀 없었다는 것은 역시 받아들이기 힘들다. 내가 한국인이라는 것 때문이 아니라 여러 가지 정황을 따져보면 자연스럽게 바다와 관계를 맺을 수밖에 없던 한반도의 해인들도 어떤 활동을 했을 것이라

는 생각이 들기 때문이다.

‘해양한국’이라는 말을 가끔 듣는 경우가 있다. 그렇지만 한국사를 되돌아보면 의외로 해양사적인 면에서 확실히 떠오르는 것은 많지 않다. 해상활동과 관련된 대표적인 인물로 장보고가 있는데 장보고는 당시 동아시아의 해상 무역권을 장악했다고 일컬어질 만큼 한국사에서 뿐 아니라 동아시아 전체의 역사에서도 기릴만한 존재이다. 하지만 그 존재가 너무 커서일까? 이후 한국 해양사에서 거론되는 사적 가운데 그다지 선명한 것이 없다. 이순신을 떠올리는 사람도 많겠지만 이순신은 연안에서의 외적방어 활동이 주였기 때문에 역시 이미지가 조금 다를 수 있다.

이와 같은 이유는 역시 역사기록이 그다지 남아있는 것이 많지 않아서이다. 고려말이나 조선시대의 해양세력 부재라는 설명도 기록에 남아있는 것이 없기 때문이다. 그러나 앞서 언급했듯이 육상권력의 바다에 대한 관심과 기록의 편중을 생각해보면 바다에 대한 것을 전부 담지 못했을 가능성도 있다.

예를 들면 일본의 역사서에는 신라말, 고려초에 일본의 항구나 해안을 위협했던 신라적(新羅賊), 고려적(高麗賊)의 존재가 기록되어 있다. 해적, 혹은 사무역자였을지도 모르는 이들에 대한 기록은 많지 않지만 내용만을 보면 고려의 왜구에 대한 입장과 거의 다를 바가 없다. 중국 원의 역사를 기록한 『원사(元史)』에는 일본에서 사신을 보내 원에게 고려적의 방지를 청하는 내용도 들어있다. 이런 사실들은 우리나라의 기록에는 남아있지 않지만 신라적, 고려적이라고 불리는 한반도 출신의 사람들이 해상에서 활동하고 있었음을 알려준다.

이와 같은 사실은 한반도인의 해상활동이라는 측면에서 역사상 기억할 만한 것임에도 불구하고 그동안 거의 일반인들에게는 알려지지 않았다. 교과서 등에서도 거의 소개되지 않았다. 물론 적(賊)이라는 도적, 혹은 해적이라는 이미지는 그다지 자랑할 만한 것은 아닐 수 있고 우리는 침략민족이 아니라는 것을 강조했던 탓에 자연스럽게 이런 사실들이 묻혀졌을 수도 있다.

물론 과거 일본이 일본인의 대륙침략 등의 논리로 사용

하기 위해 왜구를 해외발전이나 진출로 설명하는 식의 침략을 정당화하는 행위는 옳지 않다. 마찬가지로 과거의 이와 같은 부정적인 행위를 강조하는 것 역시 같은 논리에서 적절치 않을 수도 있다.

다만 여기서 말하고 싶은 것은 과거 한반도인의 해상활동에 대해서 지금까지는 너무 소극적이지 않았는가 하는 점이다. 기록에 남아있지 않는 것은 물론이고 기록이 남아있는 것에 대해서도 그동안 적극적인 평가가 이루어지지 않았던 느낌이다. 과장이나 지나친 해석은 피해야겠지만 역사사실을 밝혀내고 복원한다는 면에서 이런 과거 해상활동에 대한 것 역시 충분히 적극적으로 검토될 필요가 있다.

반복하지만 역사적 기록이라는 것은 한계가 있을 수밖에 없다. 장보고나 이순신 등에 대한 기록도 결국은 중앙정부와의 연계가 있었기 때문에 가능했던 것이고 후세에도 전해질 수 있었다. 그렇지만 대부분의 해상활동을 실질적으로 담당했던 사람들은 대부분 역사기록에 남아있지 않다. 고려말 정몽주가 일본에 갔던 사실은 역사기록에 남아있지만 실제로 정몽주를 일본으로 갈 수 있게 해주었던 사람들에 관해서 우리는 대부분 아는 것이 없다. 그렇다고 그런 사람들이 존재하지 않았던 것은 아니다.

마찬가지로 16세기 여러 지역 출신의 사람들이 바다에서 활동하고 있었을 때 기록에 남아있지 않다고 해서 조선인의 해상활동이 없었다고 단정할 수는 없는 노릇이다. 신라말, 고려초에 활발했던 한반도인의 해상활동이 갑자기 그 명맥이 끊겨졌다는 것이 오히려 부자연스럽다고 할 수 있다.

역사를 말할 때 남겨진 기록을 토대로 해야 함은 기본중의 기본이다. 이런 면에서 아직까지 이 문제는 매우 어렵다고 할 수 있다. 그러나 최소한 지금 이 순간에도 바다에 나아가 활동하고 있는 한반도 해인들의 모습 속에서 그 선조인 고려시대, 조선시대 해인들의 흔적을 찾으려는 것은 역시 허락받을 수 있지 않을까? 