

한국 고전문학과 바다에 대한 인식

최재남*

<차 례>

1. 서언
2. 바다와 관련한 자료 검토
 - 1) 바다에 대한 사서(史書)의 기술
 - 2) 설화 기록에서의 바다
 - 3) 시기에 표상된 바다
 - 4) 한시에서의 바다
3. 바다에 대한 인식의 층위와 그 전환
 - 1) 물의 규모와 흐름에 대한 인식
 - 2) 방향과 위치에 따른 인식의 변화
 - 3) 정도의 차이와 질적 변화
 - 4) 경계와 분리로서의 바다
4. 소결

<국문초록>

한국고전문학에서 바다는 사행(使行), 교역(交易), 서학(西學) 등 문화와 문화가 만나는 길의 역할을 하고, 그 과정에서 안전한 배길을 기원하는 용신(龍神) 등에 대한 믿음이 나타난다. 왜구가 노략(擄掠)을 일삼거나 전장(戰場)이 되는 경우 모진 풍랑에 못지않게 두려움과 공포의 대상이 되기도 하였다.

『삼국사기』, 『삼국유사』, 『고려사』 등의 기록을 통해서 볼 때, 바다는 이동의 경로로서 인식되었는데, 동해는 이른 시기부터 왜인의 침입을 두려워하여 문무왕 같은 임금의 사후에 호국룡이 되기를 바랐다. 서해는 조공을 포함한 사행, 교역, 서학의 길로 인식되었으며, 특히 고려는 해상 세력을 기반으로 건국하면서 국제적인 교역을 하게 되었다. 왜구의 노략과 섬 지역으로 유배는 바다가 가진 다른 면모에 해당한다.

* 이화여자대학교

바다에 대한 인식과 전환이 문학 작품에 형상화된 실상은 물의 규모와 흐름에 대한 인식의 추이, 방향과 위치에 대한 인식의 변화, 정도와 질적 변화에 대한 인식, 경계와 분리에 대한 인식 등으로 설명할 수 있다.

물과 관련하여 넷물이 바다로 흘러간다는 순리와 규모에 관한 인식으로 물이 지닌 불가역성을 인간 내면의 방향성과도 연결시키고 있다.

방향과 위치에 따른 문학적 형상화는 동해의 경우 왜에 대한 두려움과 용의 도움을 통한 호국의 의지로 확산되기도 하고, 푸른 바다를 보면서 관해(觀海)의 기상을 북돋우며, 서해의 경우는 사행(使行), 교역(交易), 서학(西學)의 길로 인식되어서 안전한 뱃길을 기원하기 위하여 용신(龍神)에 대한 믿음을 가지게 되었으며, 남해는 일본에 문화를 전달하는 중요한 통로였는데, 왜구가 자주 출몰하면서 전장(戰場)으로, 여러 섬이 유배지가 되면서 격절(隔絶)의 공간으로, 통신사의 길이 열리면서 새로운 변화를 예기하는 길이 되었다.

깊이와 넓이를 포괄하는 바다는 일반적인 깊이를 제기한 경우와, 바다 바깥의 하늘 세계뿐만 아니라 하늘 바깥의 세계에까지 관심을 확대시키는 것을 볼 수 있다.

경계와 분리는 바다가 육지와 섬을 분리하면서 그 분리된 곳에서 유배 생활을 하면서 느끼는 내면의 추이를 가리키는데, 일단 걱정과 감정으로 나타나는 것이 일반적이지만 내면화의 방향으로 전환하거나 자기 절제를 하면서도 격절감을 숨기지 않고 있다.

주제어 바다, 관해, 왜인, 조공, 교역, 유배, 용신(龍神), 표해, 물, 위치, 정도, 분리, 격절감

1. 서언

최남선(崔南善, 1890~1957)의 <해(海)에게서 소년에게>(1908)는 바다에서 큰 힘을 얻어 소년의 나라를 열어가고자 하는 의지를 드러낸 것이고, 이은상(李殷相, 1903~1982)의 <가고파>(1932)에서 바다는 고향에 대한 그리움을 안고 있는 것이지만, 실제 한국고전문학에서 바다에 대한

형상과 인식은 그렇게 호의적이 아니었고 때로는 두렵거나 위험한 대상이면서 낯설고 어색한 길로 드러난다.

한편 『가락국기(駕洛國記)』에서 보듯 허황옥이 아유타국(阿踰陁國)에서 바다를 따라 가락국에 다다르며, 다파나국(多婆那國)(『삼국사기』) 또는 완하국(琯夏國)(『삼국유사』)에서 바다를 타고 온 탈해가 수로와 경쟁을 벌이다가 계림 쪽으로 도망가는 등, 바다[海]는 이른 시기부터 한국고전문학에서 나라를 세우는 과정이나 문화를 매개하는 데에 중요한 길이었고, 때로 육지와 떨어진 생소한 섬에서 지내야 하는 유배객(流配客)에게 바다는 기존의 문화를 격절시키는 장애물이기도 하였다.

한국고전문학에서 인식하는 바다¹⁾는 중국과 일정한 영향 관계를 가지는데, 중국이 사해(四海) 인식을 가졌다면 우리는 삼해(三海) 인식을 지녔던 것으로 볼 수 있다. 이때의 바다[海]가 바다 그 자체를 의미하는 경우보다 경계 의식이나 공간 의식을 내포한 것으로 볼 수 있어서, 표면적인 언술과 내포적 함의를 변별할 필요가 제기되기도 한다.

바다[海]는 지구의 표면에 물이 괴어 있는 곳으로 가장 넓은 것을 양(洋)이라고 하고, 그보다는 작으나 물에 가까운 곳을 해(海)라 일컫는데, 청해(靑海), 함해(鹹海) 등과 같이 내륙에서도 물이 넓은 곳을 해(海)라고 하기도 한다. 『서경(書經)』 『우공(禹貢)』에는 “강수와 한수가 바다에 조회한다.(江漢朝宗于海)”라는 말이 있어서 모든 물이 바다로 돌아감을 말하고 있다. 그 외에도 여러 가지의 뜻이 있어서 거칠고 먼 땅을 해(海)라 일컫기도 하였다. 『이아(爾雅)』 『석지(釋地)』에는 구이(九夷)·팔적

1) 바다에 대한 기존의 연구성과는 『해양문학과 국어국문학』(양전 이용옥 교수 환력기념 논총간행위원회, 1993)에 수록된, 오세영, 『한국문학에 나타난 바다』, 조홍욱, 『시조에 나타난 어휘 바다의 쓰임에 대하여』, 이용옥, 『표해설화고』 등과 윤치부, 『한국해양문학연구』, 학문사, 1994; 황을문, 『해양문학소요』, 도서출판 전망, 2001; 구모룡, 『해양시와 근대의 바다』, 『근대문학 속의 동아시아』, 산지니, 2012 등을 살필 수 있다.

(八狄)·칠융(七戎)·육만(六蠻)을 일컬어 사해(四海)라고 하였다.

그리고 천하·국내를 가리킬 때 해내(海內)라는 말을 쓰고 있으며, 찬자 미상의 『산해경(山海經)』은 주(周)나라와 진(晉)나라 사이에 18편으로 이루어진 책으로 산천·초목·조수에 관한 내용을 담고 있는데, 그 편명으로 『해내북경(海內北經)』, 『해내경(海內經)』 등이 있다. 사해(四海)의 바깥을 가리킬 때 해외(海外)라는 말을 쓰기도 하며, 『산해경(山海經)』의 편명으로 『해외북경(海外北經)』, 『해외서경(海外西經)』 등이 있다.

한편 관해(觀海)는 관수(觀水)에 바탕을 두고 있는 것으로 『맹자』 「진심(盡心) 상」의 “그러므로 바다에서 본 사람은 물을 말하기 어렵다.(故觀於海者難爲水)”라는 글에서 연유하여 물에 대한 인식을 바탕으로 인식의 확산과 그 질적 변화까지 제기하고 있다.

바다에 대한 우리나라의 인식도 중국의 경우와 크게 다르지 않은 것이지만, 구체적인 장소와 공간에 있어서는 약간의 차이가 드러나기도 한다.

『삼국사기』에는 선덕왕(宣德王) 때에 사직단을 세웠다고 하였고, 사해(四海)는 동쪽은 퇴화군(退火郡:興海)의 아등변(阿等邊)²⁾, 남쪽은 거칠산군(居柒山郡:東萊)의 형변(兄邊), 서쪽은 시산군(屎山郡:臨陂)의 미릉변(未陵邊), 북쪽은 실직군(悉直郡:三陟)의 비례산(非禮山)을 가리키고, 사독(四瀆)은 퇴화군의 토지하(吐只河)³⁾, 남쪽은 삼량주(歙良州)의 황산하(黃山河), 서쪽은 웅천주(熊川州)의 웅천하, 북쪽은 한산주의 한산하(漢山河)라고 하였다.⁴⁾

2) 일설에는 근오형변(近烏兄邊)이라고도 한다.

3) 일설에는 참포(槩浦)라고 한다.

4) 『삼국사기』 권32, 「제사」 참조, 그런데 『대동운부군옥』에서는 『나사(羅史)』의 주(注)를 인용하여, 선덕왕(宣德王)이 사전(祀典)을 닦아서 사해(四海)와 사독(四瀆)에 제사를 지냈는데, 동해를 아등변(阿等邊), 남해를 형변(兄邊), 서해를 미릉변(未陵邊), 북해를 비례산(非禮山)이라고 하였다. 『대동운부군옥』 권10, 상성 賄, 『대동운부군옥』,

그리고 『고려사』 권56, 『지리』¹⁾에서 “우리 해동은 삼면이 바다에 막히고 한 귀퉁이가 육지에 닿아 있다.(惟我海東 三面阻海 一隅連陸)”라고 한 바와 같이 삼면이 바다로 되어 있는 것으로 파악하였다.

권문해(權文海, 1534~1591)의 『대동운부군옥(大東韻府群玉)』에서 바다[海]에 대하여 중국의 인식을 받아들여, “하늘의 못으로 온 내를 받아들이는 것이다.(天池也 以納百川者)”라고 하였다. 그리고 『삼국유사』의 기록을 인용하여, 후한(後漢) 건안(建安) 중에 마한 남쪽의 황지(荒地)를 대방군(帶方郡)으로 삼았는데, 대방의 남쪽에 바닷물이 천리이고 이를 한해(瀚海)라고 부른다고 하였다.⁵⁾

그리고 어휘에 있어서 ‘바다ㅎ’라고 한 경우와 ‘바랏’ 또는 ‘바랄’로 나타나는 경우를 확인할 수 있다. 『훈몽자회』와 『유합』, 『월인천강지곡』 등에는 ‘바다ㅎ’로 표기되어 있고, 『두시언해』(초간본)에는 ‘바랏’로 된 표기가 중심을 차지하고, 『용비어천가』와 『월인천강지곡』, 『능엄경』 등에는 ‘바랄’ 표기되기도 한다. 한편 『능엄경』, 『법화경』 등에는 ‘바랏’이 쓰이기도 하였다.

본 논의는 한국고전문학에서 바다에 대한 인식이 어떻게 전개되었는지 개괄적으로 검토하는 것을 목표로 한다. 논의를 진행하는 순서는 다음과 같다.

2장에서는 바다와 관련한 자료를 검토하되, 우선 『삼국사기』, 『삼국유사』, 『고려사』 등의 역사 기록에서 확인하고, 다음으로 설화 기록, 고전시가, 한시에서 개괄적으로 점검하도록 한다. 사례를 중심으로 정리하면서 전반적인 흐름을 짚어볼 수 있을 것이다.

그리고 3장에서는 바다⁶⁾에 대한 인식의 층위를 설정하고 그 인식이 전

아세아문화사, 1975, 307면.

5) 『대동운부군옥』, 같은 곳. 『삼국유사』 「남대방」에도 비슷한 내용이 기술되어 있다.

환하는 양상까지 확인하고자 한다. 물[水]로서의 바다, 방향 또는 위치에 따른 인식, 질적 차이에 대한 인식, 분리와 경계 등 몇 층위로 나누어 논의하고자 한다.

2. 바다와 관련한 자료 검토

1) 바다에 대한 사서(史書)의 기술

『삼국사기』를 비롯한 역사 기술에서 바다에 대한 항목을 따로 설정하여 체계적으로 기술한 것이 아니라 어떤 사건이 일어난 경우와 다른 기사의 일과 함께 바다에 대한 내용이 포함되어 있어서 전체를 일별하고 종합적으로 서술하기가 쉽지 않다. 『삼국사기』 『지리 1』에서는 중국의 기록을 참고하여 신라의 경계는 동쪽 끝이 큰 바다(두우의 『통전』)로 되어 있고, 동남쪽이 모두 큰 바다(유후의 『당서』), 남쪽 끝은 바다(송기의 『신당서』), 동쪽은 바다(가탐의 『사이술』) 등으로 기술하고 있다. 한편 『지리 4』에서 백제는 서쪽과 남쪽이 큰 바다(『복사』)를 한계로 하고, 서쪽은 큰 바다(『통전』), 서쪽은 바다를 건너 뿔주에 남쪽은 바다를 건너 왜에 이른다(『구당서』와 『신당서』)고 하였다.

삼국 중 신라는 민족의 이동 경로에서 탈해[재위 58~80]⁷⁾와 같이 바

6) 바다에 대한 인식은 일률적으로 정리하기는 어렵다. 실제 지역에 따라 바다가 차지하는 위상과 의미가 다를 수 있기 때문이다. 『문학의 상징·주체 사전』, 청하, 1989에서는 물Eau, 섬Ile, 항해Voyage 등의 항목에서 바다와 관련한 용어의 해석을 담고 있어서 참조할 수 있다.

7) 『삼국사기』 권1, 「신라본기」 「탈해이사금」조에서 탈해는 왜국의 동북쪽 1천 리 거리에 있는 다파나국(多婆那國)에서 임금의 자식이었는데, 알로 태어난 바람에 바다에 버려져서 금관국을 거쳐서 아진포(阿珍浦)에 이르러, 노파의 도움으로 장성하였으며 고기잡이를 업으로 삼다가 지리까지 알면서 등용되어 왕위에까지 오른 것이다. 『삼국

다를 통한 이동도 포함되어 있어서 일찍부터 바다와 관련한 기록이 나타난다.

그런 가운데 신라는 늘 왜인의 침입을 걱정하였다. 왜인의 침입에 대한 대책이 신라의 바다에 대한 인식과 대응을 결정하는 중요한 요소라 할 수 있다. 『삼국사기』에 기록된 것만 살펴보다라도, 혁거세왕 8년(-50), 남해왕 11년(+14)을 비롯하여 해마다 빈번하게 왜인의 침입이 있었다. 그런 가운데 탈해왕 3년(+59) 5월에 왜국과 우호관계를 맺고 사신을 교환했다는 기사가 있어서 잠시 화평의 시대가 열린 것을 알 수 있다. 그리고 지마왕 11년(+121) 여름 4월에 큰바람이 동쪽에서 불어와 나무를 꺾고 기왓장을 날렸다는 기사와 함께 폭풍우나 태풍으로 추정되는 이러한 자연 현상을 두고 서울 사람들이 “왜병이 크게 쳐 들어온다.”라고 소문을 퍼뜨린 내용이 있는데, 동해 바다의 자연 현상을 왜병의 움직임과 연결시켜 인식하는 태도를 확인할 수 있다. 아달라왕 5년(+158)과 20년(+173)에 왜인이 예물을 보낸 기사를 통하여 동해 바다의 화평이 이어진 것을 확인할 수 있지만, 내해왕 13년(+208) 4월에 왜인이 다시 침범한 이후, 조분왕 3년(+232) 4월, 4년(+233) 5월과 7월, 점해왕 3년(+249) 4월, 유례왕 4년(+287) 4월, 6년(+289) 5월, 9년(+292) 6월, 11년(+294) 여름 등에서 왜인의 침범이 이어졌다. 유례왕 12년(+295)에 왕이 백제와 모의하여 왜인을 치자는 의견을 내자, 신하들이 물싸움에 익숙지 못한데다 위험을 무릅쓰고 멀리 정벌하면 위험이 닥칠 것이라고 난색을 표하게 되면서 그만둔 것을 보면 동해 바다에 대한 불안감을 여실히 드러낸 것으로 이해할 수 있

유사』 「제4대 탈해왕」에는 이야기의 성격을 가미한 내용이 실려 있고, 「가락국기」에는 수로와 탈해의 쟁투가 실려 있다. 그런데 탈해의 속임수에 집을 빼앗긴 호공(瓠公)도 『삼국사기』 「시조 혁거세거서간」조에 의하면 종족과 성을 자세히 알 수 없지만 본디 왜인이며, 처음에 표주박을 허리에 차고 바다를 건너왔으므로 그런 이름을 얻게 되었다고 하였다.

다. 기림왕 3년(+300) 정월에 왜국과 사절을 교환하고, 35년(+344) 2월 왜국이 사신을 보내어 혼인을 청함에도 거절하자, 37년(+346) 왜병이 다시 쳐들어왔다. 내물왕 9년(+364) 4월, 38년(+393) 5월에 왜군이 쳐들어왔고, 실성왕 원년(+402) 3월 왜국과 우의를 맺으며 내물왕의 아들 미사흔(未斯欣)을 볼모로 보내는 지경에 이르렀다. 실성왕 6년(+407) 3월, 눌지왕 15년(+431) 4월, 24년(+440) 두 차례, 28년(+444) 4월, 자비왕 2년(+459) 4월, 5년(+462) 5월, 6년(+463) 2월, 19년(+476) 6월, 20년(+477) 5월, 소지왕 8년(+486) 4월, 19년(+497) 4월, 22년(+500) 3월 등에도 왜인의 침입은 이어졌다.

이렇게 왜인의 침입이 빈번하게 이루어지는데도 두려움만 증가될 뿐 바다에서 직접 문제를 해결하려는 노력은 크게 보이지 않는다. 유례왕 6년(+289) 5월 왜병이 온다는 말을 듣고 배와 노를 수리한다거나, 자비왕 10년(+467) 봄에 전함을 수리하게 한 것이 고작이었었는데, 지증왕 6년(+505) 11월에야 선박의 제도를 마련하게 되었다. 13년(+512) 6월에 이사부가 바다를 통하여 울릉도를 귀순시킨 것은 바로 이러한 제도의 성과라고 할 수 있으며, 바다에 대한 인식의 변화와 대응 방법의 현실화를 읽을 수 있는 부분이다. 진평왕 5년(+583) 선부서(船府署)에 대감·제감의 관원을 둔 것이나, 문무왕 18년(+678) 선부령(船府令) 한 명을 두어 선박에 관한 사무를 맡게 한 것도 이러한 변화의 결과이다. 21년(+681) 7월에 왕이 세상을 떠나자 유언에 따라 동해 어귀의 큰 돌 위에 장사지내면서 동해를 지키는 용이 되기를 바랐던 마음이 동해 바다에 대한 인식의 결정판이라 할 것이다.

성덕왕 2년(+703)에 일본국 사신 2백4명이 오기도 하고, 경덕왕 원년(+742) 10월에 일본 사신이 왔으나 받아들이지 않았고, 애장왕 5년(+804) 5월에 일본국 사신이 와서 황금 3백냥을 바쳤고, 7년(+806) 3월에도 일

본국 사신이 왔으며, 경문왕 4년(+864) 4월에도 일본국의 사신이 왔다. 일본국으로 명칭이 바뀐 것은 문무왕 10년(+670) 왜국이 나라 이름을 일본으로 고쳤기 때문이지만, 일본의 사정과 신라의 사정에 일정한 변화가 일어났다는 반증이기도 하다.

신문왕이 아버지 문무왕을 위하여 신문왕 2년(+682) 동해 가에 감은사(感恩寺)를 세웠는데⁸⁾, 혜공왕 11년(+776)에는 감은사(感恩寺)에 행차하여 망제를 지내고, 경문왕 4년(+864) 2월에도 왕이 감은사에 행차하여 바다를 구경했다.

서해 바다에 대한 인식은 중국과의 교류를 위한 길임에도 불구하고 고구려와 백제가 막고 있던 터라 순탄한 길이 아니었다.

법흥왕 8년(+521)에 양(梁)나라에 사신을 보내어 토산물을 바치고⁹⁾, 진흥왕 10년(+549)에 양나라의 사신과 그곳으로 유학 간 중 각덕(覺德)을 시켜서 부처의 사리를 보내오고, 25년(+564) 북제(北齊)에 사신을 보내어 조공하는 등 중국과의 교류가 열렸는데, 선덕왕 11년(+642) 8월에 백제가 고구려와 모의하여 당항성(黨項城)을 빼앗아 당나라로 가는 길을 끊고자 했다는 기사로 보아 이곳을 통하여 중국으로 가는 뱃길을 열었던 것으로 이해된다.

한편 진평왕 9년(+587) 7월에 대세(大世)와 구칠(仇柒) 두 사람이 남해에서 배를 타고 해외로 가버렸다는 기사가 있어서 남해를 통하여 가는 뱃길도 열려 있었던 것으로 볼 수 있다.

그런데 백제는 그 이전부터 이미 중국과 교류하고 있어서 근초고왕 27

8) 『삼국유사』 권2, 「만파식적」

9) 『梁書』 권3, 「武帝下」, 普通二年 冬十一月條에 백제와 신라가 각각 사신을 보내어 방물을 바쳤다는 기사가 있다. 『梁書』1, 중화서국, 1992, 65면. 『삼국사기』 「백제본기」, 무령왕 21년(+521) 11월에 사신을 양나라에 보내어 조공했다는 기사가 있다.

년(+372)에 진(晉)나라에 사신을 보내어 조공한 것을 비롯하여 28년(+373), 근구수왕 5년(+379), 침류왕 원년(+384), 전지왕 2년(+406) 등에서 확인할 수 있고, 비유왕 3년(+429)에는 송나라에 사신을 보내어 조공하고, 14년(+440) 4월에도 조공했고, 개로왕 18년(+472)에는 위나라에 조회했고, 그런데 이 같은 조공을 하는 쪽에서는 “험한 물결에 배를 타고 북해 나루에 길을 찾아 목숨을 자연의 운수에 맡겨”¹⁰⁾야 하는데, 가끔씩 사신 일행이 “바람을 만나 배가 흔들려서 마침내 도달하지 못하”¹¹⁾는 경우도 생기게 되었다. 이런 사정 등으로 백제는 위나라에 조공을 끊기도 하였다.

그 이후 무령왕 12년(+512) 4월에 사신을 양나라에 보내어 조공하였다. 양나라에 대한 조공은 성왕 12년(+534), 19년(+541), 27년(+549)까지 이어진다. 위덕왕 14년(+567)에 진(陳)나라에, 19년(+572)에는 제(齊)나라에, 24년(+577) 7월, 31년(+584), 33년(+589)에는 진나라에, 24년(+577) 11월과 25년(+578)에는 북주(北周)에, 28년(+581), 29년(+582)에는 수나라에 조공하는 등 중국의 남북조(南北朝) 상황에서 매우 복잡한 양상을 보이고 있다. 그런데 이 같은 “풍랑을 만나면 문득 손상을 입”¹²⁾을 험로였던 것이다. 수나라가 남북조의 혼란을 통일한 뒤에도 위덕왕 45년(+598), 무왕 8년(+607), 9년(+608), 12년(+611)으로 이어지고, 당나라 이후에는 무왕 22년(+621), 25년(+624), 26년(626), 28년(+672), 30년(+629), 의자왕 원년(+641) 등으로 이어진다.

백제와 왜의 교류는 아신왕 6년(+397) 왜국과 화호를 맺고 태자 전지를 인질로 보낸 것을 비롯하여 11년(+402) 5월에 사신을 왜국에 보내고,

10) 『삼국사기』 권25, 『백제본기 3』, 개로왕 18년.

11) 『삼국사기』 권25, 『백제본기 3』, 개로왕 18년.

12) 『삼국사기』 권27, 『백제본기 5』, 위덕왕 36년.

12년(+403) 왜국 사신을 맞이하고, 전지왕 5년(+409) 왜국 사신이 야명주를 가져오는 등 호의적인 관계가 지속되었다. 실제 백제에서 전한 문화가 일본 문화의 발전에 기여한 점을 확인하면, 백제와 왜의 우호적인 교류의 결과라고 할 수 있으며, 남해에서 일본으로의 바닷길, 서해에서의 중국으로의 바닷길이 일찍부터 열려 있었던 것을 알 수 있다.

한대(漢代) 이후로 중국 황해연안에서 한반도의 서해안으로 다시 일본 열도로 이어지는 해상교통로가 한족의 침공 길이면서 상업로(商業路)로서 문물의 교류에 중요한 통로였다고 할 수 있는데, 진(晉)나라가 망하면서 물길에 익숙하지 못한 호족이 북중국을 점령하면서 백제가 이를 계승하면서 바닷길을 장악한 것¹³⁾으로 볼 수 있다.

그리고 삼국이 통일된 뒤에는 흥덕왕 3년(+828) 4월에 당나라 서주(徐州)에서 군중소장으로 있던 궁복(弓福) 일명 장보고(張保臯)가 지금의 완도인 청해진(淸海鎭)에 대사로 부임하여 해상권을 장악한 것으로 보아 남해와 서해를 통한 바닷길의 소통을 이해할 수 있다.¹⁴⁾

이와 함께 김관의가 지은 『편년통록』에 근거를 두고 서술한 『고려사』의 『고려세계(高麗世系)』는 역사적인 기록이면서 동시에 설화적인 요소를 지니고 있다.

왕건의 조상인 호경(虎景)-강충(康忠)-보육(寶育)-진의(辰義)-작제건(作帝建)-용건(龍建)으로 이어지는 이야기에서 작제건에 관한 내용이 바다와 밀접하게 연결되어 있다.

작제건의 아버지는 당나라 숙종황제로 바다를 건너 패강, 서포 등을 거쳐 전포(錢浦)에 이르러 진의를 만나 작제건을 배게 하고는 중국으로 돌

13) 김철준, 『백제사회와 그 문화』, 『한국고대사회연구』, 지식산업사, 1975, 52~54면 참조.

14) 이용범, 『해외무역의 발전』, 『한국사』3, 국사편찬위원회, 1978, 503~538면 참조.

아갔으며, 활을 잘 쏘는 아들인 작제건이 아버지를 찾기 위하여 상선(商船)을 타고 가다가 늙은 여우가 변한 늙은이를 쏘아 서해 용왕을 구하고 용왕의 딸을 아내로 맞게 되는 이야기의 바탕에 예성강(禮成江) 주변을 배경으로 하는 해상 자본 세력의 내력을 읽을 수 있다.¹⁵⁾ 청해진과 함께 예성강을 중심으로 한 지역의 바닷길이 열려 있었던 셈이다.

이러한 과정을 거쳐 고려초기에도 해상 무역로는 신라시대의 그것을 이어가고 있었던 것으로 보이는데, 예성강을 출발하여 웅진 앞바다를 거쳐 대동강구의 초도(椒島)에서 서남쪽으로 직진하여 중국의 등주(登州)¹⁶⁾와 산둥(山東)에 이르는 북선향로가 그것이며, 그 이후 북중국의 사정이 생기면서 예성강에서 서해안 도서지역을 거쳐 흑산도(黑山島)에서 서남쪽으로 항해하여 중국의 명주(明州)에 이르는 남선향로가 새로 형성되어 중요한 역할을 맡게 되었다.¹⁷⁾

『고려사』를 통하여 바닷길의 사정을 확인하면, 『식화지(食貨志)』, 『조운(漕運)』에서 건국 초기에 남방 각도의 수군(水郡)들에 12개의 창고를 설치하여 조선(漕船)으로 서울까지 운반하였고, 『병지(兵志)』, 『선군(船軍)』에서는 충렬왕 34년 이후 공민왕, 우왕, 공양왕 대에 선군의 문제가 부각되고 있다.

태봉의 궁예 정권 아래에서 왕건(王建)은 개평 3년(+909년)에 수군을 거느리고 광주 염해현(鹽海縣)에 머물렀다가 오월국(吳越國)으로 들어 보내는 견훤의 배를 포획하여 돌아왔다는 기사가 있어서 이러한 전공을

15) 위의 글, 535~537면.

16) 등주(登州)는 당대에 둔 주(州)로 산둥성(山東省) 모평현(牟平縣)에 있었는데 바닷길에서 매우 중요한 위치를 차지했다. 조규익, 『사행노정으로서의 등주, 그 심상공간적 성격과 의미』, 『어문연구』 38권 4호(통권 148호), 한국어문교육연구회, 2010, 443~466면 참조.

17) 강만길, 『상업과 대외무역』, 『한국사』5, 국사편찬위원회, 1983, 196~217면.

바탕으로 해상의 기반을 굳건하게 한 것으로 이해할 수 있으며, 태조의 할아버지 작제건의 해상 활동과 연결되는 부분이다.

현종 3년(+1012) 8월 일본국의 반다(潘多) 등 35명이 귀화하고, 탐라 사람들이 와서 큰 배를 바쳤다는 기사로 보아 일본과 탐라에서 뱃길을 통하여 고려의 개경으로 연결되는 바닷길을 알 수 있다.

한편 현종 8년(+1017) 6월 송나라 천주(泉州) 사람 임인복(林仁福) 등 40명이 와서 토산물을 바쳤다는 기사를 포함하여, 그 이후에도 강남(江南), 복주(福州), 광남(廣南), 명주(明州), 태주(台州) 등지의 사람들이 토산물을 바친 것으로 기술되어 있는데 이들은 대부분 상인(商人)으로 추정되며 이들 상인을 중심으로 송나라와 고려의 해상로(海商路)가 열려 있었던 것을 알 수 있다. 공식적인 사행(使行)과 함께 이들 해상(海商)을 통하여 고려시대 서해의 바닷길은 활발하게 움직이고 있었던 셈이다.

현종 15년(+1024) 9월 서역 지방에 있던 대식국(大食國)의 열나자(悅羅慈) 등 1백 명이 와서 토산물을 바치고, 정종 6년(+1040)에는 대식국 객상(客商)까지 드나든 것을 보면 해상로는 중국에만 한정하지 않고 서역까지 열려있던 것을 알 수 있다.

정종 즉위년(+1034) 11월에 위봉루에서 팔관회(八觀會)를 열면서 상인들이 참여하게 하였는데, 이들은 송나라 상인들과 동서 여진과 탐라국에서 각각 토산물을 바치러 온 사람들이었다. 그 이후 팔관회에 바닷길을 통하여 온 해상(海商)들이 참여하는 것이 상례(常例)가 되었다.

문종 31년(+1077) 8월 나주도제고사(羅州道祭告使) 대부소경 이당감(李唐鑑)이, 고만도(高巒島:현 보령)에 있던 정각이 항구와 멀고 배를 대기도 불편하니 홍주(洪州) 관내의 정해현(貞海縣:현 서산 해미)에 새로 정각을 짓자고 하여 안흥정(安興亭)이라는 정각을 새로 지었다는 기사로 보아 해로(海路)에 변동이 있었음을 알 수 있다.

한편 현종 20년(+1029) 7월에는 표해(漂海)의 기사가 있어서 그 시련과 송환의 방법을 기술하고 있다. 탐라의 백성인 정일(貞一) 등 21명이 바다에서 표류하여 동남쪽의 원도(遠島)에 도착하였는데, 섬사람들은 몸집이 크고 온 몸에 털이 있으며 말이 전혀 달랐으며, 일곱 달을 억류되었다가 정일 등 7인이 몰래 작은배를 타고 동북(東北)으로 일본의 나사부(那沙府)에 이르렀다가 송환하였다는 것이다.

선종 5년(+1088) 5월에는 송나라 명주(明州)에서 우리나라의 나주 지방 사람 양복(楊福) 등 23명이 풍랑으로 인하여 표류하다가 육지에 닿은 것을 송환했다는 기록이 있고, 이듬해에는 제주 사람 용협(用叶) 등 10명을 송환하였다는 기록도 확인된다. 이와 함께 원종 4년(+1263)에는 일본의 관선(官船)이 송나라에 들어갔다가 풍파로 표류하여 추자(楸子) 등에 도착하여 이들을 일본으로 호송하였다는 기사도 확인된다.

그리고 운하를 개설하여 바닷길을 연 경우로 인종 12년(+1134)년 7월에 내시 정습명(鄭襲明)을 시켜 홍주 소대현(蘇大縣)에 운하를 뚫게 하였다는 기사가 있다. 문종 31년(+1077)에 개설한 안흥정(安興亭) 아래로 통하는 수로가 물살이 거셀 뿐만 아니라 험한 바위가 있어서 배가 전복되는 경우가 있어서 소대현 경계에 운하를 파고 물을 끌어들이면 뱃길이 가깝고 편리하기 때문에 공사를 시작한 것인데, 군졸 수천 명을 동원하여 운하를 뚫으나 성공하지는 못하였다고 한다.

왜구의 침입이 뜸하다가 고종 13년(+1226) 정월에 경상도 연해 지역으로 침략하여, 거제현령 진용갑(陳龍甲)이 수군을 거느리고 사도(沙島)에서 교전하여 적 두 명의 목을 베자 적들이 도망갔다는 기사가 있고, 충숙왕 10년(+1323) 6월에 왜구가 회원의 조운선을 군산도(群山島)에서 노략하였으며, 추자도 등지에서 노략하여 남녀 노약자를 사로잡아갔다는 기사가 있으며, 충정왕 2년(+1350) 2월에 왜구가 고성, 죽말, 거제 등지를 침

범하자, 함포천호 최선과 도령 양관 등이 이를 격파하고 300여명의 적을 죽였다는 기사와 함께 『고려사』에서는 이때부터 왜구가 우리나라에 침입하였다고 기록하고 있다. 그 이후 왜구의 침입이 잦아지는데, 특히 우왕 [1375-1388] 때에는 바닷가뿐만 아니라 내륙 깊은 곳까지 전국적인 침략이 이어지고 있다.

한편 원종 10년(+1269) 5월에는 제주도 사람이 표류하여 일본에 갔다가 돌아와서 일본이 병선을 갖추어 침범할 것이라는 보고를 하자, 삼별초(三別抄)와 대각반(大角班)을 파견하여 해변을 순찰하여 경비하게 하고, 해변의 고을에 지시하여 성을 잘 관리하며 양곡을 저축하도록 하고, 창선현(彰善縣)에 간수하였던 국사(國史)를 진도(珍島)로 옮기게 하였다는 기사도 보인다.

바다의 섬으로 귀양을 보냈다는 기사는 가끔씩 등장하는데, 충렬왕 18년(+1292) 원나라에서 합단하(哈丹下) 아리독(阿里禿) 대왕을 잉분도(荊盆島)에 귀양 보냈으며, 충렬왕 22년(+1296) 민시(閔蒔)를 자연도(紫燕島)에, 충렬왕 25년(+1299)에는 채우(蔡禡)를 해도에, 충숙왕 8년(+1321)에는 권한공(權漢功)과 채홍철(蔡洪哲)을 해도(海島)¹⁸⁾에 귀양 보냈다는 기사가 확인된다. 백령도, 대청도, 오야도, 영흥도, 인월도 등이 귀양지로 기록되어 있다.

그런데 서해 바다를 중심으로 바닷길을 통하여 사행(使行)에 참여하는 경우 바다를 지키는 신에 대한 관심과 믿음이 고려 후기 이후 지속적으로 이어진 것으로 확인할 수 있는데, 용신(龍神)이나 관음신(觀音神)에 대한 믿음과 함께 마조(媽祖)라고 불리는 천비(天妃) 신앙에 대한 관심¹⁹⁾도

18) 『고려사』 「속악」의 <동백림(冬柏林)>이 이 무렵에 지어진 것으로 보인다.

19) 안동준, 「해상 사행문학과 천비신앙」, 『한국도교문화의 탐구』, 지식산업사, 2008, 221~261면 참조.

주목할 수 있을 것이다.

명나라가 금릉(金陵:南京)을 수도로 할 때에는 사행의 길을 해로(海路)로 가는 것이 상례였으나, 북경(北京)으로 도읍을 옮긴 뒤에는 요동을 거치는 육로를 이용하게 되었다. 그리고 고려 말에 왜구의 침입이 잦아지면서 조운로(漕運路)에서 노략질을 일삼고 내륙까지 침탈하게 되었는데, 이로 말미암아 조선 전기에는 조운이 제 기능을 담당하지 못하게 되었고, 영조 시대에 이르러 남해안에 조창(漕倉)이 열리게 되었다.²⁰⁾

조선시대에는 요동을 통하여 경사(京師)로 가는 것이 관례였으며, 광해군 때에 후금이 강성해지면서 요동길이 막히게 되어 수로를 열게 되었는데, 바닷길에 익숙하지 못하여 익사하는 일이 자주 일어났다. 다음 몇몇 기록에서 그간의 추이를 짐작할 수 있다.

중국에 갔던 사신 박이서(朴彝敍)와 유간(柳澗)이 경사에서 돌아오다가 폭풍을 만나 표류하여 빠져죽었다. 당시에 요동으로 가는 길이 갑자기 끊어져 중국으로 가는 사신이 처음으로 수로를 개척하였는데, 바다에 익숙하지 않았으므로 철산(鐵山)의 튀어나온 곳에 이르러 으레 침몰당하는 경우가 많았다. 사신 강욱(康昱)과 서장관 정응두(鄭應斗) 등도 연이어 빠져죽었다. 이때부터 사람들이 사신으로 가는 것을 피하고자 도모하여 뇌물을 쓰고 면하는 사람이 많았다고 한다.²¹⁾

동부승지 박홍도(朴弘道)가 아뢰기를,

“.....

고려 때에는 사신을 보내어 축나라에 들어가서 명황(明皇)에게 조공하였으며, 정몽주는 해로를 경유하여 두 차례나 남경(南京)에 갔었습니다. 당당

20) 김창수, 『교통과 운수』, 『한국사』10, 국사편찬위원회, 1984, 438~469면.

21) 『광해군일기』 권164, 13년 4월 13일, 『국역 광해군일기』23, 216면.

한 성조가 어찌 고려만 못해서야 되겠습니까? 신이 입직했을 때 마침 해조의 공사를 출납하게 되었는데, 의논하여 정한 것을 보니, 사신 가는 것을 늦추려고 하는 것 같습니다. 해조로 하여금 문무관과 직위의 높고 낮음을 구애하지 말고 바람이 높아지기 전에 속히 떠나보내도록 하소서.”²²⁾

좌승지 유진증이 아뢰기를,

“요광(遼廣)이 함락되어 육로가 막혔고 적병들이 바다를 방어하여 뱃길이 통하지 않기 때문에 한편으로는 풍파를 헤쳐 가야 하고 한편으로는 적봉을 피해 가야 하니, 이는 물과 불이 서로 사귀지 못하듯이 피차의 정이 서로 통하지 않는 수화미제괘(水火未濟掛)의 상으로 흉하고 인색한 도입니다. 우리나라의 대국을 섬기는 정성과 옥백을 어느 길을 통해서 전할 수 있겠습니까. 참으로 가슴 아프고 절박합니다.

지난 고려 때에는 바닷길을 풍해도(豊海道)를 통한 경우가 많았고, 또한 교동(喬桐)을 통하기도 했습니다. 그 사이에 비록 열도가 많이 퍼져 있지 않아 혹 바다 가운데에서 밖으로 내달을 염려가 없지는 않지만, 지금 들으니 풍해도는 등래(登萊)와 가깝고 교동은 한번 바람을 만나면 성산도(成山島)에까지 도달할 수 있다고 합니다. 이번이 동지 유유인(劉濡因)은 배를 타고 강령(康翎)에 와 정박해 있고, 천총 제번주(齊藩周)는 배를 타고 와 교동에 정박해 있다고 합니다. 이들은 비록 바다에서 표류하다가 우연히 정박한 것이기는 하지만 틀림없이 바닷길에 대해서 잘 알 것입니다. 유동지·제천총 및 같이 온 뱃사람들에게 그 멀고 가까운 상황을 자세히 물어 분명하게 알아오도록 하고, 황박(黃珀) 같은 사람을 모두 구해 그들로 하여금 길을 찾도록 하는 것이 어떨지 모르겠습니다. 신은 해방에 있는데, 대국을 섬기는 문제와 관계되기 때문에 황공하게 감히 아뢰입니다.”²³⁾

22) 『광해군일기』 권168, 13년 8월 6일, 『국역 광해군일기』 24, 29면.

23) 『광해군일기』 권177, 14년 5월 13일, 『국역 광해군일기』 25, 67면.

한편 어업을 생업으로 하는 경우 바다는 매우 중요한 삶의 터전인데, 이에 대한 구체적인 기록은 자세하게 알기 어렵다. 다만 각종 지리지(地理志)와 『동국여지승람』 등에서 수산물의 내용을 확인할 수 있거니와 실록에서 수산업에 관한 단편적인 기사를 읽을 수 있어서 이를 통하여 보다 정밀하고 체계적인 검토가 이루어져야 할 것이다.²⁴⁾

2) 설화 기록에서의 바다

『삼국사기』와 『삼국유사』에서 바다와 관련한 설화의 내용을 검토하도록 한다.

『삼국사기』 「열전」에 입전(立傳)한 인물은 체제상 전(傳)의 형식을 갖추었지만 설화적인 요소를 지니고 있다. 그 중에서 바다와 관련된 내용은 다음과 같다.

「이사부(異斯夫)」에서 내물왕의 4세손인 이사부는 바닷가 지방의 관원으로 지증왕 13년(+512) 바다를 거쳐 우산국(于山國)을 합병하였는데, 거도(居道)가 이웃나라를 꺾어서 병합한 권모를 물려받아 나무로 사자상을 만들어 위협하여 항복하게 만들었다.

「장보고(張保臯)」에서 장보고와 정년(鄭年)은 고향과 조상은 잘 알려지지 않았지만 해엄질을 잘하고 용감하고 씩씩하여, 당나라에 들어가서 무령군(武寧軍)의 소장(小將)이 되었다가 국내로 돌아와 해상에서 활동하는 도적을 물리치기 위하여 신라 바닷길의 요충지인 청해(淸海)를 지키게 되었다.

「박제상(朴堤上)」에서 박제상은 혁거세의 후손으로 삼량주의 간(干)을 맡았는데, 눌지왕 때에 고구려에 볼모로 간 복호(卜好)를 모셔온 뒤에, 왜

24) 박구병, 「수산업」, 『한국사』10, 국사편찬위원회, 1984, 412~438면.

국에 볼모로 간 미사흔(未斯欣)을 모셔오기 위하여 울포(栗浦)에서 배를 타고 가서 속이는 피로 미사흔을 귀국하게 하고, 박제상 자신은 잡혀서 죽었다.

『설계두(薛蕪頭)』는 골품의 한계를 인식하고 서쪽으로 중화국에 가서 이름을 내기로 마음먹고 무덕 4년(+621)에 몰래 큰 배를 타고 당나라에 들어가서, 고구려를 정벌하는 태종에게 자신을 천거하여 좌무위과의(左武衛果毅)가 되어 싸우다가 전사하여 공이 일등이 되었다.

한편 『삼국유사』에 수록된 이야기에서도 바다와 관련된 내용을 확인할 수 있다.

『문호왕 법민(文虎王法敏)』에서는 명랑법사(明郎法師)가 용궁에 들어가 비법을 전수해 와서 당나라 군사들이 국경에 이르러 위협하는 것에 대하여 채색 비단으로 절을 짓고, 풀로 오방신장을 만들고, 유가명승(瑜伽明僧) 12명이 명랑을 우두머리로 하여 문두루비밀법(文豆婁秘密法)을 지으니, 당나라와 신라의 군사가 싸우기도 전에 풍량이 크게 일어 당나라의 배가 모두 물에 침몰하였고, 왕이 죽은 뒤에 호국대룡이 되어 불법을 받들고 나라를 수호하고자 하여 유조를 통해 동해 중의 큰 바위 위에 장사지내게 하였다.

『만파식적(萬波息笛)』에서는 신문왕이 부왕 문무왕을 위하여 동해가에 감은사(感恩寺)²⁵⁾를 세웠는데, 절의 기록에서는 문무왕이 왜병을 진압하고자 이 절을 처음으로 짓다가 마치지 못하고 죽어 바다의 용이 되었는데, 신문왕이 공사를 끝마치고 금당 섬돌 아래에 동쪽을 향해 구멍 하나를 뚫어서 용이 들어와 서리게 하였다. 유골을 간직한 곳을 대왕암(大

25) 협주에서는 절의 기록이라고 하여 문무왕이 왜병을 진압하고자 이 절을 처음으로 짓다가 마치지 못하고 죽어 바다의 용이 되었는데, 신문왕이 공사를 끝마치고 금당 섬돌 아래에 동쪽을 향해 구멍 하나를 뚫어서 용이 서리게 하였다고 하였다.

王岩), 절을 감은사, 뒤에 용이 나타난 곳을 이견대(利見臺)라고 하였다. 해관(海官)이 동해 중에 작은 산 하나가 떠서 감은사를 향해 온다는 소식을 알리자 신문왕이 이견대로 나가니 산에는 대나무가 있고 용이 옥대(玉帶)를 바쳤다. 대나무를 베어서 피리를 만들어 천존고에 간직하였는데, 피리를 불면 적병이 물러가고 병이 나으며, 가뭄에는 비가 오고 장마에는 개며, 바람이 잦아들고 물결이 평온하게 되어서 만파식적(萬波息笛)이라고 불렀다.

『신무대왕 염장 궁과(神武大王閻長弓巴)』에서는 궁과(弓巴)가 청해진에서 군진을 지키고 있었는데, 왕이 궁과의 딸을 아내로 맞췄다는 약속을 어기자 반란을 꾀하려고 하였는데, 염장(閻長)이 이 말을 듣고 청해진으로 가서 궁과를 속여 그의 목을 베었다는 내용이 있다.

『진성여대왕 거타지(眞聖女大王居陀知)』에서 아찬 양패가 당나라에 사신으로 갈 때에 해적이 진도(津島)에서 길을 막는다는 말을 듣고 궁수(弓手) 신 명을 뽑아서 데리고 갔다. 곡도(鵠島)에 닿으니 풍랑이 크게 일어나 열흘을 묵게 되어서, 점을 치게 하니 그곳 신지(神池)에 제사를 지내야 한다는 점괘가 나와 제사를 지내자 물이 한 길이나 치솟고, 그날 밤 꿈에 노인이 나타나 한 사람을 섬에 남겨두면 순풍을 얻을 수 있을 것이라 하였다. 제비뽑기로 거타지가 뽑혀서 섬에 남고 배는 떠나갔다. 노인이 나타나 자신은 바다의 신인데 해가 뜰 무렵에 하늘에서 중이 내려와 주문을 외면서 모두 물 위에 뜨게 하고 자손의 간장을 빼먹는다고 하고, 이제 노인 부부와 딸만 남았으니, 활로 중을 쏘라고 하였다. 이튿날 과연 중이 내려오자 활로 쏘니 중은 늙은 여우가 되어 땅에 떨어져 죽었다. 노인은 딸을 거타지에게 맡기면서 꽃으로 변하게 하고 용 두 마리를 시켜 거타지를 받들고 당나라에 가게 했다. 나중에 귀국하여 꽃가지를 내어 여인으로 변하게 한 다음 함께 살았다.

『가락국기(駕洛國記)』에는 원하국의 함달왕(含達王)의 아들인 탈해가 바다로부터 와서 수로와 더불어 다투다가 뱃길을 따라 계림 경계로 달아난 이야기와, 아유타국의 공주인 허황옥이 바다를 통해 수로에게 온 내용이 나온다.

『연오랑세오녀(延烏郎細烏女)』는 아달라왕 4년(+158)에 바위 하나가 연오랑을 싣고 일본으로 가서 왕이 되었는데 아내인 세오녀도 바위를 타고 일본으로 가서 귀비가 되었다는 이야기인데, 그러자 신라에는 해와 달이 빛을 잃어서 일본으로 가서 세오녀가 짠 명주를 가지고 와서 제사를 지내어 해와 달이 그 전과 같아졌다는 이야기이다. 연오랑과 세오녀를 싣고 갔다는 바위는 큰 물고기로 거북과 같은 종류라고 할 수 있을 것이다.

『금관성파사석탑(金官城婆娑石塔)』(『탑상』)에서는 『가락국기』와 연결하여 허황옥이 아유타국에서 동쪽으로 바닷길을 가려고 할 때 파신(波神)의 노여움으로 가지 못하게 되자 부왕의 도움으로 탑을 싣고 순조롭게 바다를 건너 금관국의 남쪽 해안에 정박하게 되었다. 바다의 거친 물결을 이기는 방법, 안전한 바닷길을 위하여 탑이 그 역할을 맡고 있다.

『황룡사 장육(黃龍寺丈六)』(『탑상』)에서도 인도의 아육왕이 보낸 철과 황금 등 장육존상을 만들 재료를 배에 싣고 하곡현의 사포에 이르게 되었다.

『민장사(敏藏寺)』(『탑상』)에서는 우금리의 가난한 여자 보개(寶開)에게 장춘(長春)이란 아들이 있는데, 바다의 장사꾼을 따라 다녔는데 오랫동안 소식이 없었다. 민장사에 가서 정성을 다하여 기도하니 장춘이 갑자기 돌아왔다. 장춘의 설명은 바다 가운데에서 회오리바람을 만나 배가 부서지고 겨우 널판쪽을 타고 오(吳)나라 해변에 닿았는데, 그곳 사람들이 농사일을 시켰다. 하루는 고향에서 온 듯한 스님이 데리고 가면서, 개울에서 겨드랑이에 끼고 뛰었는데 고향에 오게 되었다고 하였다. 시기는 천보

(天普) 5년(+745) 4월 5일이었다.

『전후소장사리(前後所將舍利)』(『탐상』)에서는 보요선사에 관한 일화에서 바다와 관련된 내용을 확인할 수 있다. 보여 선사가 남월(南越)에서 대장경을 구해 돌아올 때 해풍이 갑자기 일어 작은 배가 물결 사이에서 출몰하였다. ‘신통이 대장경을 머물게 하려는 것인가’ 생각하고 주문으로 축원하여 용까지 함께 받들고 돌아오니 이에 바람이 자고 물결이 가라앉았다.

『낙산이대성 관음 정취 조신(洛山二大聖觀音正趣調信)』에서는 관음 보살의 진신이 해변의 굴 안에 자리하고 있고, 동해용이 여의주를 바치는 것으로 되어 있다.

『원광서학(圓光西學)』(『의해』)에서는 원광이 스물다섯 살 때에 배를 타고 진(陳)나라 금릉(金陵)으로 갔다는 내용이 나온다.

『보양이목(寶壤梨木)』에서는 보양이 중국에서 불법을 전수하고 서해 중간 쯤에 오자 용이 용궁으로 안내하여 불경을 염송하게 하고, 금색 비단 가사 한 벌을 시주하였으며 아들 이목(璃目)으로 하여금 받들어 모시고 좇아가게 하였다.

『의상전교(義湘傳教)』에서는 의상이 영휘 초에 당나라 사신의 배가 서방으로 돌아가려고 하자 그 배를 얻어타고 중국으로 가서 양주(揚州)에 머물렀다.

한편 부석사 연기 설화와 연결시키면 의상이 문무왕 11년(+671) 당나라에서 돌아올 때 양주성(揚州省)의 수위장 유지인(劉知仁)의 딸인 선묘(善妙)가 의상을 사모하다가 산둥성(山東省) 해안에서 용이 되어 의상의 배를 보호하면서 왔다고 하였고, 부석사를 창건할 때에는 이 용이 이교(異教)의 무리를 물리치고 석룡(石龍)으로 바뀌었다고 하였다.²⁶⁾

26) 유증선, 『영남의 전설』, 형설출판사, 1971, 148~152면.

3) 시가에 표상된 바다

바다와 연관되는 작품으로 우선 <해가>, <처용가>, <혜성가>, <청산별곡> 등과 『고려사』 『속악』에 수록된 작품을 들 수 있다.

<해가>에서 바다는 수로(水路)를 납치해 간 해룡이 사는 곳으로 형상화되었다. 그리하여 나타난 노인은 이 해룡을 두고 “해중쌍생(海中傍生)”이라고 지적하고 있다. 그런데 막상 바다에서 돌아온 수로는 바다 속의 풍경에 대하여 “칠보궁전에 먹을 것이 달고 부드러우며 향긋하고 깨끗하여 인간 세상의 것이 아니다.”라고 찬사를 보내고 있다. 이른바 『법화경』에서 말한 용궁의 세계가 바다 속에 존재하고 있으며 그 내용을 그리고 있는 것이다.

<처용가>에서 바다는 해룡(海龍)이 사는 곳으로 그려지고 있다. 이 해룡이 일곱 아들을 거느리고 현강강 앞에 나타나 덕을 기리고 춤을 추고 음악을 연주했다고 하고 그 중의 한 아들이 임금을 따라 서울에 가서 왕정을 보좌했다고 하였는데 그 이름을 처용(處容)이라고 하였다. 바다에 살면서 “덕을 기리고 춤을 추고 음악을 연주한다.”라고 했으니 사실적인 표현보다 상징적인 의미로 쓰이거나, 바다를 통하여 온 외래자라고 추정할 수 있다.

<혜성가>의 바다는 구체적으로 제시되어 있지 않고, “일본 군대가 자기 나라로 돌아갔다.(日本兵還國)”라는 문맥에서 읽어낼 수 있다. 그렇다면 바다는 왜적이 침입해 들어오는 동해(東海)로 비정되고 그곳은 갈등과 전쟁이라는 문제가 있는 곳이다. 그리고 향가 본문에 제시된 “물가[汀]”를 바다로 볼 수 있을지에 대한 의문은 여전히 남아 있다.

<청산별곡> 6연의 ‘바람’은 “느므자기”와 “구조개”가 있는 구체적 공간이다. 이곳이 긍정적인 공간인지 약간은 부정적인 공간인지에 따라 작

품 전체의 구도가 달라질 수 있는 부분이기도 하다. 『고려사』의 고종 40년(+1253) 7월의 기사에 “산성과 해도로 들어가 지키게 하였다.(入保山城海島)”라는 내용이 있어서 이와 연결될 수 있는 가능성도 열려있는 것이다.

『고려사』 『악지』의 속악(俗樂)조에도 바다와 관련된 작품이 실려 있다.

<원흥(元興)>은 동북면 화녕부의 속읍으로 큰 바다가 있는데, 고을 사람이 배로 장사를 하다가 돌아오자 그 아내가 기뻐하면서 불렀다는 노래이다. 동해 바다를 통해 장사를 하는 삶의 어려움과 집에서 걱정하는 아내의 마음이 담겼을 것으로 추정된다.

<총석정(叢石亭)>은 기철(奇轍)이 지은 것으로 강릉의 총석정에 올라서 사선의 유적을 둘러본 뒤에 대해(大海)를 바라보면서 지은 노래이다. 넓은 바다를 바라보면서 느끼는 감회를 읊었을 것으로 추정된다.

<예성강(禮成江)>은 전편과 후편이 있다. 중국의 상인 하두강(賀頭綱)이 바둑을 잘 두었는데, 예성강에서 미부인을 보고 그의 남편과 내기를 하여 그의 아내를 배에 싣고 떠나자 그의 남편이 뉘우치면서 지은 것이 전편이고, 배가 가는 도중에 선회하면서 나아가지 못하자 점을 치고 부인을 돌려보냈다고 했는데 이때 부인이 지은 것이 후편이다.

<동백림(冬栢林)>은 충숙왕 때에 채홍철(蔡洪哲)이 죄를 짓고 먼 곳의 섬에 유배되어 덕릉(德陵)을 그리워하면서 지은 노래이다. 한편으로는 이미 이 노래가 있었는데, 채홍철이 가정(加正)하여 자신의 뜻을 빚댄 것이라고도 한다.

그리고 경기체가로 안축의 <관동별곡>에는 관동의 바닷가 승경이 제시되어 있는데, 순찰(巡察), 등망창해(登望滄海) 등이 포함되어 있다.

한편 <어부가>는 강과 바다의 형상이 드러나는데, 윤선도의 <어부사시사>에는 바다의 뱃놀이가 중심을 이루는 것으로 이해할 수 있다.

가사 <선상탄(船上歎)>은 박인로가 통주사가 되어 부산에서 배를 타고 섬나라 오랑캐를 향한 마음을 드러낸 것이다. 배를 만든 현원씨(軒轅氏)를 원망하거나 동남동녀를 보내어 왜(倭)를 만들게 한 진시황(秦始皇)을 탓하기도 한다. 그리고 같은 배를 타면서도 어부생애(漁父生涯)에 견주는 경우와 판옥선(板屋船)을 타고 대검장쟁(大劍長鎗)을 들어야하는 차이를 말하기도 한다.

이와 함께 서사적인 특성을 지니는 <덴동어미회전가>에서는 덴동어미의 셋째 남편이 된 울산의 황도령이 장사를 한다고 대동선을 타고 서울로 가는 중에, 해남관에서 파도를 만나 파선이 되어 배쪽 하나를 잡고 망망대해를 표류하다가 제주의 한 섬에 다다랐는데, 지나가는 어부가 발견하고 제주본관으로 안내하여 왕래선을 타고 고향 울산으로 돌아온 과정을 여과 없이 기술하고 있다.²⁷⁾

그리고 다음의 사설시조에서는 구체적 상황에 대한 기술보다는 둘째 단에서 바다에서 파선을 당한 경우를 가정하여 다른 상황과 견주고 있다.

나모도 바히 돌도 업슨 피헤 매게 쏘친 가토리 안과

大川바다 한가온대 一千石 시른비에 노도일코 닛도일코 농총도 근코 돛
대도 것고 치도 빠지고 비름 부러 물결치고 안개 뒤섯게 즈자진 날에 갈길은
千里萬里 나몬디 四面이 거머어득 저뭇 天地寂寞 가치노을 썩는디 水賊만
난 都沙工의 안과

엇그제 님 여훤 내 안히야 엇다가 ㄱ을흐리오(『진청』 572)

4) 한시에서의 바다

한시에 형상화된 바다는 다양한 각도에서 살필 수 있다. 한시 담당층의

27) 김문기, 『서민가사연구』, 형설출판사, 1985, 320~323면.

성격과 관련하여 사행(使行)이나 해행(海行) 등 공변된 업무를 띠고 바닷길을 가는 경우, 공변된 임무와 사적인 감흥이 얽혀 있다고 할 수 있는 유관(遊觀)의 입장에서 본 관해(觀海), 그리고 정치적인 배척의 입장에 놓인 유배(流配)의 시각에서 바라본 바다 체험 등이 논의될 수 있다. 특별한 경우 거센 물결을 만나 표류하게 되는 표해(漂海)의 체험은 특수한 경우로 다를 수 있을 것이다.

사행의 길에서 느낀 바다에 대한 인식은 이첨(李詹, 1345~1405)의 <등주대풍(登州待風)>에서 읽을 수 있다. 등주는 중국과의 바닷길에서 매우 중요한 지소이다. 56세이던 경진년(庚辰年, 태종 즉위년, 1400) 겨울 11월에 정종이 태종에게 전위한 일에 대한 계품사(啓稟使)로 안주(安州)를 출발하여 12월 27일에 등주 해구(海口)에 이르러 얼음이 얼어서 배가 나아가지 못하자 교방(喬房)의 천비(天妣)에게 향화(香火)로 빌고 난 뒤에 얼음이 풀려서 등주에 오르는 곡절을 겪기도 하였으며, 이듬해 3월에 돌아오는 길에 등주에서 바람을 기다리면서 지은 것이다.

동파 선인이 신기루²⁸⁾를 보았는데
 빼어난 자취가 아득히 환하게 드러나네.
 도깨비가 신의 사당에 조회하고
 물고기와 용은 사신의 배를 피하네.
 * 이때 어사급사중으로 명을 받들어 요동을 임문하다
 물가의 두둑에서 저물녘에 개구리밥을 따고
 물속의 하늘에 패옥을 바치네.
 다행히 장공자와 함께
 팔월 전에 뗏목을 탈 수 있으랴?

28) 蘇軾의 7언 24구의 고시 <登州海市>를 가리키는데, 『全宋詩』권809, 『소식 26』, 『全宋詩』14책, 북경대학출판사, 1993, 9371~9372면에 수록되어 있다.

* 우부사인 장성이 짝이 되어 간 까닭이다.

坡仙觀海市 勝迹謾昭然

魴魴朝神廟 魚龍避使船 *時御史給事中奉命廉問遼東

採蘋汀畔暮 捐佩水中天

幸與張公子 乘槎八月前 *尤府舍人張城爲伴行故云²⁹⁾

해시(海市)는 해시신루(海市蜃樓)의 준말로 신기루를 가리키는데, 송나라 심괄(沈括)의 『몽계필담(夢溪筆談)』 『이사(異事)』에 따르면 등주의 바다에 때때로 운기(雲氣)가 궁실·대관·성첩·인물·거마·관개와 같아서 이를 해시(海市)라고 일컫는다고 하였다. 소동파는 <등주해시(登州海市)>의 병서에서 해신 광덕왕(廣德王)의 묘에 빈 다음에 해시를 보았다고 하였다.

유관의 입장에서 본 바다는 조임도(趙任道, 1585~1664)의 <관해(觀海)>에서 읽을 수 있다.

‘바다에서 본 사람은 물에 대해 말하기 어렵다’는

아성의 말씀이 어찌 우연이라?

천 길의 교통의 굴은 헤아리기 어렵게 깊고

만 이랑의 고래 물결은 끝이 없이 트였네.

처음에는 은하수와 같이 뗏목을 타던 나그네더니

도리어 봉래와 영주와 같이 약을 캐는 배이네.

문득 종전에 놀고 장난하던 곳을 비웃나니

졸졸 흐르는 붓도랑에 까마귀와 솔개가 목욕하네.

觀於海者難爲水 亞聖之言豈偶然

蛟窟千尋深莫測 鯨波萬頃闊無邊

29) 『雙梅堂集』권2, 『한국문집총간』6, 330면.

初如雲漢乘槎客 還似蓬瀛採藥船
 卻笑從前遊戲處 潺湲溝瀆浴烏鳶³⁰⁾

맹자(孟子)가 한 말을 근간으로 하면서도 눈앞에 펼쳐지는 바다의 위용을 살피면서 관련된 고사를 환기하고 있다.

유배길에서 바다를 마주하면서 느낀 감정은 김진규(金鎭圭, 1658~1726)의 <남정(南征)>에서 확인할 수 있다. 기사년(己巳年, 1689) 6월 서울을 출발하여 진주와 고성을 거쳐 통영(統營)에서 배를 타고 유배지인 거제(巨濟)³¹⁾에 이르게 되는 유배의 여정을 장편으로 쓴 것인데, 통영에서 거제에 이르는 바닷길을 읊은 부분이다.

날이 밝자 고성을 거쳤는데
 어두운 바다가 고을의 남쪽으로 터졌네.
 엄숙한 통영의 장수의 병영에는
 산과 바다에 끝채의 문이 열리네.
 도려가 감히 범도를 지나랴?
 무사가 엄정히 빗장을 잠그네.
 길이 끝나니 바다 물가에 다다르고
 말에서 내리니 배에 오르기를 재촉하네.
 해가 저무니 물이 하늘에 달라붙고
 사나운 바람은 불어나는 조수를 아우르네.
 뱃전이 두레박처럼 뒤집히고
 큰 물결은 벼락처럼 울부짖네.

30) 『潤松集』권2, 『한국문집총간』89, 50면.

31) 거제는 남해, 진도와 더불어 조선시대 대표적 유배지였다. 『중종실록』 17년 2월 24일 기사, 최재남, 『김구의 남해생활과 <화전별곡>』, 『사림의 향촌생활과 시가문학』, 국학자료원, 1997, 135면 참조.

희오리바람에 떠나려가느라 물가의 나무를 잃고
 고생 끝에 물가 곁에 배를 대네.
 이 땅이 내가 지낼 곳이니
 풍토가 놀라고 두려워할 만하네.
 天明歷固城 溟渤縣南拆
 肅肅統帥營 山海轅門關
 徒旅敢徑度 武士嚴關鑰
 路盡迫海濱 下馬催登舶
 日暮水粘天 惡風兼漲汐
 船舷翻桔槔 濤浪吼霹靂
 飄流失渚步 辛苦傍涯泊
 此地是我居 風土足驚懼³²⁾

한편 표해의 상황에 처하게 된 절박함은 최부(崔溥, 1454~1504)가 『표해록(漂海錄)』³³⁾에서 흑산도 근처에서 표류하다가 중국을 거쳐 귀환하게 되는 과정을 생생하게 기록한 데서 그 체험의 내용을 확인할 수 있다.

바닷길에서 표해(漂海)는 이미 『고려사』에서 현종 20년(+1029) 탐라의 정일(貞一) 등이 바다에서 풍랑을 만나 동남쪽의 섬에서 7개월을 억류되었다가, 몰래 작은배를 타고 동북쪽으로 일본의 나사부(那沙府)에 도착하였다가 생환³⁴⁾한 것을 비롯하여 빈번하게 확인되는 것이다.

32) 『竹泉集』 권2, 『한국문집총간』 174, 19면.

33) 『錦南集』 권3-권5, 『한국문집총간』 16, 422면 이하.

34) 『高麗史』 권5, 「顯宗 二」.

3. 바다에 대한 인식의 층위와 그 전환

시대에 따라 바다에 대한 인식과 바다를 중심으로 한 환경에 대응하는 방식은 한결같지 않다. 선박 제도의 마련이라는 현실적인 문제, 대외관계에 따른 변화, 교류를 통한 해상 무역 환경의 흐름 등이 바다에 대한 인식에 커다란 영향을 끼친 것으로 볼 수 있기 때문이다. 그 인식의 층위와 전환의 양상을 일별하는 일이 간단하지는 않지만, 우선 물에 대한 인식이라는 측면에서 그 규모에 따른 내용을 살필 수 있을 것이고, 다음 삼면이 바다인 우리나라의 지형적인 사정을 고려할 때 방향과 위치에 따른 차이를 짚어볼 수 있을 터인데, 여기에는 바람의 방향도 고려할 필요가 있다. 셋째로 설정할 수 있는 것은 정도와 깊이에 대한 인식이다. 오늘날의 개념으로 이해하면 근해(近海)와 원양(遠洋), 또는 심해(深海) 등에 대한 관심과 연결될 수 있을 것이다. 또 하나 설정할 수 있는 틀은 경계 또는 분리로서의 바다에 대한 인식이다. 바다를 경계로 육지와 섬의 분리, 지역적 차이와 문화적 차이로 이어지는 섬으로의 유배 등이 여기에 포함될 수 있을 것이다.

1) 물의 규모와 흐름에 대한 인식

바다도 물이 모인 것인데 그 규모에 있어서 차이로 인식하는 것이다. 샘[泉], 내[川], 강[江, 河], 바다[海] 등이 이러한 차별적 인식이다. 그리고 모든 강물은 바다로 들어간다는 기본 인식에서 말미암은 것으로 큰 규모와 순리를 내포하고 있는 것이다. 이미 『서경(書經)』 「우공(禹貢)」에서 “강수와 한수가 바다에 조회한다.(江漢朝宗于海)”라고 한 것이나, 『회남자(淮南子)』 「범론훈(汜論訓)」에서 “온 내가 근원은 다르나 모두 바다로 돌아간다.(百川異源 皆歸於海)”라고 한 것도 모든 물이 귀결되는 곳으로

바다를 설정한 것이다.

실제 <용비어천가> 제2장의 “시미 기픈 므른 ㄹㄹ래 아니 그츨찌 내
히 이러 바르래 가느니”에서 보는 바와 같이 물이 샘에서 발원하여 내를
거쳐 바다에 이르는 사실을 들어서, 나라의 운세가 영원하기를 바라는 기
원으로 이어지고 있다. 그런데 바다에 대한 기본 인식은 물이 샘 → 내 →
바다로 이어지는 것으로 파악하고 있다.

다음 황진이의 시조에서도 이러한 인식을 읽을 수 있다.

靑山裏 碧溪水 | 야 수이 감을 자랑마라
一到滄海 ㄹ면 도라오기 어려오니
明月이 滿空山 ㄹ니 수여 간들 엇더리(『진청』 286)

시냇물이 흘러서 바다에 이르는 것을 말하고 그 방향을 되돌릴 수 없
는 인식까지 드러내고 있다. 그런데 물이 지닌 이러한 불가역성은 다음
의 시조에서 인간 내면의 방향성과도 연결되어 나타난다.

간밤의 우던 여흘 슬피 우러 지내여다
이제야 생각하니 님이 우러 보내도다
저물이 거스러 흐르고져 나도 우러 네리라(『진청』 296)

陽德孟山 鐵山嘉山 ㄹ린물이 浮碧樓로 감도라 들고
마흐라기 공이소 斗尾月溪 ㄹ린 물은 濟川亭으로 도라든다
님그려 우는눈물은 벼갯모호로 도라든다(『진청』 498)

2) 방향과 위치의 차이에 따른 인식

동해, 서해, 남해로 이루어진 우리나라 주변의 바다는 근해(近海)라는

공동점을 지니면서도 그 위치와 방향에 따라 조금씩 다르게 인식되어 온 것이 사실이다.

우선 동해는 신라 시대에 왜인의 침입이 잦았던 곳으로 바람이 부는 방향과 시기에 따른 자연현상과 함께 바다의 움직임에 이해하였다. 『삼국사기』의 기록을 살펴보면 주로 3월과 4월에 왜인의 침범이 잦았던 것을 알 수 있는데, 이 시기에 일본에서 우리나라 쪽으로 부는 바람을 이용하여 침입하였던 것이다. 실제 『삼국사기』에서 4월에 “큰바람이 동쪽에서 불어와 나무를 꺾고 기왓장을 날렸다”라는 현상을 두고 ‘왜군이 쳐들어왔다’라는 풍문이 돌 정도로 동해 바다의 큰바람은 늘 외환과 연결하여 인식한 것이다. 한편 문무왕이 죽은 뒤에 동해의 바위 위에 장사를 지내면서 나라를 지키는 용(龍)으로 변했다는 전설과 함께 동해 바다는 호국룡(護國龍)이 수호하는 곳이라는 인식도 널리 퍼져 있었다. 신문왕이 감은사(感恩寺)를 짓고 해공왕과 경문왕이 감은사에 가서 망해(望海)했다는 기록은 문무왕 이후 호국룡에 대한 인식을 반영하는 것이다.

이에 비해 서해(西海)는 중국과의 교류가 이루어지는 바닷길로 일찍부터 열려 있었던 것으로 확인된다. 사행(使行), 서학(西學), 교역(交易)의 길로 그 위상과 역할을 맡았을 뿐만 아니라, 중국에서 우리나라를 침략할 때에는 바다가 전장(戰場)으로 변하기도 하였다. 그리하여 일찍부터 정해진 바닷길이 마련되어 있었고, 중간에 해적이나 방해 세력이 나타나면서 이를 방어하기 위한 방편을 고심하기도 하였다. 안전한 뱃길을 바라는 마음에 바다를 지키는 용신(龍神)에 대한 믿음이 자리 잡았다. 보호해야 할 대상에 대한 배려가 바다를 지키는 용의 보호를 기대했던 것으로 보인다. 간만(干滿)의 차이가 크게 나타나는 것을 수신(水神)의 역할과 관련하여 이해한 것이다. 『삼국유사』의 <거타지>, 『고려세계』의 <작제전>, <의상과 선묘>, <심청전> 등의 이야기에서 서해를 담당하는 용신에 대한 믿음

을 읽어낼 수 있다. 그리고 조운(漕運) 제도와 관련하여 삼남에서 거두어 들인 대동미 등의 조세를 서해(西海) 연안을 따라 서울로 옮기는 과정에 서해의 바다는 조운로(漕運路)로서의 역할을 맡기도 하였다.

한편 남해는 『삼국유사』에서 대방(帶方)의 남쪽에 바닷물이 천리이고 이를 한해(瀚海)라고 부른다고 한 바와 같이 넓은 바다로 인식하였고, 백제가 일본에 문화를 전달하는 역할을 맡을 때 중요한 해로(海路)의 역할을 했던 것이다. 물론 중국에서 우리나라의 서해안을 거쳐 일본으로 가는 길이 바로 우리의 남해였다는 점도 환기할 필요가 있다. 고려 후기 왜구가 자주 출몰하면서 서해와 함께 남해는 전장(戰場)의 비란내를 풍기는 곳으로 인식되었고, 후대에 남해안의 여러 섬이 유배지가 되면서 남해는 격절(隔絶)의 공간으로 받아들여지기도 하였다. 임진·정유 전쟁 이후 일본과의 통신사(通信使)의 길이 열리면서 남해 바다는 새로운 변화를 예고하는 길로 인식되기도 한 것이다. 남해 바다에서 제주(濟州)로 이어지는 바닷길은 섬과 물을 이어주는 중요한 의미를 지니게 된 곳이다.

다음과 같은 시조에서는 현실적으로 해결하지 못하는 울분을 꿈에서 요해(遼海)를 건너서 실행하겠다는 다짐으로 나타내고 있다.

간밤의 大醉하고 醉흔 夢에 꿈을 꾸니

七尺劍 千里馬로 遼海를 느라건너 天驕를 降服받고 北關에 도라와 告厥成功 ㅎ여되니

男兒의 慷慨흔 ㅁ음이 胸中에 鬱鬱 ㅎ여 夢에 試驗 ㅎ노라(『진정』 522)

3) 정도의 차이와 질적 변화

바다는 그 크기에 있어서나 알 수 없는 깊이 때문에 표면적인 깊이와 넓이를 지시하면서 동시에 질적 수준이나 내적 성숙을 지적하는 경우가

많다.

권근(權近, 1352~1409)이 이색(李穡, 1328~1396)의 행장에서, 이색의 문장에 대하여 “강하가 바다로 흘러가는 것과 같다.(江河注海)”라고 한 것도 결국은 강물이 규모가 큰 바다로 수렴되는 것을 바탕으로, 이색의 문장이 바다와 같은 넓이와 깊이를 지녔다는 것을 강조한 것이다.

<감군은(感君恩)>에서,

四海 바닷 기피는 단줄로 자히리어니와
님의 德澤 기피는 어니 줄로 자히리잇고

라고 한 부분은 “기피”를 통한 견준이라고 할 수 있는데, 님의 덕택을 강조하기 위하여 바다의 “기피”를 들고 있는 것이다. 당대에는 어렵다고 할 수 있는 바다의 “기피”를 측정 가능한 것으로 제시하고, 내면의 문제인 님의 덕택은 “기피”를 가늠하기 어렵다고 하였다.

정철의 <관동별곡>에서,

바다 빛근 하늘이니 하늘 빛근 뜨어신고
.....
기피를 모르거니 ㄴ인들 엇디 알리

라고 한 부분은 유학에 바탕을 두고 바다에 대한 인식에서 정도의 차이와 질적 변화를 말하고 있는 핵심적인 내용이다. “기피”와 “ㄴ”에서 바다가 지닌 특성을 함께 인식하고 있는 것이다. 망양정(望洋亭)에서 먼 바다를 바라보면서 바다 바깥에 하늘이라는 세계 또는 범주가 있는 것으로 일반화하고 난 뒤에 하늘 바깥의 세계에 대한 궁금증을 환기하고 있다. 가능

한 궁금증이라고 할 수 있는데, 만약에 그러한 궁금증을 확산시키면 기존의 인식을 일탈할 가능성이 생기게 된다. 실제 가사에서는 바다의 모습에 대하여 “궂득 노흔 고래 뉘라셔 놀내관대, 블거니 썸거니 어즈러이 구는 디고. 은산을 젓거 내여 육합의 느리는 듯, 오월장천의 백설은 므스일고”라고 하여 매우 구체적인 관찰을 바탕으로 기술하고 있다. 그리고 하늘 바깥의 세계에 대하여, 꿈에서 상계의 진선을 만나 구만리장공을 날고 싶다는 바람으로 이어진다. 그러나 진선이 학을 타고 구공으로 올라가자 화자도 꿈이 깨고 바다를 굽어보면서, “기피를 모르거니 ㄹ인들 엇디 알리”라는 현실적 인식으로 돌아오게 된다. 하늘 바깥의 세계가 진선의 세계라고 한다면, “기피”는 바다의 내면에 관한 것이라 할 수 있고, “ㄹ”은 경계를 포함한 새로운 궁금증의 영역이라고 할 수 있다.

다음의 시조에서도 깊이에 대한 인식이 중요하게 드러나고 있다.

大川바다 한가온대 中針細針 싸지거다

열나른 沙工놀이 궂므된 사엿대를 궂궂치 두러메여 一時에 소리치고 귀
썸여 내닷말이 이셔이다

님아님아 온놀이 온말을 흐여도 님이 짐작흐쇼셔(『진청』 501)

萬頃滄波之水에 둥둥 썸는 부락금이 게오리들아

비슬금성 증경이 동당강성너사 두루미들아 너 썸는 물 기피를 알고 둥 썸
는 모로고 둥 썸는

우리도 놈의 님 거러두고 기피를 몰라 흐노라(『진청』 537)

4) 경계와 분리로서의 바다

바다는 바다로 에워싸인 섬을 만드는데 같은 땅이면서 이를 육지와 분리하고 있다. 오늘날 가까운 곳은 다리를 놓아 연결하기도 하지만, 주로

배[船]를 통하여 두 지역을 잇게 한다. 그러므로 바다는 경계(境界)의 성격을 띠면서 문화의 분리를 야기하기도 한다. 섬에 갇히게 된 화자는 자신의 울분을 토로하기도 한다.

충주와 함안을 거쳐 거제에서 유배생활을 한 이행(李荇, 1478~1534)의 경우 거제의 섬으로 들어가면서 오랜 유배 생활을 통하여 내면화의 방향을 잡아서 격정이 완화되기는 했지만 그래도 분리로 인한 격절감을 확인할 수 있다. 7월의 <즉사(卽事)>이다.

따로 이은 사면은 겨우 거룻배만한데
 탕자나무 가시가 거둑 둘러서 하늘도 볼 수 없네.
 담담히 앉았으니 봄 낮이 긴 줄 점차 알겠고
 쓸데없이 시름하니 경물이 바뀔이 더욱 안타깝네.
 십년 동안 어려움은 많고 공명은 가벼웠고
 백발로 무리와 떨어지니 질병만 얹히네.
 책을 끼고 글을 읽은들 끝내 어디에 쓰랴?
 세간의 갈림길은 참으로 아득하네.
 茅茨四面僅如船 枳棘重圍不見天
 淡坐漸知春晝永 乾愁更惜物華遷
 十多年難功名薄 白首離群疾病纏
 挾策讀書終底用 世間岐路劇茫然³⁵⁾

남해에서 유배 생활을 한 남구만(南九萬, 1629~1711)은 선협적인 자기 절제³⁶⁾의 시편을 짓고 있는데, 그럼에도 불구하고 <등망운산(登望雲

35) 『容齋集』권6, 『海島錄』, 『한국문집총간』20, 민족문화추진회, 1988.

36) 최재남, 『유배체험의 내면화와 시적 변용』, 『한국한시연구』13집, 한국한시학회, 2005, 408면.

山)>과 같은 시에서는 섬에 갇혀서 지내는 격절감을 숨기지 않고 있다.

등라를 부여잡고 돌을 잡으며 높은 산에 오르니
 이 산이 우연히 이 이름임에 감동해서라오.
 요 임금의 백성이 임금을 그리워한 뜻이 아니라면
 적자가 어버이를 사모한 정이 아니라?
 흰 구름 외로이 날아가니 향정이 희미하고
 한 덩이 붉은 구름 멀리 사라지니 궁성과 막혀 있네.
 다시 바다에 몇 점의 그림자 떠 있으니
 바람따라 어느 날이나 서쪽을 향하라?
 捫蘿攀石上崢嶸 爲感茲山偶此名
 莫是堯民懷帝意 將非狄子戀親情
 孤飛白遠迷鄉井 一朵紅遙隔禁城
 更有滄溟浮點影 隨風何日向西征³⁷⁾

5. 소결

지금까지 한국고전문학에서 바다에 대한 인식을 개괄적으로 검토하였다.

바다와 관련한 자료를 검토하면서 삼면이 바다로 에워싼 우리나라의 현실에서 이른 시기부터 대국에 대한 조공과 교역의 길로 바다가 중요하게 인식되었고, 왜로 인식된 일본의 침탈에 대한 두려움과 고통은 신라, 고려, 조선에 이르기까지 지속된 것으로 이해할 수 있다.

바다에 대한 두려움이 수신이라고 할 수 있는 용신(龍神)에 대한 믿음으로 이어진 것인데, 동해의 경우 문무왕이 유조(遺詔)를 내려 사후에 동

37) 『藥泉集』제2, 『한국문집총간』131, 443면.

해의 용이 되고 싶다고 하여 화평을 기원한 것이나, 서해의 경우 마조(媽祖)라고 불리는 천비(天妃) 신앙으로까지 확대되어 사행(使行)과 교역(交易)의 길에 안전을 기원한 것으로 보인다. 그리고 대국(大國)이 문화를 선도하는 입장에 서면 바닷길을 통하여 서학(西學)이라고 할 수 있는 유학의 길에 들어서기도 하였다.

고려 건국의 기반으로 해상(海商) 세력이 중심을 이루었고 실제 예성강(禮成江)을 중심으로 큰 교역(交易)이 이루어진 것을 알 수 있으며, 고려 정종 즉위년(+1034) 이후 팔관회(八關會)에 상인들을 공식적으로 참가시키면서 상례가 되기도 하였다. 그 범위가 송나라에 한정하지 않고 여진과 탐라를 비롯하여 대식국(大食國)까지 확장되어 서해(西海)는 국제적인 해상로의 역할을 맡았던 것이다.

한편 고려 초부터 연안(沿岸)을 중심으로 조운로(漕運路)를 열어서 남쪽에서 거둔 세미(稅米)를 해로를 통해 개경(開京)으로 운송하게 하였는데, 14세기 중엽 이후 왜구의 침탈로 조운로(漕運路)가 제 기능을 하지 못하였고, 18세기 중엽 남해에 조창(漕倉)이 개설되기까지 연안의 바닷길은 제 구실을 하지 못했던 것으로 확인된다.

그리고 고려 시대부터 해도(海島)로 요약되는 섬 지역으로 귀양을 보내면서 물에서 떨어진 섬으로 이어지는 바닷길은 중심으로부터의 이탈, 문화로부터의 격절이라는 새로운 체험을 유발하게 되었다. 물론 새로운 문화체험으로서 문화교차의 역할을 맡기도 하였다.

사행과 교역 또는 생업으로서 어업의 과정에서 사나운 풍랑을 만나 표류(漂流)하게 된 표해(漂海)의 체험은 바닷길에서 맞게 되는 불행한 일이지만, 언제나 상존하는 위험이어서 때로는 희생을 부르기도 하고 표해(漂海)의 고난과 이국(異國)에서의 체험을 형상화하기도 하여 새로운 문학 영역을 넓히기도 하였다.

바다에 대한 인식과 전환이 문학 작품에 형상화된 실상에 대한 검토는 물에 대한 인식의 추이, 방향과 위치에 대한 인식의 변화, 정도와 질적 변화에 대한 인식, 경계와 분리에 대한 인식 등으로 나누어 검토하였다.

물과 관련한 바다는 냇물이 바다로 흘러간다는 순리와 규모에 관한 인식으로 물이 지닌 불가역성을 인간 내면의 방향성과도 연결시킨다. <용비어천가> 2장이나 황진이의 <청산리> 시조와 작자 미상의 <간밤의> 등의 작품에서 그러한 인식을 확인할 수 있다.

방향과 위치에 따른 문학적 형상화는 동해, 서해, 남해의 경우에 약간의 차이가 있다. 동해의 경우 왜에 대한 두려움과 용의 도움을 통한 호국의 의지로 확산되기도 하고, 깊고 푸른 바다를 보면서 관해(觀海)의 기상을 북돋우기도 한다. 서해의 경우는 사행(使行), 교역(交易), 서학(西學)의 길로 인식되어서 안전한 뱃길을 기원하기 위하여 용신(龍神)에 대한 믿음을 가지게 되었고, <거타지>, <작제전>, <의상과 선묘>, <심청전> 등에서 그러한 사례를 확인할 수 있다. 남해는 백제가 일본에 문화를 전달하는 중요한 역할을 맡았는데, 왜구가 자주 출몰하면서 전장(戰場)으로, 여러 섬이 유배지가 되면서 격절(隔絶)의 공간으로, 통신사의 길이 열리면서 새로운 변화를 예기하는 길이 되었다.

깊이와 넓이를 포괄하는 바다는 그 정도와 질적 변화에서도 중요한 모습을 보인다. <감군운>에서 일반적인 깊이를 제기한 것은 물론이려니와, <관동별곡>에서는 바다 바깥의 하늘 세계뿐만 아니라 하늘 바깥의 세계에까지 관심을 확대시키고 있으며, 몇몇 사설시조에서는 내면, 미지의 세계 등으로 확산되어 나타난다.

경계와 분리는 바다가 육지와 섬을 분리하면서 그 분리된 곳에서 유배 생활을 하면서 느끼는 내면의 추이를 가리키는데, 일단 격정의 감정으로 나타나는 것이 일반적이지만 이행의 경우처럼 내면화의 방향으로 전환하

면서도 격절감을 감추지 않고, 남구만의 경우처럼 자기 절제를 하면서도 숨기지 않고 있다.

참고문헌

『삼국사기』
『삼국유사』
『고려사』
『고려사절요』
『중종실록』
『광해군일기』

權文海, 『大東韻府群玉』, 아세아문화사, 1975.
金鎭圭, 『竹泉集』, 『한국문집총간』174, 민족문화추진회, 1996.
南九萬, 『藥泉集』, 『한국문집총간』131, 민족문화추진회, 1994.
李詹, 『雙梅堂集』, 『한국문집총간』6, 민족문화추진회, 1989.
李荇, 『容齋集』, 『한국문집총간』20, 민족문화추진회, 1988.
趙任道, 『澗松集』, 『한국문집총간』89, 민족문화추진회, 1992.
崔溥, 『錦南集』, 『한국문집총간』16, 민족문화추진회, 1988.
『청구영언(진본)』
『梁書』, 중화서국, 1992.
『全宋詩』, 북경대학출판사, 1993.

강만길, 「상업과 대외무역」, 『한국사』5, 국사편찬위원회, 1983, 196~217면.
구모룡, 「해양시와 근대의 바다」, 『근대문학 속의 동아시아』, 산지니, 2012, 81~113면.
김문기, 『서민가사연구』, 형설출판사, 1985, 310~339면.
김창수, 「교통과 운수」, 『한국사』10, 국사편찬위원회, 1984, 438~469면.
김철준, 「백제사회와 그 문화」, 『한국고대사회연구』, 지식산업사, 1975, 44~64면.
박구병, 「수산업」, 『한국사』10, 국사편찬위원회, 1984, 412~438면.

- 안동준, 『해상 사행문학과 천비신앙』, 『한국도교문화의 탐구』, 지식산업사, 2008, 221~261면.
- 이지자 외, 장영수 옮김, 『문학의 상징·주제 사전』, 청하, 1989, 1~348면.
- 오세영, 『한국문학에 나타난 바다』, 『해양문학과 국어국문학』, 양전 이용옥 교수 환력기념논총간행위원회, 1993, 3~20면.
- 유증선, 『영남의 전설』, 형설출판사, 1971, 1~491면.
- 윤치부, 『한국해양문학연구』, 학문사, 1994, 1~395면.
- 이용범, 『해외무역의 발전』, 『한국사』3, 국사편찬위원회, 1978, 503~538면.
- 이용옥, 『표해설화고』, 『해양문학과 국어국문학』, 양전 이용옥 교수 환력기념논총간행위원회, 1993, 69~84면.
- 조규익, 『사행노정으로서의 등주, 그 심상공간적 성격과 의미』, 『어문연구』38권 4호, 한국어문교육연구회, 2010, 443~466면.
- 조홍욱, 『시조에 나타난 어휘 바다의 쓰임에 대하여』, 『해양문학과 국어국문학』, 양전 이용옥 교수 환력기념논총간행위원회, 1993, 21~39면.
- 최재남, 『김구의 남해생활과 <화전별곡>』, 『사립의 향촌생활과 시기문학』, 국학자료원, 1997, 135~169면.
- 최재남, 『유배체험의 내면화와 시적 변용』, 『한국한시연구』13집, 한국한시학회, 2005, 387~419면.
- 황을문, 『해양문학소요』, 도서출판 전망, 2001, 1~311면.

ABSTRACT

Korean Classical Literature and the Cognition of the Sea

Choi, Jae-nam

The aim of this article is to summarize the cognition and the figuration of the sea in Korean classical literature.

We are able to read the records related to the sea in 『Samguksagi(三國史記)』, 『Samgukyusa(三國遺事)』, 『Koreasa(高麗史)』 and 『Chosunwangiosillok(朝鮮王朝實錄)』.

In records, The sea is generally accepted as a road of envoy voyage, a road of trade, and a road of going abroad to study. When making voyage and trade in a rough sea, many seamen pray the Dragon God, and sometimes they are adrift on the sea, robbed of in crowds. And the sea is enveloped in flames of battlefield.

The cognition and the figuration of the sea in literature is to be summarized as follows.

The character of the sea is connected to the nature of water. Namely spring water trickles down to the river, and the river finds its way to the sea. This submission and non-reverse is transferred to the inside of the mind.

The position and the direction of the sea is three side, the East sea, the Western sea, and the South sea. We are able to read the fear of the Japanese, and the spirit of sighting in The East sea. We are able to read the faith the Dragon God during the trade and tribute in the Western sea. And we are able to read the battlefield and the exile in the South sea.

The width and the depth of the sea is connected to the general depth, and especially we are able to read the cognition of another world over the sea.

The border and the separation from the sea is connected to a feeling of isolation in exile lives.

Key Words

sea, sighting of sea, a Japanese, tribute, trade, exile, the Dragon God.
be adrift on the sea, water, position, direction, separation, a feeling of isolation

논문투고일 : 2012. 11. 30

게재확정일 : 2012. 12. 02

