

## 탐라의 대외 교류와 이어도

양정필(제주대학교 사학과 교수)

### 1. 머리말

제주 사람들에게 오랜 세월 전설로 전해져 내려온 이어도. 설화와 민요 등으로 구전되어 온 이어도는 제주 사람들에게는 상상 속의 섬이다. 제주 사람들이 ‘사시장춘 봄이며 멀리 세상을 떠난 仙境<sup>1)</sup>’이라고 믿어 온 곳, 이어도. 이어도는 과연 상상 속의 섬일 뿐일까.

모슬포에서 서남쪽으로 약 149km 떨어진 곳에 위치한 수중 암초에 2003년 해양과학기지가 완공되었고, 그 기지의 이름을 ‘이어도 해양과학기지’로 지었다. 명명 당시 그 암초가 제주 사람들이 입에서 입으로 전해온, 상상 속의 그 이어도라고 생각해서 붙인 것인지, 아니면 제주에서 구전되어 온 이어도를 막연하게 취해서 명명한 것인지는 알 수 없다. 그러나 해양과학기지에 이어도란 이름을 사용하게 되면서 이어도에 대한 관심은 크게 환기되었다. 이 수중 암초와 전설 속 이어도는 어떤 관계가 있을까. 궁금한 문제의식이 아닐 수 없다.

한편 해양과학기지 건설로 이 수중 암초는 실질적으로 우리나라에 귀속되어 있다. 그런데 중국에서는 지속적으로 자국의 영해에 속한다고 주장하고 있다. 한국과 중국 간에 그 귀속을 둘러싸고 갈등이 언제든 폭발할 수 있는 그런 곳이 되었다. 그 암초에 대한 귀속권을 주장하기 위해서는 국제법적인, 지리적·지형학적인 분석 등이 요구된다. 뿐만 아니라, 역사 문화적인 차원에서 제주 사람들과 밀접한 관련이 있는 곳이라는 근거가 제시될 필요가 있다. 역사적으로 제주 사람들이 그 암초의 존재를 일찍부터 알고 있었고, 제주 사람들의 삶과 의식 속에서 그 암초가 한 부분을 차지하고 있었음이 검토될 필요가 있다고 생각한다.

본고는 이러한 문제의식에서 제주 사람들이 이 수중 암초의 존재를 알고 있었는지를 역사적인 맥락 속에서 살펴보고자 한다. 이어도 연구는 ‘이어도연구회’가 주도하고 있다. 이어도연구회는 다양한 분야에서 종합적으로 이어도를 검토하고 있다. 그 중에는 역사문화적인 접근도 포함되어 있다. 관련 사료를 적극적으로 발굴 소개하고, 합리적인 추론을 통해서 이어도와 제주인의 관계를 설득력 있게 설명하고 있다.<sup>2)</sup> 다만 이어도 관련 기록이 대개 고려 원간섭기를 시대적 배경으로 하는데, 당시의 상황과 교차하여 검토하려는 노력은 다소 부족했던 것 같다. 이에 본고에서는 원 간섭기 탐라의 상황을 충분히 염두에 두면서 당시 탐라인이 이어도의 존재를 알고 있었는지를 고찰해 보려고 한다.

1) 康奉玉, 「濟州島의 民謠 五十首-땃돌가는 女子들의 주고받는 노래-」, 『開闢』 32호, 1923. 2, 40쪽.

2) 최근 이어도 연구성과를 각 분야별로 잘 정리한 책으로는 고충석의 『이어도 깊이 읽기』(인간사랑, 2016)이 있어서 이어도 연구에 좋은 길잡이가 된다.

## 2. 口傳 속 이어도의 위치

어떤 이유에서인지 탐라인은 자신에 대한 기록을 거의 남기지 않은 것 같다. 고려시대까지 탐라인이 남긴 기록을 찾기는 매우 어렵다. 탐라 관련 기록은 대개 중앙의 역사서나 탐라와 관련 맺은 본토인들이 남긴 것들이다. 그조차도 충분하지 않아서 탐라에 대한 연구의 어려움을 가중시키고 있다.<sup>3)</sup> 그렇다고 탐라인이 자신들의 역사를 후대에 전하는 것에 무관심했던 것 같지는 않다. 탐라인들은 문헌 기록 대신 신화나 전설 등을 통해 자신들의 일을 후대로 전승시키려 했다. 역사 연구에서 신화나 전설은 사료로서 가치가 많이 떨어져서 가급적 그것을 사료로 활용하려고 하지 않는다. 그러나 탐라처럼 자신의 역사를 문헌 기록이 아닌 구전으로 남긴 경우에는 그것을 이용하여 당시 상황을 추론하는 작업이 의미 없지는 않을 것이다.

이어도에 대한 연구도 마찬가지라고 생각한다. 이어도 관련 문헌 기록으로 가장 이른 것은 1890년대 후반의 것이다.<sup>4)</sup> 이 기록만 갖고는 그 이전 시기의 이어도를 고찰할 수 없다. 그러나 탐라인은 전설과 민요를 통해 이어도에 대한 기억을 전승시켜 왔다고 생각한다. 따라서 전근대의 이어도를 연구할 때 이러한 전설과 민요 등을 적극 활용할 필요가 있다.

이어도 관련 전설과 민요들은 이미 잘 정리되어 있다.<sup>5)</sup> 그 가운데 우선 주목되는 것은 1890년대 후반 제주에 유배온 이용호가 쓴 다음과 같은 기록이다.

그것은 이 섬사람들이 부르는 ‘방애질 소리’라는 것입니다. 제주섬은 그 옛날 오랑캐 원나라에 목축한 마소를 바치는 영토였습니다. 그래서 그 役事를 위해 배를 만들어 대해를 횡단하는데, 아득히 넓은 바다를 건너다 종종 상어와 악어에게 잡아먹히어 돌아오는 사람이 열에 서넛밖에 되질 않았습니니다. 그러니 가족들이 (남자들을) ‘離汝島’로 송별하면서 부르는 노래입니다.” 이른바 이어도란 곳이 지금 어디인지는 상세히 알 수 없으나, 토박이 사람들이 그 소리를 거듭 전하게 되면서 그게 바로 오래된 풍속으로 자리 잡았던 것 같다.

위 기록은 이어도 관련 문헌 기록 가운데 가장 이른 것으로 소개되고 있다. 위 기사에서 눈길을 끄는 대목은 ‘제주섬은 원나라에 목축한 마소를 바치는 영토’였고 ‘그역사를 위해 배를 만들어 대해를 횡단하’였다는 것이다. 이용호의 위 기록도 결국 당시까지 구전되던 내용을 듣고 적은 것이다. 이를 통해 원 간섭기 제주 사람들이 제주마를 원에 직접 진상했던 기억을 구전으로 전하고 있었음을 짐작할 수 있다.

위와 비슷한 내용이 일제강점기 일본인에 의해서 채록되었다 아래의 기사는 다카하시 토오루[高橋亨]가 잡지 『朝鮮』에 소개한 「民謠에 나타난 濟州女性-‘이허도(離虛島)’전설」 중의 일부이다.<sup>6)</sup>

3) 최근에는 고고학적인 발굴이 활발히 진행되면서 문헌 사료의 공백을 일정하게 보완하고 있는데 바람직한 일이 아닐 수 없다.

4) 박경훈, 「‘이어도(離汝島) 소고」, 『이어도연구』 6, 2015.

5) 고충석의 앞의 책 중 제8장 역사와 문화 속의 이어도 참고.

6) 高橋亨, 「民謠에 나타난 제주여성-‘이허도(離虛島)’전설」, 『朝鮮』212號, 1933.(제주시 우당도서관 편, 『제주도

옛날 고려시대 충렬왕 3년 원의 지배를 받아 목관이 와서 통치하기 시작한 때부터 元末까지 제주에는 매년 공물을 중국에 보내지 않으면 안 되었다. 이 貢船은 북쪽의 山東에 가기 위해 섬의 서북쪽 대정 모슬포에서 준비하여 출발했다. 언제인지 모르나 대정에 姜氏라는 해상운송업의 거간인 長者가 있어서 이 공물선의 근거지를 이루고 그때마다 수 척의 큰 배가 공물을 만재하여 황해를 가로질러 출발했다. 그런데 이들 공물선은 끝내 돌아오지 않았다. 강씨에게는 늙은 부인이 있었다. 그녀는 슬픔은 이기지 못하고 '아아, 이허도야 이허도'로 시작하고 끝나는 노래를 짓고 이를 불렀다. 적어도 내 남편이 이허도까지만 가고 왔으면 하는 의미이다. 그 곡조는 처참하도록 슬펐다.

따라서 같은 처지의 대정 과부들이 이것을 듣고 모두 동조했다. 다른 부인네들도 동정하여 동조했다. 이렇게 해서 섬 전체로 퍼져갔다. 중국과의 교류가 끝나도 뱃사람이 많은 섬의 부녀자들은 역시 이 노래에 공명한다. 이렇게 해서 본디 의미는 이미 잊혀져버린 오늘날에 이르기까지 '이어도야 이어도'는 그네들 노래의 서두로, 끝맺음으로서 불리고 있다.

위 기록은 모슬포 쪽에서 채록한 구전으로 보인다. 제주 민요의 유명한 후렴구 '이어도야'의 기원을 밝히기 위해 서술한 내용이다. 위 글에서 특히 주목되는 것은 원 간섭기 제주에서 매년 정기적으로 원에 공물을 바쳤다는 내용과 그 공물을 실은 배가 모슬포에서 출발했고 그 배를 운행한 이들은 탐라 사람이었다는 내용이다. 모슬포에서 위와 같은 내용이 1930년대까지 전해져 왔던 것이다.

위 두 기록을 전혀 근거 없는 황당무계한 이야기로 단정할 수 있을까. 구전이나 설화도 어떤 계기, 어떤 사건을 배경으로 형성되어 전해져 온다고 봐야 할 것이다. 그렇다면 원 간섭기에 모슬포에서 원나라로 조공을 바치려 가는 배가 출발했다고 볼 수 있지 않을까. 이는 어디까지나 구전에 의한 추정인데, 다음 장에서는 역사적 사료를 근거로 위 내용의 역사적 맥락을 검토해 볼 것이다.

아래의 내용도 이어도 관련 내용으로 주목된다.

離虛島(이허도)러라 이허도러라  
이허, 이허 離虛島러라  
이허도 가면 나 눈물난다  
이허말은 마라서 가라  
울며 가면 남이 나 웃나  
大路 한길 노래로 가라(노래 부르며 가거라는 말)  
갈 때 보니 영화로 가도  
돌아올 땐 花旒(화전)이러라(花旒은 상여를 말함)

이허도(離虛島)는 제주도 사람의 전설에 있는 섬입니다. 제주도를 서남으로 풍선(風船)으로 4,5일 가면 갈 수 있다 합니다. 그러나 누구나 갔다 온 사람은 없습니다. 그 섬은 바다 가운데 수평선과 같은 평토(平土)섬이라 하며, 언제든지 운무(雲霧)로 둘러끼고 사시장춘(四時長春) 봄이라 하며 멀리 세

의 옛 紀錄 -1878~1940년』, 1997, 141-142쪽에서 인용).

상을 떠난 선경(仙境)이라고 제주도 사람들이 동경하는 이상향이올시다.<sup>7)</sup>

위 글은 강봉옥이란 사람이 1923년 잡지 『개벽』에 투고한 제주도의 민요에 관한 글 가운데 일부이다. 강봉옥이 어떤 사람인지는 확인되지 않으며 제주 출신 지식인이었을 가능성이 높은 것 같다. 위 글에서 주목되는 내용은 민요 그 자체보다 그 민요에 대한 강봉옥의 설명 부분이다. 특히 이어도의 위치를 구체적으로 제시하고 있어서 눈에 띈다. 그에 의하면 이어도는 제주도에서 서남쪽으로 風船으로 4,5일 가면 갈 수 있는 곳이다. 그런데 그곳에 갔다 온 사람은 없다. 그 섬은 평토섬이며 언제나 운무가 끼어 있고, 사시장춘 봄이며 현실 세계와 다른 仙境이다. 그래서 제주 사람들이 동경하는 이상향이라고 이어도를 설명하고 있다. 위 설명 가운데 특히 이어도의 위치를 제주도에서 서남쪽으로 4,5일 가면 갈 수 있다고 한 부분을 주목하지 않을 수 없다. 대개 그 위치는 현재 이어도해양과학기지가 건설된 곳과 겹친다고 생각되기 때문이다. 또 다음 글도 주목된다.

이 섬은 공상 속의 섬이며 제주와 중국과의 중간쯤에 있다고 믿어지고 있다. 가는 배이건 오는 배이건 이 섬까지만 오면 우선 안심한다는 곳이다. 그래서 떠나가는 배에 대해서는 이허도까지 무사하라고 비는 것이며 또 가서 돌아오지 않는 배가 있다면 최소한 이허도까지만 돌아오면 이 재난은 면할 수 있을 것을 하고 슬퍼한다.<sup>8)</sup>

위 글에서도 이어도의 위치를 제시하고 있는데, 그것은 제주와 중국 중간쯤으로 되어 있다 이 역시 지금의 이어도 해양과학기지가 위치와 곳과 비슷한 것으로 추정된다

이제는 누구나 알고 있듯이 강봉옥이 다카하시가 채록하여 전하는 기록에서 보이는 섬은 그 대양 위에 존재하지 않는다. 다만 수중 암초가 있을 뿐이다. 강봉옥이 말한 그 섬이 실제로는 이 수중 암초일 가능성은 없는 것일까. 이 추정이 성립하려면 오랜 옛날 탐라인들은 이 수중 암초의 존재를 알고 있었음이 밝혀져야 할 것이다. 탐라인들은 과연 이 수중 암초의 존재를 알고 있었을까. 다음 장에서 이 문제를 살펴보고자 한다.

### 3. 원 간섭기 탐라의 對元 교류와 이어도

조금씩 다른 내용이 있기는 하지만, 이어도 전설은 공통적으로 원 간섭기를 시대적 배경으로 하고 있다. 이를 보면 이어도의 존재를 탐라인이 인지하기 시작한 시기로 원 간섭기를 상정해도 크게 틀리지 않을 것이다. 따라서 원 간섭기 탐라의 상황 특히 대외 교류를 중심으로 탐라인들이 이어도의 존재를 알 수 있었는지 여부를 살펴보자.

우선 탐라인은 중국 강남까지 항해할 수 있는 선박을 건조하고 실제로 대양을 항해할 수 있

7) 康奉玉, 「濟州島の民謠 五十首-뗏돌가는 女子들의 주고받는 노래-」, 『開闢』 32호, 1923. 2, 40쪽)

8) 高橋亨, 앞의 글, 141쪽.

는 해상 능력을 보유하고 있었을까. 이와 관련해서는 아래의 기사를 살펴볼 필요가 있다.

왕이 탐라와 영암에서 목재를 벌채하여 큰 배를 만들어 송 나라와 통하려 하니, 내시문하성이 말하기를, “... 또 탐라는 땅이 메마르고 백성이 가난하여 오직 해산물을 배에 싣고 팔아서 생계를 꾸리는데 작년 가을에도 재목을 벌채하여 바다를 건너오고 새로 절을 창건하느라고 노고가 이미 많았으니 이제 또 거둬서 괴롭게 하면 다른 변이라도 생길까 두렵습니다. 하물며 우리나라는 문물과 예악이 흥행한 지가 이미 오래되었으며 장삿배가 연이어 내왕하여서 값진 보배가 날마다 들어오니, 중국과 통교하여도 실제로 소득이 없을 것입니다. 거란과 영구히 절교하지 않을 터이면 송 나라와 교통함은 마땅하지 않습니다.” 하니 따랐다.<sup>9)</sup>

원 간섭기 이전 기록인데, 위 내용을 보면 탐라에서 큰 배를 만들 수 있는 목재가 생산되고 있었음을 알 수 있다. 다만 위 기록에서는 대형 선박을 개경을 포함한 본토 어디에서 건조한 것으로 보인다. 탐라에서 대형 선박을 직접 만든 것이 아니다. 그럼 탐라인은 큰 배를 만들 수 있는 능력이 없었을까. 이와 관련해서는 아래의 기록이 주목된다.

탐라가 큰 배 두 척을 바쳤다.<sup>10)</sup>

몽고가 명위장군 도통령 탈타아, 무덕장군 통령 왕국창, 무략장군 부통령 유걸 등을 보내어 군사 수효와 전함을 사열하고, 이어서 일본으로 가는 수로인 흑산도를 시찰하며, 또 탐라로 하여금 따로 배 백 척을 만들게 하였다. 왕이 낭장 박신보, 도명마복사 우천석에게 국창 유걸 등을 따라가서 흑산도를 시찰하게 하였다.<sup>11)</sup>

위 두 기록을 보면 11세기 초에 이미 탐라가 고려에 큰 배 두 척을 바친 적이 있다. 이어서 원이 탐라의 존재를 주목하기 시작했을 때 원은 탐라로 하여금 배 백 척을 만들게 하였다고 한다. 백 척의 배가 소규모 선박이 아닌 대형 선박으로 이해할 수 있다. 왜냐하면 당시 원이 탐라를 주목한 이유는 남송과 일본 정벌의 전초기지로써 역할 때문이었다. 이는 탐라에서 직접 건조한 배가 일본이나 남송 정벌에 사용되는 것을 전제로 하는 것이다. 그런 만큼 그 선박은 다수의 병력을 싣고 대양을 항해할 수 있는 대형 선박이 아니면 안 될 것이다. 이를 보면 탐라는 원 간섭기 이전부터 큰 배를 만들 수 있는 재목을 생산하고 있었고, 나아가 이를 활용해서 대형 선박을 만들 수 있는 능력을 갖고 있었음을 알 수 있다.

탐라 선박의 구체적인 모습은 어떠했을까. 간접적이지만 아래의 시에 묘사된 것이 탐라의 배의 모습이 아닐까.

태평성세에 명령 따라 탐라로 향하니  
커다란 다락배는 역마가 달리는 듯(萬斛樓船如駟騎)<sup>12)</sup>

9) 『고려사절요』 제5권, 문종 무술 12년(1058) 8월.

10) 『고려사절요』 제3권, 현종 임자 3년(1012)

11) 『고려사절요』 제18권, 원종 무진 9년(1268)

위 시에는 ‘萬斛樓船’이란 표현이 나온다. 커다란 다락배 정도로 번역될 수 있는데, 누각이 있는 큰 배임을 알 수 있다. 탐라인도 이런 만곡누선을 건조할 수 있는 능력을 갖고 있었다고 생각한다.

그럼 탐라인은 대양을 항해할 수 있는 대형 선박을 건조하고 이를 직접 원과의 교류, 교역에 사용하였는지 여부, 달리 말하면 탐라과 원 사이에 항로가 개설되어 있었는지를 확인해 볼 필요가 있다.

앞 장에서 보았듯이, 전설과 구전은 원 간섭기 탐라인이 원과 직접 통교하였음을 알려준다. 그런데 이는 구전이라는 한계가 있으므로 당시의 기록으로 보완될 필요가 있다. 중국 강남과 한반도의 해상 루트와 관련해서는 남송대의 海道를 먼저 살펴볼 필요가 있다. 고려를 방문했던 서공은 『고려도경』을 짓고 거기에 자신이 중국 강남을 출발해서 개경으로 온 여정을 기록하고 있다. 그에 의하면 1122년 5월 16일 중국 明州를 출발한 사행선은 순풍을 기다리는 과정을 거치면서 6월 2일이 되어서야 중간 기착지로 유명한 흑산도가 보이기 시작하였다고 한다.<sup>13)</sup> 일반화할 수는 없지만, 서공 일행은 중국 명주를 출발해서 흑산도까지 오는 데 대략 보름 이상이 소요되었음을 알 수 있다. 순풍을 만나면 보다 일찍 도착할 수 있지만, 바람에 의지해 운항해야 하는 당시 상황에서는 부득이한 지연이었다고 하겠다.

중국 명주에서 흑산도로 오는 항로가 일찍이 이용되고 있었던 것이다. 흑산도에서 동남쪽으로 탐라가 위치해 있고, 중국 명주에서 출발한 배의 입장에서 보면 흑산도보다 탐라가 더 가까운 거리에 있다. 흑산도를 중간 기착지로 하는 고려-송 간 직항로가 이용되고 있었으므로, 그 항로의 기착점을 탐라로 하는 것이 어려운 일이 아니었고, 특정한 필요성이 발생하면 언제든 중국 강남-탐라 간 항로가 활성화될 수 있는 여건이 갖추어져 있었음을 알 수 있다.

이러한 필요성이 원 간섭기에 대두되었다고 할 수 있다. 원은 1260년대 이미 탐라의 존재를 주목하고 있었다. 아직 남송을 정벌하지 못한 상태였고, 일본 정벌도 염두에 둔 원은 탐라를 그 전초기지로 주목했던 것이다. 그래서 관리를 파견하여 흑산도와 함께 탐라 및 그 주변 해역을 시찰하고 있었다.

즉 국호가 元으로 개칭된 다음해인 1272년 원 조정은 흑산도와 탐라 등 주변 지역의 해로가 표기된 지도를 보유하고 있었다. 이 지도는 원종 9년 흑산도와 일본 주변의 해로를 살펴보고, 귀환한 몽골 사신이 작성, 제출했던 것으로 보인다. 몽골 사신이 탐라 주변의 해로를 살펴보고 귀국한 지 6개월여가 되지 않은 시점에 원 세조가 다시 탐라 등의 주변 도로를 시찰하는 사신을 보내고, 고려 관리가 호송하여 길을 안내케 하라는 명도 원종에게 내렸다.<sup>14)</sup> 이렇듯 원 세조는 탐라의 이용 가치를 충분히 인지하고 적극적으로 탐라와 교류를 모색하였음을 알 수 있다. 그리고 앞서 보았듯이 이 연장선에서 탐라에 배 1백 척을 건조하라는 명령이 내려지기도 하였다.

12) 『형재시집』 제1권, 칠언고시 16수 탐라 목사로 떠나는 김소를 전송하다

13) 徐兢, 『高麗圖經』 海道 1

14) 김일우, 「고려 후기 제주 法華寺의 重創과 그 位相」, 『한국사연구』 119, 2002, 39쪽.

탐라에 주목한 애초의 목적이었던 전초기지로서 역할은 13세기가 가기 전에 끝났다. 그 역할이 끝났다고 해서 원의 탐라에 대한 관심이 줄어든 것 같지는 않다. 원은 탐라의 자연 조건이 목축에 유리함을 파악하고는 국영 목장을 설치한 사실은 많이 알려져 있다. 국영 목마장을 관리하기 위해 관리도 파견되었다. 원 간섭기 탐라에서 생산된 말들은 어떻게 활용되었을까. 우선 원 조정에 진상되었고, 고려 조정에도 진상되었다고 할 수 있다. 이어서 여분의 말이 있으면 사무역을 통해서도 말이 교역되었을 것이다. 탐라에서 원으로 진상되거나 사무역을 위해 교역된 말들은 어떻게 운송되었을까. 한반도 본토로 배로 운송한 후 육로로 원으로 보내졌을까, 아니면 탐라에서 직접 배편으로 중국 강남 혹은 산둥 반동 등지로 보내졌을까. 2장에서 살펴본 이어도 관련 구전들을 보면 후자의 방법이 이용되었음을 알 수 있다.

역사적 기록을 통해서도 이를 뒷받침할 수 있을까. 이와 관련해서 우선 탐라에서 직접 중국 강남으로 선박이 운항되었는지를 살펴볼 필요가 있다. 이와 관련해서는 김갑우 사건이 주목된다. 김갑우는 공민왕 21년(1372)에 헌마사로 임명된다. 제주마 50필을 명 조정에 바치는 임무를 지녔던 것이다. 그런데 김갑우가 말 한 필을 사적으로 매매하여 朝明 조정 간에 큰 문제를 야기했던 사건이다. 이 사건에서 주목되는 것은 김갑우가 제주를 출발해서 직접 明州로 간 것으로 보이기 때문이다. 그 기록에 의하면 김갑우는 8월 24일 말을 배에 싣고 제주를 떠나 9월 10일 명의 명주부 定海縣에 도착한 것으로 되어 있다.<sup>15)</sup> 김갑우 일행은 탐라에서 직접 중국 명주로 간 것으로 이해된다. 이를 보면 14세기에 탐라와 원의 강남 사이에 직항로가 운항되고 있었음을 알 수 있다.

그 항로는 김갑우 일행의 목적에서 알 수 있듯이 대개 탐라 말을 포함한 탐라 土産을 진상하기 위한 것으로 보인다. 후대의 기록이지만, 최부의 『표해록』에 보이는 다음과 같은 기록도 이러한 추정을 뒷받침한다고 생각한다.

제주 서남쪽에 白海가 있다는 말도 흥미롭다. 지금 확인할 방법이 있을까? 물결은 용솟음치고 바다 빛은 희다. 예전에 정의 현감 채운혜가 내게 했던 말이 생각나다. “제주 늙은이들이 말하기를, 말게 갠 날 한라산 꼭대기에 오르면 멀리 서남쪽으로 아득히 떨어진 바다 밖에 백사장 같은 것이 보인답니다.” 지금 보니 한라산에서 보인다면 그것인가 싶는데 이는 백사장이 아니고 白海다. 나는 권산 등에게 말하기를, “고려 때 너희 제주가 원에 조공할 때 명월포에서 순풍을 만나 직항로로 7일만에 백해를 지나 대양을 건넜는데, 지금 우리가 표류하는 길이 직항로인지 옆길인지 알 수가 없다. 다행히 백해 가운데로 들어갈 수 있다면 분명히 중국의 경계에 가까워질 것이다.”라고 했다.<sup>16)</sup>

위 기록을 보면 최부 일행은 조난을 당한 후 대양을 표류하고 있었는데, 白海에 이르러 그에 대해 기록한 것이다. 그런데 위 기록에서 최부는 권신 등에게, 고려 때 제주가 원에 조공할 때 명월포에서 순풍을 만나면 직항로로 7일만에 백해를 지나 대양을 건넜다고 하는 말을 듣고 그것에 대해 묻고 있다. 최부는 15세기 후반을 살았던 사람이므로, 원간섭기로부터 100여 년 정도가 지난 후의 기록이라는 한계가 있지만, 그가 제주사람들에게 들은 이야기를 옮겨 놓은

15) 高昌錫, 「獻馬使臣 金甲雨의 斷罪事件」, 『濟州島史研究』 3, 1994

16) 崔溥, 『漂海錄』

것이므로, 내용 자체는 신빙성이 높다고 생각한다. 그렇다면 원 간섭기와 고려 말에 탐라는 조공 목적으로 중국 강남으로 직접 가는 직항로를 활용하고 있었다고 봐도 무리는 없을 것이다. 그리고 또 한가지 주목할 점은 그 항로가 대개 조공 혹은 진상과 관련하여 언급되고 있다는 것이다. 조공이나 진상은 정기성을 띠는 것이 일반적이므로, 탐라에서 중국 강남으로 가는 배편이 매년 있었거나 그렇지 않더라도 빈번하게 있었을 가능성이 높다고 생각할 수 있다.

최부의 『표해록』 외에도 15세기 후반 기록 중 『동국여지승람』에도 탐라와 원 사이에 직항로가 개설되어 있었음을 보여주는 기록이 있다.

西林浦는 현 서쪽 12리에 있는데 원 나라에 조회할 때에 바람을 기다리던 곳이다.<sup>17)</sup>

홍로천은 현 서쪽 35리에 있다. 세속에 전하기를, “탐라에서 원 나라에 조회할 때 바람을 기다리던 곳이다.”고 한다.<sup>18)</sup>

위 기록을 보면 원 간섭기 탐라에서 원으로 조공을 바치러 떠나던 배의 출항지가 서림포와 홍로천으로 되어 있다. 『동국여지승람』은 1481년에 완성되었으므로 고려 말로부터 100여 년 정도가 지난 시점에서 편찬되었다는 한계가 있지만, 구체적으로 조공선의 출항지를 기록하고 있어서 의미가 있다.<sup>19)</sup>

이상을 종합해 보면, 원 간섭기 탐라와 중국 강남 사이에는 직항로가 개설되어 있었다. 그 항로에는 탐라인들이 만든 큰 배가 사용되었을 것으로 보인다. 탐라에서 원으로 직항로를 이용하여 간 목적은 대개 조공, 진상을 위한 것이었음을 알 수 있다.

그렇다면 원 간섭기에 탐라인이 對元 직항로를 적극 이용하여 중국 강남을 오고 간 역사적 사실이 이어도와는 어떤 관계가 있을까. 그 관계를 알 수 있는 직접적인 자료는 없는 것 같다. 그러나 다음과 같은 추론은 가능하지 않을까. 탐라인이 조공 등을 목적으로 빈번하게 제주 서남쪽에서 출발하여 직항로로 중국 강남 지역을 오고 갔다. 그런데 그 중간에 수중 암초가 존재한다. 해면에서 4.6m 밑에 있으므로 파도가 평온한 날에는 배가 그 암초에 걸려 난파될 가능성이 낮다고 할 수 있다. 그런데 혹 파도가 거센 날에는 수중 암초가 수면 위로 모습을 드러낼 수도 있고, 그런 기상 조건 속에서는 배가 난파될 가능성이 매우 높아진다. 즉 뱃사람들이 수중 암초를 본다는 것은 곧 난파될 가능성과 그로 인해 고향으로 돌아올 수 없게 될 가능성이 높게 되는 것이다. 혹 빈번하게 그 항로를 오가던 배들 중에 실제로 난파된 배들이 있었을 것이고, 그 와중에 구사일생으로 목숨을 구해서 탐라로 돌아오게 된 사람도 없지 않았을 것이다. 그는 자신이 겪은 일을 고향 사람들에게 전하면서 수중 암초의 존재를 탐라 사람들에게 전하지 않았을까.<sup>20)</sup>

17) 『동국여지승람』 전라도 대정현

18) 『동국여지승람』 전라도 정의현

19) 이 외에도 여러 구전, 유적 발굴 등을 종합해 볼 때 모슬포, 대포, 강정, 한림 명월포 등지도 중국 강남으로 가는 배편이 출항하던 항구였다.

20) 이어도 전설 가운데, 조천 쪽에서 전하는 고동지 설화는 이런 맥락에서 주목된다. 그 내용을 보면 고동지란 사



그 이후 탐라인은 탐라와 중국 강남 사이를 오가는 직항로 상에 위험한 수중 암초의 존재를 뚜렷이 알게 되었고, 혹 그 항로를 이용하던 고향으로 돌아오지 못하는 사람이 있으면 그 암초에 걸려 난파된 것으로 생각하고, 그 수중 암초를 이어도라고 불렀던 것은 아닐까. 이상은 어디까지나 추론에 그치고 관련 근거를 제시하기는 어렵다. 그렇지만, 당시 탐라의 대외 교류 조건 속에서 그 가능성이 전혀 없지는 않을 것 같아 과감히 이러한 추론을 제시해 본다. 이 수중 암초는 조선이 들어선 이후 해금령으로 인해 또 조선후기에는 출륙금지령으로 인해 수중 암초 해역으로 나아갈 일이 거의 없게 되면서 제주 사람들에게는 구전으로만 그 존재가 전해지게 된 것은 아닐까.

#### 4. 맺음말

제주도 사람들에게 이어도는 매우 친숙한 존재이다. 이어도는 상상 속의 섬이다. 그러나 2003년 이어도 해양과학기지가 건설되면서 수중 암초의 존재가 주목을 받기 시작했다. 혹자는 이어도가 이 수중 암초로 보기도 하지만, 여전히 수중 암초와 이어도를 별개로 보고, 이어도를 상상 속의 섬으로 보는 것이 일반적이다.

본고는 제주 사람들이 구전으로 전승해온 이어도 전설과 그 전설의 배경이 되는 시대인 원 간섭기 탐라의 대외 교류 상황을 종합적으로 검토하여 당시 탐라인들이 이어도의 존재를 알았을 가능성은 없는지를 살펴보았다.

이어도에 대한 전설을 보면 그 시대적 배경이 원 간섭기임을 알 수 있다. 그리고 이어도 민요에 대한 부연 설명을 보면 이어도의 위치를 알 수 있다. 제주 사람들이 전승해온 이어도의 위치는 제주에서 風船을 타고 서남쪽으로 4,5일 정도 가면 닿을 수 있는 곳이다. 이 부연 설명에 의한 이어도의 위치는 현재 이어도 해양과학기지가 위치한 수중 암초와 겹친다고 볼 수 있다. 제주 사람들이 이 수중 암초의 존재를 알고 있었을 가능성이 있는 것이다.

그 가능성을 확인하기 위해서 원 간섭기 탐라의 상황과 대외 교류를 살펴보았다. 당시 탐라는 큰 배를 만들 수 있는 능력을 보유하고 있었다. 그리고 원 간섭기 이전인 남송 시기에 이미 중국 강남과 고려 사이에 직항로가 개설되어 있었다. 개경으로 가는 직항로는 흑산도를 중간 기착지로 하였다. 그런데 그 항로의 기착지를 탐라로 삼을 경우 중국 강남과 탐라 사이에 직항로는 어렵지 않게 운영될 수 있었다.

실제로 원은 탐라의 가치를 이해하고 있었다. 처음에는 군사적 가치에 주목하였다. 즉 남송과 일본을 정벌하는 데 그 전초기지로 탐라를 주목하였던 것이다. 일본 원정이 실패로 돌아간 14세기 이후에도 원은 탐라에 국립 목마장을 설치함으로써 여전히 탐라의 가치를 인정하고 있

---

람이 중국으로 국마 진상을 떠났다가 조난을 당해 동료는 모두 수중 원혼이 되었지만 본인만 살아남아 어떤 섬에 도착했다가 우여곡절 끝에 고향으로 돌아온다는 내용이다. 이 설화에서 보듯이, 당시 직항로를 이용하다 조난당한 사람 가운데 살아 돌아온 사람도 있었을 것이다. 혹 그가 수중 암초에 걸려 조난당했다면 당연히 고향 사람들에게 그 수중 암초의 존재를 전하고 그 곳을 항해할 때 주의할 것을 당부하였을 것이다.

었다. 목마장 설치 이후 탐라 사람들은 주기적으로 탐라 말을 원에 바쳤던 것 같다. 이때 말을 운송하는 항로는 중국 강남으로 직접 가는 직항로였다. 이와 관련해서는 직간접적인 기록이 남아 있어서 충분히 그것을 입증할 수 있다. 요컨대 원간섭기에 탐라는 중국 강남 지역 간에 직항로고 운영되었고, 탐라인을 그 항로를 이용하여 중국 강남을 오고간 사실은 인정된다고 생각한다.

이러한 당시 탐라의 대외 교류 상황은 이어도와 어떤 관계가 있을까. 직항로 이용과 이어도의 관계를 살펴볼 때 중요한 점은 이어도로 불리는 수중 암초가 그 직항로 선상에 위치한다는 사실이다. 직항로를 이용하여 중국 강남을 오가던 탐라인들은 수중 암초에 걸려 난파당하는 일을 겪으면서 이 수중 암초의 존재를 알게 되었을 것으로 추정하였다. 그 암초는 수심 4.6m 아래에 있어서 평온한 기상 조건 속에서는 탈 없이 그 해역을 지날 수 있다. 그러나 파도가 높게 치는 악천후 속에서는 암초의 존재가 수면 위로 보일 수 있고 그런 기상 상황에서는 배들이 난파될 수밖에 없었을 것이다. 그래서 이어도로 불리는 그 수중 암초를 보게 되면 다시는 고향으로 돌아오지 못하게 되는 것이다. 요컨대 당시 직항로를 이용하던 탐라인들은 그 항로 선상에 있는 수중 암초의 존재를 알았을 가능성이 높고, 그것을 이어도 전설로 전승해 왔던 것으로 추정해 보았다.

■ abstract

## Tamra's Maritime Exchange and Ieodo

Jeong-pil Yang

Department of History  
Jeju National University

The indigenous people of Jeju Island find the term “Ieodo” very familiar. Ieodo is an imaginary island. However, an ocean research station named after the fictitious island was opened off the southwestern coast of Jeju in 2003, drawing keen attention to the submerged rock in the area ever since. Some argue that Ieodo refers to the very rock. However, it is still generally accepted that Ieodo and the rock are two separate sites and the former only exists in one's imagination.

This paper conducts a comprehensive examination into the orally-transmitted local legend of Ieodo and the foreign affairs of Tamna (the ancient name of Jeju) during the Mongolian intervention period in an attempt to identify if it was possible that the Tamna people had been aware of the existence of Ieodo.

The legend of Ieodo takes place during the late Goryeo era while the ancient Korean kingdom underwent the Mongolian interference in its domestic affairs. An elucidatory note in a local folk song about Ieodo details the location of the place. The orally-transmitted tune sings that Ieodo can be reached in four to five days' voyage to the southwest of Jeju by wind-powered boat (Pungseon). It can be interpreted that the location of the rock currently called Ieodo (and the Ieodo Oceanic Research Station over it) overlaps with that of Ieodo. A possibility does exist that the ancient people of Jeju knew about the existence of the underwater rock.

To verify the possibility, this paper investigates the situations around Tamna while it was under the Mongolian influence as well as its interaction with the world overseas. By that period of time, Tamna's inhabitants had already become capable of building a large vessel. Furthermore, a direct sea route already existed between Jianan (south of Chian's Yangtze River) and Goryeo during the Southern Song China period, even before the Mongolian Yuan influenced Goryeo's national affairs. The said seaway, when sailing to and from Gaegyeong (the capital of Goryeo), had a stopover at Heuksando Island off the southwestern tip of the Korean Peninsula. If stopping off in Tamna, the direct route between China's Jianan and Tamna could easily be navigated.

In fact, the leaders of the Yuan Dynasty had understood Tamna resident's values. At the beginning of the intervention period, they paid attention to the military value of the island. To put it in other words, Tamna drew attention as a military outpost that could be used to subjugate Southern Song China and

Japan. Even after the empire's failed invasions of Japan in the 14th century, the Mongolian Kingdom established a state-run horse ranch, still recognizing the values of the Tamna people. Presumably, Tamna sent the horses from the ranch as a royal tribute to the Yuan Dynasty. The horses were transported to Jianan through a direct sea route. This can be proved easily because many documents still exist that are directly or indirectly related to this historical fact. In short, it can be inferred that Tamna was directly accessible from China in the Mongolian intervention period while the Tamna people used the route to travel to and from China's Jianan.

How would the foreign affairs of Tamna at the time relate to Jeodo? When examining the correlation between the use of the direct sea route and the issues regarding Jeodo, an importance should be placed on the fact that the submerged rock called "Jeodo" is located along that particular route. This paper deduces that some of those Tamna people who sailed to Jianan learned about the existence of the submerged rock when undergoing an accidental wreck caused by the very rock. As the rock is 4.6m deep underwater, vessels pass over it with no difficulties under calm ocean conditions. However, the rock appears above the sea surface when there are high waves due to adverse weather events, which resulted in inevitable shipwrecks in the past. Therefore, it was said that no one could ever return home after seeing the submerged rock called Jeodo. To sum it up, chances are high that the Tamna people who once used the direct seaway to and from China knew about the existence of the submerged rock along the route, creating the related legend of Jeodo that has been passed on through generations to this day.