

사회적 공간으로서 해양세계의 문화적 의의와 특성 : 해양민과 해항도시를 중심으로*

안미정**

- I. 머리말
- II. 해양세계의 문화적 변동
 - 1. 부(富)의 집적과 해상 네트워크
 - 2. 어촌에서 개항 도시로
 - 3. 문화의 접변과 융합, 그리고 접이지대
- III. 해양세계의 주요 담론들
 - 1. 물의 속성: 이상향과 고립의 양면
 - 2. 위험과 불확실성
 - 3. “우리 바다”와 “자유의 바다”
- IV. 해양세계의 네트워크와 사회관계
 - 1. 해양민들의 네트워크와 바다
 - 2. 해양세계의 사회관계
- V. 맺음말

I. 머리말

이 글의 목적은 해양/바다를 하나의 생태적 공간에서 나아가 사회적 공간으로 접근하고, 그 사회문화적 성격을 문화변동의 관점에서 살펴보고자 하는 데 있다. 해양을 사회적 공간으로 접근한다는

* 이 논문은 2008년도 정부재원(교육과학기술부 학술연구조성사업비)으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2008-361-B00001).

** 한국해양대학교 국제해양문제연구소 HK연구교수(gasirian@hanmail.net).

것의 의미는 사회적 생산의 공간으로서 조명해 본다는 것이다. 이는 해양이 문물 교류의 중요한 수송로/통로 역할을 하였다는 역사적 사실을 재강조하거나, 해항도시의 문화가 생태적 조건에 적응한 결과 그만의 독특한 문화가 형성되었다는 것을 주장하기 위해서가 아니다. 해양에 대한 물리적, 기능적 시각을 넘어서 해양 사회가 형성되는 생산의 토대로서 접근해보고자 하는 것이다. 바꿔 말하여, 해양이 육상에서 부족한 것을 보충하거나 대체한다고 하기 보다는 다양한 사람들이 만나고 교역하며 관계를 형성하고 문화를 창조하여 온 토대로서 바라보고자 하는 것이다.

한국 인류학에서 ‘바다’가 본격적으로 다뤄지기 시작한 것은 1970년대부터라고 해야 할 것이다. 농경과 대비된 어로의 사회생태학적 특성, 어로사회의 조직과 기술, 남녀의 성별 노동분업, 자원 이용, 가족과 친족 등에 초점을 둔 연구들이 이어져 왔다(한상복 1976; 조혜정 1982; 이기욱 1992, 2003; 전경수 편 1992; 한상복·전경수 1992; Han 1976; Cho 1979). 그럼에도 불구하고, 해양 어로문화에 대한 한국사회에서의 시각은 지역에 한정된 특정의 관심과 자원개발이라는 실리적 목적에서 부각될 뿐, ‘해양’에 대한 인문학이 자리하였다고 하기에는 미흡한 실정이다. 이러한 가운데, 근대에 대한 성찰적 담론을 불러일으킨 포스트모더니즘의 등장은 다양한 논의들을 불러일으켰으며 해양에 대한 학문적 관심도 그 한 부분을 차지하고 있다. 최근 해양세계를 통해 근대의 산물인 국민국가와 글로벌리제이션의 현상을 새롭게 해석하려는 시도들이 그 한 예이다.¹⁾ 이는 지금까지 중앙중심의 단일한 관점에서 벗어나 (민

1) 2008년과 2009년 한국해양대학교와 코베대학의 주최로 열렸던 국제학술대회가 그 대표적인 예이다. 이외에도 해항(海港)보다 도시에 보다 초점을 두고 있기는 하나 인천학연구원의 국제학술대회(2009)도 글로벌리제이션과 도시의 관계에 주안점을 두고 있다. 이러한 최근 동향에 앞서 바다와 지역사회의 관계를 조망하는 작업은 지역대학을 중심으로 전개되

죽)국가에 의해 주변화된 것들로부터 접근함으로써 새로운 관점을 해양세계로부터 도출하려는 학문적 목적을 배경으로 하고 있다.

이와 같은 해양세계에 대한 새로운 접근이 보여주는 특징은 해로를 통해 다양한 지역들이 서로 연계되어 문물이 교류하였음을 ‘입증’하는 교류사에서 근거하여 국민국가의 틀을 넘어 지역들 간의 새로운 연대와 네트워크의 형성이라는 가치지향성을 담고 있으며, 그 대표적 공간으로서 해항도시(海港都市)가 상정되는 것을 볼 수 있다(홍석준 2005, 2007; 정문수 2008; 현재열 2009; 左々木衛 2005). 현재열(2009)은 해항도시를 “도시 중에서도 바다를 인접한 항만이 담당하는 기능에 크게 의존하고 있는 교역도시”로 정의하며, 해항도시의 성격을 바다, 항구도시, 그리고 네트워크성에 두고 있다. 특히 네트워크성은 해항도시가 ‘일정 범위 내지 권역(주로 해양의)에 걸쳐있는 네트워크상의 한 지지점으로 기능해야’함을 해항도시의 필요충분조건으로 본다(p.3). 이처럼 ‘해항도시’를 재해석하고자 하는 이유는 교역의 네트워크성, 초국가적 영역성으로서의 개방성, 이문화의 접촉 경험 등의 도시가 가진 역사적 배경에 있다(홍석준 2007; 현재열 2009; 左々木衛 2005), 따라서 해항도시는 오늘날 글로벌리제이션과 도시의 크로스보더성을 해명할 수 있는 또 하나의 전략적 위치에 있다고 보는 것이다(左々木衛 2005: 141). 필자가 보기에 기존의 해양어로 문화에 대한 연구와 바다·도시·역사의 문화에 주목하는 해항도시의 연구는 두 가지 공통점이 있다고 생각한다. 그것은 해양세계에 대해 이해하려 한다는 것과 그것이 현실사회에서 어떠한 사회문화적 의의가 있는 것인지를 밝히고자 한다는 것이다.

해양세계의 연구는 기본적으로 지역적이며 또한 세계적인 성격

어오기도 하였으나 한국 인문사회과학이 근대담론의 성찰적 의미로 해양세계를 다시보기 하는 것은 비교적 최근의 동향이다.

을 동시에 가지고 있다.²⁾ ‘해안-바다/대양-해안’으로 이어지는 지리적 공간을 떠올려보면 두 지역 간에는 바다를 매개로 하여 생태적/물리적 상호관련성을 가지고 있음을 알 수 있다. 또한 해류와 조류의 비경계적 속성은 생활세계에 영향을 미쳐 각 사회마다의 보편적이고 특수한 문화를 만들어내기도 한다. 예를 들어, 바다의 흐름을 따라, 회유하는 고기들을 따라, 바람의 방향을 따라 이곳과 저곳을 오가는 해양민들의 생활은 정주한 삶을 전제로 하는 사회에서 볼 때 떠도는 방랑자의 생활로 상대화 된다. 그러나 자주 이동하는 사람들의 시각에서 정주사회의 삶은 어떻게 이해될까. 세계체제에 포섭되지 않은 해양민들의 생활에서 국경을 넘나드는 행위는 어장의 이동, 고기잡이, 계절에 따른 이동의 생활이자, 잡은 고기를 큰 시장에 가서 생필품과 교환하는 사회경제적 행위로서의 의미가 있다. 따라서 국경을 넘는다는 것은 지극히 특정사회에서의 경계의 식이며, 사회와 문화에 따라 경계는 다른 양상으로 나타날 수 있는 것이다. 이처럼 해양의 물리적 비경계성은 사회적 경계성의 논의에 중요한 인문학적 담론을 생산될 수 있는 토대임에 분명하다.

그동안 (농)어촌의 어로와 민속, 혹은 사회적 이슈가 되고 있는 환경재난과 생태변동 등에 관한 관심이 해양문화 연구의 주를 이루어 왔으나, 해항도시 또한 ‘해안에 위치한 도시’로서 해양문화의

2) 이 글에서 상정하는 해양세계란 바다의 사회생태적, 문화적으로 직간접적 관계 속에 있는 생활세계를 지칭하는 의미로 한정한다. 물리적 범주로 말하자면 조수간만의 영향을 직접 받는 해안 지역과 섬들, 그리고 어로를 통해 사회적 생산공간으로 존재하는 조간대와 얕은 바다 속, 원격지 교역을 이루었던 대양을 말할 수 있다. 중국의 해양인문학자 양귀젠(楊國楨, 2010)은 수면의 바다뿐만 아니라 해저의 토지, 그리고 바다 위의 창공까지도 해양세계의 범주로 다뤄야 한다고 주장하기도 한다. 이러한 해양의 물리적 영향의 직간접적 조건에 기반하여 필자는 사회적 생산의 주요 토대를 해양에 두고 있는 사회 및 이러한 사회와 정치경제적 관계를 맺는 사회를 포괄하여 해양세계의 범주에서 다뤄질 수 있다고 생각한다.

범주에서 다룰 수 있다. 전통적으로 다루어져 온 해양세계의 교환 관계와 공유지의 이용과 분배, 그리고 해안과 바다를 둘러싼 제도, 조직, 규범 등을 내용으로 할 수 있다. 일반적으로 도시 연구 속에서 해항도시는 바다가 있는 도시로서 이때의 바다는 도시의 사회적 ‘배경’으로서만 언급될 뿐 도시문화 형성에 영향력 있는 변인으로 간주되지는 않는다. (혹은 바다를 도시산업의 기능적 부분으로 간주할 뿐이다.) 대도시의 부두노동자로 살아가는 사람들의 생활문화는 해항도시의 문화를 형성하고 있는 부분임에도 특정 산업 부분의 양상으로 축소되어 도시문화에 미치는 해양의 사회생태학적 요소는 묻히고 가려져 왔다.

기본적으로 해안 지역(마을과 도시)의 역사와 경제, 사회문화는 그 지역의 생태적 조건과 무관히 형성되어 온 것이 아님은 더 강조할 필요도 없을 것이다.³⁾ 게다가 근세기 국가 간 교역을 통해 번영을 누렸던 해안의 도시들도 원거리에서 온 선단들이 머물 수 있는 입지적 조건이 있었기에 해안의 작은 어촌에서 도시로 발달하였다(주경철 2009; 구지영 2010; 현재열·김나영 2010; 岡本哲志·日本の港町研究會 2008; 崔鳳 2009). 도시로의 질적 변화과정에서도 해양생태의 사회적 영향은 정치경제적 요소에 비해 약하다고 할 수 있으나, 그렇다고 하여 해안의 생태적 조건과 무관히 도시 설계와 공간구성이 이루어진 것도 아니다. 오히려 해항도시 자체가 해양을 존재기반으로 삼고 있다고 말할 수 있다. 이처럼 해항도시의 사회적 특성을 살펴봄에 있어서 해양이라는 생태적 조건은 간과할 수 없으며, 그것은 도시의 역사적 형성과정에서 주택과 산업 단지의 형성, 도로망, 시장, 가공공장, 창고, 도심과 부도심의 위치 등에 부정할 수 없는 한 요소로 자리하고 있었다.

3) 이와 관련해서는 목포대학 도서문화연구소의 『도서문화』시리즈와 한상복(1976), 전경수 편(1992), 이기욱(2003)의 연구를 통해 잘 알 수 있다.

이러한 배경에서 필자는 세 가지 측면을 염두에 두고 해양세계의 문화에 대해 논의해보려고 한다. 그것은 첫째 해안에 위치한 도시 문화의 생태적·사회적 상호연관성, 둘째 해항도시와 그 주변 지역 간의 상호연관성, 셋째 바다를 사이에 둔 지역들(곧 해안 지역) 간의 상호연관성이다. 내용에 있어서는 크게 해양민들의 생활세계와 해안에 위치하는 또 하나의 사회생태적 공간으로서 해항도시를 다룬다. 그동안 전자와 후자의 내용은 별개로 다뤄져 왔다. 전자는 통념상 어촌과 해안가 지대의 전통적, 혹은 진부한 생활 민속에 대한 연구로 간주되는 되곤 하며, 후자는 산업화된 현대사회의 문제와 모더니티의 구현체인 ‘도시’로서 주목되어 왔다. 이 양자 사이의 인식적 거리는 쉽게 ‘전통과 현대’의 차이쯤인 것으로 비춰질지 모르나, 필자는 이를 근대적인 것과 아닌 것을 구별하는 것, 곧 근대성을 바라보는(상상하는) 시각에 기인한다고 생각한다. 앞서 언급한 것과 같이 해양세계란 물리적으로 해양/바다를 생활공간으로 삼으며 살아가는 사람들의 생활세계를 염두에 두는 것일 뿐만 아니라, 관념적으로는 다양한 경계들이 교차하며 그들 각각을 별개의 것이 아니라 상호관련성 속에서 파악해 볼 수 있는 하나의 틀로서 설정하는 것이다. 그리하여 해양세계 안에 기존의 어로사회 뿐만 아니라 현대 산업도시로 성장해 온 해항도시를 포함하여 살펴보고자 한다.

Ⅱ. 해양세계의 문화적 변동

인류에게 있어 해양문화의 형성은 조간대와 수심 얇은 연안에서 전개되는 어로 활동에서 출발하였다고 하겠다. 모건(Morgan, L. H., 2005[1877])은 인류가 어로활동을 통해 야만시대에서 미개시대로

진화하기까지 불안정한 식량공급과 이동의 제약을 극복할 수 있었다고 주장하였다. 그는 물고기 요리를 ‘최초의 인공적인’ 음식물로 보고 인간의 창조적 문화였음을 강조하였다. 또 식량이 공급되는 해안가의 어로활동은 토지에 매어 있지 않아도 되는 이동의 자유를 보장해 주었으며 인류가 보다 다양한 곳으로 나아가는 것을 가능케 하였다고 지적하였다(모건 2005[1877]: 39). 이러한 주장은 오늘날 해양세계의 이동적·유동적 특성을 설명하는 중요한 단초를 제공해준다. 아울러 고고학적 유물들은 해안지역이 고대인의 식량 획득과 생활무대였을 뿐만 아니라 문화전파의 가교역할을 하였던 공간으로서의 의의를 밝혀주고 있다(동아시아고대학회 편 2007). 이러한 고대 인류사 속에 해안지역은 자연환경 속에 적응하며 살아온 고대인들의 생활무대였을 뿐만 아니라 문화가 형성되고 창출되어 온 공간으로서 조명될 수 있으며, 특히 모건의 지적처럼 어로 활동에 의해 기후와 지역적 난관을 극복하여 여러 곳으로 이주/이동이 가능하였다는 것은 오늘날 해양세계의 이동성, 유동성에도 시사하는 바가 크다. 즉 해양세계를 특정 지역으로 한정하여 고정된 공간으로 설정하기보다는 상호관련된 지역들의 유동적 공간으로 접근해 볼 필요가 있는 것이다.

1. 부(富)의 집적과 해상 네트워크

세계사 속에서 해안 지역이 차지하는 역사적 의미는 무엇이라 할 수 있을까? 16세기 이후 서구사회는 원양항해를 통해 이국(異國)의 자원을 사회발전의 ‘자본’으로 삼았으며, 초기 상업 자본에 의한 부(富)는 해안의 항구도시로 집적되었다. 그리고 그것은 국가의 부(富)를 창출하는 근간이 되었다(커틴 2007[1984]; 킹 1999[1990]; 문젤로 2009[2005]; 주경철 2009[2008]). 식민지에서 벗어난 후발 산업국가들의 경우에는 중계무역(中繼貿易)이 국가 경제발전의 주요한 전략

으로 채택되었으며, 여기에 원자재의 수입과 수출상품이 오가던 거점으로서 해안의 항구도시들이 성장하게 되었다. 국민국가의 형성과정에서도 주요한 국가적 자산은 해항도시를 거점으로 형성되었으며, 해항도시는 수출입과 물류 이동의 거점으로서 국가의 산업기지 역할을 담당하였다. 이처럼 부가 창출되었던 주요 동력은 바로 교역에서 찾을 수 있을 것이다. 그리고 교역은 서구세력이 ‘대항해’를 하기 훨씬 이전부터 다양한 형태로 진행되어 왔다.

좀 더 시대를 거슬러 올라가 해안 지역을 무대로 전개된 교역 사례들을 살펴보기로 하겠다. 세계경제를 비교사적 관점에서 서술한 경제인류학자 커턴은 아프리카에서 전개된 다양한 교역을 상인 집단을 중심으로 기술하였는데, 아래의 글은 아프리카에서 내륙과 해안 지역 간의 교역을 보여주는 사례이다.

(동아프리카에) 배를 타고 인도양을 건너온 상인들은 주로 아랍과 페르시아 사람이었는데 이들은 내륙으로 교역하러 들어가지 않았으며 그렇다고 해안가에 살고 있던 아프리카 사람들이 그 일을 하지도 않았다. 소말리아에서는 낙타와 대추야자로 무역을 시작한 오아시스 지역의 상인들이 아래로 내려와서 해안까지 길을 열었다. - 그 반대가 아니다. 지금의 케냐와 탄자니아 지역인 스와힐리 북쪽 해안에서는 18세기가 될 때까지 사하라 사막 쪽에서든 해안 쪽에서든 내륙으로 가는 정기적인 원거리 무역이 전혀 개발되지 않았다. 그 후 이 교역로를 처음 개척한 사람은 해안에 사는 상인들이 아니라 내륙에 있는 상인들 - 케냐 중심부에 사는 캄바족과 탄자니아 중심부에 사는 니암웨지족이었다. 초기에는 바다거북 등딱지나 가까운 내륙에서 가져온 상아처럼 해안에서 생산된 상품과 건조한 페르시아 만 해변에 집을 지을 때 필요한 맹그로브 목재처럼 실용품에 한정해서 교역이 이루어졌다. 훨씬 더 남쪽으로 내려가서 짐바브웨의 금광지대에서 소팔라 항구까지 이르는 지역은 16세기 이전에 아랍 해상 상인이 아니라 내륙에 사는 아프리카 사람들에 의해 교역이 이루어졌다. (중략) 내륙 지역에 서식하는 체체파리 때문에 무역상품을 사람이 직접 지고 날라야 했는데 18세기와 19세기에 많은 양의 상품이 이렇게 운송

되었다(커틴 2007[1984]: 59~60).

해안 보다 내륙 상인에 의해 무역이 전개된 이유에 대해서 커틴은 아마도 해상무역하는 상인들이 내륙 무역에 관심이 없었거나 능력이 없을 수도 있었으며, 또는 운송비를 부담하고도 남는 이익이 적었거나 인도양을 건너온 상품들이 내륙에서 경쟁력을 가지지 못했을 수도 있다고 지적한다. 그러나 이러한 해안과 내륙간의 교역도 예외적인 곳이 있었는데, 짐바브웨의 금광 교역이었다. 이곳에는 16세기 초부터 아랍상인들이 먼 내륙 지역으로 들어갔고, 이후 포르투갈 상인들이 진출하면서 내륙에서 해안으로 가 다시 해안에서 내륙으로 들어가는 복합적인 무역형태가 등장하였다(커틴 2007[1984]: 60). 포르투갈 상인들의 등장으로 말미암아 기존 교역은 파괴되고 교역지들은 무역 식민지로 바뀌었으며, 이들 지역을 관리 통제하는 시스템으로서 중계무역 도시들 간의 계층구조가 만들어졌다. 이것은 교역의 형태만이 아니라 그 질(質)이 전폭적으로 바뀌었다는 것을 의미한다.

1505년 포르투갈 사람들이 함대를 이끌고 인도양을 따라 항해온 것이다. 이들의 군사력은 당시 인도양에서 대적할 상대가 없었다. 이들은 소팔라를 점령하였고 킬와를 파괴했으며 모잠비크의 내륙 지역에 강력한 무역 식민지를 건설했다. 약 400년 동안 이들은 소팔라와 아라비아 사이로 난 해상 교역로의 남쪽 끝까지 지배했다. (중략) 포르투갈 사람들은 군사적 힘을 과시하느라 아라비아 사람들만큼 많은 금을 사지 못했지만 중계 무역 도시들의 계층 구조를 완전히 바꾸어 버렸다. - 먼저 남쪽 도시들을 아라비아 대도시와의 관계에서 떼어내고, 둘째로 리스본을 선두로 해서 단번에 정치적, 경제적 지배력으로 고아를 두 번째 계층에 두고, 그 다음에 모잠비크, 그리고 잠베지에 있는 정부 교역소들을 그 아래 계층에 두는 새로운 계층구조를 만들었다. 전체 운영은 맨 위에 있는 계층이 중앙에서 통제하는 구조이지만 실제로는 개별 도시를 관할하는 포르투갈 지휘관이 이웃 나라

들과 자기 관할 도시의 무역활동을 관리했다(커틴 2007[1984]: 72).

중계 무역 도시들의 계층구조 형성은 교역 헤게모니가 등장, 이제 교역은 경제적 교환행위만이 아니라 정치적 지배의 성격을 가지게 되었다. 그리고 도시들 간의 계층 구조만이 아니라 도시 안에서 경제적 계층분화도 함께 진행되었음을 유추 할 수 있다.⁴⁾ 즉 유럽이 아프리카 여러 해안도시에 진출함으로써 증폭된 도시의 외형적 성장(인구증가와 도시면적 확대, 대도로 건설과 주택 증가 등)은 해안 도시들이 성장하게 된 계기라고 말할 수도 있으나, 그와 함께 도시로 모여든 사람들 사이의 계급 계층의 분화도 형성되어 갔다는 것도 동시에 고려되어야 한다. 이처럼 교역에 의한 해안 도시들의 번영에는 부의 축적에 따른 불평등의 문제가 함께 등장하였다는 것을 말한다.

유럽인들이 진출하기 이전부터 아시아에서도 바다를 넘어 지중해 세계와 교역이 진행되고 있었다. 토코로(床呂 1999)는 7세기 말 이후의 이슬람 세계의 확대에 의해 인도양 해역세계는 지중해세계와도 유기적으로 연결하여 하나의 광대한 대해역세계(大海域世界)를 형성하고 있었다고 한다.⁵⁾ 곧 동서로 횡단하는 인도양 해역세계와 지중해 세계 두 개가 서로 별개로 기능하는 것이 아니라 국제무역 네트워크에 의해 연결 사람과 물자, 정보가 유기적으로 상호의존의 형태로 교류하여 만나고 하나의 대해역세계를 형성했던 것이다(床呂 1999: 25). 그는 술루해역의 사례를 통해, 바다는 항상 그 경계에 움직임을 포함한 유체(流體)의 공간이라고 보고 있다. 술

4) 일본 근세 항구들의 경우에도 면적이 확대되고 항구의 배후에 상인과 직인의 거주지역이 배열되는 것도 그 한 예가 된다(岡本哲志・日本の港町研究會 2008: 14~15).

5) 여기서 말하는 해역세계는 하나의 해양문화권이자 ‘열린 사회’로서 해역세계를 상징하는 것이다.

루해역에서 바다와 육지는 고정된 경계선에 의해 엄격히 구분된다기보다는 두 개의 영역이 서로 침투하고 종종 어느 쪽으로도 나누기 어려운 중간적인 공간을 만드는데, 이러한 바다와 육지의 경계가 늘 미세하게 진동하고 흔들리는 공간이 바다사람들의 생활공간으로 이어져 왔다고 주장한다(床呂 1999: 19) 이러한 의미에서 그의 주장처럼 글로벌리제이션의 현상은 자본주의 시대의 새로운 현상인 것만은 아니라 하겠다.

한 예로써, 동남아시아에서 이슬람 공동체(우마)의 확산은 단지 이념상의 존재로서가 아니라 실제로 교역·상업 등을 통해 완만하게 통합된 광역적인 통합으로서 기능하고 있었다. 이때 네트워크의 결절점(結節点)으로서 기능하였던 것이 해역세계의 각지에서 발달한 항구도시였다. 네트워크의 거점으로서 항구도시에는 시장, 상관, 신앙의 공간(모스크나 교회, 사원)등이 생겨나고, 각지로부터 들어온 이방인과 물건들, 그리고 정보가 집적하는 등 공간적 변모와 함께 이질적 문화의 접변과 융합 현상이 전개되었다. 적어도 동남아시아의 발달한 항구도시들의 역사 속에서 해항도시는 교역에 의해 성장하고, 이 도시들은 여러 곳의 교역 도시들과의 네트워크 속에서 부를 축적해 갈 수 있었다는 것을 말하고 있다. 분명한 것은 이러한 해역세계가 유럽인들이 아시아로 진출하기 이전부터 동남아 해양세계에서 널리 전개되어 왔었다는 점이다. 그 대표적인 예가 15세기 번영을 누렸던 말라카 왕국이다. 말라카 왕국은 1511년 포르투갈에 점령되기 전까지 해상교역의 중심지였으며, 당시 말라카 왕국에서 거래하였던 사람들의 출신지를 보면 중국과 류큐 등 동아시아 세계만이 아니라 중동, 발칸 지역까지 이른다. 그러므로 전 근대 동남아시아의 해역세계를 ‘아시아적 정체(停滯)’라고 말할 만큼 이 지역이 고립되고 폐쇄적인 공동체였던 것은 아니며, 오히려 대단히 넓은 광역 교역 네트워크와 합쳐져 다양성과 이질성으로

가득한 도시적인 사회였다고 하겠다(床呂 1999: 22~23).

유럽인들의 아시아 진출의 거점도 아니며 해양국가라고 말할 수도 없었던 한국사 속에서 해양세계는 역사 속에서 온전히 배제된 공간이었을까? 일반적으로 조선시대의 쇄국정책으로 말미암아 한국사 속에서 조선시대는 외부세계와 교역을 거부하였던 ‘닫힌 시대’처럼 간주되곤 한다. 조선시대에는 고려시대에 비하여 해상활동이 위축되었을 뿐만 아니라 섬 지역의 주민들을 육지로 이주시키기도 하여⁶⁾ 해양세계는 역사 속에서 배제된/소외된 공간으로 인식되기도 한다. 그렇다 하여 해안지대와 해산물 등에 대한 조선정부의 정책과 관심이 전혀 없었다고는 말할 수는 없다. 당시에든 국가의 자산을 축적할 수 있는 곳으로서 해안지역은 중요하게 고려되었음을 아래의 사례를 통해 알 수 있기 때문이다.

諸道の 어염과 목축의 번식은 국가에서 없어서는 안 될 것입니다. 우리 태조(왕건)께서 아직 신라와 백제를 평정하지 못했을 때 먼저 수군을 다스려 친히 樓船을 타고 금성을 쳐서 장악함으로써 여러 섬의 이권이 모두 국가에 소속되었습니다. 그 재력에 힘입어 드디어 삼한을 통일할 수 있었습니다. 압록강 이남은 거의가 모두 산이고 비옥한 토지는 바다에 인접한 곳에 있습니다. 그런데 비옥한 들판에 있는 수 천리의 논밭이 왜구에게 함락되어 황폐해져서 갈대숲이 하늘에 닿았습니다. 이에 국가에서는 어염과 목축의 이익을 잃었고 또 기름진 들판에 있는 좋은 논밭의 수입을 잃어버렸습니다.⁷⁾

6) 이를 흔히 공도(空島)정책이라 하는데, 이에 대한 비판적 견해로서 해도(海島)정책이라고 주장되기도 한다. 왜구의 노략질에 따른 조선왕조의 대응을 섬 지방에 대한 ‘정책’으로 볼 수도 없고, 조선왕조가 섬과 연안에 대한 중요성을 간과하고 있었던 것만은 아니기 때문이라는 것이다(신명호, 2008 참조).

7) 『고려사절요』 권 33, 신우 14년(1388년) 8월, 대사헌 조준이 건의한 시무책 일부에서(신명호, 2008, pp. 15~16에서 재인용).

위 글에서와 같이, 해안 지역은 국토의 한 영역으로서, 국부(國富)를 창출한 세금의 원천지로서 중앙정부가 간과할 수 없는 공간이었다. 위 주장이 제도적으로 정착했는지는 또 다른 검토를 요하는 작업이지만, 중요한 것은 이미 한반도의 지형적 특성과 더불어 해안의 경제적 가치가 지적되고 있었다는 사실이다. 이로부터 한국사와 한국인의 생활문화 속에서 해양세계에 대한 체계적이고 다양한 접근을 시작할 수 있다. 법과 제도에서 소외되었던 해양세계를 일국사의 관점이 아닌 비교사적 관점에서 바다를 통한 대외 관계사를 조명해 볼 수도 있고, 문헌자료만이 아닌 현장연구에 기반한 생활 속의 해양 지식과 관습, 문화적 규범들을 연구함으로써 실질적인 한국의 해양문화를 규명해 나갈 수도 있을 것이다.

2. 어촌에서 개항 도시로

연안에서 원양으로 뻗어나간 항해기술은 문화적 측면에서 다른 문화와의 접촉과 교류를 증폭시켰다. 그리고 그에 따른 공간적 변화 및 문화 변동이 해항도시를 중심으로 전개되었다. 외국 상선이 머무는 항구도시의 이국적 풍경과 생활양식의 전파는 ‘식민지적 근(현)대성’이라는 역사적 특수성을 도출시켰다.⁸⁾ 흔히 ‘개항장(開港場)’이라 불리는 동북아의 여러 도시들이 바로 식민지주의와 근대성의 접점에 위치하고 있는 예라고 할 수 있다. 홍순권(2010)은 “근대성이 제국주의 열강의 식민지 지배를 통해 식민지 사회로 이식되어, 새로운 지역문화 공간을 창출”하였다고 하며, 그 예를 동아시아 각지의 개항장 도시라고 지적한다. “개항장은 서구문화와

8) 앤서니 킹(Anthony D. King)은 제국주의 정책이 근현대적 혁신을 소개하는 데 영향을 미친 방식으로서 식민지의 근현대성을 지적한다. 현지인들이 많이 거주하는 지역과 달리 유럽인들의 지역에만 도시개발계획이 도입되는 이중도시(dual city)를 그 예로 말한다(킹 2009: 17).

전통문화가 융합된 근대적 도시공간으로서 지역문화의 지역성과 근대성을 가장 잘 드러낸다.”고 하면서 개항장 도시문화를 “식민지 도시문화의 근대적 원형”이라 보았다(p. 12). 즉 동아시아에 있어서 ‘개항’은 근대로 진입하게 된 역사적 계기이며 이를 구현하는 공간으로서 개항장 도시의 문화적 위상을 지적하고 있는 것이다.

‘개항’이라는 용어에는 복합적 의미가 있다. 이 말에는 서구세력이 동아시아 각국에 상륙하여 타국에 ‘진출’하게 되었다는 입장과 그 역으로 아시아 각국이 자국의 영토 일부에 있는 항구를 열어 외국 함선(상선을 포함)을 ‘받아들여야’ 했던 입장이 동시에 투영되어 있다. 개항으로 말미암아 외형상 대개 작은 어촌이었던 곳은 질적으로 다른 공간으로 탈바꿈되었다. 이러한 초기 도시의 ‘등장’에 대해서는 근대 산업경제의 발달과 서구의 팽창에 기인한 것이라고 보는 시각과 유럽의 팽창이라기보다는 자본주의 생산양식의 팽창에 기인한 것으로 보는 시각도 있다(킹 1999: 40~41). 아울러 도시 성장의 원인에 대한 분석은 동아시아의 여러 해항도시들이 ‘식민 도시(colonial city)’로서 식민지 모국과의 관계에 주목하게 한다. 그러나 이러한 도시의 등장과 성장이 주변 사회와 어떠한 영향 관계 속에 진행되어 왔는가를 살펴보는 것도 중요하다. 킹(Anthony D. King, 1999)은 “식민주의와 식민도시는 자본주의 세계적 팽창의 단계로 보이지만 그 과정은 단일한 방향성을 지니는 것도, 방향이 예정되어 있는 것도 아니며, 그 자체로 이데올로기적 문화적 과정이며, 경제 이전의 문화적 저항에 직면하는 과정”으로 본다(킹 1999: 42). 적어도 두 가지 의미에서⁹⁾ 그는 모든 도시들이 식민적이라고 보면서, 식민도시를 식민지모국과 식민지 관계가 아닌 도시와 시골

9) 두 가지 의미란 도시를 형성시키는 힘들이 배후지를 조성하고, 도시는 비도시지역에서 제공하는 잉여에 의존하여 살아간다는 점이다. 문화적 인공물인 도시는 ‘지배 권력에 종속되고 그들과 격리되어 있는 외지인들에 대한 장기간의 지배의 창출 및 유지 수단’, 즉 식민화의 도구이다.

의 관계에서 도시가 갖는 식민성을 발견할 수 있다고 한다. 또한 식민도시라는 개념적 유용성에도 의문을 던지며, 오히려 식민화된 사회, 지역 내의 도시로서 바라보고자 한다(킹 1999: 42~43). 이러한 지적을 감안해 볼 때, 해항도시의 성장을 둘러싸고 식민모국에 의한 식민성과 그 식민성에 의한 도시성(혹은 근대성)이 서로 교차하고 있다. 킹의 결론은 결국 식민도시의 특징들이 다른 비식민도시에서도 나타나고 있다며, 식민도시를 구분 짓는 것은 개개의 도시에서 이러한 특징들이 갖는 규모의 정도와 도시에서 그것이 조합되어 나타나는 방식에 달려 있다고 하였다(p. 49). 따라서 이질적 공간으로 탈바꿈한 개항장 도시들의 식민성과 근대성에 관해서는 식민모국과 식민지, 서구와 비서구, 도시와 시골, 근대와 전통의 이분법적 도식을 뛰어 넘어서는 것이 요청된다. 그리고 개항장 도시에 대한 연구는 도시연구로서의 보편성과 특수성을 발견하고 재해석함으로써 도시연구로서만이 아니라 문화연구의 한 장이 된다고 생각한다.

3. 문화의 접변과 융합, 그리고 점이지대

동북아시아의 주요 도시들의 역사 속에서 ‘개항(開港)’은 정치·경제·사회문화적 현상으로 새롭게 조명될 필요가 있을 것이다. ‘항구를 연다’는 것은 정치적 지배관계와 경제적 교역 관계의 변화만이 아니라 서로 다른 문화의 접변과 동화, 융합함으로써 항구도시의 문화적 중층성(重層性)을 이해할 수 있는 시발점이 되기 때문이다. 한때 개항장이라 불렸던 많은 동아시아의 해항도시들의 식민지 역사는 ‘도시화’라는 말로 암시하듯 근대를 ‘맞이하게 된’ 것으로 이미지화 된다. 화물선에 오르내리는 화물들과 함께 언어와 모습이 다른 이국의 사람과 이들이 거주하는 공간이 할양되어 한편을 차지하고, 새로운 건축양식이 우월한 문화의식을 대변하듯 주요

거리가 이국적인 풍경으로 바뀌어 갔다. 공간의 외연적 변화와 함께 개항장 도시에서 들어온 이문화와 토착문화 사이에서 일어난 여러 형태의 문화변동을 가정해 볼 수 있다. 물건을 가지고 온 상인집단들에 그 변화는 일어날 수도 있고, 지배세력의 정치에 의해서 강제되거나 혹은 경제적 계층 분화에 따라 새로운 문화가 나타날 수도 있다. 이러한 문화변동은 직접적 접촉을 하지 않아도 문화요소가 전파되어 변동이 일어나는 경우도 있으나, 서로 다른 사람들이 직접적이고 장기적인 접촉이 일어났던 개항장은 그 자체로 문화접변의 공간이었다고 할 수 있다.

한 집단이 강력한 지배적인 사회와 거의 전면적인 접촉관계에 있을 때 종속적인 위치에 있는 집단은 광범한 문화변동을 경험하게 되는 경우가 많다. 정복과 식민지 현상에서 흔히 나타나는 문화접변은 지배집단의 문화요소들을 받아들이기도 하지만 혹은 저항을 하기도 하고, 받아들인다 하더라도 생활조건에 맞는 선택적 과정이 있다. 서로 다른 두 지역의 문화를 넘나들었던 상인 집단의 경우에는 그 자신이 한 도시 사회의 구성원일 뿐만 아니라 두 가지 이상의 문화가 나란히 공존하는 복수 사회의 일원이 되기도 한다. 고향을 등지고 외국으로 장사를 떠난 상인들은 현지의 문화에 빠르게 적응하는 경우도 많았다. 18세기 자바의 중국 상인들은 그 지역 여성들의 국제결혼은 페라나칸[peranakan 후손들이라는 의미]라고 부르는 자바의 문화와 서중국의 호키니즈[Hokkienese 타이완과 말레이시아에 사는 중국인들] 문화가 섞인 새로운 혼합 문화를 만들어 내었고, 이후 그 지역의 문화로 자리 잡게 되었다. 이와 반대로 현지의 문화에 동화되는 것을 막기 위한 새로운 시스템이 나타나기도 한다. 남 알제리 상인들은 알제리 북부 지방의 도시들과 몇 세기 동안 교역을 했지만 그들 자신의 문화와 언어가 ‘그 지역에 동화되는 것’을 막기 위한 사회 통제체계(미자비 mizabi라는 종교 무

역 공동체의 통제 체계)를 만들어내었다(커틴 2007[1984]).

이렇게 볼 때, 공식적 교역과 더불어 도시의 비공식적 교환도 해항도시의 주요한 연구 부분이 된다. 공식·비공식적 교환은 도시문화에 대한 이해와 더불어 다른 지역과의 사회관계 양상, 그리고 어촌·항구·도시의 문화가 어떠한 사회경제적 메커니즘 속에서 형성, 변화해 가는지를 보여줄 것이기 때문이다. 지금까지 지적되어 온 해항도시의 역사적 문화적 특성에 대한 지적들은 다양하다. ‘문화적’으로는 서로 다른 두 문화를 연결하였던 역사에 비추어 문화의 가교 역할과 결절점, 개방성, 네트워크성, 관계성(홍석준 2007; 정문수 2008; 현재열 2009)과 서로 이질적인 요소들이 섞인 혼성성(혼종성)과 크로스보더성에 방점을 두는 지적이 있다(킹 1999, 2010; 左々木衛 2005). 전자는 주로 교역사에서 나타나는 매개적 위치를 강조하는 것이고, 후자는 복합적 문화요소들의 혼재함을 개항 도시(식민도시)의 성격으로서 파악하는 데 초점을 두고 있다. 그리고 베네치아의 주택을 통해 해항도시의 특징을 복합성, 다원성을 두는 연구들이 나오고 있기도 하다(현재열·김나영 2010).

이 외에도, 해항도시의 물리적 입지조건이 육지와 바다를 연결하는 중계점이자 또한 상호작용이 일어나는 생태적 공간이라는 사실에 주목하여 탈경계성을 고려해볼만 하다. 해항도시는 해양세계의 한 문화로서 해양민들의 유동적 생활세계로부터 다양한 시사점을 찾아갈 수 있을 것이다. 해양생태에 크게 의존하여 살아가는 해양민들의 생활세계는 이미 오래 전부터 이동과 네트워크를 통해 다른 세계와 연결되어 있었고, 교역 도시들 간에 네트워크를 형성하여 온 해항도시는 국경을 넘어 글로벌하게 전개되어 왔다. 일단 전자와 후자의 차이는 해양생태의 물리적 특성이 얼마나 사회적으로 영향을 미치는지 정도 차의 문제로 구분해 볼 수 있다. 전자가 후자에 비해 해양생태의 물리적 영향을 전폭적으로 받는다고 할 때,

후자는 해양의 물리적 영향보다 정치경제적 영향력이 보다 강하게 도시문화에 작용한다고 보는 것이다. 따라서 해항도시의 문화 연구는 ‘도시’ 공간으로서만이 아니라 ‘해양세계의 도시’로서 생태, 역사, 사회문화, 정치경제 등이 여러 형태의 조합을 이루고 다양한 층위를 만들어 복합적인 문화 현상을 해석할 수 있는 더 큰 여지를 만들어 준다.

Ⅲ. 해양세계의 주요 담론들

해양세계의 역사와 생활문화와 다르게 또 한편에서는 해양세계를 둘러싼 여러 담론들과 이미지들, 그리고 사회적 재현물들로 구성된 또 하나의 해양(세계)가 있다. 바다는 시인과 예술가들의 작품을 통해 삶과 죽음을 다루는 소재가 되기도 하고, 낚시꾼과 다이버, 요트 마니아들의 레저 공간이 되기도 하며, ‘현대인’의 휴식처와 낭만을 꿈꾸는 동경의 대상으로서 다양한 재현이 전개되고 있는 것이다. 이를 단지 관념적인 사유나 추상에 불과하다고 치부하기보다는 오히려 이러한 관념적 인식으로부터 복잡한 현상을 이해할 수 있는 단초를 발견할 수도 있을 것이다. 각 사회나 문화마다 해양세계에 대한 인식과 지식, 해양세계관이 다르고 결국 제도와 법, 사회조직에 미치는 결과가 다르므로 해양세계를 보다 복합적으로 이해할 수 있는 것이 아닌가 생각한다. 또 하나의 해양세계에 대한 접근으로서 ‘해양세계를 둘러싼 담론’을 살펴보도록 하겠다.

1. 물의 속성: 이상향과 고립의 양면

일반적으로 바다가 어떻게 인식되며 형상화되는 지는 문학작품

을 통해 잘 알 수 있다. 한국 시사의 대표적 모더니스트라 일컬어지는 김춘수의 시에서 바다는 태고의 원형을 간직한 원시의 세계, 정신적 요람, 생명탄생의 장이자, 불안을 반영하는 장(場)으로 묘사된다. 비평가 라기주(2006)의 말을 인용해 보면 아래와 같다.

그 중에서 「처용단장」의 연구는 『三國遺事』 「처용랑망해사조」의 배경설화를 수용하고 있다. 그 설화의 원형상징이 ‘바다’인데, 바다는 김춘수의 시적 세계를 표현하는 원형심상이며 문학의 원천으로 자리 잡고 있다. 그곳은 태고의 원형을 간직한 원시의 세계이고 현실의 공간에서 절망한 자들이 돌아가서 탈주를 꿈꾸는 장소이다. 시간의 화살이 정지되고 유년시절에 무엇이든지 요구만 하면 받을 수 있는 곳이며 애정을 바탕으로 이심전심으로 진실한 의사소통이 이루어지는 공간이다. 그래서 작가들은 상상력에 의해서 전의식에 해당하는 모체, 의식과 무의식의 경계가 없었던 바다의 신화에 탐닉하게 된다. 이렇게 시공간을 넘나드는 신화는 직선으로 흐르는 시간과 달리 자연의 시간을 반복하는 물의 속성을 지니고 있다. 그래서 꼬리에 꼬리를 물고 있는 둥근 원 모양의 뱀인 ‘우로보로스(ouruboros)’에 비유되기도 한다(라기주 2006: 130).

위의 지적처럼, 시인 김춘수에게 바다는 “원형심상”이며, “태고의 원형을 간직한 원시의 세계”, “절망한 자들이 돌아가서 탈주를 꿈꾸는 장소”, “진실한 의사소통의 공간”의 의미가 있다. 그리고 바다의 신화는 우로보로스처럼 시작도 끝도 없이, 의식과 무의식의 경계도 없는 “물의 속성”을 지니고 있다고 한다. 모더니티 시인이 신화와 태고적 시간으로 거슬러 올라가는 것은 역설적으로 보일 수도 있지만, 시인은 “현실의 공간”에서 절망한 자들이 탈주를 꿈꿀 수 있는 곳으로서 바다를 두고 있는 것이다. 시인 김춘수가 말하는 바다는 절망하는 자들이 꿈꿀 수 있는 이상향, 혹은 도피처로서 잃어버린 인간본성을 회복할 수 있는 공간으로 의미 부여하고 있는 것이다. 이때 영원으로 회귀할 수 있는 것은 우로보로스가 보

여주는 대지를 감싸고 있는 큰 강(바다)처럼 “물의 속성”에 의해서이다. 한편, 해양문학을 주창하고 있는 구모룡(2004)은 해양문학의 가장 중요한 상징분석 대상으로서 바다를 꼽으며, 그때의 바다는 ‘원초적이고 생명 탄생의 근원으로서 바다’, ‘삶의 근원이자 목적지’, ‘모든 생의 어머니’, ‘악에 대해 투쟁하는 인간성의 거울 혹은 투쟁의 장소’라는 의미들로 재현되고 있다(pp. 31~32).

이와 같은 문학적 상상력에 의해 묘사되는 바다와 역사 속의 바다는 어떠한 의미 지점에서 서로 조우(遭遇)할까? 바다와 불가분한 관계에 있는 것이 섬으로서 섬은 바다에 대한 또 하나의 이미지를 만들어내는데, 그것은 역사를 통해서이다. 조선시대의 많은 ‘변방’의 섬들은 대개 유배지와 목마장의 기능을 담보해내야만 했다. 그 중 섬들은 왜구에 의해 노략질 대상이 되어 육지로 이주해야 하기도 했으나 제주도에서는 역으로 섬주민의 이탈을 막기 위한 출륙의 금지가 2백년간 실행되기도 하였다. 이처럼 섬에서 어디론가 이동을 할 수 없는 자유는 유배자들만이 아니었으며, 바다로 둘러싸인 섬은 유배자를 감금하기 좋은 자연감옥이었고, 주민들에게도 섬은 눈에 보이지 않는 감옥이 되어 버렸다. 실제 조선시대의 많은 ‘변방’의 섬들이 유배지가 되었다는 것은 자연감옥으로서 섬을 선택한 것도 있겠지만 본질적으로 의도하였던 목적, 즉 섬에 머물게 함으로써 정치적 고립을 꾀하였던 데 기인한 것이라 하겠다. 이러한 역사를 통해 볼 때, 바다는 이동의 자유를 가로막는 장애물이 되고, 섬은 곧 정치적 사회적 고립을 의미하는 곳이었다. 이러한 의미에서 조선의 유배정치는 바다를 이동의 자유를 막는 장애물로 간주하게 되는 한 요인이었다고 생각한다. 바다를 이동의 장애물로, 폐쇄성을 섬의 태생적 특성으로 간주하는 오늘날의 통념은 해양세계에 가해진 정치적 작용의 결과라고 말할 수 있다.

소설가 현길언(1999)은 바다가 “삶을 제한하고 고통스럽게 만드

는 ‘장애물’로서의 바다”로 묘사되는 것을 섬의 역사와 함께 조명하며, 또한 한국의 어느 섬도 육지의 주변 지역에 있으며 육지 사람들에게 섬은 멀리 있는 ‘이상한 나라’, ‘외로운 나라’로 인식된다는 점을 지적하였다. 곧 바다를 물리적 장애물로 보며 섬은 고립된 주변 지역으로 보는 중심과 주변의 논리가 투영되어 있음을 지적하는 것이다. 육지에서 보는 바다와 섬은, 섬에서 보는 바다와 육지의 관계와 같지 않으며, 다분히 육지 중심의 시각에서 바다와 섬의 이미지가 양산되어 왔다고 생각한다. 이는 외부적(etic) 시각/시선임을 지적하고 싶다.¹⁰⁾ 반면에 바다와 섬을 내부적(emic) 시각에서 본다는 것은 그 공간의 안에서(공간을 주체로 삼아서) 밖을 바라보는 것이라고 말할 수 있다. 문학에서 제기되었듯이, 바다를 더 이상 관조의 대상, 객체로서가 아닌 삶의 현장 그 자체로 인식해야 한다는 주장과 가깝다(현길언 1999; 구모룡 2004). 결국 바다는 삶과 분리된 객체가 아니며, 바다를 주체화하는 작업은 사회적 공간으로서 바다를 보는 것으로 이것이 곧 바다에 대한 내부적 관점이 아닐까 생각한다.

‘바다 위에 떠 있는 외로운 섬’이라는 말은 바다와 섬을 묘사하는 가장 흔한 표현법으로, 어쩌면 고독한 인간 본성을 발견할 수 있을 것만 같은 곳으로 섬을 관념화하지만 실은 그 수면아래에 깊이 박혀 있는 역사와 문화의 지층이 있기 때문에 그러한 상상력도 가능한 것이 아닌가 여겨진다. 결국 섬을 에워싼 바다가 장애물로 간주되는 것은 그것의 물질적 특성 때문이 아니라 정치적으로 만들어진 관념에 의해서이다. 유배지인 섬들의 역사와 달리 다른 해양세계에서 살아가는 여러 해양민들의 생활세계와 비교해 볼 때 그것은 여실히 드러나기 때문이다.

10) 제리 무어의 『인류학의 거장들』(2002[1997], p. 285)을 참조.

2. 위험과 불확실성

바다(해양)를 내부적 관점에서 접근하는 가장 유력한 방법으로서 해양 어로자들의 생활세계, 곧 어로문화에 대한 연구는 중요하다. 바다의 물리적으로 특성으로 말미암아 어로문화의 일반적 특성으로 지적되고 있는 것이 위험과 불확실성이다. 어로는 상대적으로 불명확한 물리적·사회적 상황에서 이뤄지며 이러한 이유로 예측할 수 없는 상황의 문제들로 압박을 받는다(Acheson 1981, 1989; Han 1976). 어로사회의 동료조직은 주로 유동적(가변적)이며, 구조적 원리 또는 친족의 의무에 의해서가 아니라 협력과 기술의 결합을 안전하게 보장하는 자발적인 관계에 근거하여 이루어진다. 한국의 농촌은 가족·친족 중심의 노동력 공급에 의존하는 반면 어촌은 분업이 명확하고, 어민의 협동노동조직의 형태와 기능은 농민과 다르며, 자원 배분의 사회적 체계도 농촌과 다르다(Han 1976: 15~16). 어민들은 바다에서 일어날 수 있는 불명확한 상황에 함께 대응하고, 그물처럼 함께 사용해야하는 어로 도구가 있는 등 상호협동의 필요성을 낳기도 한다(Fortes 1937: 140).

바다가 위험한 세계로 인식되는 것은 그 위험을 예측할 수 없는 데에서 증폭된다. 예측 불가능함이란 언제 어떻게 바다의 날씨가 바뀔지 모른다는 것이다. 이는 해양세계의 기후변동이 육상보다 복잡함적으로 상호작용하기 때문이 아닌가 여겨진다. 육상에 비해 상대적으로 바다는 바람과 조류, 기온이 유기적으로 복잡 작용하여 일기변화를 만들어 내며, 조류를 따라 가는 고기떼와 이를 쫓아가는 어선의 이동도 여러 일기변화를 겪어야만 하는 이유가 된다. 즉 해양세계는 해수면과 그 밑을 흐르는 조류와 해류, 해수면 위의 상공이 유기적으로 결합된 세계이며, 이러한 공간 속에서 행해지는 어로활동 역시 다양한 변화에 대응하고 적응할 수 있는 해양(민속) 지식과 기술들이 축적되어 왔다고 하겠다(아키미치 2005). 한 어로

자에게 있어서 고려해야하는 자연환경은 대지와 바다, 대기를 아우르며 따라서 그 지식과 기술은 복합적이고 총체적이어야 한다. 때문에 현대식 장비를 갖춘 어선들이라 하더라도 일기변화에 민감하지 않을 수 없는 것이다. 기계기술의 선진화에도 불구하고 연안과 원양의 항해자들에게 가장 요구되는 것은 안전성이라고 볼 수 있다. 이점은 어느 어로사회에서도 나타나는 보편적 특성이라고 하겠다.

그런데 어민들의 신앙에서 흔히 보이는 안전에 대한 기원은 곧 ‘바다가 위험하기 때문’이라고 해석되곤 한다. 어선의 안쪽 깊숙이 신을 모셔 안전항해와 만선을 기원하는 것이나 해안마을의 풍어제도 바다가 위험하기 때문에 옛 관습에 기대어 그 위험과 공포로부터 벗어나기 위해 치르는 의식(儀式)으로 보는 것이 일반적이다. 그런데 이러한 신들은 그 신을 모시는 신앙집단에 의해 조상으로 관념되거나(김현선·현용준·강정식 2006; 표인주 2007) 신들간의 친족 관계를 가지고 있기도 하다(안미정 2006). 이는 바다가 단지 위험한 곳으로 관념되지만은 않는다는 것을 암시한다. “바다에는 내일이 없다”라는 말처럼 불확실한 어로의 특성은 신에게 의탁함으로써 풍요를 기대하는 면이 있기는 하나, 그렇다 하여 현대사회의 다양한 해양 의례를 단지 공포와 외경심에서 행해진다고 보는 것은 종교의 원초적 기원에 대한 해석이다. 오히려 조상신의 세계인 바다는 위험한 공간이라기 보다 풍요를 가져다 주는 세계로 관념된다. 또한 조상신 숭배의 관념을 통해 바다는 성스러운 공간이기도 함을 보여준다. ‘위험한 바다’의 담화는 서구산업사회의 영화와 소설 속에서 쉽게 파악된다. 이 때 바다는 대개 탐험과 도전 정신을 가진 인간이 자신의 위험을 극복해 나가는 극복의 대상 혹은 배경으로 등장하곤 한다. 따라서 위험한 바다의 담론은 모든 문화에서 지배적이거나 보편적이지 않다.

해양 인식은 해양세계에 대한 이해방식에 주요한 틀을 제공하고 영향력을 발휘하기 때문에 중요하다. 그동안 어로 행위를 위협과 불예측성의 특성으로 간주해 온 데에 대해서는 보다 많은 검토가 필요하다. 바다의 어로자들은 농부에 비하여 더 많은 요소들에 의해 압박을 받는 것은 분명하다. 그리고 그것은 육상보다 바다에서의 생산활동이 생태적으로 더 유기적이고 복잡적이며 총체적으로 작용하는 자연환경의 조건에서 전개되기 때문이라고 생각한다. 어로사회에서 나타나는 다양한 규약과 문화적 규범, 집단적 협동도 바다의 변화무쌍함에 대한 ‘압박’에 대응하여 나타나는 것이라고 하지만 그 외에도 바다라는 공유지(共有地, commons)를 주민들이 상호 공동분배하는 사회적 실천이라는 해석도 있다(안미정 2007).

3. “우리 바다”와 “자유 의 바다”

서구사회에서 바다는 자유로운 공간이며 어로영역은 개방적/무제한적 접근(open-access)이 가능한 곳으로 보는 관점이 지배적이다. 또한 어로사회는 자원이 소진되지 않는 사회로 여겨지고, 어로는 육상 환경에서 부족한 것을 변상/대체하는 것이거나 혹은 목가적이며, 재미있는 대상으로 보는 경향이 있다(Pálsson 1991: 23). 바다가 누구에게나 열려 있는 ‘자유 의 바다(freedom of the seas)’라고 바라보게 된 데에는 16~17세기 동안 전개된 유럽 식민지 건설과정과 무관하지 않다(Pálsson 1991: 23~53). 즉 누구에게나 열려 있는 개방적 공간으로서 바다는 무제한적 접근이 가능하다고 보는 것은 유럽 식민지 확장과 깊은 관련이 있다는 지적이다.

바다는 육상과 달리 물리적으로 경계가 나누어지지 않는다. 이러한 특성으로 말미암아 해로를 통해 사회적 이동이 발생하고 촉진되기도 하며, 해양 자원에 대한 이주자와 거주자 사이에 권리를 구분하는 사회 제도들이 파생되기도 한다. 해양자원의 이용을 둘러싼

사회제도는 비경계성이 경계성으로 전환되는 지점을 잘 보여주며, 넓게 보아 바다와 육지 사이에 위치하는 연안세계/해안세계는 바로 그러한 이유에 의해서도 더욱 역동적인 공간이라고 하겠다. 그리고 개인 혹은 특정 집단에 의해 점유되는 어로공간의 경우처럼 일정한 해역의 영역권(territoriality)에는 단지 사람과 자원간의 관계만이 아니라, 다른 개인과 집단과의 사회적 관계가 포함되어 있다.

누가 바다를 이용할 수 있는가는 바다에 대한 사회적 권리를 의미한다. 일반적으로 바다는 누구나 이용할 수 있는 공유지로서 열려 있는 곳이라는 관점이 있으나, 반면에 특정 지역 혹은 집단에 의해 점유(占有)되고 있기도 하다(아키미치 2005; 朴九秉 1991; Pålsson 1991). 팔손은 어로공간에 대한 접근 형태 - 곧 권리를 실현하는 형태 - 를 3가지로 구분하였다. 어로공간이 누구에게나 열려 있는 무제한적인 개방(open)과 외부자에 대해 배타적 권리를 가지는 폐쇄(closure), 그리고 폐쇄에 비하여 보다 사회적 점유라는 의미에서의 보유(tenure)가 그것이다. 폐쇄에서 보유로 전환한다는 것은 사회관계의 변형을 의미한다(Pålsson, 1991: 49~50). 이처럼 특정 공간/자원에 대한 점유는 곧 누군가에게는 권리의 제한이 따른다는 의미로, 어로공간에 접근하지 못하는 자, 곧 ‘소유하지 못한 자에게는 닫힌 세계’로서 폐쇄성을 갖는다 하겠다. 또한 사회적 권리가 투영되어 접근의 제한이 있다는 것은 자원을 이용할 수 있는 사회관계가 형성되어 있다는 것을 의미하는 것으로, 접근 형태가 바뀐다는 것은 곧 사회관계의 변화를 의미한다.

해양의 어로공간에 대한 사회적 접근이 제한되고 있는 것은 여러 연구들을 통해 잘 알 수 있다(이기욱 1992; 한규설 1993; 김수희 2006; Kalland 1995; 秋道 2004). 그리고 연안의 해양 자원에 대한 사회적 접근 권리를 마을 거주민에게 우선적으로 부여하고 있는 것은 사회정치체제와 무관한 보편적인 현상임을 보여준다(한국해

양수산개발원 2004).¹¹⁾ 한국의 연안바다도 역사적으로 사유와 공유(촌유)의 형태로 지배되어 왔으며, 어촌 주민들에게는 ‘우리 바다’라는 소유 관념이 이어져 오고 있다. 이처럼 개방적이고 배타적인 바다(어로공간)의 복합적 성격을 해양인류학자 아키미치는 세 가지의 공유지(communs) 성격으로 구분한다(秋道 2004: 12~24).¹²⁾ 그의 주장을 바탕으로 할 때, 해안의 공유지(어로공간/바다)는 마을주민들에 의해 운영되는 공유재산이고 지방자치단체의 관할지이며 국가의 영해인 공공지이지만 또한 지구의 바다라는 의미이다. 이처럼 복합적인 바다의 성격은 실제 연안개발이나 해수면 매립과 같은 공공사업에서 집단적 갈등양상으로 표출되는 이유도 그러한 맥락에서 이해할 수 있을 것이다.

이처럼 바다가 무주물(無主物)의 공간, 자유의 바다라는 것은 선언적으로 개방적 사회를 지향하는 모토로서 ‘열린 바다’의 의미와는 근본적으로 다른 의미이다. 역사적으로 무주물의 바다로서 열린(open) 바다의 의미에는 선점자의 힘/지배의 논리를 지지하며 이는 경쟁 관계만이 존재하는 홉스적 만인의 자유에 다름 아니다. 반면에 세계적으로 많은 연안에서 나타나는 거주자의 우선적 이용권과

11) 러시아 연방법령에 따르면 “생활방식, 고용, 경제가 전통적으로 생물자원의 어업에 근거하고 있는 러시아 연방 북부 및 극동지역의 소수 민족 및 인종 사회의 대표자”, 또는 “해안 연안에 속하는 영토 내 장소에 거주하고 있는 국민”을 생물자원 이용 권리의 우선권자로 규정하고 있다(<러시아 연방 배타적 경제수역에 관한 연방법> 제2장 제9조 ①, ②항, 한국해양수산개발원 2004: 36)

12) 그는 해안에서 원양을 향해 나간 바다(공유지)의 성격을 local-commons, public-commons, global-commons로 분류하였다(秋道 2004: 12~24). 커먼즈에 대해 영향력을 미치는 범주(자원의 접근, 이용의 권리)를 기준으로 분류하였으며, 마을어장과 같은 연안바다는 지역주민이 촌유하고 있는 local-commons라 할 수 있다. 이것은 마을 주민이 공유하는 재산으로서의 성격을 가지는 것이기도 하지만 국가와 지방자치단체의 관리감독과 무관한 영역이 아니다.

같은 배타적 권리는 생태적으로 자원의 남획과 생태계 파괴를 막음으로써 ‘공유지의 비극’을 막는 것으로 지적되고 있다(아키미치 2005; Chou 2005).¹³⁾ 연안 바다를 집단적으로 공유/점유함에도 공유지의 비극이 나타나지 않는 것은 어로 위험과 불확실성이라는 몇 가지 특성만으로 설명되지 않는다. 공유 자원의 이용과 분배는 사회제도와 문화적 규범과 깊은 관련이 있기 때문이다. 따라서 공유지로서 바다에 대한 접근은 공유자원을 누구와 어떻게 나눌 것인가에 대해 공식·비공식적으로 규정하는 제도와 관습에 대한 이해가 필요하다.

IV. 해양세계의 네트워크와 사회관계

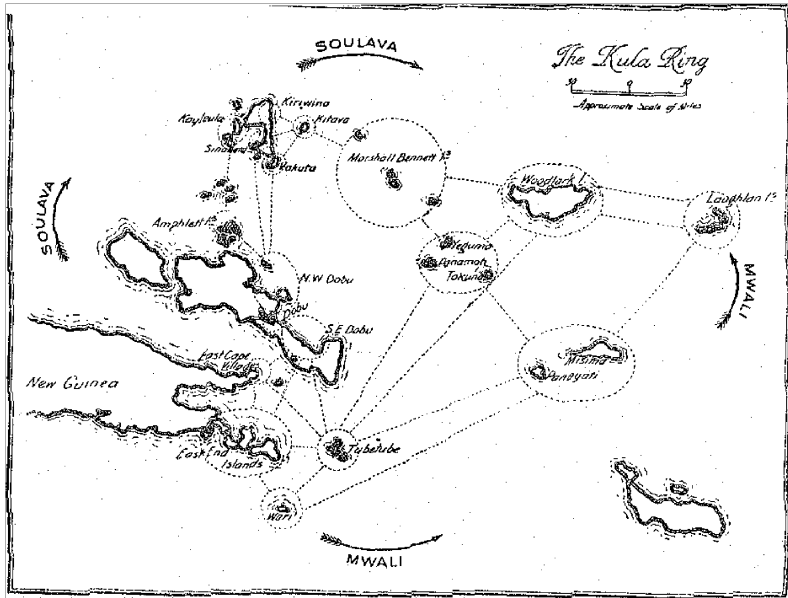
1. 해양민들의 네트워크와 바다

바다가 여러 지역을 연결하는 역사의 주 무대로 등장하였다는 것은 유럽의 해양세력이 아시아로 진출하였던 ‘대항해’시대에 관심을 집중시키지만, 사실 그 이전에도 이미 바다는 연안주민들과 지역사회에 존재하고 있던 생활공간이었음을 고고학적 유물들이 말해주고 있다. 태평양과 동남아시아, 그리고 우리나라의 남해는 제주도와 규슈를 거쳐 오키나와와 교역을 입증하는 조개팔찌의 루트이기도 하다. 근대이전 바다를 건너 소통한 세계들은 물물교환과 같은 경제적 동기 외에도 종교적 목적의 왕래와 네트워크가 있었음이 추정되고 있는 것이다.

말리놉스키(Malinowski 1961[1922])의 유명한 쿨라환(Kula Ring)은

13) 공유지의 비극(The Tragedy of the Commons)’이란 공유지에서의 자유가 부른 비극이라고 말할 수 있다. 하딘(G. Hardin)은 이러한 비극의 본질을 자원의 공유(共有)에 있음을 지적하였다(1968: 1244~1245).

해양세계의 네트워크를 보여주는 전형적인 예라고 하겠다. 그의 저작 『서태평양의 원양항해자들Argonauts of the Western Pacific』은 1920년대 멜라네시아 트로브리안드 제도(Trobriland Islands) 여러 부족의 신화와 생활을 기술하고 있으며 인류학의 대표적 민족지(民族誌)로 손꼽힌다. 여기에 기술된 쿨라환은 카누를 타고 섬들 사이의 길고 짧은 여정을 다니는 해양부족의 교환체계를 보여주는 것이다.



〈그림 1〉 트로브리안드 제도의 쿨라환((Malinowski 1961[1922]): 82)

위 그림에서처럼, 여러 섬사람들은 조개팔찌(mwali)와 붉은 조개 목걸이(soulava)를 서로 반대방향으로 주고받기를 연속적으로 이어가며 교역과 의례를 행한다. 섬사람들은 다른 섬으로 이동하는 여정을 펼치고 이로써 각각의 섬들은 서로가 연속적인 교환의 사이클 속에 있게 된다. 한 섬(지역)은 다른 섬을 매개로 또 다른 섬과

이어지고, 서로의 산물이 상호의 사회적 요구를 충족시켜가는 등 호혜적 사회관계를 형성해 나가는 것이다. 따라서 이 세계에서 바다는 섬을 고립시키거나 장애물이 아니라 각각의 섬들이 따로 존재하면서 또한 상호 주고받기하는 교환관계를 성립시키는 사회적 공간이 되고 있다고 말할 수 있다.

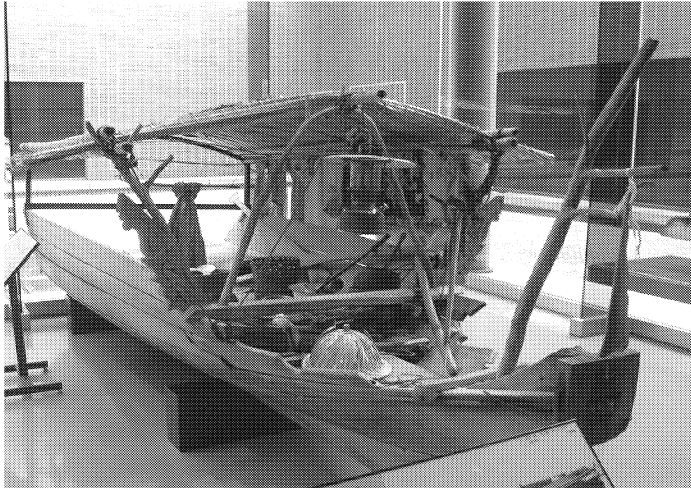
또 다른 예로써, 동남아시아의 바자우(Bajau)족¹⁴⁾의 가선(家船)은 해양세계에 대한 주요한 시사점을 제공한다. 보르네오 섬 북부해안에서 필리핀의 술루제도에 걸쳐 볼 수 있는 이들에게 배는 곧 집이다. 동남아시아는 해양 전통이 오래전부터 형성되어 온 지역이며, 바다의 유목 현상은 수세기 동안 흔한 일이었다. 오늘날까지도 수많은 바다 유목민(sea nomads) 또는 수상민(populations aquatiques) 공동체들은 이 지역에서 흔히 볼 수 있으며, 그 가운데에서도 바조우 라우트(Bajau Laut)는 가장 넓게 분포하고 있다.¹⁵⁾

집이자 곧 생산의 장이기도 한 배를 가진 선상민들(boat-dwelling mariners)에게 지역(region)을 가리키는 말로써 ‘동남아시아’라는 말은 존재하지 않는다. 그들이 인식하는 사회적 공간은 바다에 의해 어디든지 이를 수 있는 영속적인 이동성(permanent mobility)이라는 용어로 구성되는데, 한 지역은 사람들의 이동성의 범위에 의해 형성된 사회적 관계의 네트워크로 구성되는 것이다. 그들의 지역은 삶과 생활공

14) 바자우(Bajau)라는 이름은 말레이어나 브루나이 말레이어에서 나온 듯하고, 유랑집단과 이전에 유랑한 집단들을 일반적으로 바자 라우트(Bajau Laut)라고 부른다(Chou 2005: 243).

15) 바다 유목민은 크게 세 개의 문화적 언어적으로 다른 종족언어학적 집단들로 구성되는데, (1) 버마의 메르구이 군도와 타이 남서쪽의 섬들에 사는 모켄(Moken)족과, (2) 리아우 링가(Riau-lingga) 군도, 바탐(Batam), 수마트라 동쪽해 연안과 조호르(Johor) 남부에 살고 있는 오랑 수쿠 라우트(Orang Suku Laut, 문자 그대로 해양민족이라는 의미, 간단히 오랑 라우트라고 불림), (3) 필리핀의 술루군도와 보르네오 동편, 술라웨시와 인도네시아 동쪽 섬들에 분포하고 있는 바자우 라우트(Bajau Laut)가 있다(Chou 2005: 234).

간에 기초를 두며, 경계들과 국가에 의해 규정된 국경에 구속되지 않는다. 선상민들은 경계를 시간에 따라 바뀌는 서로 다른 정치적 실체들의 홍망성쇠와 관련된 임시적 표시로 본다(Chou, 2005; 236).



〈그림 2〉 바자우(Bajau)족의 家船
(오사카: 국립민족학박물관 2008)

이동하는 바다 유목민들은 어떤 규칙 없이 방랑하고 있는 것이 아니다. 모켄(Moken)족은 1년 내내 그들의 친족(kinship)으로 연결된 섬들을 이주 순회한다. 여러 그룹들이 바다와 육지를 향해 난 루트를 따라 이동하는데, 각각의 영역을 가진 그룹들은 대략 40척의 배들로 이뤄지며, 그 구성원들은 축연과 의례활동 시기 동안 해마다 재결합하여 함께 참가한다고 한다(Chou 2005: 244). 이들은 배를 타고 바다를 빈 공간처럼 방랑하고 있는 것이 아니라 친족의 유대로 관계된 섬들 사이를 돌고 있는 것이며, 또한 계절적으로 이주 하는 과정에서 여러 채집지를 들른다. 바다의 유목민/선상민들의 이동은 그들의 생계 경계를 실행하고 있는 것이며, 그것은 문화경제적 영

역들의 친족적 유대를 기반으로 한 이동인 것이다. 모켄족처럼 오랑 라우트(Orang Laut)도 동남아시아 공간을 상호 연관된 그리고 집단적으로 소유한 문화경제적 영역들을 친족에 기반하여 조직해 왔다(Chou 2005: 244). <그림 3>은 친족임을 통해 상호간에 영역적 소유의식을 형성하고 있는 오랑 라우트의 네트워크를 나타낸 것이다. 지도상의 같은 숫자들이 친족 네트워크를 형성하고 있는 지역들이다.



〈그림 3〉 오랑 라우트의 네트워크(Cynthia Chou 2005: 244)
지도상의 같은 숫자들이 친족 네트워크(필자의 강조)

동남아시아를 이루고 있는 선상민들의 상호 연결된 친족 영토들

의 망은 문화경제적 단위들의 모체이며, 이와 같은 네트워크는 일상적 필요에 직면한 하나의 ‘생계권’(spheres of sustenance)을 나타낸다고 하겠다. 게다가 서로 다른 집단들은 친족으로 연결된 영역들 사이에서 선택적 어로를 행할 수 있고, 각 집단에서 조정하여 자원을 배분하고, 또한 과잉 채집을 방지하여 자원의 장기적인 지속가능성을 확보하고 있다(Chou 2005: 243). 이처럼 바다는 섬들 사이의 호혜적 교환관계를 형성하는 공간으로 자리하고 있기도 하다. 배가 곧 집인 선상민들에게 바다는 생활터전이며, 친족 네트워크를 형성하고 있는 생계권의 의미가 있다. 이러한 맥락에서 볼 때, 해양민들의 세계에서 바다는 ‘바닷길’ 이상의 의미를 가지고 있다. 이들에게 바다는 이동을 통해 복합적이고 상호 관련된 망을 구축하여 순회하며 생산, 교환, 분배가 실현되는 생산과 생활의 공간으로 자리하고 있다고 하겠다.

2. 해양세계의 사회관계

해양민들의 생활세계는 물질적 풍요를 이룬 현대산업사회와는 너무나 거기가 먼 세계처럼 보인다. 그러나 과연 그렇게 먼 곳에 있는 이야기일까? 그리고 무엇이 그렇게 멀고 다른 것 같은 경계의식을 갖게 하는 것일까? 해양민의 생활세계는 대도시 생활자가 구가하는 물질적 풍요, 즉 산업화와 기계화, 도시화로 대변되는 이른바 ‘근대문명’이 없으며, 따라서 현대사회와는 동떨어진 별개의 세계처럼 인식된다. 하지만 이들이 잡은 고기와 해산물은 대도시로 유통되어 호텔과 레스토랑의 음식으로 바뀌며 대도시 소비시장에 팔린 고기를 대신하여 생필품을 구입한다. 또한 이들의 이동생활은 국경을 넘어서는 월경(越境)으로 간주되기도 하는데 이는 곧 이들의 생활이 국가와 지방의 정치로부터 완전히 독립적이지 않다는 것을 말한다. 그렇다면 해양민들의 문화는 해양세계의 또 하나 범

주로서 해항도시와 비교하여 어떠한 시사점을 가지는가? 다시 바다로 돌아가, 해양세계의 사회관계에 초점을 두어 살펴보기로 하겠다.

1) 호혜적 교환 관계

앞에서 본 것과 같이, 해양민들의 생활세계에서 나타나는 특성 중의 하나는 그 이동이 순환적이라는 것을 알 수 있다. 일정한 주기를 패턴으로 하여 - 대개 그것은 의례와 페스티벌의 형식을 취한다 - 사람과 물자가 이동한다. 이처럼 주기적인 순환이 의미하는 것은 사회적으로 어떠한 의미를 갖는가? 왜 그들은 정착하지 않고 계속 이동해 가는 것인가? 이는 해양민들의 생산 시스템과 관련이 깊다고 생각한다. 섬이라는 생태적으로 한정된 지역에서의 생산성에 의존하지 않고 순환체계를 통해 사회적 생산을 공유하고 분배할 수 있는 체계를 만들어 가는 것이다. <그림 1>에서와 같이 조개껍질과 조개목걸이처럼 물질적 소비는 불가능한 하지만 그것은 중요한 사회적 가치재로서 교환되고 있다. 즉 물질적인 것만이 아니라 교역 당사자에게 명예와 위신, 권위를 보여주는 것도 교환품인 것이다.

이는 대항해시대의 교역과 비교해 볼 때, 교역품만이 아니라 교역하는 당사자들간의 사회관계에서도 질적 차이를 알 수 있다. 원료의 공급지로서 식민지를 개척하고 필요한 노동력을 노예무역으로 공급하였던 유럽식민주의와 비교할 때 해양민들의 교환관계는 호혜적이다. 생활에 필요한 것을 주고받고, 또는 돌아가며 이용하는 것은 물질적 풍요를 보다는 자원의 낭비를 최소화하고 상호간 지속적으로 이용할 수 있는 시스템을 만들고 있는 것이다.

비서구사회의 해항도시 역사에는 서구 열강에 의한 식민지 지배 역사가 자리하고 있는 반면, 서구사회의 해항도시는 식민지 지배를

통해 축적된 부의 역사가 자리하고 있다. 이렇게 서로 다른 역사적 궤적을 그려온 세계의 해항도시들은 국가의 경계를 넘어 - 그러나 그것은 국가의 이익을 목적으로 한 - 다국적 상품들의 대소비시장이 되기도 하면서 각종 상품을 중계하는 역할을 지속하고 있다. 각국의 라벨을 붙인 다종다양한 상품들이 해항도시로 집적되고 또 유통되고 있다. 이처럼 상품유통의 거점으로서 해항도시를 거론하는 것은 해항도시의 기능적 측면이며, 상품들이 들고나는 ‘길목’, ‘출입구’의 의미만을 부각시킨다. 하지만 상품이 오간다는 것은 상품의 원산지의 생산자(혹은 노동자), 교역회사, 교역당사국, 관세기관, 상인, 선박회사, 소비자 등 다양한 매개자와 쌍방의 계약 관계 속에 이루어지는 것이다. 기본적으로 비교우위의 상품이 교역된다고 하더라도 거기에는 문화와 전통에 의해 선호되고 소비되는 상품이 달라진다. 또 최근 공정무역과 같이 사회적 분배에 가치를 두는 상품이 교역되기도 한다. 따라서 해항도시를 물류의 거점과 중계지로서 본 위상은 상품의 매개적 기능을 중심으로 보는 것이며, 이 공간에서 형성되는 다양한 사회관계를 봄으로써 보다 생산적 공간으로서 해항도시의 위상을 재발견할 수 있지 않을까 생각한다.

2) 경계성과 다원성

해항도시의 형성과정은 크게 두 개의 측면에서 설명해 볼 수도 있다. 하나는 바다를 건너온 이질적 문화와의 접촉, 또 다른 하나는 도시로 성장하면서 주변을 포섭하는 과정이다. 전자는 바다, 국가, 지역, 사회문화적 경계들을 넘어 교역 혹은 개항/개방을 통해 이문화간 접촉이 진행되어 온 부분을 의미하여, 후자는 주변의 작은 농어촌과 도시들을 포섭해가며 확장되어 그 안의 중심과 주변이 형성되어 왔다는 것을 의미한다. 이러한 점에서, 해항도시는 서로 다른 이질적인 개인, 집단, 문화와 만났을 때 사회적 경계성이

형성되는 과정, 양상을 살펴볼 수 있는 공간이 된다.

비교문화적 관점에서 동남아시아 선상민들의 생활세계는 경계에 대해 의미있는 시사점을 제공한다. 계절적으로 이동하며 살아가는 이들이 사회관계와 공동체를 형성한다는 것은 불가능한 것처럼 보인다. 그러나 바다의 유목생활은 ‘자유로이’ 이동해 가는 것처럼 보이지만, 그렇다하여 이들의 어로가 아무 곳에서나 무작정 이루어지는 것은 아니다.

일반적으로 같은 지역의 무리들은 같은 어장에서 고기를 잡으며, 때때로 이웃 무리에서 온 가족들과 함께 고기를 잡기도 한다. 바자우족의 경우, 이들은 전통적으로 어장을 “소유되지 않는 자원”으로 보며, 어떤 무리도 다른 집단의 접근을 제한하지 않는다. 그러나 가족들은 자신들의 고향 정박 장소에 가장 근접한 지역들에서 가장 집중적으로 고기를 잡는 경향이 있으며, 그래서 정박 장소는 무리 구성원들의 분산과 어로 여정에 부분적으로 영토/영역적 정의(定義)를 보여주는 곳이다. 서로 다른 집단들이 이용하는 지역들은 광범위하게 중첩되며, 어업 여정 동안에는 다른 무리 출신의 가족들이 바다에서 빈번하게 서로 마주친다. 어장에서 만남이 이루어지면 이들 가족들은 종종 자신의 자원들을 합치고 단기 선단(fleets)을 구성한다. 같은 지역에서 살고 있는 가족들은 서로에게 결코 완전히 이방인이 아니며, 안전과 협력이라는 보다 넓은 유대가 무리 경계들을 가로질러 유지된다(Chou 2005: 245).

이처럼 이들의 바다는 완전히 무주물의 공간으로서 누구에게나 열려 있는 자유의 바다가 아니며 경계성이 전혀 없다고는 말할 수 없다. 이들은 그 사회의 생산토대인 어장을 이용할 수 있는 사용권을 가질 뿐, 본질적으로 개인과 집단이 소유할 수 있는 것으로 관념하지 않는 것이다. 이러한 맥락에서 이들의 사회가 경계가 없는 비경계적 사회가 아니라, 경계에 ‘묶여 있지 않다’는 의미에서 탈경계적인 사회라고 말할 수 있다. 이러한 탈경계적인 성격은 어디

에서 나오는 것인가? 이는 생산토대가 되는 어장의 생태적 조건 및 사회적 성격과 관련지어 생각해 볼 수 있다. 여러 곳을 순회하며 식량을 얻는 이들의 어로방식은 그 소비단위가 부부중심의 가족단위이다. 작은 가선의 생활은 식량부족의 압박을 피하며 어로를 통해 얻을 수 있는 자원생산성과 적절한 인구규모가 결합되어 나타난 양식이라고 하겠다. 그리고 한 곳에 정주하여 한정된 어장에 매여 있기보다는(의존하기 보다는) 이동하면서 식량을 공급한다. 때문에 이동은 이들의 생계경계를 뒷받침하고 있는 가장 중요한 요소이다. 여러 개의 다른 어장을 찾아가는 이동은 하나의 특정 어장에 집중하지 않게 됨으로써 자원 남획을 방지할 뿐만 아니라, 특정 어장에 의존함에 따라 초래될 수도 있는 식량공급의 불안정성을 극복할 수 있게 해준다. 따라서 어장을 소유하는 것보다 순회할 수 있는 여러 어장이 있는가라는 점이 더 중요한 것이다.

이동은 생계유지를 위한 활동이기도 하지만 그것은 또한 그 사회가 지향하는 가치를 실현하는 과정이라 말할 수 있다. 앞에서 본 바와 같이, 이동을 통해 여러 곳을 방문하며 친족적, 문화경제적 유대를 형성하는 다원적 네트워크가 해양민들의 생활세계에 있음을 지적하였다. 만약 이들이 각각의 어장에 영토의식을 부여한다면 여러 선상민들의 생계는 곧 위험에 직면하거나 분쟁이 일어나고 말 것이다. 바다 유목민들은 특정 공간을 영토로 확보하여 소유권을 차지하기보다는 순환적 이동을 통해 모두가 이용하면서 또한 각각이 중심이 되는 다원성을 지향하고 있다. 이처럼 바다의 이동/유목 생활에는 작은 규모의 집단들이 공생하는 선택의 결과로서 나타나는 것이라 하겠으며 그들이 지향하는 가치가 어디에 있는가를 보여주고 있다.

3) 문화경제적 유대

해항도시의 역사에서 주시할 수 있는 한 가지 사실은 도시 성장의 주요한 한 요소가 외부세계와의 교역에 있었다는 점이다. 다시 말해 외부세계와 관계없이 독립적으로 존재하지 않는다는 것이다. 연안을 매립하여 부두 항만시설을 확충해 나가며, 내륙과 연결하는 철도가 만들어지는 것 등도 외부와 내부세계가 ‘연결’되도록 하는 수단인 것이었다. 여기에 교역품 외에도 다른 사회로부터 이문화가 들어와 음식, 주택, 복식, 언어 등 다양한 분야에서의 문화적 변동이 일어나게 된다. 만약 교역이 정치경제적 불평등한 강제성을 가질 때 유입된 문화와 기존의 토착문화 사이에도 문화적 저항과 갈등이 발생하고, 유입된 문화가 토착문화를 대체하거나 말살하려 할 경우 더 큰 문화적 반동을 불러일으키기도 한다. 따라서 네트워크를 형성한다는 의미에는 교역 주체의 문화적 동등함도 전제되어야 하는 것이다.

앞서 본 모켄족과 오랑라우트족이 ‘친족의 땅’을 방문하는 것과 같이 문화경제적 유대는 교역관계에서 중요한 요소이다. 해항도시들 간의 문화적 유대를 형성하는 것이 반드시 친족이어야 한다는 것이 아니라 서로 다른 반족(半族)처럼 상호 동등한 관계의 동맹을 형성하는 것이라고 해석해볼 수 있다. 관계의 동등성은 각각의 개별성과 상호 공동성으로부터 도출할 수 있다. 상호관계에서 개별성은 교역의 필요성을 낳으며, 공동성은 관계의 질에 영향을 준다. 국경을 넘어 지역간, 도시간의 다양한 사회경제적 결연(結緣)이 확산되고 있는 시점에서 경제적 교역을 통한 이익의 분배가 상호 충족될 수 있는 개별성과 공동성을 찾아가는 모색은 향후 해항도시 네트워크의 형성뿐만 아니라 그 네트워크의 질에 있어서도 중요하다고 하겠다.

V. 맺음말

이 글에서 해양을 사회적 공간으로 보고자 한 것은 ‘자연상태’로서 바다가 아니라 사회적 생산의 장으로서 조명해보고자 함이었다. 지금까지 해양세계라는 틀 속에서 세 가지의 내용을 다루었다. 우선, 해안 지역의 중요성과 서구열강에 의한 식민지 건설로 해안에 부가 집적되어 왔음을 언급하였다. 이러한 역사적 배경이 오늘날 대도시로 성장한 동아시아의 여러 해항도시들을 어떻게 재해석 할 수 있는가에 대한 분석을 요구하는 출발점이 되고 있기도 하다. 특히 도시의 성장과정에서 내포하고 있는 식민성과 근대성은 해항도시의 연구에서 간과할 수 없는 부분이다. 다음으로, 해양/바다에 대한 주요 담론들을 통해 해양 인식은 해양세계에 대한 이해에 있어 중요한 부분임을 강조하였다. 바다를 위험하고 장애물로 보거나 탐험의 대상으로 간주되는 것은 바다에 대한 본질적 해석이 아니라 만들어진 인식임을 주장하였다. 해양 인식의 사회적 영향력은 결코 작지 않으며 따라서 해양 담론에 대한 분석은 해양세계의 이해에 있어 중요하다.

필자는 해항도시를 해양세계의 한 범주로서 설정하였고, 해양민들의 생활세계로부터 도출되는 사회문화적 특성을 해항도시와 연관지어 살펴보았다. 해항都市는 식민지와 제국주의 확장 과정에서 복잡한 네트워크와 사회관계가 도시공간 안에 형성되어 왔고, 근대 국가의 발전 과정에서 부를 창출한 산업기지의 역할을 수행하는 등 다른 도시들과 공통적이면서 또한 그만의 문화적 지층을 가지고 있다. 여러 연구자들이 지적한 바와 같이, 해항도시의 역사적 배경을 바탕으로 특별히 강조되고 있는 것은 네트워크이다. 이 글은 이를 해항도시의 ‘특별한 역사’로서가 아니라 해양세계의 사회관계 측면에 견주어 고찰을 시도하였다. 여러 섬의 해양부족과 선

상민처럼 바다에서 살아가는 사람들 사이에서 사회관계는 호혜적 교환과 탈경제적이며 다원적인 네트워크, 그리고 문화경제적 단위의 유대가 나타나는 것을 보았다. 이것이 해항도시의 사회관계 측면에서는 어떠한 시사점이 있는지를 설명해 보았다. 앞으로 정치경제적으로 불평등한 교역과 지배관계가 아니라 다양한 사회문화적 유대를 바탕으로 한 호혜적 네트워크는 더욱 중요해지리라 본다. 여기에 해양세계로부터 본 호혜성은 다양한 지역, 다양한 문화가 함께 공존할 수 있는 사회관계의 기초가 아닌가 생각한다.

지금까지 해안의 도시로서, 그리고 문물 교류와 이문화간 접촉이 증폭되어 나타났던 해항도시를 해양문화로서 새롭게 고찰해보고자 하였다. 그러나 이 글은 해항도시의 특정의 역사, 특정의 사회적 성격만이 크게 부각되어 고려된 한계를 가지고 있다. 그럼에도 불구하고, 해항도시의 특별한 문화적 위상이 있다. 그것은 농어촌이나 도서 지역과는 다른 또 하나의 해양 생활세계로서, 근대와 자본주의 성장, 소비와 분배, 계급과 계층, 도시설계와 공간구성 등 현대자본주의 사회의 생활양식을 해양세계의 장에서 적극적으로 검토할 수 있도록 해준다는 점이다. 이에 더해 해항도시는 오랜 역사 속에서 겪어온 식민과 피식민, 전통과 근대, 그리고 계급 계층의 격차와 이문화와의 갈등과 저항, 융합 등의 역사적 경험을 통해 현재의 다양한 이슈와 담론에도 시사하는 바가 크다. 끝으로 부언해둘 것은, 해항도시는 기본적으로 해안의 도시로서 해양생태의 변화가 가져올 도시문제에도 주목해가야 한다는 점이다. 환경재해와 온난화 현상의 바로미터가 곧 해안 지역이며, 해항도시는 그 직접적 영향권 안에 있기 때문이다. 이것이 해항도시가 해양세계의 한 범주로서 다뤄져야 할 가장 명확한 이유라고 할 수 있다.

참고문헌

- 구모룡, 2004, 『해양문학이란 무엇인가』, 부산: 전망.
- 김수희, 2006, “일제시대 제주 해녀의 해조류 채취와 입어,” <제주해녀: 항일운동, 문화유산, 해양문명>, 제주해녀항일운동기념사업위원회, 세계섬학회 국제학술회의 자료집, pp. 71~88.
- 데이비드 문젤로(D.E. Mungello), 2009[2005], 김성규 역, 『동양과 서양의 위대한 만남 1500~1800』, 서울: 휴머니스트.
- 라기주, 2006, “김춘수 시의 신화적 상상력 연구- ‘바다’ 이미지를 중심으로,” 『한국문예비평연구』 제20호, 한국현대문예비평학회, pp. 129~147.
- 루이스 헨리 모건(Morgan, L. H.), 2005(1877), 최달곤·정동호 역, 『고대사회』, 서울: 문화문고.
- 신명호, 2008, “조선 초기 중앙정부의 경상도 해도정책(海島政策)을 통한 공도정책(空島政策) 재검토,” 『역사와 경계』 제 66집, pp. 1~27.
- 아키미치 토모야(秋道 智彌), 2005, 이선애 역, 『해양인류학』, 서울: 민속원.
- 안미정, 2006, “바다밭(海田)을 둘러싼 사회적 갈등과 전통의 정치,” 『한국문화인류학』 39(2), pp. 307~347.
- _____, 2007, “해안마을 여성의 공동어로와 자원에 대한 권리: 제주도 잠수의 사례에서,” 『지방사와 지방문화』 10(2), pp. 151~197.
- 앤서니 D. 킹(Anthony D. King), 1999[1990], 이무용 역, 『도시문화와 세계체제』, 서울: 시각과 언어
- _____, 2009, “근현대성에 대한 탐구: 근현대 도시의 특징은 무엇인가?,” <International Conference For Urban Humanities: Humanistic Reflection for the Humane City>(인천세계도시인문학대회 자료집, 2009.10.19~21, 인천학연구원), pp. 15~32.

- 楊國植, 2010, 최낙민 역, “해양인문사회과학 되돌아보기”(한국해양대학교 국제해양문제연구소 콜로키움 자료[2010.8.27], 프린트).
- 이기욱, 1992, “마라도 주민의 적응전략”, 『한국어촌의 저발전과 적응』, 서울: 집문당, pp. 15~60.
- _____, 2003, 『제주 농촌경제의 변화』, 서울: 집문당.
- 전경수 편, 1992, 『韓國漁村의 低發展과 適應』, 집문당.
- 정문수, 2008, 해양도시 네트워크가 구성하는 ‘발트해 지역’, <동아시아해항도시의 공생논리와 문화교류1>(제4회 국제학술대회 자료집, 2008.11.26~28., 한국해양대학교 한바다호), 한국해양대학교 국제해양문제연구소HK해항도시문화교섭학연구단, pp. 15~22.
- 제리 무어(Jerry D. Moore), 2002[1997], 김우영 역, 『인류학의 거장들』, 서울: 한길사.
- 조혜정, 1982, “제주도 해녀사회 연구: 성별분업에 근거한 남녀 평등에 관하여”, 『한국인과 한국문화』, 서울: 심설당, pp. 143~168.
- 주경철, 2009[2008], 『대항해시대』, 서울: 서울대학교출판문화원.
- 필립 D. 커틴(Philip D. Curtin), 2007[1984], 김병순 역, 『경제인류학으로 본 세계무역의 역사』, 서울: 모티브북.
- 한국사회사학회 · 제주대학교 인문과학연구소, 2000, <바다와 섬의 사회>(학술대회 자료집, 2000.11.3~4. 제주대학교 서귀포연수원).
- 한국해양수산개발원, 2004, <러시아 해양수산법령집: 법률과 해설>(정책연구 2004-1).
- 한규설, 1993, 『공동어장과 어촌』, 서울: 참한.
- 한상복, 1976, “농촌과 어촌의 생태적 비교”, 『한국문화인류학』 8: 87~90.
- 한상복 · 전경수, 1992, 『한국의 낙도민속지』, 서울: 집문당.
- 현길언, 1999, “바다와 섬의 문학과 문학의 본질성-제주의 주변성과 그 문학적 의미”, 『바다와 섬, 문학과 인간』, 제주국제협의회 ·

- 제주시 편, 제주: 오름, pp. 13~32.
- 현재열, 2009, “12·13세기 해항도시 베네치아의 역사적 형성: 해항도시의 역사적 개념화를 위해,” 『해항도시문화교섭학』 창간호, pp. 1~42, 부산: 한국해양대학교 국제해양문제연구소.
- 현재열·김나영, 2010. “바다 위에 도시를 건설하다: 12·13세기 해상도시 베네치아의 성립,” 『코기토』 68집, pp. 387~422.
- 홍석준, 2005, “인류학적 관점에서 본 해양문화의 특징과 의미: ‘해양문화의 지역체계 만들기’의 사례를 중심으로,” 『海洋文化學』 창간호, 한국해양문화학회 편, pp. 45~66.
- _____, 2007, “동아시아의 해양세계와 항구도시의 역사와 문화,” 『도시문화』 29집, 목포대학교 도서문화연구소 편, pp. 403~439.
- 홍순권, 2010, “글로벌리즘과 지역문화연구,” 『石堂論叢』 제46집, 동아대학교 석당학술원, pp. 1~17.
- Acheson, James M., 1981, "Anthropology of Fishing," *Annual Review of Anthropology*, Vol. 10: 275~316.
- Acheson, James M., 1989, "Management of common-property resources," In *Economic anthropology*, S. Plattner(ed.), Stanford: Stanford University Press, pp. 351-78.
- Cho, Haejoang, 1979, 'An Ethnographic Study of a Female Diver's Village in Korea: Focused on the Sexual Division of Labor', Ph. D. thesis, University of California, Los Angeles.
- Chou, Cynthia, 2005, "Southeast Asia through an Inverted Telescope: Maritime Perspectives on a Borderless Region," in Paul H. Kratoska, Remco Raben and Henk Schulte Nordholt(eds.), *Locating Southeast Asia: Geographies of Knowledge and Politics of space*, Singapore: Singapore Univ. Press.
- Fortes, M., 1937, "Communal Fishing and Fishing magic in the Northern

- Territories of the Gold Coast," *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, Vol. 67(Jan. - Jun.), pp. 131~142.
- Han, Sang-Bok, 1976, *Korean Fisherman*, Seoul: Seoul National University Press.
- Hardin, Garrett, 1968, "The Tragedy of the Commons," *Science*, New Series, Vol. 162. No. 3859.(Dec. 13), pp. 1243~1248.
- Pålsson, Gisli, 1991, *Coastal Economies Cultural Accounts*, Manchester: Manchester University Press.
- 岡本哲志・日本の港町研究會, 2008, 『港町の近代』, pp. 14~15. 東京: 學藝出版社
- 朴九秉, 1991, “漁業權制度と沿岸漁場所有利用形態,” 『日韓漁村の比較研究』, 京都: 行路社, pp. 223~264.
- 床呂郁哉, 1999, 『越境』, 東京: 岩波書店.
- 左々木衛, “海港都市文化學の創成-新しい東アジア論の構築に向けて(해항도시문화학의 창성: 새로운 동아시아론의 구축을 향해서),” 류교열 역, 『海洋文化學』 창간호, 한국해양문화학회 편, pp. 125~144.
- 秋道智彌, 2004, 『コモンズの人類學: 文化・歴史・生態』, 京都: 内外印刷株式會社.

Abstract

**Cultural Meanings and Features of the Maritime
World as a Social Space**
: Focusing on the Maritime People and Seaport Cities

An, Mi-Jeong

This article aims to speculate the socio-cultural features of maritime not as a ecological space but as a social one in the perspective of cultural changes. In my opinion, the maritime has been rather a base where various peoples has met, related to each other, and created culture than a complement to the land. The socio-cultural features drawn out of the life world of the maritime people has been linked to the history of seaport cities, when they are defined as a category of the maritime world. The seaport cities has involved not only common cultural strata with other cities' history and culture, but also the distinctive cultural ones. These strata must be illuminated in more extensive context of maritime and relating to the social relations of peoples living in maritime, as such the tribe of maritime people and boat-dwelling mariners. Their reciprocal exchange-relations, cross-bordering and plural networks, and connectedness as a cultural-economic unit contribute largely to the global networks of seaport cities. As time goes, the reciprocal networks on the basis of various socio-cultural bonds will get more and more important. It is this reciprocal relations that will establish the base of social relations in which

various regions and cultures would can coexist with each other.

Key Words: Maritime World(해양세계), Maritime Discourse(해양 담론),
Maritime People(해양민), Seaport Cities(해항도시), Reciprocal
Relation(호혜적 관계)

접수일(2010.9.17) / 수정일(2010.10.11) / 게재확정일(2010.10.18)

