

## 19세기 초 문순득의 표류경험과 그 영향

최성환

### 目 次

- |                          |                    |
|--------------------------|--------------------|
| 1. 머리말                   | 4. 표류경험의 영향-정약용과 이 |
| 2. 우이도 인문환경과 흥어상인<br>문순득 | 강희의 사례             |
| 3. 표류경험의 특징과 세계인식        | 5. 맺음말             |

### 【 초 록 】

문순득은 조선후기 현 신안군 우이도에 살았던 상인이다. 1802년 1월 태사도(현 대흑산도 인근)에서 표류하여 琉球·呂宋·澳門 등을 체험하고, 중국대륙을 경유하여 1805년 1월에 고향에 돌아왔다.

본 연구의 목적은 문순득이 표류를 통해 획득한 새로운 경험의 특징과 주변 지식인들에게 미친 영향을 검토하는 것이다. 문순득이 표류기간 중 체험한 지역 중에는 유독 국제적인 무역항이 다수 포함되어 있었다. 그 경험은 문순득 자신의 세계인식 확대로 연결되었고, 바닷길을 통해 정약용이나 이강희 같은 실학자에게 전파되었다.

필자 : 신안문화원 국장, 국립목포대학교 강사.

※ 이 논문은 필자의 박사학위 논문인 「조선후기 문순득의 표류경험과 세계인식」(2010, 목포대) 가운데 “제3장 서남해 도서지역의 공간적 특징과 문순득”과 “제6장 표류를 통한 문순득의 세계인식과 영향” 부분을 수정·보완하여 작성한 것임.

그들은 문순득의 독특한 표류경험을 매우 중요하게 인식하였고, 많은 영향을 받았다. 정약용은 『經世遺表』나 『事大考例』에서 구체적으로 문순득의 경험담을 인용하였다. 직접 우이도로 건너 온 이강희는 문순득의 경험을 토대로 국내외 선박과 항해문화를 비교한 「雲谷船說」을 집필하였다. 또 『耽羅職方說』에서는 “달랑부에 외국선박을 위해 특별시장을 조성하자”는 주장을 폈는데, 이는 이강희가 문순득의 표류경험을 가장 적극적으로 받아들이고 활용한 사례였다. 이처럼 문순득의 표류경험과 인식은 주변인들에게 많은 영향을 주었고, 특히 실학자들을 통해 구체적인 실천론으로 발전하고 있었다.

주제어 : 문순득, 표류, 정약용, 이강희, 표류경험의 영향, 우이도, 강진, 실학

## 1. 머리말

文淳得(1777~1847)<sup>1)</sup>은 조선후기에 현 신안군 牛耳島에 살았던 흥어상인이다. 1802년 1월 태사도(현 대흑산도 인근)에서 표류하여 琉球(현 일본 오키나와)·呂宋(현 필리핀)·澳門(현 마카오) 등을 체험하고, 중국대륙을 경유하여 1805년 1월에 고향에 돌아왔다. 그의 다양한 경험담은 당시 우이도에 유배와 있던 정약전에 의해 기록되어 「漂海始末」<sup>2)</sup>이라는 저술로 남겨지게 되었다.

- 1) 생몰년은 『南平文氏大同譜券之八』(남평문씨대종회, 1995)의 내용을 토대로 하였다.
- 2) 「표해시말」은 문순득의 후손인 문채옥(91세)이 소장하고 있는 문집 『유암총서』에 수록되어 있다. 『유암총서』는 정약용의 제자인 이강희가 우이도 시절 남긴 문집이다.

이 자료를 최초로 연구한 학자는 최덕원이었다. 이미 1980년도에 관련 논문을 발표한 바 있다. 이후 1994년에 「문순득이 표해한 노정과 그 지역의 생활풍속 및 언어연구」라는 제목의 글이 재차 『남도의 민속문화』와 『문순득 표해록』에 각각 수록되었다.<sup>3)</sup> 최초로 문순득 관련 기록을 발굴하여 연구 자료로 삼았다는 의의를 가지고 있다. 반면, 그 내용에 세부적인 분석보다는 「표해시말」에 대한 국역과 주석이 혼재되어 있는 한계점이 있다. 국내의 경우는 최덕원의 글이 소개된 이후 별다른 후속 연구가 진행되지 못했고, 강봉룡에 의해 한국 해양사 전개과정에서 문순득 표류가 지닌 의미가 재조명된 것이 거의 유일한 사례였다.<sup>4)</sup> 국외에서는 일본 언어학자 多和田眞一郎에 의해 최초로 소개되었다.<sup>5)</sup> 多和田眞一郎은 「표해시말」에 담긴 언어자료에 주목하였다. 琉球의 방언 연구에 매우 소중한 자료로 평가하고, 관련 내용을 분석하는 것을 주 연구목적으로 삼았다.

「표해시말」과 관련된 초기 연구는 주로 민속과 언어 분야에 비중이 있었다. 역사적인 측면에서는 본격적인 연구가 이루어지지 못했고, 특히 그 속에 담겨있는 서남해 섬 문화의 특징과 문순득의 표류경험이 준 영향 관계에 대해서는 거의 언급되지 못했다. 자료가 알려진 당시에는 「표해시말」이 수록되어 있는 문집인 『柳菴叢書』의 전체 내용이 알려지지 않았고 「표해시말」 부문만을 대상으로 연구가 진행되어 이 문집을 남긴 저자가 누구인지조차 파악되지 못한 상황이었다.

지난 2005년 신안문화원에서 『유암총서』를 국역하여 원문과 함께 단

- 
- 3) 최덕원, 1980, 「문순득의 표해록 : 유구 및 여송 표류기」 『목포해양전문대학 논문집』 제14집, 목포해양전문대학 ; 최덕원, 1994, 『남도의 민속문화』, 밀알 ; 최덕원, 1994, 『문순득 표해록』, 신안문화원.
- 4) 강봉룡, 2005, 『바다에 새겨진 한국사』, 한얼미디어, 304쪽.
- 5) 多和田眞一郎, 1994, 『琉球・呂宋漂海録の研究—二百年前の琉球・呂宋の民俗・言語』, 武藏野書院.

행본을 발간하고, 각계에 배포한 이후 문순득의 「표해시말」은 새롭게 재조명되기 시작했다. 자료가 배포되자 처음 주목되기 시작한 부분은 문집의 저자인 이강희와 관련된 분야였다. 국내 실학 연구진을 중심으로 저자인 이강희에 대한 연구(안대회, 2005)<sup>6)</sup>와 茶山學團과 관련하여 이강희의 해양관에 대한 연구(임형택, 2006)<sup>7)</sup>가 진행되었다. 또한 문순득의 선박항해 체험을 바탕으로 이강희가 저술한 「雲谷船說」의 내용과 관련해서 선박 건조술에 대한 내용이 김경옥,<sup>8)</sup> 최운봉<sup>9)</sup> 등에 의해 연구되었다.

대만학자 劉序楓은 문순득의 송환과정에 주목하여 표류관련 연구방향에서 특정 국가 대 국가의 관계만을 연구하는 한계에서 벗어나 동아시아 전반적인 국제 관계 속에서 연구가 진행되어야 한다는 점을 주장하였다.<sup>10)</sup> 유서풍의 연구는 문순득의 송환 과정이 당대 여러 국가의 송환체제를 비교할 수 있는 사례로서 큰 가치가 있다는 점을 주목했다는 의미를 지니고 있다.

- 
- 6) 안대회, 2005, 「茶山 제자 李綱會의 利用厚生學」『한국실학연구』10집, 한국실학학회.
  - 7) 임형택, 2006, 「茶山學團에서 海洋으로 學知의 열림 : 이강희의 경우」『대동문화연구』제56집, 성균관대대동문화연구원.
  - 8) 김경옥, 2007, 「19세기 초 문순득의 표류담을 통해 본 선박건조술」『역사민속학』제24호, 한국역사민속학회.
  - 9) 최운봉, 2005, 「한·중·일 전통 선박에 관한 비교연구」, 한국해양대박사학위논문.
  - 10) 유서풍의 관련 연구로는 다음과 같은 사례가 있다. 2006, 「清代 案與環東亞海域의海難事件研究」『故宮學術季刊』; 2005, 「清代環中國海域의海難事件研究—以嘉慶年間漂到琉球·呂宋的朝鮮難民返國事例爲中心」『第九屆中琉歷史關係國際學術會議論文集』, 海洋出版社; 2004, 「漂海錄の世界—1802年に琉球·呂宋に漂着した朝鮮人の歸國事例を中心に」『8~17世紀の東アジア地域における人・物・情報の交流—海域と港市の形成, 民族・地域間の相互認識を中心に』上, 東京大學大學院人文社會系研究科.

최근 역사학계에서는 표류와 관련된 연구가 활발하게 진행되고 있다.<sup>11)</sup> 표류문제를 통해 한일관계를 연구한 이훈<sup>12)</sup>과 표류기록을 상업 활동과 연계시키며 DB구축과 분석을 시도한 정성일의 연구가 대표적이다.<sup>13)</sup> 또한 조선시대 표류기록의 양상과 활용에 대한 중요성을 강조한 연구(고석규, 2008)<sup>14)</sup>와 서남해 도서지역에 표도한 표류민의 문제와 관련된 연구(김경옥, 2008)<sup>15)</sup>도 발표되었다. 일본학자 徳永和喜의 연구도 새로운 시도로 보인다. 그는 薩摩藩 對外交渉史를 연구하면서

- 11) 표류와 관련된 주요 연구 성과물과 최근 표류를 주제로 개최된 국제 학술 대회 사례는 다음과 같다. 김영원 외, 2003, 『항해와 표류의 역사』, 솔 ; 이훈, 2000, 『조선후기 표류민과 한일관계』, 국학자료원 ; 한일관계사학회, 1987, 『조선시대 한일표류민연구』, 국학자료원 ; '표류의 역사 강진, 한·중·일 국제학술대회' (강진신문사, 2008.4.11) ; '표류와 동아시아의 문화교류' (한양대한국학연구소, 동아시아문화네트워크연구단 국제학술회의, 2009.3.13~14).
- 12) 이훈의 관련 연구 성과로는 다음과 같은 사례가 있다. 1994, 「조선후기 표류민의 송환을 통해서 본 조선·유구관계」 『사학지』 27, 단국대사학회 ; 2000, 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』, 국학자료원 ; 2003, 「표류를 통해서 본 근대 한일관계-송환절차를 중심으로-」 『한국사연구』 123호, 한국사연구회.
- 13) 정성일의 관련 연구 성과로는 다음과 같은 사례가 있다. 2002, 「표류기록을 통해서 본 조선후기 어민과 상인의 해상활동」 『국사관논총』 99 ; 2002, 「표류민 송환체제를 통해 본 근현대 한일관계 : 제도사적 접근 (1868~1914)」 『한일관계사연구』 17, 한일관계사학회 ; 2002, 「漂流記錄을 통해서 본 朝鮮後期 漁民과 商人의 海上活動 : 漂人領來謄錄과 漂民被仰上帳을 중심으로」 『國史館論叢』 제99집, 國史編纂委員會 ; 2003, 「全羅道住民의 日本列島 漂流記錄 分析과 데이터베이스화(1592~1909)」 『사학연구』 72집, 한국사학회 ; 2009, 「해남 대둔사 승려의 일본 표착과 체험 (1817~1818)」 『韓日關係史研究』 제32집, 경인문화사.
- 14) 고석규, 2008, 「조선시대 표류경험의 기록과 활용」 『도서문화』 31집, 목포대도서문화연구소.
- 15) 김경옥, 2008, 「18~19세기 서남해 도서지역 漂到民들의 추이」 『조선시대사학보』 제44집, 조선시대사학회.

표류인 문제와 관련된 부분에도 관심을 가져왔다. 특히 조선에서 온 표류인 처리 문제와 朝鮮通事의 활동을 연관시킨 연구가 주목된다.<sup>16)</sup>

그동안 표류연구는 대외관계에 집중되는 경향이 있었다. 대부분 ‘조선-일본, 조선-중국’ 간의 표류를 대상으로 진행되었고, 외교 체제론적 분야에 관심이 많았다. 때문에 표류민의 삶 자체가 주인공이 되지 못하고, 국제관계를 이해하기 위한 수동적 존재로 머물러 있는 한계가 있었다. 앞으로는 ‘표류연구=외교=국제관계’라는 식의 한정된 개념에서 탈피하여, 표류문제를 도서해양문화와 관련된 연구방법으로 더 진전시켜 나갈 필요가 있다. 표류문제는 섬이 지닌 인문학적 특성을 살펴보기 위한 중요한 연구 과제가 될 것이다.

문순득의 표류 경험은 표류지역이나 다양한 견문내용·표류기간·언어 등 여러 면에서 다른 표류인 사례와는 차별화 된 특징들이 많다. 특히 19세기 초라는 시대적 상황에서 동아시아에 진출한 서구문화를 체험했다는 점에서 더욱 특별하다. 우이도에 살던 문순득의 표류경험과 그 기록들이 만들어지고 전승되는 과정에는 서남해 섬이 지닌 독특한 인문환경, 해상교역활동, 유배인과 표류인 등과의 인적 교류 등 여러 가지 복합적인 상황들이 연관되어 있다.

본 연구는 문순득이 표류를 통해 획득한 새로운 경험의 특징과 주변 지식인들에게 미친 영향을 검토하는 것을 목적으로 하고 있다. 우이도라는 활동무대와 문순득이 바닷길을 통해 해상교역을 하던 인물이었다는 점에 주목하였고, 선박·무역항 등 해양문화에 대한 남다른 식견을 바탕으로 그의 표류경험이 주변인들에게 다양하게 전파될 수 있었다는 점을 밝히고자 하였다. 구체적으로 실학자인 정약용과 이강희의 사례

16) 德永和喜의 관련 연구 성과로는 다음과 같은 사례가 있다. 2001, 「薩摩藩의 朝鮮通事」『日韓·韓日合同學術會議, 14回:世界の中の東アジア文化Ⅲ』, 日韓文化交流基金; 2005, 『薩摩藩對外交渉史の研究』, 九州大學出版會.

를 제시하였다.

주요 검토 자료는 문순득의 표류경험담을 토대로 정약전이 작성한 「漂海始末」, 이강희가 작성한 「雲谷船說」을 중심으로 하여, 문순득과의 영향관계가 나타나는 저술인 정약용의 『經世遺表』·『事大考例』, 이강희의 「玄洲漫錄」·『耽羅職方說』 등이다.

## 2. 우이도 인문환경과 흥어상인 문순득

### 1) 우이도의 인문환경-표류와 상업적 전통

우이도는 현재 전라남도 신안군 도초면에 속한 작은 섬이다. 목포시와 64.9km, 신안군 도초면에서 서남쪽으로 13km 떨어진 거리에 있다. 우이도는 해로 상 먼바다로 나아가는 관문에 해당하며, 서남해 내륙으로 연결되는 요충지라는 지리적 특징을 지니고 있다. 이러한 해로상 특징은 우이도가 표류와 표착의 문화 공간이 되게 하였으며, 또한 섬주민들의 경제활동에 많은 영향을 주었다. 이 글에서는 문순득 표류 경험과 전과과정에 대한 중요한 배경이 되는 우이도의 독특한 인문환경으로서 이 두가지 측면을 살펴보겠다.

먼저 표류인 문제와의 연관성이다. 우이도를 비롯한 서남해 도서들은 먼 바다에 위치하고 중국과 바다를 사이에 두고 있는 지리적인 특성상 많은 표류인들이 표착해오는 지역이었다. 1683년 청조가 저항세력의 근거지인 대만을 점령한 이후 오랫동안 유지해 오던 海禁조치를 해제<sup>17)</sup>하면서, 중국 상선들이 먼 바다를 향해하다가 국내 도서지역으로 표착해 오는 경우가 늘어나는 상황이었다.

17) 이진복 옮김, 1990, 『中國全史』, 학민사, 279쪽, '해금과 폐관정책' 참조.

## 260 지방사와 지방문화 13권 1호

특히 우이도는 국제해로의 관문에 위치하고 있는 지리적인 특성상 표류선이 자주 출몰하는 곳이었다. 우이도에는 문순득의 경우처럼 조선 사람이 표류해서 외국으로 흘러간 경우도 있지만, 반대로 외국에서 우이도로 표착한 경우도 많았다. 이러한 내용은 『비변사등록』에 실려 있는 신안군 관계 기사들을 검토해 보면 그 상황을 가늠해 볼 수 있다.

〈표 1〉 『비변사등록』 신안군 관계기사 항목별 통계<sup>18)</sup>

구분	賦稅	宮房土	牧場	開墾	堤堰	松政	漕運	恤典	設鎮	設邑	漂到人	流配	합계
기사 건수	15	3	5	1	1	3	2	4	3	3	104	1	145

해로상 요충지에 해당하는 서남해의 여러 섬들은 점차 늘어나는 표도인에 대한 문제가 끊임없이 제기되는 상황이었고, 표도인 처리 문제는 비변사의 주요임무 중에 하나였다. 〈표 1〉에서 제시된 104건의 표도인 기사 중에는 우이도를 비롯한 서남해 도서와 관련된 내용이 많다. 문순득 前後시기에 해당하는 표류 사건 중 구체적으로 ‘우이도’ 지명이 거론되어 있는 사례를 정리하면 다음과 같다.

〈표 2〉 문순득 표류사건 전후시기 우이도 표착관계 기사<sup>19)</sup>

年代	島嶼名	狀啓	內容
1742	대우이도	전라우수사 盧啓禎 나주 黑山鎭將	대우이도에 외국 상선 표착 해당 표착인들을 鎭村에 머물게 함 손상된 선박을 수리해줌
1819	우이도	전라감사 李魯益	우이도 표착한 중국 강남성 14명 송환 바닷길을 이용하여 귀환
1820	소우이도	전라우수사 李升權	소우이도 표착민을 도초도로 대피 바람을 피해 안전한 곳으로 옮김
1826	우이도	전라감사 趙鳳振	우이도에 표착한 중국 절강성 16명 송환 배가 파손되어 육로로 호송
1837	우이도	전라감사 金興根 前 통제사 任聖臯	우이도에 표착한 중국 복건성 3명 송환 배가 파손되어 육로로 호송

18) 고석규, 1998, 「비변사등록과 신안군의 역사연구」 『備邊司謄錄 신안군 관



〈표 2〉와 같은 직접 우이도에 표착한 사례 외에도 가거도·자은도·비금도 등 주변 도서에 외국인들이 표류해 오는 경우가 많았다. 이러한 소식들은 당시 서남해 지역 섬사람들에게 충분히 공유되고 있었을 것으로 보인다.

위에서 제시한 사례에서 알 수 있듯이 우이도에 표착한 외국인은 주로 중국인이었고, 그들의 배는 대부분 상선이었다. 표류인이 타고 온 배를 수리하여 다시 출항이 가능한 경우는 현지에서 머물면서, 바닷길을 이용하여 귀환시키는 절차로 송환되었고, 불가능한 경우는 육로로 호송되었음을 알 수 있다. 당시 우이도에 표류인들을 따로 격리하고, 숙식을 제공할 만한 시설이 마련되어 있었는지는 의문이다. 아마도 1742년 기사 사례처럼 鎭村(현 우이도 진리, 문순득이 살던 마을)에 머물게 하면서 관리하는 수준이었을 것이다. 배를 고치고, 음식을 제공하는 과정에서 우이도 주민들과 외부 표류인들의 교류가 이루어졌을 것이라는 점을 상상할 수 있다. 표류선이 섬에 표착하게 되면, 이를 통해 외국의 문물을 접할 기회도 자연스럽게 발생했다고 볼 수 있다.<sup>20)</sup>

우이도 주민과 표류인 사이에도 문화적 교류가 이루어지는 것이 가능했다는 점을 보여주는 실질적인 사례로 이강희<sup>21)</sup>의 예를 들 수 있다.

계기사 발췌자료집, 신안군·목포대도서문화연구소, 19쪽에서 재인용함.

19) 신안군·목포대도서문화연구소, 1998, 『備邊司謄錄 신안군 관계기사 발췌자료집』. 이 책에 수록된 목차와 주요 내용을 토대로 정리하였음.

20) 일본은 임진왜란 때 조총으로 무장하여 조선을 침범하였다. 일본의 조총은 포르투갈 상선이 1543년 규슈 남쪽 다네가시마(種子島)에 표착해 온 것을 계기로 전래되었다. 당시 포르투갈 상선은 배를 고치고 재출항하기까지 약 6개월 정도를 種子島에 체류하게 되었고, 자연스럽게 현지인들과 교류가 이루어졌다. 그 과정에서 여러 가지 외국문화가 전래되었는데, 그 중 하나가 조총이었다. 이후 일본은 조총 개발에 성공하였고, 당시 100여 년이나 계속되던 戰國時代를 종식 하는 계기가 되었다. 표류가 단순히 개인의 해난사고에만 그치는 것이 아니라 바다를 통한 문화교류가 이루어지는 상황임을 단적으로 보여주는 사례이다.

이강희가 우이도에서 집필한 문집 중 하나인 『雲谷雜著』에는 우이도에 표착해 온 표류인을 問情한 것에 대한 글들이 등장한다.<sup>22)</sup> 또 이강희는 우이도에 표류해 왔던 ‘施洪量’이라는 중국인에게 자기를 소개하는 「贈言施洪量」이라는 글을 지어 보냈고, 중국 표류인들과 이별할 때는 아쉬움과 위로의 마음을 담은 詩를 지어 보내기도 하였다.<sup>23)</sup> 공식적인 사절단을 제외하고, 일반인이 외부 세계의 사람과 교류할 수 있다는 것은 당시 조선 후기 사회에서는 불가능한 일이었다. 이강희와 중국 표류인은 단순히 한번 만난 것이 아니라, 우이도에 있는 동안 지속적으로 교류를 하였다. 다음의 기록에서 그러한 정황을 확인할 수 있다.

2월 하순에 바람이 서북쪽에서 크게 일어나, 사흘째 되던 날 섬사람이 알려오기를 동쪽 바다 앞에 어떤 배가 표류해와 鎭將 徐衛信이 배를 타고 問情하러 간다고 하여, 나 또한 쫓아갔다. 그 배에는 14인이 타고 있었고, 오직 施洪量 한사람만이 거칠게나마 문자를 해독할 수 있었으나, 이 또한 유창하지 못하였다. 오직 官話語錄만 가지고는 鎭吏가 問情을 할 수 없었다. 그리하여 내가 筆談을 주고받으며, 이로 부터 연일 왕래하면서, 자못 여러 가지 특이한 것들을 보게 되었다.<sup>24)</sup>

이 글은 이강희가 우이도에 표류해온 중국상선을 살펴보고 그 특징

- 
- 21) 이강희는 정약용의 강진 유배 시절 수제자 중 한사람으로 정약용이 강진 유배에서 풀려나 한양으로 거주지를 옮기자 우이도를 새로운 학문의 터전으로 삼고자 스스로 우이도(당시 소흑산도)로 들어갔다. 이때는 1818년으로 정약전이 우이도에서 사망한지 2년이 지난 시점이었다.
- 22) 김정섭·김형만 역, 2004, 『雲谷雜著』, 신안문화원. 「問情報草」등의 글에 관련 내용이 언급되어 있다.
- 23) 김정섭·김형만 역, 2007, 「又別水手十三君」『雲谷雜著 卷二』, 신안문화원.
- 24) 성균관대대동문화연구원, 2008, 「玄洲漫錄」『茶山學團 文獻集成』7, 345쪽.

을 우리 배와 비교하여 정리한 「玄洲漫錄」의 서문에 해당되는 내용이  
다. 연일 왕래하였다는 내용을 통해 현지인들과의 교류 상황을 엿볼 수  
있다. 이 글 중에는 표류해온 중국인 施洪量이 외국 주화 두 닢을 한가  
할 때 볼거리로 삼으라고 이강회에 선물로 주었다는 표현도 등장한다.  
이강회는 이것을 그림으로 그려 알아보도록 해서 외국에서 통행하는  
金銀錢(주화)을 밝혀 우리나라가 본받아 행할 모범으로 삼고자 하였  
다.<sup>25)</sup> 그러나 이강회가 그린 이 주화의 그림은 현존하는 책에는 누락되  
어 있다.

이를 통해 당시 우이도는 지정학적 위치상 육지에서 접할 수 없었던  
외국의 문물을 엿볼 수 있는 공간이었고, 주민들과의 접촉이 이루어지  
는 곳이었음을 알 수 있다. 이러한 상황을 감안한다면 표류인에 대한  
문제가 우이도 주민들에게는 그리 생소한 상황은 아니었을 것이다. 문  
순득을 비롯한 우이도 주민들, 특히 배를 타고 상업 활동을 하는 상인  
들은 표류인들이 외국에 표착하게 되면 어떤 절차와 대우를 거쳐서 송  
환되는지 어느 정도는 파악하고 있었을 것이다. 또한 표류라고 하는 것  
이 해상에서 빈번히 일어나는 재난사고라는 인식을 겸비했을 수도 있  
다. 때문에 우이도 사람 문순득은 다른 사람보다는 표류 자체에 대한  
두려움이 적었고, 그것이 표류를 이겨낼 수 있는 원동력으로 연결되었  
다고 볼 수 있다.

우이도라는 공간은 조선이라는 국가적 차원에서는 멀리 떨어진 변방  
이었지만, 폐쇄적인 조선시대에 외국의 문물을 접할 수 있는 특수한 공  
간이었다. 단순히 우이도의 사례에만 국한되는 것이 아니라 서남해 지  
역의 도서 해양문화가 지닌 독특한 문화적 특징으로 이해될 수 있다.

25) 앞의 책, 362쪽, 「玄洲漫錄」 가운데 「問情草抄」에 말미에 첨부됨. “漂人施  
洪量以外番金銀泉二葉共余閒觀之具故茲以圖識以明外國之通行金銀錢爲我  
國倣行之規”.

한편 우이도의 해로상 특징은 섬 주민들의 경제생활에도 많은 영향을 주었다. 우이도는 거의가 구릉지이고, 평지가 별로 없다. 그러다 보니 경작지가 작고 농산물의 수확도 많지 않다. 때문에 자급자족 보다는 항해와 상업 활동이 자연스럽게 발달하였다. 우이도 사람들의 상업 활동 전통과 관련하여 『한국수산지』의 다음 기록은 매우 중요한 단서가 된다.

섬은 물산이 넉넉하지 못하여 항해업의 발달을 가져왔고, 섬사람 중에는 상선으로 1년 내내 대륙과 기타 각 섬 사이를 왕래하며 상업을 하는 사람이 비교적 많다. (중략) 왕래하는 장소는 내륙으로 나주·영암·해남·법성포·죽포 등이고, 각 섬으로는 삼태도·대흑산군도·나주군도 등이다.<sup>26)</sup>

이를 통해 우이도 사람들이 전통적으로 육지와 섬을 오가는 중계무역을 통한 상업 활동을 하고 있었음을 알 수 있다. 직접 잡는 어로활동 보다는 흑산도·태도·가거도·홍도 지역을 產地로 활용하고, 해상교역활동을 통한 중계무역으로 생업을 영위하고 있었다. 원래 우이도 주변에는 좋은 어장이 발달되어 있었다. 해류 흐름을 볼 때 겨울 동안에는 우이도와 흑산도 근해에서 한·난류가 접하는 조경수역이 형성되어 어족이 풍부해진다.<sup>27)</sup> 주변에 좋은 어장을 지니고 있으면서도, 어로활동보다는 상업 활동에 더 많은 비중을 두고 있었다는 점이 우이도가 지

26) 농상공부수산물국, 1910, 『한국수산지』3권, 민속원, 318쪽. 국역문은 다음 자료를 참조하였다. 김정섭 역, 2004, 『신안수산지』, 신안문화원, 59쪽. 『신안수산지』는 『한국수산지』의 내용 중 현 신안군 관련 된 내용을 국역하여 만든 책이다.

27) 문병채, 2002, 「한국 서남해역의 지리·생태조건과 지역문화」 『도서문화』 20집, 목포대도서문화연구소, 13쪽 참조.

닌 특징이다.

우이도에서 중계무역방식의 교역활동이 가능했던 것은 우이도의 해로상 특징이 그 배경이 된다. 우이도는 연안의 수많은 섬들과 먼 바다에 있는 대흑산도 권역의 섬들을 연결하는 거점에 해당되며, 양쪽 지역을 연결하여 항해하기에 매우 유리한 조건을 지니고 있다. 위 인용문에 언급한 우이도 사람들의 왕래 지역 가운데 삼태도는 상태·중태·하태 세 섬으로 이루어진 곳으로 대흑산도 인근에 있는 섬이다. 삼태도는 「표해시말」에 문순득이 홍어를 사러갔다가 표류하게 된 곳으로 기록된 태사도와 동일한 지역이다. 삼태도와 우이도 사람들의 교역관계에 대해서는 다음 기록이 많은 의미를 내포하고 있다.

浬沙島라 칭하고, 浬島라고도 한다. 대흑산도의 남방 18해리에 있다. 3개의 큰 섬과 약간의 무인도로 이루어져 남북 약 6해리에 널려있다. 섬의 인가는 약 50호로 토지가 메말라 농산물이 적지만 가오리, 상어, 조기, 농어 그밖에 미역, 가사리 등이 많이 나서 섬사람들은 전부가 어업으로 衣食을 해결하고 부녀자라도 연안의 바위에서 농어, 도미의 외줄 낚시를 한다. 이 섬은 예로부터 우이도와 왕래가 빈번하여 많은 생활물자를 우이도의 상인으로부터 공급받는다. 이 섬은 물산이 풍부하지 않아 많은 섬사람이 행상에 의해 생계를 꾸린다.<sup>28)</sup>

해로상의 요충지에 있고, 내륙과의 왕래가 좀 더 용이했던 우이도 사람들이 삼태도 지역에서 수확되는 수산물들을 가지고 육지에 내다 팔고, 반대로 육지에서 섬 주민들의 생활물자를 구입해 와서 섬사람들에 공급하는 양상이었음을 알 수 있다.

비교적 근래까지 우이도 주민들의 해상교역 활동 전통은 유지되어

28) 김정섭 역, 2004, 『신안수산지』, 신안문화원, 56~57쪽.

왔었다. 우이도 주민들이 소유하고 있는 선박문화에서도 그러한 내용을 확인할 수 있다. 우이도에는 어로행위가 목적이 아닌 상업활동을 위한 배(商賈船)가 존재해 왔다. 이 배는 주로 어류를 유통하는 객주들이 소유하고 있었다.<sup>29)</sup> 해상교역 활동의 성격은 현지에 남아 있는 ‘조기간장’이라는 생선창고의 용도를 통해서도 확인할 수가 있다.<sup>30)</sup> 우이도 사람들은 다른 섬에서 사가지고 온 생선(조기 외)을 이 창고에 저장해 두었다가 명절 등 대목에 육지에 내다 팔았다고 한다. 우이도 사람들의 교역활동이 단순히 자신들의 생계유지를 위한 물물교환 차원이 아닌 영리를 목적으로 한 상업 활동의 일환이었다는 점을 의미한다.

이러한 해로적 특징을 활용한 우이도 사람들의 해상교역활동 전통을 상징적으로 보여주는 인물이 문순득이라고 할 수 있다. 문순득의 표류 경험에는 이상과 같은 우이도의 독특한 인문환경이 배경이 되고 있다. 이에 반해 대표적인 국내 표류기록으로 잘 알려진 최부나 장한철의 경우 부친상이나 과거시험이라는 특수한 상황을 위해 항해를 했다가 표류하게 된 것이었다. 이는 표류기간 중 경험하게 되는 다른 나라의 다양한 해양문화를 바라보는 시각에서 근본적인 차이를 나타내게 하는 출발점이기도 하다.

## 2) 홍어상인 문순득과 해상교역활동

「표해시말」에는 문순득이 표류하게 된 계기가 湄土島<sup>31)</sup>로 홍어를 구입하기 위해 출항한 것 때문으로 기록되어 있다.<sup>32)</sup> 이는 우이도에 살던

29) 우이도 전통선박과 문화에 대해서는 다음의 자료가 많은 참조가 되었다.  
국립해양유물전시관, 2009, 『우이도』.

30) 앞의 책, 124쪽 참조.

31) 현 신안군 흑산면 상태도·중태도·하태도를 칭한다. 기록에 따라 태도·태사도·태고도 등으로 불렸다.

문순득이 흥어 상인이었음을 추정하는 근거가 된다. 이외에도 「雲谷船說」에서 저자인 李綱會는 문순득을 “장사를 업으로 삼는 사람”이라고 표현하고 있다.<sup>33)</sup> 또한 문순득 표류관련 외국 사료 가운데 澳門에서 작성된 기록에는 “배를 타고 장사를 하는 사람들로서, 본국의 行牌를 가지고 있었다.”는 내용이 있어 문순득이 상인이었음을 뒷받침한다.<sup>34)</sup> 琉球 측 자료인 『歷代寶案』에도 “太古島에 교역을 하기 위해 간 것”이라는 점이 기록되어 있다.<sup>35)</sup> 이상과 같은 내용을 통해 문순득이 해상교역활동을 하는 상인이었음을 알 수 있다.

문순득이 표류기간 중 澳門에 도착했을 때 현지 포르투갈 관원이 조사하여 청조관원에게 보낸 기록<sup>36)</sup>에는 “나주목 都時村 지방에서 백미 일백여 석을 사서 배에 꾸러 신고 우이촌으로 돌아가려 했다”는 대목이 있어, 문순득이 실제 어느 지역과 교역활동을 했는지 구체적으로 확인할 수 있다. 도시촌은 현재 영암군 都浦面 都浦리를 칭하는 것으로 보인다.<sup>37)</sup> 문순득은 필요에 따라 영산강을 중심으로 한 주변 서남해 내륙

32) 김형만·김정섭 역, 2005, 「漂海始末」『柳菴叢書』, 신안문화원, 69쪽. 이하 명칭은 「표해시말」로 약칭하였음. 본고에 사용한 「漂海始末」과 「雲谷船說」 관련 인용문은 신안문화원에서 발간한 국역본의 내용을 토대로 하였다.

33) 김형만·김정섭 역, 2005, 「雲谷船說」『柳菴叢書』, 신안문화원, 106쪽. 이하 「雲谷船說」로 약칭하였음.

34) 劉芳 輯, 1999, 『葡萄牙東波塔 案館藏-清代澳門中文 案彙編』下, 澳門基金會, 638쪽, 1248번 ‘高麗難民文順得等爲備術在海遭風飄泊事呈清朝官員稟 文서. 이하 『清代澳門中文 案彙編』下로 약칭함.

35) 경인문화사편, 1990, 『歷代寶案』第八冊, 경인문화사, 4659~4666쪽 琉球國王與福建布政使司的往來咨文.

36) 『清代澳門中文 案彙編』下, 638쪽, 1248번 ‘高麗難民文順得等爲備術在海遭風飄泊事呈清朝官員稟 文서.

37) 都浦는 과거에 나주목에 속했으며, “일명 도릿개·도삿개·도시포·도포” 등으로 불렸던 곳이다. 도포에는 영산강 지류가 마을 앞쪽에 흐르고 있고 마을 주변에는 넓은 평야가 있어 곡물생산이 풍부했기 때문에 일찍부터 시장이 형성되었다. 바다에서 잡은 어패류와 들에서 생산되는 곡물들의 교역

## 268 지방사와 지방문화 13권 1호

지역의 포구와 왕래하면서 해상교역 활동을 했을 것이다.

문순득의 집안은 이러한 해상교역 활동으로 부를 축적한 가문이었다. 그 부를 바탕으로 지역에서 입지를 다졌다. 『南平文氏大同譜券之八』<sup>38)</sup>에는 문순득이 嘉善同知中樞府事로 추증되었다는 내용이 포함되어 있어 눈길을 끈다. 「표해시말」에 대한 선행연구자인 多和田眞一郎은 이와 관련해서 문순득이 송환되어 한양에 도착했을 때 임금을 배알한 것으로 추정하고, 이러한 관직은 국왕을 만나기전 절차로 주어진 것으로 분석하였다.<sup>39)</sup> 그러나 이는 그러한 사실관계와는 무관하며, 조선 후기에 성행했던 납속첩과 관련이 있다. 현재 후손인 문채옥은 문중에 전해 내려오는 6통의 교지를 소장하고 있다.<sup>40)</sup> 실제 왕으로부터 받은 것이 아니라 모두 납속을 통해 획득한 것이다. 교지 자체에 ‘納’이라는 문구가 발급자 부분에 작은 글씨로 쓰여 있다. 먼 바다에 위치한 섬 지

이 활발했다. 현재는 영산강 하구둑으로 인해 포구로서의 기능은 사라졌지만, 그 전에는 황해도 옹진, 경기도 인천, 강원도 속초, 경상도 포항, 삼천포, 전라도 흑산도, 가거도, 흥도, 진도 조도 등에서 고기배가 입항하는 큰 포구였다(영암문화원, 2006, 『靈岩의 땅이름』, 356쪽 ; 박현규, 2009, 「1741년 중국 臨海에 표류한 禮義의 나라 조선인 관찰기」 『동북화문화연구』 제18집, 동북아시아문화학회, 217쪽 ; 한글학회, 1983, 『한국지명총람』 전남편, 213쪽 영암군 도포면 참조).

38) 남평문씨대중회, 1995, 『南平文氏大同譜券之八』.

39) 多和田眞一郎, 『琉球・呂宋 漂海録の研究—二百年前の琉球・呂宋の民俗・言語』, 武藏野書院, 1994, 145~146쪽.

40) 문순득 집안에 전해오는 교지(납속) 목록은 다음과 같다.

내용	인명	년도
教旨文繼昌爲折衝將軍者	文繼昌	1716年
教旨文就禹爲通政大夫者	文就禹	1781年
教旨文德謙爲嘉善大夫者	文德謙	1811年
教旨文淳得爲嘉善大夫者	文淳得	1835年
教旨文光吉爲通政大夫景福官五衛將兼宣惠節廳者	文光吉	1892年
教旨 孺人韓氏封正三品淑夫人者	孺人韓氏	1892年



역에서 이런 것을 지니고 있다는 것은 집안 재력의 상징이고, 한편으로 문중을 키워나가고 과시하려는 노력이 있는 집안이라는 점을 반영하는 것이기도 하다.

우이도에 남아 있는 선창공덕비를 통해서도 그러한 성향을 살필 수 있다. 우이도 진리 마을 입구에는 당시 섬주민들이 사용하였던 옛 선창의 모습이 그대로 남아 있다. 이 선창은 우리나라에서 가장 오래된 포구 시설 중 하나로 그 원형이 잘 보존되어 있어 문화재적 가치를 인정받고 있다.<sup>41)</sup> 주변에 이 선창을 증수하는 데 앞장선 인물들의 공적비가 있는데, 그곳에는 문순득의 선조인 文日章의 이름이 있다. 이상과 같은 상황을 통해 문순득의 집안이 우이도에서 비교적 부유층에 속하고 있었음을 알 수 있다.

문순득 집안은 이러한 재력을 바탕으로 덕망있는 유배인과의 교류관계를 자연스럽게 형성하게 되었다. 우이도는 현재 행정구역은 신안군 도초면에 속하지만, 문화적 뿌리는 흑산도(신안군 흑산면)와 연관이 깊다. 조선시대에는 소흑산도 혹은 흑산도로 불리며, 현 대흑산도와 같은 권역으로 인식되었다.<sup>42)</sup> 때문에 흑산도에 정배된 유배인이 대흑산도가 아닌 우이도(당시 소흑산도)에서 생활하는 것이 가능했다. 또한 상황에 따라 비교적 자유롭게 우이도와 대흑산도를 오가면서 유배생활을 하는 경우도 있었다.<sup>43)</sup>

41) 2009년 12월 31일자로 전라남도 기념물 제243호로 지정 예고 되었다.

42) 우이도를 소흑산도로 칭했다는 사실은 1872년 제작된 「전라우도나주지방 흑산도지도」를 비롯하여 『면암집』·『계산기정』 등을 통해서 확인된다. 또한 『대동지지』·『증보문헌비고』·『대동여지도』에는 대흑산도와 구분하여 별도의 흑산도(일명 우이도)가 기록되어 있다.

43) 이와 관련해서는 필자의 다음 논문 2장 1절 ‘우이도 유배와 거주환경’ 부분을 참조하기 바란다(최성환, 2010, 「유배인 김약행의 〈遊大黑記〉를 통해 본 조선후기 대흑산도」 『한국민족문화연구』36, 부산대한국민족문화연구원 소.

아무리 높은 관직을 지낸 명문가의 사람이라도 외딴 섬에 유배오게 되면 그 지역 주민들의 도움을 통해 유배지에서의 생활을 견뎌야 했다. 우이도에서는 문순득 집안인 남평 문씨들이 그러한 도움을 줬던 것 같다. 정약전도 그러했고, 보다 더 후대에 유배 왔던 최익현의 경우도 우이도에 들어가서 처소를 文寅周라는 사람의 집을 사용했다는 기록<sup>44)</sup>이 전한다.

1801년 11월말 경부터 문순득이 살던 진리 마을에 정약전이 유배생활을 시작하였다.<sup>45)</sup> 문순득이 우이도에서 출항한 시기가 그 해 12월이니 어쩌면 표류되기 전 이미 문순득의 존재를 정약전은 파악하고 있었는지도 모른다. 우이도에서 정약전이 문순득의 집에서 거처했는지 여부를 확인할 수 없지만, 매우 밀접한 관계에 있었던 것은 분명하다. 「운곡선설」에는 정약전이 문순득에게 ‘天初’라는 字를 직접 지어주었다는 기록이 있을 정도이다.<sup>46)</sup> 우이도라는 특수한 공간에서 자연스럽게 형성된 정약전과 문순득의 교류는 바다 건너 강진에 있던 정약용에게까지 연결되었다. 심지어 문순득의 아들 이름을 정약용이 지어줬다는 기록도 남아 있다. 문순득이 표류하고 돌아온 뒤 비로소 자식 하나를 낳았는데 아버지의 재기를 이어받았다는 의미로 정약용이 이름 하기를 ‘呂還’이라 하였다.<sup>47)</sup> ‘呂還’이란 단어에는 여송에서 무사히 살아 돌아왔다는 의미를 담고 있는 것으로 볼 수 있다. 문순득의 字는 정약전이 짓고, 그 아들의 이름은 정약용이 지어준 것으로 보아 두 형제와 매우 긴

44) 최익현, 1997, 『국역 면암집』3, 술, 68쪽.

45) 정약전이 우이도에 도착한 정확한 날짜는 확인되지 않는다. 다만 1801년 11월 21일 나주 울정에 이르러 정약용과 헤어지고 각자의 유배지로 향했다고 한다(정윤국, 1998, 「손암 정약전 선생 행장」『詳解 茲山漁譜』, 신안군, 301쪽 참조).

46) 「운곡선설」, 132쪽.

47) 위와 같음. 실제 족보상에는 첫 아들의 이름이 ‘雲住’로 기록되어 있다.

밀한 교류 관계에 있었던 사이였음을 알 수 있다.

문순득 집안의 특징 중 가장 주목되는 점은 우이도와 강진에 각각 떨어져서 유배생활을 하고 있던 정약전·정약용 형제의 연결고리 역할을 하고 있었다는 사실이다. 이는 앞에서 서술한 우이도 사람들의 해상 교역활동이 중요한 배경이 되었다. 정약용이 작성한 아래의 편지는 그러한 정황을 뒷받침 한다.

牛耳의 文씨가 와서 보내준 서찰을 받으니 애통하고 위안되는 마음이 진실로 간절하였습니다. 요사이 매우 추운 날씨에 예전처럼 편안히 잘 지내시는지요? 달려가고 싶은 마음이 도리어 깊습니다. 服人은 가문의 운세가 불행하여 문득 仲氏의 상을 당하였으니 애통하고 박절한 情理를 어떻게 다 말씀드리겠습니까?

年前에 여러분들이 힘써 만류하여 還入했으니 그 후한 뜻을 잊기 어려운데, 이번 여름에는 賻儀도 이처럼 후하게 해 주셨으니 이는 진실로 末俗에서 듣지 못하던 일입니다. 어떻게 고마움을 표해야 할지 모르겠습니다. 더욱이 全鰓까지 보내 주셨으니 더욱 어찌할 바를 모르겠습니다. 감사의 말씀을 일일이 다 못 드립니다.

丙子年(1816) 11월 16일 服人 茶餅 50개를 보냅니다.<sup>48)</sup>

이 편지는 정약용이 정약전 사후 1816년 11월에 누군가에게 감사하는 마음을 담아 보낸 답장이다. 먼저 온 편지는 우이도의 문씨가 전달

48) 강진군, 2008, 『茶山 丁若鏞』, 104쪽. 이 책에 수록된 내용을 인용하였으며, 원문 내용은 다음과 같다. “牛耳文生來 得手書 哀慰良切 比來嚴寒 平善如昔否 馳念旋深 服人家運不幸 奄遭先仲氏之喪 情理通迫 如何盡言 年前君輩之力挽還入 其厚意難忘 而今夏賻儀若是其敦朴 此誠末俗之所未聞 哀謝不能已也 寄來全鰓 尤用不安 姑不具言 丙子至月十六日 服人 茶餅五十送之”.

## 272 지방사와 지방문화 13권 1호

한 것이라는 점을 서두에 밝히고 있다. 이는 섬과 내륙을 배를 타고 왕래하면서 상업 활동을 하던 문순득 집안(우이도 남평 문씨)에서 정약용이나 정약전에게 가는 편지를 전달하는 역할을 하고 있었음을 확인시켜주는 중요한 자료이다. 이 편지에 등장하는 우이도의 문씨가 문순득이었을 가능성도 있다.

서남해 여러 섬에 정배되어 있는 유배인들의 편지를 전달하는 역할은 주변을 왕래하는 商船을 통해서 이루지고 있었다. 이러한 상선은 유배인들에게 생활물자를 공급하는 역할을 하기도 하고, 편지를 전하기도 하며 다른 지방의 세상 돌아가는 소식을 전달하는 역할을 한다. 시대적으로 후대이기는 하지만 金允植의 『續陰晴史』에는 그러한 상황이 자세하게 묘사되어 있다.<sup>49)</sup> 지도 유배시절 내용에 구체적으로 ‘光玉船’ 등 상선의 이름이 등장하며, 인근을 왕래하는 이러한 배를 통해 다양한 문화교류와 정보의 소통이 이루어지고 있음을 알 수 있다. 유배인들과 섬사람들의 삶에서 상선의 역할은 단순한 경제적 성격을 뛰어넘어 다양한 문화적 기능을 포함하고 있는 것이다. 문순득의 상선은 경제 활동 외에도 <표 3>에서 나타나는 것과 같이 문화적 유형 A와 B를 연결하는 역할을 다양하게 수행하고 있었음을 추정해 볼 수 있다. 이러한

〈표 3〉 문순득 상선의 문화적 역할

문화적 유형 A	배를 통한 연결	문화적 유형 B
정약전 섬(우이도) 섬(우이도) 해양문화	문순득 상업활동 (해상 교역)  ↔  표류경험, 편지, 새소식	정약용 육지(강진 등) 섬(태도, 대흑산도) 내륙문화

49) 『續陰晴史』는 김윤식의 일기(1887.5.29~1921.12.31)로 그중 현 신안군 지도 시절인 1901년부터 1907년 사이 6년 동안 유배생활에 대한 내용이 포함되어 있다.

활동은 문순득의 표류경험이 육지에 있는 정약용과 이강회 등에게 전파될 수 있었던 중요한 배경이 되는 것이다.

한편 표류경험의 전과과정에서 문순득의 존재를 능동적으로 파악하기 위해서는 문순득이라는 인물의 개인적인 성향에 대해서도 살펴볼 필요가 있다. 이강회는 문순득을 일컬어 “비록 文字에 능한 것은 아니나 사람됨이 총명함과 재능이 있다”고 하였다. 「운곡선설」에서는 이 글이 “문순득의 말에서 나오고 나의 붓에서 이루어졌다.”고 밝혔으며, “대개 이 사람이 선박에 관한 일에 익숙하고 또 총명함과 재능을 겸했기 때문”에 이 글을 쓰는 것이 가능하다는 점을 밝혀두었다.<sup>50)</sup> 또한 사물을 관찰하는 능력이 다른 사람에 비해 탁월하다는 점을 강조하고 있다.<sup>51)</sup> 이강회는 “문순득과 함께 표류하였던 사람을 모두 만나보았으나, 이국에 대해서는 한 가지도 아는 바가 없었다. 그런데 유독 문순득만이 두루 살펴본 바를 자세하게 구술하여 글로 남기게 되었다”고 하였다.<sup>52)</sup> 문순득은 상인이면서도 일정수준의 교양을 갖춘 인물이었음을 알 수 있다.

문순득의 체험담을 토대로 이강회가 집필한 「운곡선설」과 이강회가 우이도에 표착한 중국상선을 직접 조사한 후 집필한 「현주만록」을 비교해보면, 문순득의 사물에 대한 관찰 능력과 인식 수준이 얼마나 뛰어났는가를 알 수 있다. 이강회의 직접 경험을 바탕으로 한 「현주만록」보다 간접적으로 문순득의 체험담에 의지한 「운곡선설」의 내용이 훨씬 더 자세하고, 깊이 있는 분석이 이루어지고 있기 때문이다. 이강회는 「현주만록」의 본문에서 “내가 배에 있는 동안 멀미가 나서, 아주 자세하게 살펴 볼 수가 없었고, 그 摹寫한 것도 또한 대개일 뿐이다.”고 밝

50) 「운곡선설」, 102쪽과 132쪽 참조.

51) 「운곡선설」, 131~132쪽. 이강회는 문순득의 남다른 관찰능력에 대해 물수리의 특성을 분석하는 사례를 들어 구체적으로 설명하고 있다.

52) 「운곡선설」, 131쪽.

하고 있다. 배에 익숙하지 않은 사람한테는 배의 구조를 살피는 일이 쉽지 않은 것임을 알 수 있다. 오히려 뱃사람인 문순득이 체험한 내용을 전해 듣고 기록한 「운곡선설」이 배와 항해에 대한 이해도가 깊은 자료라는 점에서 문순득의 시각과 그가 지닌 해양문화에 대한 식견을 재인식하게 한다.

또한 문순득은 언어에 있어서 매우 뛰어난 능력을 소유하고 있었다. 「표류시말」의 말미에는 조선어와 유구어, 여송어를 비교한 112개의 단어가 첨부되어 있다. 비록 정약전에 의해 대필된 것이지만, 표류기간 동안 경험한 여러 나라의 언어를 서로 비교하여 기록으로 남길 수 있었던 것은 그만큼 문순득이 국제적인 감각을 지니고 있었기 때문이라고 할 수 있다.

### 3. 표류경험의 특징과 세계인식

조선후기에 한·중·일 동아시아 삼국은 명·청 시대 해금정책의 영향을 받아 기본적으로 바다를 통한 대외 교역활동을 금하고 있었다. 그러나 국제 사회의 변화에 따라 그 양상이 조금씩 달라지기 시작했다. 동남아시아 지역에 스페인·포르투갈·네덜란드 등 서양세력들이 제각기 근거지를 마련하고, 아시아 대륙으로 진출을 시도하고 있는 양상이었다. 이와 관련하여 일본은 나가사키(長崎)를 활용하여 서양의 문물이 들어 올 수 있는 통로를 마련하였다. 청조는 마카오(澳門) 같은 특수 지역을 두어 최소한 숨통이 열려 있는 상황이었고, 청조 해금정책의 원인이었던 대만의 정씨 저항세력들이 진압된 후 1684년부터 해금체제를 완화하여 연안의 상선들이 외국으로 직접 교역활동을 하는 것을 허락(展海令)하는 시대적 변화가 일어나고 있었다.<sup>53)</sup>

그러나 조선만은 여전히 그러한 국제적 흐름의 변화에 순응하지 못하고 있었다. 일본과의 교류를 위한 倭館을 제외하고, 서양인의 문물을 수용할 수 있는 준비가 이루어지지 못했다. 때문에 조선사회의 세계인식은 매우 협소하였고, 西勢東漸의 시대가 도래하는 국제적인 흐름을 깨닫지 못하고 있었다. 당시의 세계인식은 바닷길을 통해서 확산되어 갔는데, 조선은 바닷길이 막혀있었기 때문에 세계인식의 탄력성이 활동적이지 못했던 것이다.<sup>54)</sup>

이런 상황에서 발생한 조선후기의 표류사건은 개인적으로 보면 海難 사고지만, 문화적으로 보면 외국의 문물과 변화양상을 경험할 수 있는 문화교류의 사례가 되기도 한다. 때문에 표류인들의 경험담은 세계인식의 확대라는 측면에서도 소중한 가치를 지니고 있다. 물론 표류인은 거주나 활동에 많은 제약이 따르게 마련이다. 그러나 한 지역에 체류하는 기간이 늘어날수록 지역민들과의 접촉할 수 있는 기회가 자연스럽게 생기게 된다. 또한 외부에서 온 표류인에 대한 호기심이 두 문화가 자연스럽게 교차하는 기회를 만들어 주기도 한다.

「표해시말」에는 “하루는 통역이 한 집으로 데려 갔는데 발을 치고 차와 담배를 대접 했다. 남녀가 훌륭하게 차리고 있었는데 무슨 일인가 물은즉, 大上官(尊官)의 妻가 우리를 보고자 했다고 말했다.”<sup>55)</sup>는 내용

53) 翦伯贊, 1990, 『中國全史』下, 학민사, 279~280쪽 ; 강진아, 2005, 「16~19세기 동아시아무역권의 세계사적 변용」 『동아시아의 지역질서』, 창비, 참조.

54) 이 글에서는 ‘세계인식’이라는 용어를 조선 사회가 지니고 있는 타문화에 대한 이해도, 해양문화에 대한 근대적 개념의 인식을 포함하는 뜻으로 사용하였다. 중국과 일본 외에 유구·여송·오문 등 당대사회가 잘 파악하지 못하고 있었던 타 문화에 대한 인식, 스페인과 포르투갈 등 아시아에 진출한 서구 문화에 대한 인식, 외국의 선박과 통상항 등 해양문화적 요소에 대한 새로운 인식을 의미한다.

55) 「표해시말」, 81쪽.

이 등장한다. 유구의 상위계층 사람이 조선에서 표류해 온 문순득을 초청한 것이다. 이는 조선 문화에 대한 호기심이 원인이 되었을 것이다. 표류인과 현지인과의 접촉을 차단하는 기본적인 표류인 관리체제에서 볼 때는 매우 이례적인 것이라고 할 수 있다.<sup>56)</sup> 또한 여송의 경우는 스페인이 지배하고 있는 상황이었고, 조선과는 특별한 외교관계가 성립되어 있지 않은 나라였다. 때문에 이곳에서의 생활은 문순득 스스로 해결해야 했고, 더 다양한 체험을 할 수 있었던 것으로 보여 진다.

문순득이 출항하여 표류생활을 하다가 중국을 거쳐서 고향으로 귀환하게 되는 노정의 주요지역을 시간 순서대로 정리하면 다음과 같다.

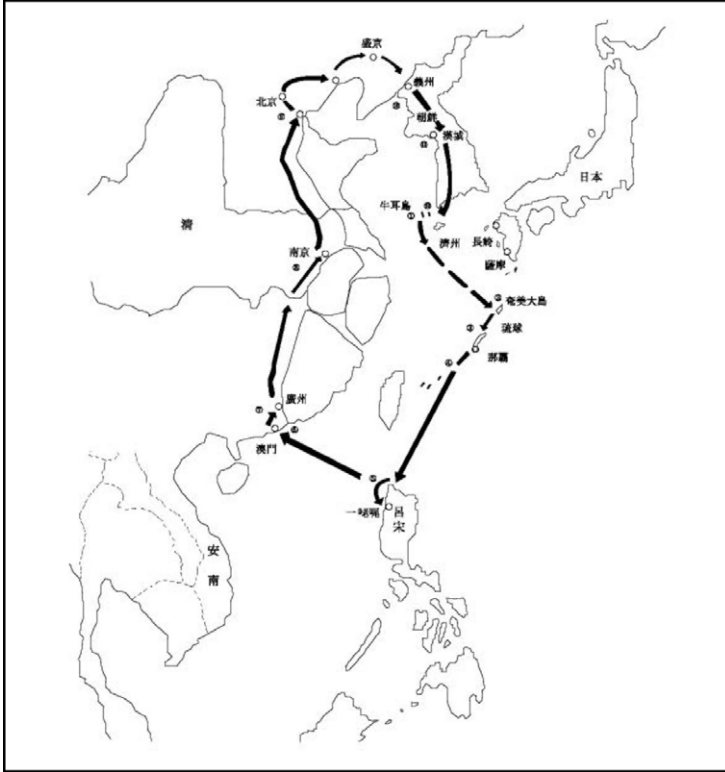
우이도→태사도→제주도→유구 대도→유구 대도 양관촌→유구 대도 우검촌→유구 나패→유구 나패 마치산도→여송 일로미→여송 비간→중국 오문→향산현→광동부→남경→북경→조선 의주→한양→다경포→우이도

문순득의 표류 노정은 매우 복잡하다. 국가적(지역적)으로도 유구·여송·오문·중국(청조) 등 4개 지역에 해당된다. 세부 지역별 표류기간을 살펴보면 유구에서 9개월, 여송에서 10개월, 澳門과 중국지역에서 13개월을 체류하였다. 문순득의 표류는 한마디로 조선과 유구, 여송, 광둥과 중국 본토를 잇는 대항해의 노정이었다. 출발부터 도착까지의 주요노정을 지도위에 표시하면 <그림 1>과 같다.

문순득이 이렇게 길고 복잡한 노정을 겪게 된 것은 당시 동아시아의

56) 표류인을 관리하는 국가의 입장에서 현지 정보가 표류인들을 통해 밖으로 유출되는 것을 꺼려했기 때문에 표류인의 거주와 활동은 제한되는 것이 원칙이다. 그러나 현재 남겨진 각종 표류기의 내용 속에는 거주가 제한된 상태에서는 볼 수 없는 타 문화에 대한 세부적인 정보들이 다수 담겨있어 이례적인 상황들도 많이 발생했던 것으로 추정해 볼 수 있다.





〈그림 1〉 문순득의 표류기간 이동경로

국제관계와 바닷길이 중요한 배경이 되었다. 문순득의 이동 과정에는 자의와 타의가 혼재되어 있다. 자의적 부분은 생존을 위해 스스로 항해하며 이동하는 경우이고, 타의적 부분은 국제관계에 의해 표류인이 송환되는 과정에서 발생하는 부분이다.

예를 들면 유구 大島에서 유구 那覇로 이동과정은 당시 국제관계나 항로에 따른 것이었다. 大島에서 곧바로 중국으로 출항할 수 없었고, 반드시 유구의 수도인 那覇로 이동한 후 중국으로 출항할 수 있었다. 또한 가까운 일본을 통해 조선으로 귀국하지 않고, 중국으로 보내진 것

은 당시 유구와 일본의 표류인 송환체제와 관련된 문제였다.<sup>57)</sup> 공교롭게도 문순득은 유구에서 중국을 통해 송환하려는 과정에서 또 다시 표류하게 되어 여송을 경험하게 되고, 여송에서 오문을 거쳐 중국을 통하여 귀국하는 과정을 겪게 되었다.<sup>58)</sup>

송환체제 외에 문순득의 이동경로에 가장 큰 영향을 준 것은 동아시아의 바닷길이다. 동아시아의 바닷길은 한반도의 서남해안 지역과 일본열도·중국·동남아를 서로 연결해 주고 있다. 바닷길에 가장 중요한 요소는 바람과 해류이다. 몬순(monsoon)이라 칭하는 계절풍과 쿠로시오(黒潮) 해류의 변화에 따라 동아시아의 바닷길은 형성되어왔다.<sup>59)</sup> 이처럼 바람과 해류를 통해서 고대부터 동남아시아와 한·중·일의 문화 교류가 이루어지고 있었음을 알 수 있다. 바람과 해류에 의해 형성된 교역권의 거점에는 항구도시가 존재한다. 일반적으로 항구 도시는 바다와 육지 네트워크의 접점 및 사이에 위치하였는데, 여기서는 사람과 물건 그리고 정보가 모이는 '만남의 기능'을 수행하였다.<sup>60)</sup>

57) 이훈, 2002, 「人的 교류를 통해서 본 朝鮮·琉球관계」『朝鮮과 琉球』, 아르케, 224~226쪽 참조.

58) 「표해시말」, 71~72쪽 참조.

59) 동절기인 10월에서 2월에는 몬순의 겨울 계절풍이 한반도 위쪽에서부터 유구 쪽을 향해 남향하고, 반대로 하절기인 3월부터 6월에는 반대로 동남아 쪽에서 유구쪽으로 계절풍이 불어온다. 이 바람은 한반도까지 연결되고 문화적으로 영향을 미쳐 왔다. 늦봄부터 초여름까지 남풍계열의 계절풍이 북상하면서 자연스럽게 동남아문화나 중국의 남방문화가 한반도 남부에 상륙하게 된다. 또 쿠로시오 해류는 그 일부가 한국의 서해연안을 타고 올라 황해 북부를 거쳐 남하하다가 상하이만 부근을 돌아 한반도 쪽으로 물길이가 바뀐다(김재은, 2008, 「'쿠로시오 해류의 문화' 토론편」『글로벌 시대의 도서·해양문화』, 목포대도서문화연구소, 38쪽 ; Takakazu Yumoto, 2008, 「Kuroshio Culture」『글로벌 시대의 도서·해양문화』, 목포대도서문화연구소, 33~35쪽 참조).

60) 홍석준, 2007, 「동아시아의 해양세계와 항구도시의 역사와 문화」『도서문화』29, 목포대도서문화연구소, 410쪽.

문순득이 표류하면서 체류했던 지역들이 지닌 특징 중 하나는 대부분 국제무역항으로서 번성했던 항구도시라는 점이다. 그 항구들을 연결하면 일종의 동아시아 해양 네트워크가 된다고 볼 수 있다. 해양 네트워크란 항구도시와 항구도시 사이에 생성되는 교역관계를 의미한다.<sup>61)</sup> 앞의 〈그림 1〉 속에 나타나는 동선을 연결해 보면 동아시아 바다를 끼고 원형의 형태를 이루고 있는 것이 특징이다. 이는 영역의 차이는 있지만 동아시아 국가들 사이에 존재하는 하나의 해양 네트워크라고 볼 수 있다. 문순득의 이동경로는 바닷길과 항구로 연결된 동아시아의 해양 네트워크를 순회한 것이라고 해도 과언이 아니다.

문순득은 고향인 우이도에서 대흑산도를 비롯한 인근의 섬과 육지를 항해하며 중계무역을 하던 사람이었다. 평소의 해상 교역활동을 통해 누구보다도 해양에 대한 인식과 시각이 남달랐을 것으로 생각된다. 그러나 표류를 경험하기 전 문순득의 해양인식은 한정된 국내 연안의 테두리 안에 머물러 있는 상황이었다. 문순득은 표류를 통해 더 넓어진 바닷길을 경험했다. 평소 그가 체험하는 바닷길은 우이도를 중간 거점으로 하여 대흑산권과 한반도 서남연안지역을 연결하는 해로에 한정되어 있었다. 표류를 계기로 문순득의 바닷길에는 다음과 같은 변화가 일어났다.

〈표 4〉 문순득이 경험한 바닷길의 확대

구분	표류 전	표류 후
바닷길	대흑산권→우이도→서남해 연안 육지	조선 ↔ 유구 유구 ↔ 여송 여송 ↔ 중국 광둥

국내 항로에서 국제 항로로 바닷길 경험의 확대는 세계인식이 보다

61) 홍석준, 앞의 논문, 414쪽.

넓어짐을 의미한다. 당대의 세계인식은 곧 해양에 대한 인식과 밀접한 관련이 있다. 보다 넓은 세계와의 교류는 바다 건너 다른 세상의 존재에 대한 인식의 의미를 담고 있기 때문이다. 바닷길의 확대는 무섭게 변모하고 있는 외부 세계에 대한 인식의 확대라는 측면에서 중요한 의미를 지니고 있다. 또한 문순득의 표류 노정에 포함되는 도시들은 국제적인 성격이 매우 강한 도시였다. 주요 도시의 특징은 다음과 같다.

〈표 5〉 문순득이 경험한 주요 도시의 국제성

구분	특성	거류인 유형
那覇	유구와 중국 복건, 여송 등을 연결하는 국제항	유구, 중국, 일본, 서양
비간Vigan	여송과 광둥지역을 연결하는 유럽형 상업도시	스페인, 여송, 중국
澳門	서양과 중국, 동남아와 중국을 연결하는 국제항	포르투갈, 중국, 여송

특히 여송의 비간이나 오문을 경험한 표류인은 현재 남아있는 기록으로는 문순득이 최초의 사례이다. 당시 비간은 스페인이 명나라를 지배하면서 건설한 상업도시로 발달되어 있었던 곳이고, 오문은 포르투갈이 개발하여 유럽과 아시아를 연결하는 국제항이었다. 때문에 문순득의 표류경험은 보다 넓은 해양과 국제 세계에 대한 인식의 확대라는 의미에서 더욱 특별한 것이다. 지역적으로는 동남아시아를 벗어나지 못했지만, 문화적인 면에서는 서구세계의 문화를 인식할 수 있었다는 것이 문순득 표류의 중요한 특징이기도 하다.

문순득의 표류 경험을 사회상의 변화와도 관련시켜 살펴 볼 필요가 있다. 문순득이 표류할 당시 조선의 사회상은 해외 무역이 금지되어 있고, 서학과 천주교에 대한 거부 반응이 매우 강했던 시기이다.<sup>62)</sup> 전체적으로 사대교린과 왜국의 분위기가 유지되고 있는 사회였다. 반면 표

62) 1801년 신유박해 이후 黃嗣永帛書 사건이 발생하여 천주교와 서학에 대한 탄압이 심해지는 시점이었다.

류 후에 체류하게 되는 지역들은 조선과는 다른 사회적 특징이 있었다. 해외 무역이 가능하여 국가와 인종을 구분하지 않는 무역체제가 활성화되고, 서학과 천주교가 보급되어 있었다. 반면 呂宋의 경우처럼 식민지 지배 체제에 해당되는 지역도 있었다.

문순득은 조선과는 다른 사회상을 어떻게 인식하였을까, 문순득의 세계인식에는 해상교역을 하던 상인으로서의 시각이 반영되어 있다는 특징이 있다. 표류는 해양문화를 통해 새로운 세계를 인식하는 과정이기 때문에 표류자 자신이 해양에 대한 어떤 입장을 가지고 있는지에 따라 타 문화를 인식하는 태도도 달라진다.<sup>63)</sup>

표류를 당하기 전 평소 해상 교역을 하던 상인이었던 문순득에게 낯선 땅에서 경험한 항구도시의 자유로운 무역 활동은 매우 인상적으로 다가왔다. 외국과 통상하는 국제무역항의 존재와 국가를 제한하지 않는 자유로운 상업 활동이 폐쇄적인 조선의 상황과 많은 대비를 이루게 되었을 것이다. 문순득의 증언을 토대로 작성된 『일성록』의 기록에는 여송의 문화적 특징에 대해 다음과 같이 서술되어 있다.

다른 나라 사람이라고 하여 못하게 막는 것이 없어, 시장을 왕래하며 물건을 사고판다.<sup>64)</sup>

시장에서 장사를 하는데 전혀 제한을 받지 않고, 자유롭게 무역활동을 하는 모습이 상인이었던 문순득에게 매우 인상 깊었음을 알 수 있

63) 국내 표류인들의 기록을 살펴보면 사람에 따라 해양을 바라보는 시각의 차이가 분명하게 존재하고 있음을 알 수 있다. 이와 관련해서는 다음 글이 많은 참조가 되었다(이경엽, 2002, 「고전문학에 나타난 해양 인식 태도」 『도서문화』 제20호, 목포대도서문화연구소.)

64) 『일성록』, 1809년(순조 9) 6월 26일 命呂宋國漂人移咨盛京俾還故國 기사. “他國人不爲防禁市上往來買賣”.

다. 실제로 呂宋에 체류하는 동안 “중국인들의 쌀 무역을 도와줬다”거나,<sup>65)</sup> “끈을 팔아서 돈을 벌었다”는 내용이 기록에 남아 있다.<sup>66)</sup> 표류인의 신분이고, 이방인이면서도 상업 활동을 하는데 아무런 제약을 받지 않았던 것이다.

더 나아가서 문순득은 국가가 서로 다른 사람들끼리 힘을 합쳐 교역 활동을 하는 상황에 대해서도 중요하게 인식하였고, 이에 대해 매우 긍정적인 평가를 하고 있다. 「표해시말」의 다음과 같은 구절이 무역활동에 대한 문순득의 세계인식을 보여주는 대목이다.

다른 나라는 우리나라와 달라 中國·安南·呂宋의 사람들이 서로 같이 살며, 짝을 지어 장사를 하는 것이 한 나라(同國)나 다름이 없다. 하물며 안남과 오문은 서로 그리 멀지 않고, 함께 배를 타고 함께 장사를 하니 이상한 일이 아니다.<sup>67)</sup>

이는 澳門과 같은 특정 무역항에 국가와 인종이 다른 여러 나라의 사람들이 함께 거류하면서, 무역활동을 하는 모습에 대해 묘사하고 있는 것이다. 문순득도 배를 타고 해상교역을 하던 상인이었지만, 그의 활동은 국내 연안에 국한되어 있었다. 때문에 문순득에게 이러한 상황은 누구보다 부러움의 대상이 되었는지 모른다. 그는 무역활동의 상황에 대해 비교적 정확한 분석을 하고 있으며, “우리나라하고 다르다”는 표현

65) 「漂流舟子歌」『蘊山紀程』(한국고전종합DB[<http://db.itkc.or.kr>] 수록내용 참조). 이 글은 冬至使 書狀官으로 북경에 갔던 한 인물이 문순득과 함께 표류했던 또 다른 우이도 사람들을 만난 후 기록한 글이다. 최초 표류 당시 일행은 6인이었다. 여승에서 갈라져 문순득을 제외한 네 사람이 먼저 북경에 도착했었다.

66) 「표해시말」, 74쪽.

67) 「표해시말」, 77쪽.

에서 국제적인 무역형태에 대해 매우 긍정적인 인식을 하고 있음을 알 수 있다.

표류 경험을 통해 문순득의 세계인식이 확장되었음을 가장 명확하게 보여주는 사례는 조선에 표착한 여송인에 대한 인식과 관련된 부분이다. 문순득은 험한 표류 노정을 겪으면서, 각국의 국제관계에 따라 달라지는 표류인에 대한 대우와 송환체제를 경험하였다. 이를 통해 국제관계의 중요성에 대해서도 피부로 느끼게 되었고, 그 결과 표류인에 대한 조선의 관대하지 못한 정책을 비판하는 수준까지 그 인식의 폭이 확대되었다. 1801년 여송인들이 제주도에 표착한 사건이 발생했는데, 당시 조정에서는 이들이 어느 나라에서 온 사람인지 조차 확인하지 못한 상태였다. 이 상황에 대해 문순득은 다음과 같이 표현하고 있다.

내가 나그네로 떠돌기 삼년, 여러 나라의 은혜를 입어 고국으로 살아 돌아 왔는데 이 사람은 아직도 제주에 있으니, 안남과 여송인이 우리나라를 어떻게 말하겠는가. 정말 부끄러워서 땀이 솟는다.<sup>68)</sup>

이는 문순득이 살아서 고국에 돌아 왔을 때 자신이 표류하기 전부터 조선에 표착해 있었던 여송사람들이 여전히 송환되지 못하고 있음에 대한 한탄이다. 자신은 외국을 떠돌면서 여러 나라의 도움을 받고 무사히 고국으로 돌아왔는데, 정작 국내에 표류해 온 여송인들은 수년째 그들이 '여송인'이라는 사실조차 확인되지 못한 현실에 대한 비판을 담고 있다. 공교롭게도 문순득은 呂宋에서 澳門으로 이동할 때 이들과 같은 여송상인들의 무역선을 타고 갔다. 여송인들의 도움을 받아 살아 돌아 올 수 있었던 문순득에게 조선에 표류한 여송인들의 현실은 매우 참담한 것이었다. 오랫동안 귀향하지 못한 여송인에 대한 안타까운 마

68) 앞과 같음.

음도 담겨있지만, “여송인이 우리나라를 어떻게 말하겠는가”라는 표현처럼 국제관계를 더 중요하게 의식하고 있는 발언임을 알 수 있다. 조선에 대한 타국의 인식이 부정적으로 비쳐지는 것을 염려하고 있는 것이다.

문순득은 표류경험을 통해 표류인 송환 문제가 그 나라의 국제관계와 외교 문제에 밀접한 연관이 있음을 몸소 체험하였다. 또한 呂宋과 澳門의 사례처럼 점점 국제화 되어가고 있는 세계 무역의 추세도 실감하게 되었다. 이러한 흐름에 조선이 발맞춰나가지 못하고 있다는 점을 한탄할 정도로 문순득의 세계인식은 확대되었고, 그 속에 국제적인 감각이 나타나고 있음을 알 수 있다.

#### 4. 표류경험의 영향-정약용과 이강희의 사례

##### 1) 정약용의 사례

정약용이 문순득의 표류경험에 영향을 받았다는 사실은 그의 저서인 『經世遺表』와 『事大考例』를 통해서 확인된다. 앞에서 서술한 것처럼 우이도 유배인 정약전과 교류관계에 있던 문순득은 배를 타고 육지를 왕래하던 직업적인 특성상 두 형제를 연결하는 역할을 했을 것이다. 문순득이 정약전의 소식을 전달하기 위해 강진에 있던 정약용을 직접 만났고, 자신의 경험담도 직접 들려줬을 가능성도 있다. 그 과정에서 정약용은 문순득의 표류경험을 수용하고, 자신의 저서에 활용한 것으로 보인다. 저서에 등장하는 예문을 제시하면서, 그 영향관계를 살펴보도록 하겠다.

먼저 정약용의 『경세유표』에는 문순득이 澳門에서 경험했던 通貨와



관련된 내용이 증언으로 인용되고 있다. 『경세유표』는 정약용이 강진에서 유배 생활을 하던 1817년에 저술한 것으로 알려져 있다. 내용 중 제2권 冬官工曹 제6 事官之屬 편에 典圜署를 소개하는 부분에 문순득의 경험담이 아래와 같이 인용되고 있다.

[예문1] 환법은 본디 경중이 있는데, 경중은 가벼운 돈과 무거운 돈을 말한다. 만약 한 냥 돈을 약 1만 께미 주조할 때에 열 냥 무게를 한 냥으로 할 것 같으면 1천 께미만 주조해도 작은 돈 1만 께미에 해당하며, 또 백 냥 무게를 한 냥으로 하면 100께미만 지어도 중간 돈 1천 께미에 해당된다. 그렇게 하면, 주조하는 데에 공비가 줄고 유통하는 데에 계산하기가 편리할 뿐 아니라, 돈 냥이 두꺼워서 오래도록 견딜 것이니 이것이 경중의 本法이다. 지금 천하 만국에 銀錢·金錢이 있고, 은전·금전 중에 또 대·중·소 3층이 있다.<sup>69)</sup>

이는 문순득이 표류기간 중 국제항으로 발달해 있던 오문 등에 체류하면서 다양한 상업 활동을 견문하였는데, 그 때 사용되는 동전과 관련하여 문순득이 인식한 내용들이다. 특히 주목되는 점은 이 화폐와 관련된 내용은 정약전이 문순득의 표류경험담을 토대로 집필한 「표해시말」에는 전혀 언급되어 있지 않다는 점이다. 때문에 정약전의 기록과는 별도로 문순득의 경험담이 정약용에게 전달되었다는 점을 알 수 있다.

문순득이 전해준 경험담은 당시 조선사회로서는 매우 주목할 만한 내용이었다. 정약용은 문순득이 목격한 이러한 제도가 매우 합리적이라고 생각하였다. 자신의 저서에 문순득이 견문한 내용이라는 점을 분명하게 밝히면서, 다음과 같이 자신의 견해를 덧붙이고 있다.

69) 이익성 옮김, 2008, 『경세유표』 I, 한길사, 225쪽.

[예문2] 나주 흑산도 사람 文淳得이 嘉慶 신유년 겨울에 서남 바다에 표류하여, 琉球·中山國·寧波府·呂宋國·安南國을 두루 구경하고, 廣東 香山 모퉁이에 이르러 해외 여러 나라 큰 장사치들을 많이 보았는데, 그들이 사용하는 돈이 대개는 이와 같았다고 하였다. 지금의 동전 한 닢 무게로써 은전 한 닢을 주조하여 동전 50을 당하고, 또 은전 한 닢 무게로써 금전 한 닢을 지어서 은전 50을 당하게 하되, 대·중·소 3층이 있도록 하면, 3종류의 금속이 총 9종류의 돈으로 되는바 참으로 9부환법이라 할 수 있겠다.<sup>70)</sup>

이상과 같은 내용을 통해 정약용은 문순득이 표류기간 중 여러 국제항에서 목격했던 통화 유통에 대한 내용을 토대로 하여, 자신의 화폐제도 개혁론을 주장하고 있음을 알 수 있다. 이는 표류를 통해 문순득이 획득한 새로운 경험이 정약용에게도 영향을 주었다는 사실을 구체적으로 입증하는 것이다.

또 『경세유표』 내용 중 배와 관련된 '典艦司' 부분에서도 그 영향관계를 추정할 수 있는 대목들이 등장하고 있다. 이 글에는 형 정약전이 본 섬사람들의 배에 대한 일화가 실려 있고, 표착해오는 배를 통해 제조법을 익히자는 견해가 담겨져 있다. 그중에서 다음과 같은 부분은 문순득과의 관련성을 엿볼 수 있는 부분이다.

[예문3] 우리나라 연안에 표착하는 중국 배와 왜국 배가 해마다 10여 척이나 되고, 유구·여송 배도 가끔 표착하는데, 그 제도와 모양이 기묘하고 견고하여 능히 풍파에 출몰하면서도 파손되거나 침몰되지 않는다. 이 배들이 표착하는 즉시, 이용감 낭관을 보내...<sup>71)</sup>

70) 이익성 옮김, 앞의 책, 225쪽.

71) 이익성 옮김, 앞의 책, 236쪽.

정약용은 유구나 여송의 배를 직접 본 적이 없을 것이다. 유구와 여송 배를 체험한 적이 있는 문순득의 체험담을 듣고, 그 영향을 받은 것으로 짐작할 수 있다. 특히 여송의 배는 실질적으로 조선에 표착하는 사례가 거의 없었다. 앞에서 언급한 1801년에 표착한 여송인의 사례가 처음이었다.<sup>72)</sup> 이 경우도 제주도에 표착했던 여송 배 가운데 일부 사람만이 제주도에 남겨지게 되었고, 배 자체는 조선을 바로 떠났다. 그럼에도 위와 같은 표현을 한 것은 유구·여송의 배를 체험한 적이 있는 문순득의 영향이라고 보여진다. 문순득은 유구에서 여송까지 유구의 배를, 여송에서 오문으로 이동할 때는 여송의 배를 이용한 경험이 있다. 평소를 배를 타고 다니던 문순득은 다른 나라 선박의 구조에 많은 관심을 가졌다. 「표해시말」에 선박관련 항목이 별도로 구분되어 자세하게 소개된 점도 그러한 이유라고 할 수 있다.

한편 1817년 『경세유표』를 집필한 당시만 해도 정약용에게 ‘澳門’이나 ‘呂宋’ 같은 지명들은 매우 생소했던 것 같다. 문순득의 표류경험은 정약용의 세계 인식에도 많은 영향을 주고 있다. 위에서 언급한 [예문2]에서 정약용이 ‘광동 향산 모퉁이’라고 표현한 곳은 문순득이 여송에서 중국으로 건너가기 위해 도착했던 ‘澳門’을 의미한다. 기록에 오문이라는 명칭이 사용되지 않은 것은 당대 최고 학자였던 정약용도澳門이라는 지역이 어떤 상황인지 정확하게 파악하지 못했기 때문일 수 있다.

『조선왕조실록』에 ‘澳門’이라는 명칭이 처음 등장한 것은 1847년 헌종 대에 이르러서였고, 단 1건만이 남아 있다.<sup>73)</sup> 오문은 표류가 아니면

72) 『순조실록』권10, 순조7년(1807) 8월 10일(기묘), “제주 목사 한정운이 표류인을 송환시켜 달라는 치계”.

73) 『헌종실록』권14, 헌종13년(1847) 8월 11일(정사) 3번째 기사, “고산군에

당시 조선사회에서는 가볼 수도 없고, 그 지역의 상황에 대한 정보를 얻기도 어려운 미지의 세계였다. 그만큼 문순득의 경험은 특별한 것이었다. 때문에 정약용은 문순득의 그러한 경험을 적극적으로 수용하려고 노력했을 것이다.

조금 더 후대인 1821년에 집필 된 『事大考例』<sup>74)</sup>의 「海防考」내용을 살펴보면, 오문에 대한 인식 상황이 많이 달라져 있음을 알 수 있다. 이 글에도 '1801년 제주도에 표착해 왔던 여송인'에 대한 사례가 수록되어 있다. 이 사건과 관련된 『조선왕조실록』이나 『일성록』의 기록을 살펴보면, 여송인들의 신분이 확인되고 고국으로 송환되기까지 문순득의 역할이 컸음을 알 수 있다. 이들은 조선에 머무는 9년 동안 누군가 말을 걸면 항상 “막가외, 막가외”하고 외쳤다. 그런데 조선의 관원 누구도 그 말을 이해하지 못했다. 『조선왕조실록』에는 “莫可外라는 것은 여송국의 官諱이다”는 다소 모호한 표현이 등장하고 있다.<sup>75)</sup>

그런데 「해방고」에는 이와 관련된 정확한 분석<sup>76)</sup>이 들어있다. ‘막가외’에 대해 다음과 같이 풀이하고 있다.

[예문4] 대략 풀어보자면 그들 방언으로 소위 마가외(馬哥隈)라고 한 것은 廣東省 香山 磨門<sup>77)</sup>이다

왔던 이양선이 떠났는데, 다시 오는 폐단이 없게 조치하도록 하다”. 오문에 대한 검색은 조선왕조실록DB 홈페이지 검색결과를 참조하였다.

74) 조선시대 외교와 관련하여 정약용과 제자 이청이 공동으로 1821년 집필한 것으로 알려진 문헌이다.

75) 『순조실록』권10, 순조7년(1807) 8월 10일(기묘).

76) 「海防考」『事大考例』, “略譯其方言所謂馬哥隈者廣東省香山磨門也磨門爲南番諸國都會之地其意蓋云若到磨門可歸其國也”(성균관대대동문화연구원, 2008, 『茶山學團文獻集成』9, 73쪽).

77) ‘오문’에 대한 한자 기록은 차이가 있다. 「표해시말」 등 다른 기록에는 일반적으로 ‘澳門’이라고 기록되어 있다.

[예문5] 磨門은 南番의 여러 나라가 모여드는 곳이어서, 그들의 뜻을 대개 말하자면, 만약 오문에 이르게 되면 자기나라로 돌아갈 수 있다고 생각했던 것이다.

여송 사람들이 즐기치게 ‘막가외’를 외쳤던 이유에 대해서도 분석해 내는 데 성공했음을 알 수 있다. ‘막가외’는 곧 ‘마카오(오문)’를 의미한다. 당시 여송 사람들은 자신들이 마카오에서 왔음을 이야기하고, 마카오로 돌려 보내달라는 말을 하고 있는 것이었다.

정약용에게 이러한 인식의 변화가 일어나게 된 상황에도 문순득과의 관련성이 존재한다고 볼 수 있다.<sup>78)</sup> 「해방고」의 글 중 이 여송인의 표착 사례에 대한 내용 부분에서만 문순득의 이름이 무려 6번이나 거론되고 있다. 문순득에게 전해들은 내용을 토대로 여송인 표착 문제에 대해 매우 비중 있게 다루고 있다.<sup>79)</sup> 정약용은 문순득과의 교류관계로 인해 이 사건에 대해 매우 소상하게 알게 되었으며, 여송이나 오문 등 그동안 잘 인식하지 못하는 나라들에 대해서도 인식의 폭이 넓어졌음을 확인할 수 있다. 이는 문순득의 표류경험을 적극적으로 수용하고, 이를 통해 세계인식의 폭을 넓혀나가고 있었음을 반영하는 것이다.

또한 『事大考例』 「海防考」의 내용 중에는 표류문제와 관련하여 중국을 제외한 기타 국가로 표류한 사례를 모은 ‘諸國人漂海例’라는 항목이 기술되어 있다. 이는 문순득을 염두에 두고 쓴 글이라고 해도 과언이 아니다. 이 글에는 조선에 표착해 온 유구인 사례와 유구에 표류한 조선인의 사례가 소개되어 있는데, 문순득의 사례가 그 중심이 되고 있다. 「해

78) 『事大考例』는 정약용과 이청의 공동 저술이기 때문에 정약용에게 인식의 변화가 일어났다고 단언해서 말할 수는 없지만, 분명한 것은 문순득과의 친분관계로 볼 때 그를 통한 정보 수용을 바탕으로 한 영향관계가 나타나고 있다고 볼 수 있다.

79) 성균관대대동문화연구원, 앞의 책, 72~73쪽.

망고」를 저술할 때 문순득의 영향을 분명히 받았음을 알 수 있다.

## 2) 이강회의 사례

표류경험을 통한 문순득의 세계인식을 가장 적극적으로 수용하고, 그 영향을 받은 인물은 정약용의 제자 이강회였다. 우이도에서 이강회는 문순득의 집에 거주하면서, 그의 표류경험을 자신의 학문세계로 끌어들이었다. 이강회는 강진에 있을 때 이미 문순득을 직접 만난 적이 있었던 것으로 보인다.<sup>80)</sup> 그와의 교류가 우이도로 스스로 들어가는 계기가 되었을 것이다.

이강회는 문순득의 사례를 통해 폐쇄적인 조선후기 사회에서 해양에 대한 중요성을 재인식하게 되었으며, 우이도라는 섬이 絶海孤島가 아닌 외부 세상의 해양문화와 소통할 수 있는 특수한 공간임을 인식했다고 할 수 있다. 해양에 대한 관심은 실학에서 주창하는 이용후생의 개념과 일맥상통하는 것이었다. 이강회는 우이도에 들어 온 이후 해양 학자로 변모하는 모습을 보여준다. 우이도에서 집필한 대표적인 저술로는 「雲谷船說」·「玄洲漫錄」·『耽羅職方說』 등이 있다. 모두가 해양에 대한 관심과 문순득의 영향력이 내재되어 있는 글들이다. 이 글들에 담겨있는 해양 문화에 대한 인식의 특징을 살펴보면, 문순득의 표류경험이 구체적으로 어떻게 영향을 주고 활용되고 있는지를 살펴볼 수 있다.

먼저 「운곡선설」 서문에 나와 있는 다음 글은 이강회의 해양 인식이 어떠했는지를 잘 보여준다.

80) 『耽羅職方說』에 수록된 「相贊契始末」 중 金益剛傳의 내용을 통해 추정이 가능하다(이강회 지음·현행복 옮김, 2008, 『耽羅職方說』, 각, 158쪽 참조).

[예문1] 천하에 당당한 萬乘之國으로 삼면이 바다에 둘러싸여 밖으로 강한 이웃을 두고 안으로는 保障이 없으면서 어찌하여 이처럼 계획이 없단 말인가. 우리나라 사람들이 매번 閑山에서의 승리를 이웃 나라에 과시하며 우리의 배는 質樸하고 저들의 배는 정교하나 연약해서 質朴함으로 연약함을 부딪치면 닿는 곳마다 문드러지고 부서져 이로 말미암아 승리를 취했다고 생각한다. 그러나 이때를 당하여 하늘이 우리나라를 보우하여 智德을 겸전한 李忠武公을 내어 뛰어난 奇計와 神妙한 전술로 적의 예봉을 꺾었을 뿐이니 이것이 어찌 戰船의 공이리오. 만약 그렇다면 元均의 패배는 우리배가 아니었던가.<sup>81)</sup>

“우리나라는 삼면이 바다에 둘러 쌓여 있고 밖으로는 강한 이웃을 두고 안으로는 보장이 없다”는 표현은 마치 19세기말 본격화되는 이양선의 출몰과 외세의 압박을 미리 예언하는 것 같다. 국가의 미래를 해양에 대한 관심에서 찾아야 한다는 인식이 담겨 있는 것이다. 또 임진왜란 당시 이순신이 승리한 것은 조선의 배가 우수했기 때문이 아니라는 점을 비판하면서, 병선에 대한 관심을 끌어내고 있다.

「운곡선설」 중 위의 내용과 이어지는 다음 문장에서 이강희는 배에 대한 학문적 관심이 자신을 우이도로 들어오게 한 계기가 되었음을 밝히고 있고, 문순득의 표류 경험 가운데 여송이 서양의 나라와 통상관계에 있는 상황에 대해서도 상당한 의미 부여를 하고 있다.

[예문2] 내가 일찍이 그것을 한스럽게 여겨 금년 겨울에 玄洲의 바닷가에서 공부하면서 문순득의 집에 기거하게 되었는데 순득은 장사를 업으로 삼는 사람이라 비록 文字에 능한 것은 아니나 사람됨이 총명함과 재능이 있다. 임술년에 순득이 漂流하여 中山(즉 琉球이다) 땅

81) 「운곡선설」, 106쪽.

에 이르렀다가 중산에서 배를 타고 우리나라로 돌아오는 도중 또 표류하여 呂宋에 이르렀는데 여송은 해외의 오랑캐이다. 福建은 붉은 머리를 한 서양 여러 나라의 선박들이 서로 통상하는 곳이라 그 船制 또한 여러 종류이나 그 대부분을 정통하였고, 여송에서 배가 출발하여 순풍을 받아 11일 만에 비로소 도착한 廣東 澳門이란 곳은 서남쪽에서 오는 선박이 폭주하는 곳인데 그 선제 또한 대부분 정통하였으니 대개 이 사람이 선박에 관한 일에 익숙하고 또 총명함과 재능을 겸했기 때문이다. 이제 11일 동안 바다 위를 타고 다녔던 선박을 취하여 준칙을 삼은 것은 그가 본 바로써 상세함을 다하고자 함이다.<sup>82)</sup>

[예문2]에서 “한스럽게 여겼다”는 것은 [예문1]에서 서술한 것처럼 배에 대한 학자들의 관심이 부족함을 이야기 한다. 이를 통해 이강희가 우이도에 들어온 가장 직접적인 원인은 선박에 대한 관심 때문이었고, 구체적으로 문순득이 경험하고 온 외국 선박에 대한 정보를 수용하기 위함이었음을 알 수 있다. 그 결과 탄생하게 된 것이 「운곡선설」이다. 또한 이강희는 문순득의 경험을 바탕으로 자신이 이러한 기록을 남기는 것은 “나라의 큰 정사를 피함이라”라는 표현을 하여 선박에 대한 관심이 국가적 안위와 연결된다는 인식을 분명히 하고 있음을 알 수 있다.<sup>83)</sup>

문순득의 경험이 새로운 문화에 대한 이해를 돕고 있다는 점은 외국 배에 장착되어 있는 대포에 대한 부분에서 확인할 수 있다. 19세기 후반 이후 조선 연안에서 울려 퍼지는 이양선들의 대포소리와는 그 의미 자체를 다르게 해석하고 있다. 이강희는 외국배에 설치되어 있는 대포의 용도에 대해 다음과 같이 인식하고 있다.

82) 「운곡선설」, 106~107쪽.

83) 「운곡선설」, 108쪽.



[예문3] 무릇 배가 바닷가에 가까워지면 대포를 쓰는데…살펴보건대 이것은 해적을 막는 방법이다. 丙子年 가을에 哈島(진도에 있다) 앞바다에 다른 나라 배가 와서 정박하였는데 대포를 잔뜩 신고서 쏘아대어 대포소리가 하늘을 치켜들고 땅을 움직여 섬사람들이 놀라고 두려워하였는데, 이는 대개 스스로를 보호하기 위한 것이다. 배안에 금은을 많이 싣고 다른 나라에 표류하게 되면 해적들이 염려가 되기 때문에 대포소리를 놓아 두려워하게 하는 것이다…<sup>84)</sup>

이 부분은 외국의 이양선들이 조선 연안에 들어왔을 때 대포를 쓰는 행위를 어떻게 인식해야 하는지의 문제이다. 실제 1816년 도합도 인근 해역에 외국 배가 와서 대포를 쏘아댄 적이 있었는데, 이강희는 문순득의 항해체험을 토대로 그것이 조선을 위협하는 의미보다는 자신들을 보호하기 위한 성격도 있다는 점을 알게 된 것이다.<sup>85)</sup> 이러한 내용은 문순득이 직접 경험해보지 못했다면 그 의미를 파악하기 어려운 정보이다. 더불어 일반 상선에도 포를 장착하게 해서 자위 능력을 갖추고 있는 것에 대한 관심도 반영되어 있다. 조선의 경우는 왜구의 피해로 인해 해금정책이 오랫동안 유지되고 있는 상황이었고, 상선이 무장을 한다는 것은 상상할 수 없는 일이었다.

배의 외형적인 조건만 언급하는 것이 아니라, 바다 위에서 항해하는 선박의 규율에 대해서도 언급하고 있다. 이에 대해서는 다음과 같이 인식하고 있다.

84) 『운곡선설』, 127쪽.

85) 도합도에 출몰한 이양선에 대한 내용은 이강희가 지은 것으로 추정되는 雲谷漫筆이라는 글에 언급되고 있는 것으로 보인다. 원본은 현존하지 않는 것으로 알려져 있고, 정약용의 글(『茶山詩文集』 제22권 중 '藍浦의 書契에 대한 평')에 관한 내용이 인용되어 있다. 한국고전종합DB(<http://db.itkc.or.kr>) 수록내용 참조.

[예문4] 무릇 배에는 法과 습이 있는데, 무릇 닳을 거두는 것·닳줄을 당기는 것·줄을 띄우는 것·돛대를 더하는 것·돛대를 더는 것·돛을 펴는 것·포를 설치하는 것에 각각 주관하는 사람이 있어 감히 자기의 직분을 넘어서 남의 일에 간섭하지 못한다. 그 힘써 하지 않음이 있으면 칠 채찍이 어지럽게 날아든다.

살피 보건데 우리 배는 본디 이러한 법이 없으니 더욱이 한심하다. 배라는 곳은 죽음을 넘나드는 곳이다. 사지를 넘나드는 곳에 규율을 엄하게 세워도 오히려 혹 어지러워질까 두려워 이에 법을 두고 영을 두니 만리바다를 넘나들어도 편안하고 맹렬한 폭풍이 불어 표류를 하여도 침몰되거나 부서지지 않는다.<sup>86)</sup>

이를 통해 문순득과 이강희의 관심이 단순히 외국의 배 모양에만 국한되지 않고, 그들의 해양문화에까지 확대되고 있음을 알 수 있다. 선원들의 항해 활동에서의 규율에 대한 내용을 분석한 것은 그런 관심도의 반영이라고 보여 진다. 이강희는 「운곡선설」의 말미에 최종적으로 실용의 덕을 강조한다. 직접 사용하면서 실용적인 측면으로 개선해야 하는데, 우리는 만들어 놓은 배도 바다에 띄우지 않고 활용하고 있지 못함을 지적하고 있다.<sup>87)</sup>

이강희의 배에 대한 관심은 우이도 시절 또 다른 저술인 「玄洲漫錄」<sup>88)</sup>을 통해 지속되었다. 이 글 서문에서도 외국의 배에 대해 관심을 가지고, 그것을 기록으로 남기려는 뜻에 대해 “오직 實用措行할 만한 것들만을 들어서, 이와 같이 대략을 기록해 둔다.”고 밝히고 있다. ‘實用措行’이란 실제로 소용되어 행할 수 있는 것을 의미한다. 이강희는 조선의 해양인식에 대해 다음과 같이 비판하고 있다.

86) 「운곡선설」, 127~128쪽.

87) 「운곡선설」, 120쪽.

[예문5] 우리나라를 海國이라 불러 일컫는데, 연해에 있는 모든 배를 아직 어느 나라 어디 소속인지 총괄하지 못하는 점은, 바라건대 마땅한 講究策을 세워 나가야 할 일이다.<sup>89)</sup>

이미 이 시기 조선의 연안에 외국의 표착선이나 이양선들이 등장하고 있음을 상징적으로 보여주는 부분이다. 이 글에는 이러한 상황에 대한 위기의식이 나타나 있고, 그에 대한 강구책이 국가의 미래에 매우 중요하다는 근대적 개념의 해양인식(海防論)으로 연결되고 있다. 또한 이강회는 자신이 「현주만록」을 서술한 이유를 다음과 같이 설명하고 있다.

[예문6] 내가 전년 겨울에, 문순득의 口話에 의거하여, 呂宋의 船制를 책<sup>90)</sup>으로 엮었다. 그리고 나서, 또 龔船을 보니, 중국과 외국은 선박을 만들고 다루는 법이 성하여 물도 스며들지 않게, 지극히 정교하고 치밀함에 이르렀음을 알았다. 지금 그에 대해 기록한 바는 진실로 지금 당장의 實用에 관계되는 것이니, 열람하는 사람은 중요하게 여기고 바람결에 스쳐가는 소리로 지나쳐 버리지 말기 바란다.<sup>91)</sup>

이강회는 선박에 대한 관심과 외국의 상황이 먼 미래를 위한 것이 아니라 당장의 시급한 현황임을 강조하고 있다. 이는 급변하고 있는 세계 정세에 대한 인식의 반영이라고 생각된다. 이강회는 그러한 정보를 얻

88) 현재 일본 京都大學 河合文庫에 소장되어 있으며, 『茶山學團 文獻集成』7권(성균관대동문화연구원, 2008)에 영인되어 있다.

89) 성균관대동문화연구원, 2008, 「玄洲漫錄」 『茶山學團 文獻集成』7권, 346쪽(이하「현주만록」으로 약칭함).

90) 「운곡선설」을 의미한다.

91) 「현주만록」, 354쪽, 「收貓下貓法」의 말미.

을 수 있는 방법으로 표류선을 통하는 것이 매우 유용하다는 것을 제안하고 있다. 그는 “우리가 나라를 세운 이래, 외국 선박이 우리네 섬에 표류하여 온 것이, 거의 한 달에 한 번은 있었을 것 같은데, 모두가 문정을 형식적으로 하고, 외국선에 대한 조사를 제대로 하지 않고 있음”을 비판하고 있다.<sup>92)</sup>

이상과 같은 저술을 통해 외국 선박과 해양문화에 대한 관심이 표출되었다면, 이강희가 문순득의 경험을 수용하여 가장 구체적인 제안을 한 내용은 우이도 시절 또 다른 저술인 『耽羅職方說』에서 발견된다.<sup>93)</sup> 이 글은 이강희가 우이도에 유배와 있던 제주사람 金益剛을 만난 것을 계기로 작성한 것이다. 김익강은 제주도 相贊契 사건<sup>94)</sup>과 관련해서 역울하게 누명을 쓴 양제해의 장인이다. 이강희가 김익강을 알게 된 것도 문순득의 이야기를 통해서였다. “나는 文天初로부터 그가 손암 정공의 적소인 흑산도에 함께 있다는 말을 전해 듣고서 찾아가 익강을 직접 만나보았다.”고 기록되어 있다.<sup>95)</sup> 이강희는 우이도로 들어오기 전에 강진을 왕래하던 문순득에게 김익강이 흑산도(일명 소흑산도로 당시 우

92) 위와 같음.

93) 이 글은 총 2권으로 구성되어 있다. 1권은 제주의 인문지리·경제·군사·시설에 관한 총체적 보고서 형식의 글이다. 2권은 「相贊契始末」로서 1813년에 발생한 梁濟海 관련 獄事사건의 내용과 그와 관련된 인물의 전기를 열전 형식으로 함께 수록하였다(이강희 지음·현행복 옮김, 2008, 『耽羅職方說』, 각, 41쪽 해제문 참조).

94) 1813년 12월 제주도에서 발생한 사건으로 양제해 등의 향관층과 상찬계로 대표되는 衙前층과의 대립이 불러일으킨 사건이다. 상찬계는 향리급 지방행정의 실무자들이 상호 협조를 다지기 위해 만든 조직체이다. 상찬은 무리를 지어 서로 찬조한다는 의미를 지닌다(이강희 지음·현행복 옮김, 앞의 책, 44쪽과 115쪽; 임형택, 2006, 「茶山學團에서 海洋으로 學知의 열림: 이강희의 경우」 『대동문화연구』56, 성균관대동문화연구원, 96쪽 참조).

95) 이강희 지음·현행복 옮김, 앞의 책, 158쪽.

이도를 칭함)에 유배 왔다는 소식을 직접 전해들은 것이다. 그 후 자신이 우이도에 들어갔을 때 김익강을 만난 것으로 추정된다.

「相贊契始末」에는 이강회가 문순득의 표류경험으로부터 많은 영향을 받았음을 알 수 있는 매우 의미 있는 주장이 담겨 있다. 관련 내용은 다음과 같다.

[예문7] 만약 국가에서 수 백 척의 배를 건조하여 운영하고, 達梁府에 외국선박을 위한 시장을 설치하는 것과 같은 법을 세우고, 사사로운 상업을 금하는 법이면 오직 그들이 사고파는 간사한 짓을 하지 못할 것이다.<sup>96)</sup>

당시 제주에는 많은 선박들의 왕래가 있었다. 그 중에는 외국에서 표류해 온 배들도 포함되어 있었다. 국가에서는 사적인 상업행위를 금지하였지만, 공공연하게 거래가 이루어졌고, 이로 인해 많은 병폐가 발생하는 상황이었다. 때문에 이강회는 이러한 병폐를 개혁하기 위해서 達梁에 외국선박을 위한 특별항구를 개설할 것을 주장하고 있다. 達梁은 과거 영암에 속했고, 현재는 해남군 북평면 남창마을에 해당하는 곳이다. 해로상의 요충지에 해당하여 왜적의 침입이 빈번했던 지역으로 수군만호를 두기도 하였고, 특히 제주도와 육지를 연결하는 중심 포구로 활용되었던 곳 중 하나이다. 이강회가 강진 출신이기 때문에 이곳을 통해 物産의 왕래가 빈번하다는 사실을 잘 파악하고 있었던 것으로 보인다. 그런 의미에서 달랑에 특별항구를 개설하자는 제안을 하게 된 것이다.

96) 이강회 지음·현행복 옮김, 앞의 책, 128~129쪽, ‘若自國營造數百艘立法如番舶之爲設市於達梁之府禁私商之法非但彼隊不得售奸’. 번역문에는 이 부분이 이미 ‘달랑부에 외국을 위한 시장이 있었던’ 것으로 해석된 오류가 있다.

이강희의 이러한 주장은 당시로서는 매우 과격적인 것이다. 자신의 스승인 정약용이 黃嗣永帛書 사건<sup>97)</sup>을 빌미로 18년 동안이나 강진에서 유배생활을 했던 시대적 상황을 감안하면, 외국의 선박을 위한 특별 구역을 설정하자는 제안은 매우 위험하면서도 시대를 앞서가는 것이었다.<sup>98)</sup> 이러한 주장이 가능했던 배경 역시 문순득의 표류경험에서 영향을 받은 것이라고 할 수 있다.

문순득은 표류하는 동안 국제적인 무역항을 많이 체험했다. 그중에서도 국제무역의 특구라고 볼 수 있는 마카오(澳門)를 체험한 영향이 컸을 것이다. 문순득은 비록 규모는 작지만 섬과 항구를 돌아다니면서 교역활동을 했던 인물이었다. 그런 문순득에게 국가와 신분을 구분하지 않는 자유로운 무역체제가 선망의 대상이 되었을 것은 당연한 일이다. 그가 살아서 돌아왔을 때 조선에도 이런 무역항이 있었으면 하는 꿈을 지니고 귀국하지 않았을까? 문순득의 그러한 마음이 이강희를 통해서 표출된 것으로 볼 수 있다. 문순득의 표류경험을 적극적으로 수용하고, 활용한 결과라고 여겨진다. 특히 19세기 초는 서세동점의 과도기 조선사회에 본격적으로 밀려오기 전의 시점이었기 때문에 이강희의 이러한 주장은 더욱 특별한 의미를 지닌다.

우이도에서 이강희의 학문적 관심은 ‘海洋’이었다. 해양은 이강희에게 실용주의적 학문을 펼치기 위한 가장 적합한 분야였을 것이다. 문순득의 표류 경험은 이강희의 해양인식과 이용후생의 실학정신에 많은

97) 黃嗣永帛書는 1801년 신유박해의 진말과 그 대책을 천주교신자 황사영이 북경 천주교 주교에게 적어 보낸 密書이다. 내용 중에 “조선이 계속 신앙의 자유를 불허하면 서양의 큰 배와 군대를 보내 조선 조정을 위협해 신앙의 자유를 인정하게 해 달라”는 내용이 담겨 있는 것으로 알려졌다. 황사영은 정약현(정약용의 맏형)의 사위이다.

98) 임형택은 이강희의 이러한 주장을 ‘해양으로 학지의 열림’을 의미하는 것으로 파악하였다. 『茶山學團에서 海洋으로 學知의 열림 : 이강희의 경우』, 『대동문화연구』56, 97~99쪽 참조.

영향을 주었고, 이강희는 이를 자신의 학문세계에 적극 활용하였다. 19세기 중반 이후에 들어서면서 서양세력의 접근이 조선사회에서도 피부를 느낄 수 있는 수준에 도달하게 되는데, 이로 인해 조선의 지식인들 사이에서도 해양에 대한 관심이 증대되었다. 그 관심은 크게 서양의 진출로 활성화 된 국제 무역에 참여해야 한다는 인식에 기초한 '해양 통상론' 과 서양세력의 침략성을 간파하면서 등장한 '해방론' 으로 구분되어 진다. 이강희의 경우는 두 가지 입장을 모두 견지하고 있었음을 알 수 있다.<sup>99)</sup> 달량부를 개항하자는 주장과 선박에 대한 관심과 기술 개발을 통해 국가의 안위를 대비해야 한다는 것이 그러한 입장을 반영하고 있다.

이상에서 살펴본 것과 같이 이강희의 글에서는 아직도 海禁이라는 답답한 현실에 처해 있는 조선을 비판함과 동시에 이를 일깨우기 위해 노력하고 있음이 발견된다. 이는 이강희가 문순득의 표류 경험을 적극적으로 수용하면서, 보다 넓은 세계에 대한 인식을 넓혀 갔기 때문에 생겨난 결과라고 여겨진다. 즉, 표류를 통해 19세기 초 동아시아 국가들의 다양한 해양세계를 체험하면서 획득한 문순득의 세계인식이 주변인들에게 수용되고, 활용되어 가는 양상이라고 볼 수 있다.

## 5. 맺음말

이상에서와 같이 19세기 초 표류라는 특별한 경험을 통해 문순득의

99) 본고에서 제시한 예문1과 예문5는 해방론과 관련이 있고, 예문2·예문3·예문4·예문7은 통상론과 관련이 있다. 해양관에 대해서는 다음 논문을 참조하였다(노대환, 2003, 「조선 후기 서양세력의 접근과 海洋觀의 변화」 『한국사연구』123, 한국사연구회, 343쪽 참조; 노대환, 1996, 「19세기 전 반 西洋認識의 변화와 西器受用論」 『한국사연구』95, 한국사연구회).

## 300 지방사와 지방문화 13권 1호

세계인식이 확장되는 문제와 그러한 세계인식이 주변에 미치는 영향관을 살펴보았다. 그가 체험한 지역 중에는 유독 국제적인 무역항이 다수 포함되어 있었다. 항구에서 해상교역을 하던 문순득에게 이는 새로운 해양세계에 대한 체험이었고, 세계 인식의 확대로 이어졌다. 그는 비록 학문적 수준이 높지는 않으나, 사물을 관찰하는 능력이 매우 뛰어난 인물이었다. 특히 외국의 선박에 대한 관심이 많았으며, 자신이 경험하고 온 자유로운 무역체제에 대한 전문내용을 주변인들에게 전파하려고 노력했다. 그의 경험은 바다 건너 강진에 있던 정약용과 이강희에게 많은 영향을 주었다. 그동안 우이도의 정약전과 강진의 정약용을 연결하는 역할을 정약용의 제자들이 담당했을 것으로 추정해 왔는데, 본 연구를 통해서 문순득이 그러한 역할을 직접 담당하고 있었다는 사실을 확인하였다. 문순득은 배를 타고 우이도를 비롯한 서남해 도서와 육지를 왕래하는 상인이었다. 그러한 활동과정에서 강진의 정약용이나 이강희를 만나고, 자신의 경험담을 직접 전달하는 것이 가능했을 것이다.

실학사상으로 무장한 정약용과 이강희는 문순득의 독특한 표류경험을 매우 중요하게 인식하였고, 적극적으로 수용하고 활용하였다. 정약용은 『경세유표』나 『사태고례』에서 구체적으로 문순득의 경험담을 인용하였다. 직접 우이도에 건너 온 이강희는 문순득의 경험과 인식을 토대로 국내 최초의 배에 대한 전문적인 연구서라고 할 수 있는 「운곡선설」을 집필하였다. 또 이강희가 우이도 시절 집필한 『탐라지방설』에 등장하는 “달랑부에 외국선박을 위해 특별시장을 조성하자”는 주장은 문순득의 표류경험을 가장 적극적으로 받아들이고 활용한 사례였음을 알 수 있다. 이처럼 문순득의 표류경험을 통한 세계인식이 구체적인 실론으로 발전하고 있음을 실학자들의 저서를 통해서 확인할 수 있었다.

우리 역사에서는 흔히 조선은 바다를 버렸기 때문에 근대화에 실패



했고, 식민지 시대를 살게 되었다는 비판적 시각과 함께 근대적 해양인식의 부재를 이야기 한다. 그러나 본 연구를 통해서 살펴보았듯이 이미 19세기 초 문순득의 표류경험이 주변의 지식인들에게 미친 영향을 바탕으로 조선후기 사회에도 근대적 개념의 해양인식이 싹트기 시작했음을 알 수 있었다. 하지만 아쉽게도 이러한 근대적 해양인식과 세계화를 향한 노력은 이후 200년간 지속된 조선왕조에서는 국가의 통치이념으로 연결되지 못했다는 한계점을 지니고 있다. 이는 왜 문순득의 표류경험이 한국의 해양문화 전개과정에서 중요한 상징적인 의미를 지니고 있는지를 역설적으로 보여주는 것이라고 할 수 있다.



## 【참고문헌】

## 1. 자료

- 『經世遺表』.  
 『茶山學團 文獻集成』(대동문화연구원, 2008).  
 『雲谷雜著』(문채옥 소장본).  
 『柳菴叢書』(문채옥 소장본).  
 『耽羅職方說』.  
 『韓國水産誌』(농상공부수산국, 1910).

## 2. 단행본

- 강봉룡, 2005, 『바다에 새겨진 한국사』, 한얼미디어.  
 국립해양문화재연구소·목포대도서문화연구소, 2009, 『고대 동아시아의 바닷길』.  
 국립해양유물전시관, 2009, 『우이도』.  
 김정섭 역, 2004, 『신안수산지』, 신안문화원.  
 이익성 옮김, 2008, 『경세유표』, 한길사.  
 하우봉 외, 2002, 『朝鮮과 琉球』, 아르케.  
 한양대한국학연구소, 2009, 『표류와 동아시아의 문화교류』, 동아시아 문화네트워크연구단 국제학술회의.

## 3. 논문

- 고동환, 2003, 「조선후기 상선의 항행조건-영,호남 해안을 중심으로-」 『한국사연구』123호, 한국사연구회.  
 고석규, 2008, 「조선시기 표류경험의 기록과 활용」 『도서문화』31집, 목포대도서문화연구소.

- 김경옥, 2007, 「19세기 초 문순득의 표류담을 통해 본 선박건조술」, 『역사민속학』 제24호, 한국역사민속학회.
- 노대환, 2003, 「조선 후기 서양세력의 접근과 海洋觀의 변화」 『한국사연구』123, 한국사연구회.
- 안대회, 2005, 「茶山 제자 李綱會의 利用厚生學」 『한국실학연구』10집, 한국실학학회.
- 이경엽, 2002, 「고전문학에 나타난 해양 인식 태도」 『도서문화』20호, 목포대도서문화연구소.
- 임형택, 2006, 「茶山學團에서 海洋으로 學知의 열림 : 이강회의 경우」 『대동문화연구』56, 성균관대동문화연구원.
- 임형택, 2002, 「정약용의 강진유배기의 교육활동과 그 성과」 『실사구시의 한국학』, 창비.
- 최성환, 2010, 「유배인 김약행의 〈游大黑記〉를 통해 본 조선후기 대흑산도」 『한국민족문화연구』36, 부산대한국민족문화연구소.
- 홍석준, 2007, 「동아시아의 해양세계와 항구도시의 역사와 문화」 『도서문화』29호, 목포대도서문화연구소.

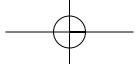
(Abstract)

## Mun Sun-deuk's Drifting Experiences and Influences in the Early 19th Century

Choi, Sung-Hwan  
(Shinan Cultural Center)

The purpose of this study was to investigate the characteristics of Mun Sun-deuk's new experiences through drifting and his influences on intellectuals around him. Among the areas he went through during drifting, there were especially many international trading ports. Such experiences led to the expansion of his world view and were passed onto such practical scientists as Jeong Yak-yong and Lee Gang-hoi through the sea route.

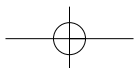
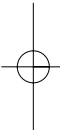
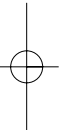
Those practical scientists placed great value on Mun's unique drifting experiences and were much affected by them. Jeong cited Mun's experiences specifically in his *Gyeongseyupyo* and *Sadaegorye*. Coming from Wooi Island, Lee wrote *Woongokkseonseol*, which compared Joseon and other countries in terms of ships and navigation cultures first in the country, based on Mun's experiences. His argument that "A special market should be set up for foreign ships at Dalryangbu" in *Tamrajikbangseol* was a case that accepted and utilized Mun's drifting experiences most actively. Those cases clearly show that Mun's drifting experiences and perceptions had huge impacts on people around him and were developed specific

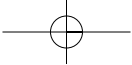


theories of practice by practical scientists.

Keywords : Mun Sun-deuk, drifting, Jeong Yak-yong, Lee Gang-hoi, influences of drifting experiences, Wooi Island, Gangjin, practical science.

K C I





K C I

