

원 간섭기 탐라인의 해상 활동과 이어도

양정필*

국문요약

이어도 전설은 대부분 그 시대적 배경이 원 간섭기이다. 그리고 전설에는 이어도의 위치도 나온다. 그 위치는 제주에서 風船을 타고 서남쪽으로 4,5일 정도 가면 닿을 수 있는 곳, 혹은 중국과 탐라 중간에 있는 곳이었다. 이 위치는 현재 이어도 해양과학기지가 위치한 수중 암초와 겹친다고 할 수 있다. 제주 사람들이 이 수중 암초의 존재를 일찍이 알고 있었을 가능성이 있는 것이다.

그 가능성을 확인하기 위해서 원 간섭기 탐라인의 해상 활동을 살펴보았다. 당시 탐라인은 큰 배를 만들 수 있는 능력이 있었다. 그리고 元은 탐라에 국립 목마장을 설치하였다. 이후 탐라인들은 주기적으로 말을 원에 바쳤다. 이때 말을 운송하는 항로 가운데 중국 강남으로 가는 직항로가 있었다. 이는 문헌 기록을 통해서 뒷받침할 수 있다. 이 직항로를 이용하여 탐라인은 중국 강남을 비변하게 오고갔다.

현재 이어도라 불리는 수중 암초는 그 직항로 선상에 위치하고 있다. 직항로를 이용하여 중국 강남을 오가던 탐라인들은 이 수중 암초가 있는 해역

* 제주대학교 사학과 부교수

을 통과해야 했다. 이 암초는 해변 4.6m 아래에 있다. 평온한 기상 조건에서는 문제가 되지 않지만, 파도가 높게 치는 때이면 위험한 존재가 되어 배들을 난파시킬 수 있었다. 그래서 이 항로를 이용하는 이들은 항해의 안전을 위해서 이 위험한 수중 암초의 존재를 분명히 인지하고 있었다고 생각한다.

주제어: 이어도 전설, 탐라, 원 간섭기, 제주-중국 강남 직항로

I. 머리말

탐라국은 역사 속에 실재했던 나라였다. 그러나 탐라인은 스스로 기록을 남기지 않았는지, 아니면 기록을 남겼으나 현재 전하지 않는 것인지 알 수 없지만, 현재 탐라인이 직접 기록한 문헌 자료는 찾아보기 어렵다. 그래서 탐라국의 실체를 밝히는 작업은 쉽지 않다. 그나마 『삼국사기』, 『고려사』 등의 중앙 정부에서 편찬한 사서, 중국과 일본 등의 외국 사서에 탐라국 관련 내용이 단편적으로 기록되어 있어서 지금까지는 대개 이들 사료를 이용하여 탐라국을 이해하려는 노력이 경주되어 왔다. 그리고 최근에는 고고학적인 발굴이 활발하게 진행되면서 탐라국의 실체를 파악하는 데 도움을 줄 수 있는 기반이 마련되고 있다. 이처럼 제한된 문헌자료와 고고학적인 성과가 탐라국을 이해하는 데 핵심 사료로 이용되어 왔다.

그런데 탐라인이 직접 남긴 문헌 기록은 찾기 어렵지만, 그들이 겪은 일들을 후세에 전하는 데 무관심하였다고는 생각하지 않는다. 문헌 기록 대신 口傳이라는 방식으로 자신들의 역사를 후세에 전승하려는 노력이 있었다고 생각한다. 지금까지도 풍부하게 전해져 내려오는 신화와 전설 등이 그것이다. 따라서 관련 사료가 극히 부족한 탐라국의 경우 이들 신화와 전설이 적절하게 활용된다면 탐라국

의 역사를 이해하는 데 도움이 될 것이고 생각한다. 다만 신화와 전설만 갖고 역사를 재구성하는 것은 설득력이 떨어질 수밖에 없다. 반드시 당시의 역사적 상황에 대한 충분한 검토가 병행되어야 할 것이다. 즉 문헌 기록을 통해 당시의 역사를 재구성하는 과정에서 흥미로운 부분이 있다면 그것을 신화와 전설을 통해 일정하게 보완할 수 있다는 것이 필자의 생각이다. 그리고 이러한 입장에서 연구가 진척된다면 탐라국의 역사는 지금보다 풍부해질 수 있다고 생각한다.

이러한 입장에서 본고에서는 원 간섭기 탐라인의 해상 활동을 살펴보고, 그 과정에서 이어도의 문제를 짚어보려고 한다. 원 간섭기 탐라인의 해상 활동은 문헌 사료를 통해서도 일정하게 그 모습을 그려낼 수 있다. 다만 문헌 사료에는 이어도가 전혀 기록되어 있지 않으므로 문헌 사료만 활용한다면 역사학적으로 이어도 문제를 다룰 수 없게 된다. 따라서 탐라인의 해상 활동을 역사적 측면에서 살펴보는 작업과 병행하여 전설로 내려온 이어도 문제를 짚어봄으로써, 이어도 문제를 역사적으로 접근해 보려고 한다.

이어도는 제주 사람들에게 오랜 세월 전설과 민요 등으로 구전되어 내려온 상상 속의 섬이다. 제주 사람들이 ‘사시장춘 봄이며 멀리 세상을 떠난 仙境¹⁾’이라고 믿어 온 곳, 이어도. 과연 이어도는 상상 속의 섬일 뿐일까.

1995년 모슬포에서 서남쪽으로 약 149km 떨어진 곳에 위치한 수중 암초에 해양과학기지를 건설하기 시작하여 2003년 완공을 보았다. 국립해양조사원은 이 해양기지 이름을 ‘이어도 종합해양과학기지’(이하 ‘이어도 기지’로 줄임)로 명명하였다. 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 분명하지 않다. 그러나 해양과학기지에 이어도란 이름을 사용하게 되면서 이어도에 대한 관심은 크게 환기되었다. 이 수중 암초와 제주 사람들의 전설 속 이어도는 어떤 관계

1) 康奉玉, 1923, 「濟州島の民謡 五十首-맷돌가는女子들의 주고 받는 노래-」, 『開闢』 32호, 40쪽.

가 있을까. 궁금한 문제가 아닐 수 없다.

이러한 궁금증을 풀어가는 과정은 단지 호기심을 충족하는 차원에 그치지 않게 되었다. 이어도 기지 건설로 이 수중 암초는 실질적으로 우리나라에 귀속되었다. 그런데 중국에서는 지속적으로 자국의 영해에 속한다고 주장하고 있다. 이제 이어도는 전설 속의 섬에서 나와서 국제 분쟁의 한 복판에 서게 된 것이다. 한국과 중국 간에 이어도의 귀속, 더 나아가서는 해양 경계 획정을 둘러싼 갈등은 언제든 폭발할 수 있는 그런 사안이 되었다.

이 암초에 대한 귀속권을 세계인에게 주장하고 동의를 얻기 위해서는 국제법적인, 지리적·지형학적인 분석 등이 당연히 요구된다. 이에 더해 이 암초가 역사문화적인 차원에서도 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 확인된다면 해양 경계 확정 분쟁에서 작지만 도움을 줄 수 있을 것이다.²⁾ 이처럼 이어도의 실재 여부, 이어도와 수중 암초가 동일한 존재인지 여부는 단지 전설을 확인하는 차원이 아니라 국제 분쟁에서 유리한 위치를 점하기 위한 근거가 될 수 있게 되었다. 따라서 이어도를 역사적 측면에서 고찰하는 작업은 현재적 의미도 충분히 지니고 있다고 할 수 있다.³⁾

2) 2007년부터 이어도 문제를 여러 방면에서 전문적으로 연구하고 있는 대표적인 기관인 ‘이어도 연구소’의 문제의식도 필자와 비슷하다. “중국이 ‘쑤옌자오’ 등과 같은 허구적인 역사적 사실을 내세우면서 이어도 주변 수역을 자국의 바다라고 강변하는 상황이다. 한중 간 해양경계획정 회담을 앞둔 상황에서 이어도 관련 해양법과 국제법 등에 근거한 법리 이외에도 다각적인 방어 논리와 근거의 입론이 필요한 시점이다. 요컨대 이어도해양과학기지가 바로 그 전설의 섬 이어도 위에 세워졌다는 사실을 증명할 수 있다면, 이는 기존 법리에 더해 역사민속학적 측면에서 중요한 방어적 논거가 될 것이 틀림없다.”(고충석 대표집필, 2006, 『이어도 깊이 읽기』, 인간사랑, 306-307).

3) 역사 연구자로서 필자는 이어도의 현재적 가치를 염두에 두고 이어도 문제에 접근했던 것은 아니다. 역사적 맥락에서 수중 암초인 이어도와

그렇다면 지금까지 연구자들은 전설 속의 이어도의 실재 여부에 대해 어떤 논의를 전개해 왔을까. 이에 대해서는 연구자에 따라 이견이 있다. 대개 문학을 연구하는 학자들은 이어도는 상상 속의 섬이며 마라도에서 서남 방면으로 149km 상에 위치한 수중 암초와는 무관한 것으로 이해하는 경향이 있다.

이른바 ‘파랑도’는 하나의 섬으로 알려져 왔지만, KBS 탐사반에서 확인된 결과는 섬이 아니라, 분명 바다 속 암초였다. ... 이른바 ‘파랑도’로 일컬어지는 그것을 동시에 ‘이어도’로 보는, 그 인식 자체가 문제인 것이다. 소위 ‘파랑도’는 암초로든 섬으로든 실재하는 사실이요, ‘이어도’는 실존하지 않는 환상의 섬, 피안의 섬일 뿐이라면, 이 둘 사이에는 어떠한 관련도 맺을 수 없다.⁴⁾

종합해 보면 ‘이어도’는 아득히 먼 해상에 있는 섬으로 한 번 가면 돌아오지 못하는 이별의 섬이요, 눈물의 섬이며, 저승과 대등한 사후의 나라다. 이 관념은 고대의 타계관의 잔존이라. 이것이 후대의 進上 도중 파선의 비애와 결부되어 변형 설화되고 민요로까지 부르게 된 것이라 본다.⁵⁾

이들 견해를 요약하면, 이어도는 저승과 대등한 사후의 나라로, 실존하지 않는 환상의 섬, 피안의 섬일 뿐이다. 따라서 그 실재를 논하는 것 자체가 어불성설이 될 것이다. 최근에는 이 연장선에서 이어도 담론의 변천 과정을 검토하면서 이어도가 근대 이후 몇몇 지식인들에 의해 만들어진 것이고 이후 문학 작품 등을 통해 확대 재생산된 것이라는 다소 과격적인 주장이 제기되었다.⁶⁾ 그 연구에 의하면 이어도 담론은 제주 민중들 사이에서 전승되어온 전설이 아니며, 제

탐라인의 관계가 일차적인 관심사였다. 현재 한중 간 이어도 분쟁이 있으면서 본 연구는 애초 의도에 더해서 현재적 의미를 지니게 된 셈이다. 요컨대 한중 간 이어도 분쟁과 무관하게, 학문적 호기심에서 본 연구의 문제의식이 시작되었음을 밝힌다.

- 4) 김영돈, 1985, 「이어도와 제주민요」, 『濟研』(제주도문헌연구회), 10쪽.
- 5) 현용준, 1992, 「고대 한민족의 해양 타계관」, 『무속신화와 문헌신화』, 집문당, 466-468쪽.
- 6) 김동윤, 2013, 「이어도 담론의 스토리텔링 과정 연구」, 『열린정신 인문학연구』 14-2.

주 민요의 사설에서 자주 등장하는 여흥구인 ‘이어도’에 일제강점기 일부 지식인들이 섬이라는 의미를 부여함으로써 제주 사람들의 이상향으로 스토리텔링되었다고 한다. 이후 소설, 영화, 드라마 등에서 이어도가 소재로 활용되면서 제주를 대표하는 전설로 확고히 자리를 잡게 되었다는 것이다.⁷⁾

한편 이어도기지가 들어선 수증 압초와 전설 속의 이어도가 같은 존재임을 주장하는 연구자도 있어 관심을 끈다.⁸⁾ 송성대가 대표적인

7) 파격적인 주장인 만큼 검토의 여지가 없지 않다고 생각한다. 김동윤은 대표적인 이어도 전설인 다카하시의 채록본에 대해 문제를 제기한다. 제주 서남쪽에 있는 모슬포를 서북쪽에 있다는 서술은 글의 신뢰성을 떨어뜨린다는 것이다. 그리고 다카하시의 식민주의적 연구 태도와 결부시켜 제주인의 이상향으로 섬을 설정하게 되면 그 이상향이 섬나라 일본을 연상시킬 수 있어서 다카하시가 덧붙이거나 가공하였을 가능성을 제기하였다(36-37쪽). 이후 다카하시 류의 이어도 이해가 지금까지 이어지고 있는 것으로 이해했다. 그런데 최근에 한말에 기록된 이어도 문헌이 발견되었다(박경훈, 2015, 「이어도(離汝島)‘ 소고」, 『이어도연구』 6). 물론 당대의 기록은 아니지만, 일제강점기 이전인 1890년대의 기록으로 다카하시의 이어도 이해가 자의적인 것인지 여부를 판단할 수 있는 근거가 될 수 있다고 생각한다. 이 기록에 의하면 원 간섭기 탐라인이 원에 진상하러 대해를 건너다 조난당하는 일이 있고 이를 계기로 이어도 노래가 불려지기 시작하였다는 것이다. 이를 보면 다카하시가 특정한 목적을 갖고 제주 지식인의 제보에 가공을 했을 것이라는 추정은 재고의 여지가 있다고 생각한다. 다카하시의 채록 이전에 제주도의 전설에 다카하시가 채록한 그 내용이 거의 그대로 전승되고 있기 때문이다. 따라서 다카하시는 이어도 전설을 들은 그대로 채록한 것이고, 특정한 의도를 갖고 들은 내용에 가공을 더했다고 보기는 어려울 것 같다. 이 기록을 발굴하고 소개한 박경훈도 동일한 견해를 표시하고 있다. 즉 ‘이어도 전설과 관련해서 ‘제국주의 근대의 산물,’ ‘만들어진 신화’라는 논의는 접어야 할 것’이라고 쓰고 있다(박경훈, 위의 글, 223쪽).

8) 다음 장에서 보다 자세히 살펴보겠지만, 신화와 달리 전설은 단지 상상력의 산물이 아니라 일정한 동기, 물질적 근거에 기반하고 있다는 사실을 환기할 필요가 있다. 이런 입장에 서면 전설도 역사적 맥락 속에서 검토된다면 사료의 빈곤을 일정하게 보완해 줄 수 있을 것이다. 이와 관련하여 송상일의 다음과 같은 발언은 주목된다. “‘이어도’는 상상의 섬이 맞다. 그러나 ‘이어도’가 상상의 섬일 ‘뿐’이라고 한다면 그 말은 틀렸다. 상상력도 허공에는 집을 못 짓는다. 상상력도 발동하려면 모종의 물질적

데, 그 내용을 보면 아래와 같다.

항해에 있어서 절대거리 못지않게 중요한 것이 육안 항해를 할 수 있는 시인거리지만, 제주의 자연 조건에서 맑은 날 시인거리는 170km(이어도와 마라도의 절대거리는 149km)에 이른다고 한다. 이러한 시인거리라면 제주 본섬에서 이어도를 육안으로 볼 수 없지만, 반대로 중국 갔던 배가 귀향할 때 이어도에 이르면 한라산이 보이고, 한라산이 보이면 그리운 가족들의 얼굴이 보이기 시작하고 이제 목적지에 다 왔다는 안도의 생각이 들 것이다. ... 제주 해민들이 이름 지어 부르는 수많은 ‘여’가 있지만 이어도처럼 민요나 설화에서 구체적으로 위치를 지시한 예는 없기 때문에 이어도가 단순히 상상의 섬, 환상의 섬만은 아니라는 것이다.⁹⁾

송성대는 이어도가 상상의 섬에 그치는 것이 아니라 실제로 존재한다고 주장한다. 그 근거로는 해상의 시인거리를 감안할 때 맑은 날에는 이어도 해상에서 제주의 한라산이 보이므로 중국을 왕래하던 제주인들에게 이어도는 일종의 랜드 마크로 역할 하였을 가능성, 그리고 이어도 전설의 경우 구체적인 위치가 특정되고 있는 점 등을 들고 있다.

이어도의 실재론을 주장한다는 점에서 주목되지만, 제시된 논거들의 설득력이 충분한 것 같지는 않다. 이에 필자는 전설 속의 이어도와 해양기지가 들어선 수중 암초가 같은 존재일 수 있다는 가정 하에 이 문제를 고찰해 보려고 한다. 이를 위해서는 원 간섭기 탐라인의 해상 활동을 살펴보아야 할 것이다. 왜냐하면 이어도 전설에는 시기가 특정되어 있는데 그 시기가 바로 원 간섭기에 해당하기 때문이다. 원 간섭기 탐라인의 해상 활동을 통해 당시 탐라인이 해양기지의 수중 암초의 존재를 알고 있었을 가능성을 살펴보려고 한다. 다만 탐라인의 해상 활동에 대한 기록이 부족하고 특히 문헌기록에는 이어도가 전혀 언급되지 않아서 문헌 기록만으로는 이어도의 존

근거가 있어야 한다(송상일, 2010, 「이어도를 찾아서」, 『이어도연구』 창간호, 89쪽).

9) 송성대, 2010, 「지리적 팩트에 기반한 제주해민들의 이어도 픽션」, 『이어도 연구』 창간호, 46-47쪽.

재를 탐구하는 일이 쉽지 않다. 따라서 문헌 기록뿐 아니라 이어도 전설도 아울러 검토하면서 원 간섭기 탐라인이 해양기지의 수중 암초의 존재를 알고 있었는지를 살펴볼 것이다.¹⁰⁾

II. 기록과 전승 속 이어도와 그 위치

역사 연구에서 신화나 전설은 사료로서 가치가 많이 떨어져서 사료로 활용하기를 기피하는 경향이 농후하다. 과연 전설은 사료로서 가치가 전혀 없는 것일까. 이어도 전설을 역사학에서 활용하기에 앞서 전설의 사료로서 가치를 우선 살펴보려고 한다. 한 연구자는 이 문제를 다음과 같이 짚고 있다. ‘전설이 전하는 내용이 거칠고 조잡하여 믿기 어렵고, 기초적인 사실에서부터 착오가 많고 또 사람마다 전하는 내용이 달라서 신빙하기 어렵기 때문’에 ‘사실을 중시하는 역사학에서는 전설에 담긴 역사적 가치에 대해 회의적 태도를 취한다. 대다수 전설의 내용이 사실 여부를 확인하기 어려울 뿐 아니라 상식을 벗어난 허황한 요소들이 많은 것을 생각하면 자연스러운 반응이라고 할 수 있다.’¹¹⁾는 것이다.

그러나 탐라인처럼 문헌 기록이 남아 있지 않고 대신 풍부한 구전이 전하는 경우에는 그 구전을 이용하여 당시 상황을 재구성하는 작업이 의미 없지는 않을 것이다. 이 문제에 대해서도 위의 연구자는 다음과 같이 논하고 있어서 주목된다. ‘역사란 사실로서의 역사만 있는 것이 아니다. 진실로서의 역사가 또 있다. 배운 사람들이 글을 통

10) 배숙희 역시 원 간섭기 탐라가 해상 교류에서 차지하고 있던 중요성에 주목하였다(배숙희, 2012, 「元代 慶元지역과 南方航路」, 『中國學報』 65). 다만 탐라인의 해상 활동 문제가 언급되고 있지만 논문에서는 핵심 주제로 다루어진 것 같지는 않다. 또 관련된 직간접적인 사료들이 풍부하게 제시된 것 같지도 않아서 본고에서 이 문제를 심도 있게 다루어보고자 한다.

11) 신동훈, 2014, 「구술담화의 서사적 지행과 그 역사적 가치-전설에 깃든 역사적 진실과 각성의 힘」, 『통일인문학』 57, 44쪽.

해 기록하는 역사가 사실로서의 역사라면 못 배운 사람들이 말을 통해 새기는 역사는 진실로서의 역사이다. 배운 사람들은 말을 통해 새기는 역사를 하찮은 것으로 여기고 부정하려 하지만 못 배운 사람들은 거기 굴하지 않고 그것을 곳곳이 지켜왔다. 왜냐하면 그것이 곧 ‘자기들의 역사’였기 때문이다. 그것을 내려놔 버리면 역사가 없는 존재가 되거나, 그럴 수 없는 일이었다. 그들은 구비전승을 통해 역사의 핵심적인 진실을 효과적으로 기억하고 되새기는 법을 알고 있었다. 전설의 창조와 전승은 권력과 지식에서 소외되었던 민중들이 수동적 지배의 대상으로 전락하지 않기 위해 행했던 최소한 또는 최대한의 ‘역사행위’였다고 할 수 있다.¹²⁾ 이처럼 구비 전승도 하나의 역사 행위라고 한다면 그것을 당시의 시대적 배경과 함께 적절하게 활용된다면 역사의 공백을 메울 수 있는 사료로서 역할을 일정하게 할 수 있다고 생각한다.¹³⁾

12) 신동훈, 위의 글, 57쪽.

13) 10세기 이전 시기에는 유목 민족의 전통을 지니고 있어서 기록이 거의 남아 있지 않은 헝가리에서는 구전이 역사 연구에서 중요한 사료 구실을 한다고 한다. “대략 8-9세기 트랜실바니아 지역으로 이동해 온 헝가리인들이 9-10세기경 하나의 국가 형태를 완성했다고 보는 것이 헝가리 학계의 정설이다. 현재의 편노니아 지방으로 들어오기 이전에 헝가리 민족은 중앙아시아의 내륙 지역에서 이동 생활을 하던 유목 민족이었다. 따라서 헝가리 민족은 이주 문명적 특성과 정주 민족적 특성을 동시에 가지고 있다. 초기 이동 시기의 헝가리인들이 남긴 자료나 기록들은 거의 찾아볼 수 없다. 이유는 이주 문명 민족의 전통적인 방식대로 기록을 남기지 않았기 때문이다. 그러므로 유목민으로서의 생활 습관에 따라 문자를 사용하지 않던 10세기 이전 헝가리 역사에 대한 기술에서 헝가리 전설은 실제로 가장 중요한 사료 구실을 하고 있다. 고대나 중세 초기의 헝가리 역사 서술은 대부분 전설과 같이 구전되는 이야기를 바탕으로 이루어졌으며, 이들 전설이 문헌에 정착된 이후에도 계속 구전되면서 문헌을 접할 수 없는 사람에게 역사의 구실을 했다.” (이상동, 2014, 「口碑歷史의 典型으로 헝가리 傳説에 관한 一考察」, 『서양사학연구』 31, 225쪽). 문헌 기록이 전하지 않는 반면 풍부한 구비 전승이 현존하는 탐라국의 역사를 연구하는 데 시사하는 바가 적지 않다고 생각한다. 본고의 이어도 전설도 이와 같은 입장에서 검토가 이루어지는 것으로 볼 수 있다.

탐라인들은 자신들의 역사를 남기지 않았고, 대신 다양하고 풍부한 구비전승을 전하고 있기 때문에 탐라사를 탐구할 때는 구비전승을 적절하게 참고할 필요가 있다고 생각한다. 본고에서 다루려고 하는 이어도 문제도 마찬가지이다. 문헌 기록에는 이어도와 관련된 내용이 거의 나오지 않는다. 이어도 관련 문헌 기록으로 가장 이른 것은 1890년대 후반의 것이다.¹⁴⁾ 이 기록만 갖고는 그 이전 시기의 이어도를 고찰하기가 쉽지 않다. 그러나 탐라인은 전설과 민요를 통해 이어도에 대한 기억을 전승시켜 왔다고 생각한다. 따라서 이어도를 연구할 때는 이러한 전설과 민요 등의 구비전승을 적극 활용할 필요가 있다고 생각한다.

이어도 관련 전설과 민요들은 이미 잘 정리되어 있다.¹⁵⁾ 그 가운데 우선 주목되는 것은 1890년대 후반 제주에 유배 온 이용호가 쓴 다음과 같은 기록이다. 이 기록은 이어도 관련 문헌 기록 가운데 가장 이른 것으로 인정되고 있다.

自序. 내가 바다를 건너와서 館舍를 빌려 머문 지 며칠째 되었을 때였다. 문득 담 벽 너머로 왈카스처럼 사람들이 소리를 질러대기에 처음엔 ‘웬 귀신이 처량하게 우는 소리인가’라고 생각했다. 그것을 노래라고 해야 할까, 그러기에 節操과 박자가 너무 희박하다. 아니면 뉘소리를 내는 것이라고 할까, 그러기에는 원통하고 비탄에 잠긴 그런 소리의 형태는 더욱 아니다. 그래서 여러 사람에게 물어보았더니, 그중 館人은 이렇게 말하는 것이었다.

“그것은 이 섬사람들이 부르는 ‘방에질 소리[春歌]’라는 것입니다. 제주 섬은 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 않았습니다. 그러니 가족들이 (남자들을) ‘離汝島’로 송별하면서 부르는 노래입니다.” 이른바 이어도란 곳이 지금 어디인지는 상세히 알 수 없으나,

14) 이 자료는 한말 제주에 유배왔던 李容鎬(1842-1905)의 문집 『聽春漫稿』에 실려 있다가 최근에 발굴되었다. 이를 발굴하고 소개한 이는 박경훈이다. 그는 「『이어도(離汝島)』 소고」(『이어도연구』 6, 2015)에서 이 자료를 소개하고 있다.

15) 고충석의 앞의 책 중 ‘제8장 역사와 문화 속의 이어도’ 참고.

토박이 사람들이 그 소리를 거둬 전하게 되면서 그게 바로 오래된 풍속으로 자리 잡았던 것 같다.¹⁶⁾

위 기록에서 눈길을 끄는 대목이 있다. ‘제주섬은 원나라에 목축한 마소를 바치는 영토’였고 ‘그 역사를 위해 배를 만들어 대해를 횡단하’였다는 부분이 그것이다. 이는 원 간섭기 탐라 사람들이 제주마를 원에 직접 진상했던 사실이 구전으로 당시까지 전해져 왔음을 보여주기 때문이다. 이처럼 이어도에 대한 최초의 기록에는 그 시대적 배경이 원 간섭기로 분명하게 나오는 사실을 주목할 필요가 있다. 또 탐라인이 배를 타고 대해를 건너 원에 진상을 한 사실이 중요한 사건으로 기록되고 있다. 1890년대 기록이지만 그 내용은 원 간섭기 탐라인의 원 진상 이야기인 것이다.

이용호의 위 기록은 당시까지 구전되던 내용을 듣고 적은 것으로 보아야 할 것 같다. 그렇다면 이어도에 대한 이용호의 기록에 앞서 그에 대한 구비전승이 있었을 것이다. 이어도 구비전승과 관련하여 유명한 것은 일제강점기 일본인 다카하시 토오루[高橋亨]가 채록하여 소개한 것이다. 잡지 『朝鮮』에 소개한 「民謠에 나타난 濟州女性 -‘이허도(離虛島)’전설」 중 이어도 전설을 소개하면 다음과 같다.¹⁷⁾

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 항해를 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.

16) 박정훈, 2015, 「이어도(離汝島)’ 소고」, 『이어도연구』 6, 206-207쪽.

17) 高橋亨, 1933, 「民謠에 나타난 제주여성 -‘이허도(離虛島)’전설」, 『朝鮮』 212號(제주시 우당도서관 편, 1997, 『제주도의 옛 紀錄 -1878~1940년』, 141-142쪽에서 재인용).

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 이어도 구전이다. 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. 즉 탐라인이 직접 배를 타고 대해를 건너 중국으로 갔다는 내용에 주목할 필요가 있다. 600년 전 탐라인은 충분히 그러 했을 가능성이 있는데 그 당시의 역사적 사실이 구전으로 전승되어 1930년대에도 모슬포 사람들은 그것을 전하고 있었던 것이다.

이어도 관련 구비전승 가운데 무엇보다 주목되는 것은 아래의 전설이다.

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 둘러싸고 사시장춘(四時長春) 봄이라 하며 멀리 세상을 떠난仙境(仙境)이라고 제주도 사람들이 동경하는 이상향을 시다.¹⁸⁾

위 글은 강봉옥이란 사람이 1923년 잡지 『개벽』에 투고한 제주도의 민요에 관한 글 가운데 일부이다. 강봉옥이 어떤 사람인지는 확인되지 않으며 제주 출신 지식인이었을 가능성이 높다. 위 글에서 주목되는 내용은 이어도의 위치를 구체적으로 제시하고 있다는 사실이다. 그에 의하면 이어도는 제주도에서 서남쪽으로 風船으로 4,5일

18) 康奉玉, 1923, 「濟州島の民謡 五十首-땃돌가는 女子들의 주고받는 노래-」, 『開闢』 32호, 40쪽).

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. 필자가 몇 종류의 이어도 전설 가운데서도 가장 주목하고 또 실제 본고를 작성하게 된 직접적인 계기는 바로 이 전설을 접하고부터이다. 강봉옥은 이어도의 위치를 아주 구체적으로 제시하였는데, 그 위치가 현재 이어도과학기지가 건설된 수중 암초의 위치와 겹친다고 생각되기 때문이다.¹⁹⁾

이어도의 위치를 구체적으로 제시하고 있는 전설은 강봉옥의 위의 글 이외에도 또 있다. 그 전설의 내용을 제시하면 아래와 같다.

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 있었을 것을 하고 슬퍼한다.²⁰⁾

위 글에서도 이어도의 위치가 제시되고 있는데, 제주와 중국 중간쯤으로 되어 있다. 이는 강봉옥이 제시한 위치와 비슷하다고 할 수 있다. 이 두 전설에서 공통적으로 이어도의 위치를 제시하고 있고 그것이 제주와 중국 중간쯤, 제주에서 서남쪽으로 풍선을 타고 4.5일이면 갈 수 있는 곳인데, 이곳은 지금의 이어도 기지가 위치와 곳과 겹친다고 생각한다.

그렇다면 강봉옥이나 다카하시에게 전설을 전해준 이는 이어도의 위치를 어떻게 구체적으로 제시할 수 있었을까. 그들이 항해하면서

19) 앞서 언급했듯이, 송성대 역시 이어도 위치를 전하는 이 전설에 주목하여 이어도의 실재 가능성을 추정하였다(각주 9번 참고).

20) 高橋亨, 앞의 글, 141쪽.

직접 경험한 일을 토대로 이어도의 위치를 말했다고 보기는 어렵다. 아마도 당시 제주도에서 전해져 내려오던 이야기가 있었고 그것이 강봉옥과 다카하시를 통해 채록된 것이라고 보아야 할 것이다. 그렇다면 일제강점기 이전 시기에 제주 사람들은 이어도의 위치를 알고 있었다고 보아야 한다. 과연 어떠한 역사적 상황 속에서 제주 사람들은 이어도의 위치를 알게 되었을까. 대부분의 이어도 전설이 원 간섭기를 시대적 배경으로 삼고 있으므로, 원 간섭기 탐라인의 해상 활동에 주목하지 않을 수 없다. 특히 대해 한가운데 있는 이어도의 존재를 알기 위해서는 대해를 항해하는 일이 전제되어야 하는데, 이는 원 간섭기 탐라인의 해양 활동 특히 對元 항해에 주목해야 하는 이유이다. 따라서 다음 장에서는 원 간섭기 탐라인의 해상 활동을 살펴보고 그 과정에서 이어도 문제를 짚어 보고자 한다.

III. 탐라인의 對元 해상 활동과 이어도

조금씩 다른 내용이 있기는 하지만, 이어도 전설은 공통적으로 원 간섭기를 시대적 배경으로 하고 있다. 이를 보면 이어도가 제주 사람들의 생활 속에 들어오기 시작한 시기로 원 간섭기를 상정해도 크게 잘못되지 않을 것이다. 따라서 원 간섭기 탐라의 상황 특히 탐라인의 해상 활동을 검토하면서 겸하여 탐라인들이 이어도의 존재를 알 수 있었는지 여부를 살펴보고자 한다.

우선 탐라인은 중국 강남까지 항해할 수 있는 선박을 건조하고 실제로 대양을 항해할 수 있는 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 짚을 창건하느라고 노고가 이미 많았으니 이제 또 거둬 괴롭게 하면 다른 번이라도 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.²¹⁾

원 간섭기 이전 기록이지만, 위 내용을 보면 탐라에서 큰 배를 만들 수 있는 목재가 생산되고 있었음을 알 수 있다. 다만 위 기록에서는 대형 선박이 개경을 포함한 본토 어디에서 건조된 것으로 보인다. 탐라에서 대형 선박을 직접 만들었다고 보기는 어렵다. 그럼 탐라인은 큰 배를 만들 수 있는 능력이 없었을까. 이와 관련해서는 아래의 기록이 주목된다.

탐라가 큰 배 두 척을 바쳤다.²²⁾

몽고가 명위장군 도통령 탈타아, 무덕장군 통령 왕국창, 무략장군 부통령 유결 등을 보내어 군사 수효와 전함을 사열하고, 이어서 일본으로 가는 수로인 흑산도를 시찰하며, 또 탐라로 하여금 따로 배 백 척을 만들게 하였다. 왕이 낭장 박신보, 도명마녹사 우천석에게 국창 유결 등을 따라가서 흑산도를 시찰하게 하였다.²³⁾

위 두 기록 가운데 첫 번째 것은 1058년의 일인데, 이에 의하면 탐라가 고려에 큰 배 두 척을 바쳤다고 한다. 11세기 중반에 이미 탐라는 큰 배를 만들 수 있는 기술과 능력을 갖추고 있었음을 확인할 수 있다. 이어서 두 번째 기사를 보면, 원은 탐라의 군사적 가치를 주목하고 있고 아울러 원은 탐라로 하여금 배 백 척을 만들게 하였다고 한다. 백 척의 배의 크기는 소규모 선박이 아닌 대형 선박이었을 것이다. 왜냐하면 당시 원이 탐라를 주목한 이유는 남송과 일본 정벌의 전초기지로써 역할 때문이다. 이는 탐라에서 건조된 배가 일본이나 남송 정벌에 사용되는 것을 전제로 하는 것이다. 그런 만

21) 『高麗史節要』 제5권, 문종 무술 12년(1058) 8월.

22) 『高麗史節要』 제3권, 현종 임자 3년(1012)

23) 『高麗史節要』 제18권, 원종 무진 9년(1268)

큼 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 갖추고 있었음을 알 수 있다.

탐라 선박의 구체적인 모습은 어떠했을까. 간접적이지만 아래의 시에 묘사된 것이 탐라의 배 혹은 당시 탐라를 오가던 배의 모습이 아닐까.

태평성세에 명령 따라 탐라로 향하니
1만곡의 곡식을 실을 만한 커다란 다락배는 역마가 달리는 듯²⁴⁾

위 시에는 ‘만곡누선(萬斛樓船)’이란 표현이 나온다. ‘1만곡의 곡식을 실을 만한 커다란 다락배’ 정도로 번역될 수 있는데, 누각이 있는 큰 배임을 알 수 있다. 당시 탐라인은 이러한 만곡누선을 건조할 수 있는 능력을 갖고 있었다고 생각한다.

그럼 탐라인은 대양을 항해할 수 있는 대형 선박을 건조하고 이를 활용하여 직접 원과 교류하였는지 여부, 달리 말하면 탐라와 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 기록을 통해서 보완될 필요가 있다. 중국 강남과 한반도의 해상 루트와 관련해서는 남송대의 海道를 먼저 살펴볼 필요가 있다. 고려를 방문했던 서공은 『고려도경』에서 자신이 중국 강남을 출발해서 개경으로 온 여정을 기록하고 있다. 그에 의하면 1122년 5월 16일 중국 明州를 출발한 사행선은 순풍을 기다리는 과정을 거치고 나서 6월 2일이 되어서야 중간 기착지로 유명한 흑산도가 보이기 시작하였다고 한다.²⁵⁾ 일반화할 수는 없지만, 서공 일행은 중국 명주

24) 李稷, 『亨齋詩集』 제1권 「送金公出牧耽羅公諱素」. 明時承命向耽羅 萬斛樓船如駟騎.

25) 徐兢, 『高麗圖經』 海道 1.

를 출발해서 흑산도까지 오는 데 대략 보름 이상이 소요되었음을 알 수 있다. 순풍을 만나면 보다 일찍 도착할 수 있지만, 바람에 의지해 운항해야 하는 당시 상황에서는 충분히 있을 수 있는 일이라고 할 수 있다.

이는 중국 명주에서 흑산도로 오는 항로가 일찍부터 이용되고 있었음을 알려준다. 탐라는 흑산도에서 약간 동쪽으로 치우친 남쪽에 위치해 있다. 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 일은 아니었을 것이다. 특정한 필요성이 생기면 언제든 탐라-중국 강남 간 항로가 개통되어 활성화될 수 있는 여건이 갖추어져 있었다고 하겠다.

탐라와 중국 강남 간의 직접적인 교류의 필요성은 원 간섭기에 강하게 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 시찰하기도 하였다.

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 명령도 고려 원종에게 내렸다.²⁶⁾ 이렇듯 원 세조는 탐라의 군사적 이용 가치를 충분히 인지하고 적극적으로 탐라와 교류를 모색하였음을 알 수 있다. 그리고 앞서 보았듯이 이 연장선에서 탐라에 배 1백 척을 건조하라는 명령을 내리기도 하였

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

다.

탐라에 주목한 애초의 목적이었던 전초기지로서 역할은 13세기가 가기 전에 끝났다. 그 역할이 끝났다고 해서 탐라에 대한 원의 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 교역되었을 것이다. 탐라에서 원으로 진상되거나 사무역을 위해 교역된 말들은 어떻게 운송되었을까. 한반도 본토까지 배로 운송한 후 육로로 원으로 보내졌을까, 아니면 탐라에서 직접 배편으로 중국 강남 혹은 산둥 반동 등지로 보내졌을까. 2장에서 살펴본 이어도 관련 구전들은 당시 후자의 방법이 이용되었음을 알려주고 있다.

당시의 문헌기록을 통해서도 이를 뒷받침할 수 있을까. 이를 확인하기 위해서는 우선 탐라에서 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 조선과 명나라 조정 간에 큰 문제를 야기했던 사건이다. 이 사건을 주목하는 이유는 김갑우가 제주를 출발해서 직접 명주로 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.²⁷⁾ 전후 맥락으로 볼 때 김갑우 일행은 탐라에서 직접 중국 명주로 간 것으로 이해된다. 이 사건이 비록 명대에 발생한 것이지만, 그 항로가 공민왕 당대에 개설되었다고 보기는 어려울 것이다. 오히려 그 이전 원 간섭기에 탐라와 중국 강남 간에 직항로가 운영되었고 그것이 공민왕대까지 이어졌다고 보는 것이 타

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

당할 것이다. 그렇다면 원 간섭기에 탐라와 중국 강남 사이에 직항로가 개설되었을 가능성은 매우 높다고 하겠다.

그 항로가 개설된 이유는, 김갑우 일행의 목적에서 알 수 있듯이 탐라 말을 포함한 탐라 土産을 원나라 조정에 진상하기 위한 것으로 보인다. 원 간섭기가 아닌 그보다 조금 후대의 기록이지만, 최부의 『표해록』에 보이는 다음과 같은 기록도 탐라와 중국 강남 사이에 직항로가 개설되어 있었음을 증언하고 있다.

제주 서남쪽에 白海가 있다는 말도 흥미롭다. 지금 확인할 방법이 있을까? 물결은 용솟음치고 바다 빛은 희다. 예전에 정의 현감 채윤혜가 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 싶은데 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.²⁸⁾

위 내용은 최부 일행이 조난을 당한 후 대양을 표류하다가 白海에 이르렀을 때의 상황을 기록한 것이다.²⁹⁾ 그런데 위 기록에서 최부는

28) 崔溥, 『漂海錄』.

29) 오상학도 백해라는 명칭의 유래를 추정하면서 이어도 수중 암초를 전제하고 있어서 주목된다. 즉 그에 의하면 백해의 명칭이 붙은 것은 백사장처럼 보여서 일 수도 있지만, 이어도 해역에 파도가 빈번하게 치면서 나오는 하얀 포말과 관련된 것은 아닐까 추정하고, 단정적으로 말하기는 힘들지만 지금의 이어도 해상을 왕래하는 과정에서 형성된 인식일 수도 있다고 적고 있다(오상학, 2011, 「한중일 고지도에 표현된 이어도 해역 인식」, 『국토지리학회지』 45-1, 82쪽). 한편 오상학은 18세기 중엽 제작된 『해동지도』의 「제주삼현도」에는 제주도를 중앙에 놓고 주변 세계를 바라보고 있는 특징을 언급하면서 중국과 동남아시아 각 지역을 방위에 따라 배치한 것은, 과거 제주에서 중국과의 교류를 통해 축적된 이어도 해역에 대한 충분한 정보가 있었기에 가능한 것으로 판단하였다(오상학, 위의 글, 80쪽).

권신 등에게, 고려 때 제주가 원에 조공할 때 명월포에서 순풍을 만나면 직항로로 7일만에 백해를 지나 대양을 건너갔다는 말을 듣고 그것에 대해 묻고 있다. 최부는 15세기 후반을 살았던 사람이므로, 위 기록은 원 간섭기로부터 100여 년 정도가 지난 후의 것이라는 한계가 없지 않지만, 그가 제주사람들에게 들은 이야기를 옮겨 놓은 것이므로, 내용 자체는 신빙성이 높다고 생각한다. 그렇다면 원 간섭기와 고려 말에 탐라는 조공 등의 목적으로 중국 강남으로 직접 가는 직항로를 활용하고 있었다고 봐도 무리는 없을 것이다. 그리고 또 한 가지 주목할 점은 그 항로가 대개 조공 혹은 진상과 관련하여 언급되고 있다는 것이다. 조공이나 진상은 정기성을 띠는 것이 일반적이다. 즉 빈번하면 한 해에도 몇 차례, 그렇지 않으면 한 해에 한번 정도의 빈도로 이루어지는 것이 조공의 특징이라고 할 수 있다. 그렇다면 조공을 목적으로 탐라에서 중국 강남을 왕래했던 배편은 빈번하게 있었을 가능성이 매우 높다고 생각한다.

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

西林浦: 현 서쪽 12리에 있다. 원 나라에 조공을 바칠 때에 바람을 기다리던 곳이다.³⁰⁾

홍로천: 현 서쪽 65리에 있다. 세속에 전하기를, “탐라에서 원 나라에 조공을 바칠 때에 바람을 기다리던 곳이다.”고 한다.³¹⁾

위 기록을 보면 원 간섭기 탐라에서 원으로 조공을 바치러 떠나던 배의 출항지로 서림포와 홍로천이 이용되었음을 알 수 있다. 『동국여지승람』은 1481년에 완성되었으므로 고려 말로부터 100여 년 정도가 지난 시점에서 편찬되었다는 한계가 있지만, 구체적으로 조공

30) 『東國輿地勝覽』 전라도 대정현. 西林浦 在縣西十二里 朝元時 候風處.

31) 『東國輿地勝覽』 전라도 정의현. 洪爐川 在縣西六十五里 俗傳耽羅朝元時 候風處.

선의 출항지를 기록하고 있어서 의미가 있다. 서림포는 모슬포에서 5리 정도 떨어진 일파리에 있는 포구이다.³²⁾ 현재의 모슬포 항보다 위쪽에 위치하지만 이어도 전설 가운데 중국으로 상선이 출항한 모슬포 항과 관련이 있다고 생각한다. 이를 보면 이어도 전설 속의 모슬포 항이 실제 역사 속에서도 중국 강남으로 떠나는 배가 출항한 항구였다고 말할 수 있다. 전설의 내용과 실제 역사적 상황이 부합한다고 할 수 있는데, 전설이 단지 허구가 아니라 특정 시기의 경험을 구전으로 전해온 것임을 다시 한 번 느끼게 된다. 이처럼 원 간섭기보다 100여 년 정도 지난 후의 기록들이지만, 당시 탐라에서 원의 강남 지역으로 조공을 바치는 배가 출발하던 항구로 명월포, 서림포, 홍로천이 확인된다.

이 외에도 여러 구전 및 유적 발굴 등을 종합해 볼 때 대포와 강정도 중국 강남으로 가는 배편이 출항하던 항구로 이용되었을 가능성이 높다고 생각한다. 대포의 경우 배숙희가 언급한 적이 있다. 그는 『안덕면지』와 『元大靜郡誌』의 내용에 의거하여, 탐라에서 기른 말이 공마로(감산리 동쪽 창천리와 경계를 이르는 길)를 통해 대평리 포구 입구인 ‘몰길(말길)’까지 수송되어 당포에서 공마선이 출범하였다고 적고 있다. 다만 지방지와 구전밖에 없어서 차후 연구의 여지를 남겨두었다.³³⁾

32) 『日省錄』 정조 21년(1797) 윤6월 7일(을사). 募瑟鎮相距五里 本縣日果里 西林沿邊.

33) 배숙희, 앞의 논문, 201쪽. 강정의 경우 제주대 철학과 윤용택 교수의 언급 및 최근 고고학 발굴에 기반한 필자의 추정이다. 윤용택 교수에 의하면 지금 해군지기가 들어선 지역에서 강정 포구로 이어지는 길을 강정 사람들은 ‘몰길’이라 부른다고 한다. 대포의 ‘몰길’과 똑같은 지명이다. 바다로 이어진 길에 ‘몰길’이라는 이름이 공통으로 붙은 것이 심상치 않다고 생각한다. 일상적으로 말이 다니던 그런 길이었다면 굳이 ‘몰길’이라고 이름 붙일 필요가 있었을까. 아무래도 어떤 특별한 말이 다니던 길이어서 ‘몰길’이라는 이름을 붙였다고 보아야 하지 않을까. 이와 관련하여 최근 강정 지역에서 14-15세기 건축된 것으로 추정되는 기와 집 터가 발굴된 사실을 주목하지 않을 수 없다. 그 위치는 강정동 4263번지 일대이다. 강정 포구에서 직선으로 1.5km 거리에 있다.

이상을 종합해 보면, 원 간섭기 탐라와 중국 강남 사이에는 직항로가 개설되어 있었음은 의문의 여지가 없다고 하겠다. 그 항로에는 탐라인들이 만든 커다란 배가 사용되었을 것으로 보인다. 그리고 탐라인이 원으로 직항로를 이용하여 항해한 목적은 대개 조공을 위한 것이었다.

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 문헌 자료는 없는 것 같다. 그러나 다음과 같은 추론은 가능하지 않을까. 탐라인이 조공 등을 목적으로 빈번하게 제주 서남쪽 지역에 있는 항구에서 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 가능성도 매우 높아진다. 즉 뱃사람들이 수중 암초를 본다는 것은 곧 난파될 가능성과 그로 인해 고향으로 돌아올 수 없게 될 가능성이 높게 되는 것이다. 원 간섭기 100여 년 동안 빈번하게 그 항로를 오가던 탐라인의 배들 가운데는 실제로 난파된 배도 있었을 것이고, 그 와중에 구사일생으로 목숨을 구해서 고향 탐라로 돌아온 사람도 없지 않았을 것이다. 그는 자신

한 연구자는 전승과 이전 기록 등을 토대로 이곳을 궁궐터로 추정하였다(김일우, 2015, 「제주 江汀洞 ‘대궐터’ 유적의 역사적 성격-고려시대 몽골의 제주지배기와 관련하여」, 『한국사학보』 60 참고). 다만 궁궐터로 보기에는 발굴 성과가 그에 미치지 못하는 것 같아서 현재는 논쟁의 여지가 있다고 할 수 있다. 그러나 원 간섭기에 기와집이 들어설 정도로 강정이 중시 되던 지역이었음은 분명하다고 할 수 있다. 그리고 ‘물길’이란 이름과 관련해서 생각해 보면 말 진상을 위한 조공선의 입출항과 관련은 없었을까 하고 추정해 본다. 여하튼 ‘물길’이라는 지명, 14세기 건설된 것으로 추정되는 기와집 터 등을 보면 강정 포구도 조공선이 출발하던 항구였을 가능성이 높다고 생각한다. 대포 포구와 마찬가지로 이러한 주장은 직접적인 근거로 뒷받침되지 않은 것이므로 추후 연구의 여지가 많음은 물론이다.

이 겪은 일을 고향 사람들에게 전하면서 수중 암초의 존재를 탐라 사람들에게 전하지 않았을까.³⁴⁾

그런 과정을 거치면서 탐라인은 탐라와 중국 강남 사이를 오가는 직항로 상에 위험한 수중 암초의 존재를 알게 되었고 그 이후 항해의 안전을 위해 수중 암초의 존재가 이 항로를 오고가면서 해상 활동을 전개한 탐라인들에게 널리 알려졌을 것이다.³⁵⁾ 혹 그 항로를 이용하다가 고향으로 돌아오지 못하는 사람이 있으면 그 암초에 걸려 난파된 것으로 생각하고, 그 수중 암초를 이어도라고 불렀던 것은 아닐까. 이상은 어디까지나 추론일 뿐이고 이와 관련된 직접적인 자료를 제시하기는 어렵다. 그렇지만, 당시 탐라인의 활발한 對元 해상활동 속에서 그 가능성이 없지는 않을 것 같아 과감히 이러한 추론을 제시해 본다. 이 수중 암초는 조선이 들어선 이후 해금령으로 인해 또 조선후기에는 출륙금지령으로 인해 제주인들이 이 해역으로 진출할 일이 거의 없게 되었다. 그러면서 그 이후의 제주 사람들에게는 이 수중 암초가 실재적인 존재로 다가오기는 어려웠을 것이고,

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

35) 수중 암초가 ‘소코트라 락’으로 명명하게 된 계기도 비슷한 맥락이라고 생각한다. 19세기 후반 영국 상선이 이 암초에 걸려 사고를 당하면서 해중에 있는 위험한 암초의 존재를 알게 되었다. 이 사실을 보고받은 영국 해군에서 실지를 조사한 후 해도에 ‘소코트라 락’으로 표기하여 이 지역을 항해하는 선박에게 경각심을 주어 항해의 안전을 도모하였다(조성운 외, 2015, 『이어도 탐사와 해양과학기지』, 온누리디앤피 참고). 원 간섭기 탐라인들도 이 암초의 존재를 인지하고 항해의 안전을 위해 그 정보를 공유하였다고 생각한다. 다만 근대 영국 해군은 해도에 표시하여 문헌기록으로 남길 수 있었지만, 13-4세기 탐라인은 그러지 못하고 구전으로만 전승했다던 것은 아닐까.

이전부터 전해오는 구전으로만 그 내용이 지금까지 전하게 된 것은 아닐까.

이러한 추정에 대해 한 가지 의문이 제기될 수 있을 것 같다. 한 반도와 중국 강남과의 해상 교류는 元代 탐라에 한정되지 않고 그 이전인 송대부터 있었고 특히 당시에는 중국 상인이 주도적으로 빈번하게 한반도를 왕래하였다. 그렇다면 그들 중국 상인은 이 이어도의 존재를 알 수 없었는가 하는 문제제기가 그것이다. 이에 대해서는 이어도의 위치가 자연스럽게 그 해답을 제공한다고 생각한다. 『고려도경』을 쓴 서공도 그러했지만 당시 중국인의 출항지는 寧波였고 중간 기착지는 흑산도였다. 영파에서 출발하여 한반도의 중간 기착지인 흑산도로 오는 항로와 제주도로 오는 항로는 비교해 보면, 이어도가 영파-제주도 항로 선상에 정확히 위치하고 있음을 알 수 있다. 영파-흑산도 항로와 이어도는 거리가 있어서 정상적인 운항이라면 이어도를 지날 일이 거의 없다고 하겠다. 다시 말해서 중국 강남-탐라 항로를 항해하는 선박은 이어도 해역을 거치지 않을 수 없었다. 반면 한반도로 가는 경우 수중암초 이어도는 이 항로 아래에 위치해서 이 해역을 지날 일은 없다고 할 수 있다. 즉 그들이 수중암초 이어도의 존재 및 그 위험성을 공유할 필요가 없었다고 볼 수 있다. 그리고 元代 탐라와 중국 강남 간 항로를 왕래한 이들은 탐라인인가 아니면 중국인인가에 따라 이어도의 존재를 알게 될 주체가 다를 수 있는데, 당시 그 항로를 운항한 이들은 대부분 탐라인이었다고 생각되며, 따라서 탐라인들에게는 항해 안전을 위해서도 이 수중암초, 이어도의 존재가 중요하지 않을 수 없었고, 이어도의 그러한 강렬한 존재감은 현재까지도 구전으로 전해지게 되는 원동력이 되었다고 생각한다.

III. 맺음말

상상 속의 섬 이어도는 제주도 사람들에게 매우 친숙한 존재이다. 그러나 2003년 이어도 종합해양과학기지가 건설되면서 수중 암초의 존재가 주목을 받기 시작했다. 혹자는 상상 속의 섬 이어도가 이 수중 암초라고 주장하기도 한다. 그러나 여전히 수중 암초와 이어도를 별개로 보고, 이어도를 상상 속의 섬으로 보는 것이 일반적이다.

본고는 제주 사람들이 구전으로 전승해온 이어도 전설과 그 전설이 시대적 배경으로 삼고 있는 원 간섭기 탐라의 대외 교류 상황을 종합적으로 검토하여 당시 탐라인들이 수중 암초 이어도의 존재를 알고 있었을 가능성은 살펴보았다.

이어도 전설은 대부분 그 시대적 배경을 원 간섭기로 설정하고 있다. 그리고 전설 속에는 제주 사람들이 생각하는 이어도의 위치도 나와 있다. 그 위치는 제주에서 風船을 타고 서남쪽으로 4,5일 정도 가면 닿을 수 있는 곳, 혹은 중국과 탐라 중간에 있는 곳이었다. 이에 의하면 이어도의 위치는 현재 이어도 해양과학기지가 위치한 수중 암초와 겹친다고 할 수 있다. 제주 사람들이 이 수중 암초의 존재를 알고 있었을 가능성이 있는 것이다.

그 가능성을 확인하기 위해서 원 간섭기 탐라인의 해상 활동을 살펴보았다. 당시 탐라인은 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 1260년대부터 탐라의 가치에 주목하였다. 처음에는 남송과 일본을 정벌하는 데 필요한 전초기지로서 그 군사적 가치에 주목하였다. 일본 원정이 실패로 돌아간 14세기 이후에도 원은 탐라에 국립 목마장을 설치하여 탐라를 경제적으로 중시하였다. 목마장

설치 이후 탐라 사람들은 주기적으로 말을 원에 바쳤다. 이때 말을 운송하는 항로 가운데 중국 강남으로 가는 직항로가 있었다. 이는 문헌 기록을 통해서 뒷받침할 수 있다. 요컨대 원 간섭기에 탐라와 중국 강남 지역 간에 직항로가 운영되었고, 탐라인을 그 항로를 이용하여 중국 강남을 비변하게 오고갔다고 할 수 있다.

이러한 당시 탐라인의 해상 활동과 이어도는 어떤 관계가 있을까. 둘의 관계를 살펴볼 때 중요한 점은 이어도로 불리는 수중 암초가 그 직항로 선상에 위치한다는 사실이다. 직항로를 이용하여 중국 강남을 오가던 탐라인들은 이 수중 암초가 있는 해역을 통과해야 했다. 그리고 몇몇 선박은 높은 파도 등으로 인해 그 암초에 걸려 난파당하는 일을 겪게 되었고, 이를 통해 암초의 존재를 알게 되었을 것으로 추정된다. 그 암초는 수심 4.6m 아래에 있어서 평온한 기상 조건 속에서는 무사히 지날 수 있다. 그러나 파도가 높게 치는 악천후 속에서는 암초의 존재가 위험 요인이 되어 배들이 난파될 수 있었던 것이다. 그래서 이 항로를 이용하는 이들은 항해의 안전을 위해서 이 위험한 수중 암초의 존재를 분명히 인지하고 있어야 했을 것이다. 그리고 불행하게도 이 수중 암초를 보게 되는 것은 높은 파도가 치고 있음을 의미하며 이는 배의 난파로 이어져 다시는 고향으로 돌아오지 못하게 되는 결과가 되었을 것이다.

요컨대 원 간섭기에 말 진상을 위해서 탐라인은 중국 강남 지역과 직항로 운행하였다. 이 항로 선상에 이어도 암초가 존재한다. 항해의 안전을 위해서 암초의 존재를 인지하는 것은 중요하였고, 당시에는 다수의 탐라인이 이 암초의 존재를 알고 있었을 것이다. 그런데 조선시대 들어 바다로 진출할 일이 거의 없어졌다. 탐라인이 이어도 해역을 항해할 일도 없어졌다. 그 결과 이어도 수중 암초는 전설로만 전해져 오게 된 것이라고 추정하였다.

참고문헌

『高麗史節要』

『東國輿地勝覽』

『日省錄』

徐兢, 『高麗圖經』.

崔溥, 『漂海錄』.

李稷, 『亨齋詩集』.

康奉玉, 1923, 「濟州島의 民謠 五十首-맷돌가는 女子들의 주고받는 노래」,
『開闢』 32호.

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

고충석 대표집필, 2006, 『이어도 깊이 읽기』, 인간사랑.

김동운, 2013, 「이어도 담론의 스토리텔링 과정 연구」, 『열린정신 인문학연구』
14-2.

김영돈, 1985, 「이어도와 제주민요」, 『濟研』, 제주도문제연구회.

김일우, 2015, 「제주 江汀洞 ‘대궐도’ 유적의 역사적 성격-고려시대 몽골의 제
주 지배기와 관련하여」, 『한국사학보』 60.

박경훈, 2015, 「이어도(離汝島)‘ 소고」, 『이어도연구』 6.

배숙희, 2012, 「元代 慶元지역과 南方航路」, 『中國學報』 65.

송상일, 2010, 「이어도를 찾아서」, 『이어도연구』 창간호.

송성대, 2010, 「지리적 팩트에 기반한 제주해민들의 이어도 픽션」, 『이어도 연
구』 창간호.

신동훈, 2014, 「구술담화의 서사적 지행과 그 역사적 가치-전설에 깃든 역사
적 진실과 각성의 힘」, 『통일인문학』 57.

이상동, 2014, 「口碑歷史의 典型으로 형가리 傳說에 관한 一考察」, 『서양사학
연구』 31.

제주시 우당도서관 편, 1997, 『제주도의 옛 紀錄 -1878~1940년』.

조성운 외, 2015, 『이어도 탐사와 해양과학기지』, 온누리디앤피.

현용준, 1992, 「고대 한민족의 해양 타계관」, 『무속신화와 문헌신화』, 집문당.

Abstract

Sea Activities of Tamra(耽羅) people during the Mongol Intervention Period and Eiodo(離汝島)

Yang Jeong-Pil*

This paper aims to examine the sea activities during the Mongol intervention period, which is the background times of Eiodo(離汝島) legends passed down orally by the people of Jeju island. Through such process, the article tries to investigate whether the Tamra(Jeju) people actually were aware of Eiodo, which is an underwater rock.

The legend of Eiodo mostly takes place during the Mongol intervention period of Koryo dynasty in Korean history, and it also tells the location of the island. It is said the island can be reached southwest bound from Jeju island by wind-powered vessels for about 4 to 5 days, or was located between China and Tamra. This spot currently is overlapped with the underwater rock where the Eiodo Ocean Research Station is situated above. Thus, there is a possibility that the past residents of Jeju knew about this underwater rock.

In order to ascertain that possibility, I have looked into the maritime activities of Tamra people during the Mongol intervention period. The contemporary inhabitants of Tamra have had the ability to build big ships. The Mongol Yuan empire of China also paid

* Associate Professor, Dept. of History, Jeju National University

attention to Tamra's value from the 1260s, as it initially noticed the island's military value as an advanced base to conquer south China and Japan. Soon the mongol empire established state horse farm to economically exploit Jeju, which led the locals to periodically present horses to the empire. Among these 'horse transport routes', there was a direct line leading to Mingzhou of Chinese Jiangnan, which can be supported by documents. Through this direct sea route, Tamra people made frequent voyages to Mingzhou of China.

Then, what is the relationship between Tamra seafaring and Eiodo? It is noticeable that Eiodo exists on that direct route, so that Tamra sailors had to inevitably pass this underwater rock. This reef stays 4.6m under the sea. During the calm weather conditions, there were no accidents. But when meeting high waves, the rock obviously generated shipwrecks. Hence, those using the direct line must have had the information about such dangers for the sake of safe voyage, and this is the reason to believe that these aborigines clearly knew about the reef during their sea travels. However, it also meant that when they saw this underwater rock, the waves were already very high and the sailors never returned home due to shipwrecks. Thus the legend was born telling that once seeing Eiodo, one cannot see their homeland ever again.

In short, the people of Tamra made numerous journeys by sea to offer horses to the Mongol empire of China. During this path, there exists the Eiodo rock. It was crucial for those involved to be aware of the reef for safe voyages, so that majority of contemporary Tamra population clearly knew about the sunken rock. However, Jeju locals had no more business of voyaging far into the waters when entering Joseon era, so that naturally no need to travel across the sea area of Eiodo. Consequently, it is the conclusion of this

study that through such procedures, the mentioned underwater rock became the legend itself.

Keywords : Mongol intervention period, Tamra, legend of Eiodo(離汝島), Jeju-China Jiangnan sea route, Eio Ocean Research Station

교신: 양정필 63243 제주특별자치도 제주시 제주대학로 102,
인문대학 사학과
(E-Mail: yol70@hanmail.net)

논문투고일: 2018. 01. 22.

심사완료일: 2018. 02. 02.

게재확정일: 2018. 02. 05.