

8-9세기 해로의 활성화와 지중해 해상교역

정 문 수*

*한국해양대학교 유럽학과 교수

Arab Sea Trade with the Far East and the Mediterranean in the Eighth and Ninth Centuries

Moon-Soo Jeong*

*Department of European Studies, National Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea

요 약 : 8-9세기는 무슬림 상인의 주도로 페르시아만에서 남중국까지의 해로가 활성화되는 시기이다. 동서교류에서 해로가 육로를 능가하는 이 시기에는, 이 간선 해로를 따라 그 동단인 동아시아해역과 그 서단인 지중해 해역이 설정되었다. 먼저 간선 해로에 관해, 기존 연구에서 미진하게 검토한 페르시아만에서 인도 동쪽 바다까지의 왕복 항로와 아랍선박을 검토하였으며 심해항행이 진행되었다는 것을 지적하였다. 다음으로 이 시기에 동아시아해역의 해상무역이 장보고의 활약으로 활성화되었던 것과는 달리, 지중해 해역은 로마제국 시대의 활기를 잃고 상대적으로 위축되어 있다는 것을 지적하였다.

핵심용어 : 해로, 다우, 지중해, 해양사, 해상교역

Abstract : The Sea road which is connected from the Gulf of Persia to Canton was completed by Arabs in the end of the eighth century. For the first time in history, the amount of goods by the sea route exceeds land route. In contrast with the Mediterranean, the Indian Ocean was a sea of peace. Its western shores were under Muslim control, thus we find in this age a great expansion of commerce on the Indian Ocean. We trace the sea route to China in use in the middle of the ninth century. Also we find out that the outstanding feature of the medieval Arab ship of Indian Oceans are two: the manner in which planks of the hull sewn together, not nailed; and the fore-and-aft set of the sails.

Key words : sea road, dhow Mediterranean, maritime history, sea trade

1. 서 론

역사적으로 동서교류와 교역은 8세기 말 이전까지 주로 실크로드나 초원의 길과 같은 육로를 통해 이루어졌다. 그런데 실크로드의 주요 교통수단인 낙타 한 마리가 실을 수 있는 짐은 270킬로그램 정도여서 교역의 양이 제한될 수밖에 없었다. 또한 사막을 통과하는 것도 엄청난 고통을 수반하였다. 따라서 물류 비용이 비쌌고 수송 상품 또한 비싸고 종류도 제한적일 수밖에 없었다.

그러나 8세기 후반부터 동서간의 교류에 큰 변화가 나타나기 시작하였다. 조선술과 항해술의 발달로 그 때까지 느슨하게 연결되어 있던 해역이 안정된 항로를 통해 하나로 연결되어 바닷길이 활성화되었다. 페르시아만의 시라프(Siraf)·바스라(al-Basrah)와 중국 남부의 廣州를 연결하는 약 9,600킬로미터의 바닷길이 구조화되면서 서아시아와 중국이 무슬림 상인을 통해 직접 바로 연결되었다. 이렇듯 ‘바다의 간선 루트’가 건설

해지면서 바닷길은 상품 수송량에서 실크로드를 능가하게 되었다. 육지의 교역망 시대에서 바다의 교역망 시대로의 전환이 시작된 것이다.¹⁾

한편 동서간의 바다를 통한 간선 루트가 활성화되면서, 그 동단인 동아시아 해역과 서단인 지중해 해역의 지선 루트도 활성화되었을 것으로 추정된다. 동아시아 해역에 대해서는 최근 장보고 연구와 연계되어 상당한 성과물이 나왔다. 특히 허일 등이 공동 연구한 『張保皋와 황해 해상무역』은 현대 세계의 무역 네트워크 구성 모델을 참조하여, 동서교역을 수행하는 해상실크로드(페르시아만-남중국 바닷길)를 트렁크 라인으로, 그리고 장보고가 수행하였던 황해 해상교역로는 동단을 커버하는 피더 라인으로, 지중해 일대의 교역로는 서단을 커버하는 피더 라인으로 설정하고 이들 각 무역 루트간의 연계성에 주목하고 있다.²⁾ 장보고 연구를 환지구적인 바닷길의 시각으로 격상시킨 이 저서는 아쉽게도 필자들이 스스로 밝히고 있듯이 동서교역로의 동단인 황해 해상무역에 집중한 결과 그 서단인 지중해

* 정회원, jms@kmaritime.ac.kr

1) 미야자키 마사카쓰(이규조 옮김), 『정화의 남해 대원정』 일빛, 1999, 13면.

2) 허일·최재수·강상택·이창익 외, 『張保皋와 황해 해상무역』 국학자료원, 2001.

해상교역에 대해서는 일반적인 사실을 추정하는데 그치고 있다.

필자는 기본적으로 이런 시각에 동의하면서, 미개척 분야로 남아 있는 8-9세기의 지중해 해상교역에 대해 검토하고자 한다. 물론 이러한 피더 라인의 검토는 트렁크 라인인 페르시아만-남중국 해로와 밀접한 관련을 가진다. 이 해로에 대해서는 정수일의 『셀크로드학』 등에서 기본적인 내용이 규명된 바 있다.³⁾ 그러나 기존 연구에서는 트렁크 라인의 동쪽인 인도 동쪽 바다에서 중국에 이르는 항로 설명에 연구가 집중되어 있어, 상대적으로 인도 서쪽 바다에 대한 설명이 미흡한 실정이다. 여기에서의 활동주역이 무슬림 상인이라는 점을 감안하면, 페르시아만에서 인도 서쪽 바다에 이르는 항로와 선박 등에 관해 좀더 세부적인 고찰이 필요하다고 생각된다.

이런 맥락에서 본고에서는 먼저 8-9세기 페르시아만-남중국에 이르는 바닷길의 활성화와 당시 이용된 아랍 선박의 특징에 대해 검토한다. 다음으로 이러한 변화에 맞물려 진행된 지중해 해상무역의 실상에 대해 검토할 것이다. 이를 통해 기존 장보고 연구의 성과가 보다 거시적인 세계사적인 관점에서 자리매김하는데 일조할 수 있을 것이라 생각한다.

2. 바다의 낙타 시대 개막

2.1 바스라·시라프·광주 해로의 구조화

해로는 실크로드의 개념 확대에 따라 제2차 대전 이후에 그 일부인 이른바 남해로⁴⁾가 실크로드 3대 간선의 하나로 인정되었으며, 그 서단은 로마, 동단은 중국 동남해안으로 설정되었다. 포괄 해역은 지중해, 홍해, 아라비아해, 인도양, 중국 남해로서 동서 항해의 전체 길이는 약 15,000킬로미터로 추산되었다. 이 해로는 15세기 이후 태평양과 대서양으로 연장되어 아메리카 대륙에까지 이어졌을 뿐만 아니라 그 길을 통해 문물이 교류되었다는 것을 입증해 주고 있다.⁵⁾

해로는 일찍부터 비록 부분적이고 단절적이긴 하나 문명교류의 통로로서 시종 기능해 왔다. 특히 8-9세기에 이르러 조선술과 항해술의 발달에 힘입은 아랍·무슬림들과 중국인들의 해상활동에 의하여 해로가 본격적으로 가동되었다. 여기서 고찰할 페르시아만에서 광주까지의 해상루트(9,600킬로미터)는 15세기까지 가장 먼 직항로였다.

페르시아만에서 중국까지 해로가 활성화된 이유는 항해 기술의 발달 이외에 정치적 안정과 이에 따른 소비 중심지의 발달 때문이었다. 이 루트의 양 종착지에 두 제국이 있었다. 우마이야 왕조(660-749) 칼리프하에서 무슬림 세계는 스페인에서 인도까지 통합되었으며 그 뒤 압바스 왕조(750-870)에서도 스

페인과 북아프리카만 제외하고 이전의 통합을 유지하였다. 중국에서는 당제국(618-907)이 몰락할 때까지 통일을 유지하였으며 남중국 일대는 거의 250년간 평화를 누렸다(618-868).

이슬람제국 등장 이전의 해로에 대해서는 기존의 연구 성과에 따르면 다음과 같이 정리할 수 있다. 1세기에서 6세기까지의 해로 航程은 기원전의 항정에 비해 구간간 연계가 유기적으로 보장되었고 중계지(페르시아만 내의 항구와 스리랑카 등)와 종착지(동단의 日南과 交趾)가 명확해지고 그 역할이 증대되었으며, 이에 따라 동서 양단을 연결하는 장거리 항행과 원거리 무역이 드디어 출현하였다. 그러나 비록 돛의 개선과 天文航法의 도입 등 조선술과 항해술이 진일보하였지만, 아직은 항행이 불안정성을 면치 못하고 장시간을 요구하였으며, 연안 및 근해 항행 위주였다. 당시의 항해로를 연결해 보면 로마→이라크(유프라테스강 하구)→페르시아만(혹은 로마→홍해→아라비아해)→인도 서해안→실론→인도 동해안→미얀마 서해안→말라카 해협→수마트라→扶南→일남→교지로 이어졌다.⁶⁾

그렇다면 이슬람제국은 어떠한 경로를 통해 기존의 해로를 활성화시켰는지 검토해보자. 이슬람제국 초창기에 해상교역을 주도한 사람들은 페르시아인으로 보인다. 페르시아어를 사용하는 조로아스트 교도들, 즉 포세(Po-sse)인과 이란 출신의 아랍어를 사용하는 타쉬(Ta-shih)인들이 중국에서 활동한 흔적은 7-8세기 중국측 기록에서 확인된다. 최초의 기록은 671년 唐僧 義淨의 것인데, 그는 광주에서 포세 선박을 타고 남쪽 수마트라에 있는 보가(Bhoga; 팔렘방)로 항해하였다고 적고 있다. 그 뒤에 계속해서 717년 인도인들이 35척의 포세 선박의 호위하에 실론(현 스리랑카)에서 팔렘방으로 항해하였다는 기록, 그리고 727년 “포세인들은 커다란 선박으로 중국으로 여행하였는데 도자기나 실크를 구하기 위해 광주로 바로 항해하였다”는 기록이나, 748년 해남도에서 포세인들이 모여 사는 마을에 대한 언급, 그리고 758년 唐書에 “타쉬인과 포세인은 모두 광주를 약탈하고 불태웠으며 바다로 돌아갔다”는 기록 등으로 미루어 보건대 아랍인들은 처음에는 항해의 전문직을 포세인과 타쉬인에게 일임하였던 것 같다.⁷⁾

아랍인들이 언제 최초로 중국에 도착하였는가에 대해서는 자료가 거의 없다. 칼리프 알 하자즈(al-Hajjaj)가 신드(al-Sind; 현 인더스강 하류 파키스탄주)를 점령한 710년 이후, 이들은 해로의 중요 거점인 다이불(al-Daybul)과 만수라(al-Manṣūrah)를 확보하였으며 중국으로 가는 발판을 마련하였을 것이다. 여기에 덧붙여서 압바스 왕조가 수도를 다마스쿠스에서 바그다드로 옮긴 8세기 중엽 이후, 페르시아만에서의 해상무역이 크게 번성하였을 것으로 추정된다.

바그다드는 유프라테스강과 티그리스강 사이에 위치하였으

3) 정수일, 『셀크로드학』 창작과 비평사, 2001; 『고대문명교류사』 사계절, 2001.

4) 남해로(Southern Sea Road)는 위치상 초원로나 실크로드의 남쪽에 있는 바닷길이라는 데서 비롯되었다(정수일, 『셀크로드학』 52-53면). 그러나 이 바닷길을 통하여 도자기나 향료가 주로 수송되었기 때문에 ‘도자기로’ ‘향료로’라고 하기도 하고 최근에는 실크로드에 대비하여 ‘해상실크로드’라고 지칭하기도 한다(허일 등, 앞의 책, 6장).

5) 정수일, 위의 책, 52-53면.

6) 정수일, 위의 책, 60면.

7) G.F. Hourani, *Arab Seafaring*, (New Jersey, 1995), pp.62-63.

며, 두 개의 강은 대 여섯 개의 운하로 연결되어 있었는데 이중 나르 이사(Nahr Isa) 운하가 바그다드로 연결되었다. 인근 지역에서 티그리스강이나 유프라테스강으로 운송되는 모든 물자가 바그다드로 집결되었다. 새로운 수도는 메소포타미아의 풍족한 평원의 중심에 있었고 오늘날보다 훨씬 관개가 잘되고 인구가 많았다. 바그다드가 인구, 부, 소비의 중심지로 성장하면서, 페르시아만에서 중국으로의 교역이 급증하였다. 이에 따라 우블라(al-Ubullah)와 시라프가 주요 교역항으로 성장하고, 여기의 모든 교역 물자는 운하를 통해 바그다드로 운송되었다. 알 만수르(al-Manṣūr)가 “이것이 티그리스강이다. 우리와 중국 사이에는 아무런 장애가 없다. 바다에 관한 모든 것이 티그리스강에서 우리에게 온다”⁸⁾고 말하였던 것은 당시 상황을 웅변해 준다.

압바스 왕조의 칼리프들은 또한 아랍인들과 페르시아인들을 무슬림으로 융해시켰는데, 즉 아랍어를 말하는 이슬람교도로 통합시켰다.⁹⁾ 따라서 9세기 이후의 사료에서는 페르시아인보다는 무슬림이나 아랍인이라는 술어가 자주 나온다. 결국 처음에는 무슬림으로 동화되지 않은 페르시아인, 타쉬인이 해상활동을 주도하다가, 이들이 무슬림으로 동화됨에 따라 아랍인들과 더불어 무슬림들이 해상활동을 주도했던 것으로 생각된다.

『제도로 및 제왕국지』의 저자, 이븐 쿠르다지바(ibn-Khurādādhbih)와 『중국과 인도 소식』의 저자,¹⁰⁾ 그리고 약간 뒤에 나온 지리서, 여행문학서 등¹¹⁾에 근거하여 중국으로 가는 두 개의 독자적인 루트를 재구성할 수 있다. 이를 정리하면 다음과 같다.¹²⁾

서쪽 종착역은 바스라, 우블라, 그리고 시라프였다. 바스라가 거대 상업 중심지였지만, 대형선박이 접근할 수 없었기 때문에, 선박은 우블라에 정박하였다. 우블라는 티그리스 강 운하의 어귀에 있었으며 조선소를 가지고 있었다. 강 어귀에서 아바단(Abbadan) 근처 바다로 들어가는데, 불안정한 여울은 종종 선박의 좌초를 초래했다. 이런 사정은 쉬라즈(Shirāz)의 남부 이란 해안에 있는 시라프의 발달에 기여하였다. 삭막한 해안도에 불과하던 시라프는 해상 교역 덕분에 일약 바스라와 버금가는 경제력을 자랑하게 되었다. 지리학자들은 그 곳에 상인들이 이례적으로 많고 대형 선박의 소유자가 많았다고 언급한다. 술라이만(Sulaimān)의 경험담을 기술한 『중국과 인도 소식』에는 상품들이 바스라와 걸프만의 다른 항구에서 시라프로 가는

작은 배에 선적되었고 거기에서 보다 큰 중국 선박에 선적되었다고 보고한다. 중국으로의 수출품은 양탄자를 포함한 면이나 모직 그리고 값비싼 린넨, 금세공품, 철광석, 금괴 등이었을 것으로 추정된다.¹³⁾

페르시아만을 내려가면서는, 항해자들은 바다에 있는 다양한 암초뿐만 아니라 바레인(al-Baḥrayn)과 인도 서해안에서 출현하는 해적을 조심해야 했다. 인도로 가는 항로는 두 루트가 있다. 그들은 수하르(Suḥār)와 마스카트(Masqat)에 기항하여 물을 공급받은 다음, 인도양을 가로질러 심해 항행하여 남부 말라바르(Malabar)에 있는 쿨람 말리(Kūllam Malī; 켈론)로 갔다. 이것이 『중국과 인도 소식』에 묘사된 항로이다. 또 다른 항로는 파이 섬(Qays Island), 구 호르무즈(old Hurmuz), 다이블, 만수라, 그리고 인도 서해안의 다른 항구를 기항하는 연안 및 근해 항행하는 것이다. 이것이 이븐 쿠르다지바가 묘사한 항로이다.

신드를 지나면, 인도양에서 출현하는 해적을 조심해야 했는데 이들은 실론 섬 일대뿐만 아니라, 홍해로 들어가는 소코트라(Socotra)에 은신처를 두고, 홍해와 페르시아만 근처까지도 진출하였다. 이들 해적에 대비하기 위해서 상선들은 그리스 화약(Greek fire)을 다룰 줄 아는 해군을 승선시켰던 것으로 보인다.¹⁴⁾

쿨람 말리 또는 말라바르의 다른 항구에서 실론 섬까지는 심해항행이 이루어졌을 것이다. 반면 연안항행은 팔크(Palk) 해협을 통과하거나 벵골만 해안 주위를 작은 선박에 의해 수행되었을 것이다. 실론 섬에서 동쪽으로 니코바르(Nicobar) 제도로 갔고, 그곳에서 그들은 카누를 타고 나온 원주민들과 물물교환을 하고 물을 공급받았다. 다음 항구는 아마도 근대의 케다(Kedah)에 있는 칼라 바르(Kalah Bar)였을 것이다. 거기에서 일부는 수마트라나 자바로 항행할 수도 있지만, 대개는 중국으로 항행하였다. 여기서 말라카 해협을 통과한 뒤, 티우만(Tiuman) 섬을 거쳐 인도차이나로 북상해 산프(Šanf; 베트남의 참파)에 있는 항구에 정박하고 그 다음에 산프(Šanf Fūlaw; 참파) 섬을 거쳐 루핀(Luqin; 현 하노이)까지 연안항행하여 광주에 도착하거나 혹은 해남도를 우회하는 심해항행을 한 후 광주에 도달한다.

실크, 장뇌(camphor), 사향 그리고 향료를 선적한 배의 귀항 항로는 쿨람 말리까지 동일하게 역순으로 진행되었다. 여기서 선장들은 인도 서쪽 바다를 가로질러 지금의 남 예멘에 있는

8) *Ibid* p.64.

9) 일반적으로 이슬람(islām)은 신자가 “신에 대해 항복한다”라는 의미이고, 무슬림(muslim)은 그러한 항복의 행위를 취하는 사람을 뜻한다. 버나드 루이스 역음(김효동 옮김), 『이슬람문명사』 이론과 실천, 1994, 19면.

10) 이 책의 원저자는 미상이나 주인공 술라이만이 저술한 것으로 간주되고 있다. 원저가 출간된(851) 후 아부 자이드(abu-Zaid)가 내용을 보충하고 각주를 첨가하여 『술라이만 앗 타지르 여행기』란 서명으로 916년 간행하였다. 원저의 책명을 『중국인도견문록』으로 번역하기도 하지만, 필자의 경우는 정수일과 불역본을 참조하여 『중국과 인도 소식』으로 번역하였다.

11) 대표적인 저서로는 947년 출간된 것으로 추정되는 알 마쓰오디(al-Masʿūdī)의 『황금초원과 寶石鑛』과 10세기 중엽에 나온 것으로 추정되는 부즈르그(Buzurg ibn-Shahriyar)의 『인도견문록』이 있다.

12) 여기서의 분석은 주로 후라니의 성과에 의존하였다.

13) Hourani, *op. cit.*, pp.69-70.

14) 그리스 화약은 7세기에 비잔틴 전함의 처음 사용한 이래 아랍 전함과 상선에도 사용된 것으로 보인다. 그리스 화약은 가연성 물질로 구성된 것인데, 쉽게 인화되며 물에 강해 모래로만 소화할 수 있었다. 병(pot)으로도 투척할 수 있었지만, 전함에서는 船首에 설치한 管(siphon; tube)을 통해 적선으로 쏘았다. *The New Encyclopedia of Britannica*, Vol. 5, (London, 2002), p.457; J.H. Pryor, *Geography, Technology, and War. Studies in the Maritime History of Mediterranean 649-1571*, (Cambridge, 2000), pp.60-61.

라이수트(Raysūt), 쉬르(Shihr) 혹은 마라(Mahrah) 해안으로 가서, 오만의 만으로 돌아 시라프나 우블라에 도착한다.

후라니(G.F. Hourani)는, 『중국과 인도 소식』에 기술된 마스카트에서 쿨람 말리까지 29-20일, 쿨람 말리에서 칼라 바르까지 1개월이, 칼라 바르에서 산프 섬까지 1개월, 산프 섬에서 광주까지 1개월 소요되었다는 산술에 근거하여, 당시의 계절풍의 영향과 중간 기항일정을 포함하여 페르시아만에서 광주까지의 왕복일주에는 약 1년 6개월이 걸렸을 것으로 추정하고 있다.

중국과의 교역 규모에 대해서는 정확히 알 수는 없지만 878년 광주에서 12만 명의 무슬림, 기독교도, 유대인, 그리고 마기승(고대 페르시아의 조로아스트교 승려)이 황소의 난 반군에 의해 살해되었다는 사실로 보아, 당시 해상교역은 이슬람제국-인도-중국간에 대규모로 정기적으로 이루어졌다는 아부 자이드(abu-Zaid)의 기술은 신빙성이 높다.¹⁵⁾

홍해에서도 선박들이 극동으로 출항했을 것으로 추정된다. 이 해로에서는 “중국으로의 출구”로 불렸던 아덴이 주 항구였다. 이븐 쿠르다지바는 프랑스와 극동 사이를 오간 유대인 상인이 취했던 루트를 언급한다. 하나는 바다로 안티오케에 도달하여, 북 시리아를 거쳐 유프라테스로 가서 강을 따라 우블라로 내려가며, 앞서 언급한 바닷길로 간다. 또 다른 루트는 이집트의 파라마(al-Faramā)로 가서 수에즈를 통과하여 쿨잠(al-Qulzum)에서 자르(al-Jār)와 유다(Juddah)로 항해하여 갔고 그 다음에 인도와 중국으로 갔다. 소코트라 섬에 근거하는 인도 해적의 위협을 제외하면, 유다와 아덴에서 극동까지의 항해에 대해 알려진 것이 거의 없다. 그러나 이 루트는 10세기에 이집트가 이슬람세계에서의 인구 중심지로서 점차 대체됨으로써 중요도가 높아졌을 것이다. 이집트에 파티마 왕조가 성립된(969) 직후인 985/986년에 해상교역에 종사하던 알 마크디시(al-Maqdisi)는 “바그다드가 한 때 번성했다는 것을 알지만, 그러나 이제는 신속히 황폐화되고 힘을 잃어가며, 그 영광을 상실하였다. … 오늘날 미스르(Miṣr)의 푸스타트(al-Fuṣṭāṭ; 카이로)는 옛날의 바그다드처럼 보인다. 나는 이슬람세계에서 어떤 도시도 그것을 능가하지 못한다는 것을 알고 있다.”¹⁶⁾ 기술하였다. 다소 과장되긴 하였지만 홍해에서 중국으로의 해로가 유지되고 있었음을 암시하기에는 충분하다.

이상의 페르시아만에서 광주까지의 왕복 해로를 정리하면 다음과 같다.

바스라·우블라·시라프→수하르·마스카트→쿨람 말리(혹은 파이 섬·구 호르무즈·다이블·만수라·인도 서해안의 여러 항구 기항→쿨람 말리)→실론(혹은 팔크 해협·벵골만 해안으로 연안항행)→니코바르→칼라 바르→티우만→산프의 항구→산프 섬→광주(혹은 루펀→광주)→쿨람 말리(동일한 역순)→

라이수트·쉬르·마라→시라프·우블라 순이다. 이는 『신당서』 「지리지」에 수록된 賈耽(730-805)의 『廣州通海夷道』에 묘사된 항로와 대동소이하다.¹⁷⁾ 그러나 인도 동쪽 바다에서의 심해항행(수하르·마스카트→쿨람 말리)과 귀항로(쿨람 말리→라이수트·쉬르·마라)의 해로는 가탐의 설명에서는 언급되어 있지 않다.

2.2 아랍 상선의 특징

앞서 검토한 페르시아만에서 광주에 이르는 해로의 활성화는 항해술과 조선술의 발달이 뒷받침되었기에 가능하였을 것이다. 특히 이 해로의 주역이 무슬림 상인이었기 때문에 무슬림들의 항해술과 조선술에 대한 검토가 필요하다.

기존의 연구에 따르면, 당시에는 육지의 지형지물을 기준과 표적으로 삼아 어렵짐작으로 항행하던 원시적 地文航法에서 벗어나 해와 달, 별 등 천문 대상을 기준과 표적으로 정하여 항행하는 천문항법을 새로이 이용함으로써 심해항행이 가능하였다고 한다.

그런데 나침반이 아직 도입되지 않았던 점을 감안하면, 당시 항해술의 발달에서 특기할 만한 것은 계절풍의 합리적인 이용이다. 당시의 각종 항해 기록을 보면 이 시기에 이르러 항해자들은 해상에서 주기적으로 불어닥치는 계절풍을 정확하게 파악하고 합리적으로 이용하고 있음을 발견하게 된다.¹⁸⁾

이는 페르시아만에서 광주간의 왕복 일정에서도 확인된다. 9-10월에 페르시아만을 떠난 선박은 북동계절풍을 이용하여 마스카트에서 말라바르로 가로질러 갈 것이다(1개월 소요). 쿨람 말리에서 벵골만 남쪽에서의 사이클론이 끝날 때까지 기다리면 12월이 다 갈 것이고, 여기서 칼라바르까지 가면(1개월 소요) 1월이 될 것이다. 그 다음에는 말라카 해협을 통하는 바람을 뒤에 두고 중국해의 남쪽 몬순(여름 몬순)을 이용하기 위해 적절한 때를 기다릴 것인데 6월 이전에 중국에 도착한다. 귀항 항행은 북동 몬순을 이용하여 10월에서 12월 사이에 말라카 해협을 돌아 나오고 1월에 벵골만을 가로질러 쿨람 말리에 2-3월에 도착한다. 라이수트에서 마스카트까지의 항해에서는 4월의 산들바람(gentle breeze)을 이용하여 여름에 항해를 끝낸다.¹⁹⁾

그렇다면 당시 이용되었던 아랍 상선은 어떤 유형이었을까? 지금까지 알려진 중세 아랍 상선의 특징은 크게 두 가지이다. 하나는 가로 돛을 이용한 지중해 선박과는 다르게 중범식(fore and aft) 돛을 이용했다는 것이고 또 하나는 철제 나사나 못을 사용하지 않은 봉합선이라는 것이다.

통칭 아랍 범선을 지칭하는 ‘다우’라는 용어는 스와힐리(Swahili)인이 아랍 선박을 지칭하였던 말(daw)인데, 아랍인들에게는 사용되지 않았고, 영국인들에 의해 부정확한 이름인 ‘다우’(dhow)로 대중화되었다.²⁰⁾ 그런데 선박 관련 백과사전에 기

15) Horani, *op. cit.*, p.76.

16) Ibid., p.79.

17) 가탐이 제시한 항로에 대해서는 정수일, 앞의 책 61-63면 참조.

18) 정수일, 위의 책, 65-66면.

19) Houani, *op. cit.*, pp.64-65.

20) J. Hornell, "A Tentative Classification of Arab Seacraft," *Mariner's Mirror* (Jan. 1942). '선박'에 해당되는 아랍 명칭은 '다우'가 아니라 마르카브(markab), 사피나(safinah), 풀크(fulk)였다.

술된 '다우'에 관한 내용은 근대 아랍 범선과 중세 아랍 범선의 특징을 구별하지 않고 있기 때문에 주의를 요한다. 근대 아랍 범선은 철제 못을 사용하였으며, 선미 부분이 용골과 직각을 이루는 형태(square)가 많았다는 점에서 선수와 선미가 동형인(double ended) 중세 범선과는 다르다.

근대 아랍 범선은 유럽에서처럼 삭구가 아니라 선체의 형태에 근거하여 다양한 이름으로 명명되었다. 바갈라(baghalah), 간자(ganja), 산부크(sanbūq), 지하지(jihaji) 등으로 명명된 선박은 선미부분이 용골과 직각을 이루며, 정교한 조각이나 채색을 가미하고 있다.²¹⁾ 이보다는 구식인 범선은 붐(būm), 바단(badan), 자루크(zārūq) 등으로 불린 것들인데 선수와 선미가 동형이다.²²⁾ 이들 범선이 중세 범선에 가까울 것으로 생각되지만 우리가 검토할 8-9세기 상황을 묘사하는 지리지나 여행기에는 이들 선박의 명칭이 언급되고 있지 않다. 그렇지만 근대 아랍 범선은 중세 범선에서 발달된 형태라고 가정한다면, 중세 범선은 단일의 돛대에 큰 삼각 돛과 선체의 길이에 맞먹는 활대를 구비하고, 선수의 형태는 전방으로 날렵하게 뻗어 있는 모양을 한 것으로 추정된다.²³⁾

선체에 사용된 목재는 티크나 야자나무였다. 티크는 인도, 미얀마, 샴, 인도네시아에서 생산되었고 야자나무는 남인도, 인도네시아, 실론, 말디브, 라카디브 섬이 원산지였다. 일찍부터 아랍인과 페르시아인들은 인도나 그 주변 도서로부터 나무를 수입하거나 현지에 가서 선박을 만들었다. 페르시아만 주변에서 자라는 야자과 팜이나 사이프러스는 선박 건조에는 부적절했기 때문이다.

선체는 먼저 용골을 땅에 깔고 그 다음에 각 측면에 수평의 밑판이 그것에 고정되고, 각각을 야자섬유로 만든 끈으로 꿰맨다. 늑재나 구조물에 대해서는 설명은 없는데, 대양 항행을 위해서는 스트링거(stringer; 중간재)나 늑재가 필요했을 것이다. 측면은 일정한 간격으로 구멍을 뚫어 끈으로 맞대어 붙여졌다(carvel-built). 철제 못은 사용되지 않았는데, 이런 방식은 홍해, 동아프리카 해안, 오만, 페르시아만, 말라바르와 인도의 코로만델 해안, 말디브, 라카디브 도서에서 고대 이래로 사용되었다고 한다.²⁴⁾

철제 못을 사용하지 않았던 이유에 대해서는 여러 가지로 설명되어 왔다. 첫째 고대 이래로 바다 속에 천연자석이 있어, 철제 못을 사용한 선박을 침몰시킨다는 전설이다. 그러나 홍해

근처에서 철제 못을 사용한 그리스·로마 선박이 활동했던 사실 등으로 보아 설득력이 없다.

둘째는 호르무즈 선박의 재질이 단단하여 철제 못을 사용할 수 없었다는 마르코 폴로의 기록과 인도양의 바닷물 성분이 철을 부식시켰기 때문이라는 알 마쓰오디의 설명이다. 그러나 티크는 작업이 용이했고 지중해와 대비해 볼 때 인도양의 염도나 화학성분이 철을 부식 정도로 크게 다르지 않기 때문에 이것도 설득력이 없다.

셋째는 산호초가 많은 홍해 등지에서 봉합선이 보다 유연하고, 인도 동쪽 바다에서의 큰 파도를 타고 모래사장으로 배를 끌어올릴 때 충격을 덜 받는다는 설명과²⁵⁾ 철이 효용성이 없어 서라기보다는 비쌌기 때문이라는 분석이다.²⁶⁾ 대체로 이 세 번째 이유가 타당한 것으로 생각된다.

이렇게 선체를 꿰 맞춘 다음에는 뱃밭(oakum)으로 틈새막음을 하거나, 고래기름과 송진 혹은 역청으로 이은 자리를 덧칠하였다. 배 밑바닥도 벌레나 좀조개(teredo)가 구멍을 뚫는 것을 방지하기 위해 상어기름 등으로 코팅을 하였다.

8-9세기 아랍 상선의 규모는 어느 정도였을까? 정수일은 당시 해로에 이용된 선박을 중국선, 곤륜선(동남아시아선), 파카문선(인도선), 파사선(아랍선) 네 종류로 분류하면서 “아랍선 가운데 가장 흔한 것은 머그레브(Maghrib, 木蘭皮, 서방 아랍) 선이었는데, 큰 것은 수 천명을 수용하고 장거리 심해 운항하였다”고 설명한다.²⁷⁾

그러나 당시 “이슬람 상인이 교역에 이용한 다우선은 가장 큰 것이 300톤쯤 되었는데, 적재량은 180톤쯤 된다”고 한 미야자키 마사카쓰의 설명²⁸⁾이 좀더 사실에 가까운 것으로 생각된다. 선박 백과사전에 따르면, 구체적인 시기를 언급하고 있지는 않지만 아랍 범선은 대략 150-200톤이고 평균 규모의 아랍 범선은 길이가 85피트, 폭이 20피트 9인치, 깊이가 11피트 6인치라고 설명하고 있기 때문이다.²⁹⁾ 또한 부주르그(Buzurg)의 설명에 의하면, 당시 선박은 파립(qarib)과 두니즈(dunij)로 명명되는 두 종류의 구명보트를 싣고 다녔다. 전자는 15인용인데 최대 33명까지 승선하며, 돛을 사용할 수 없을 때 노로 운항하도록 고안된 것이고, 후자는 4인용으로 긴급상황에서 연안에서 운항하도록 고안되었다. 그는 이런 선박이 수용할 수 있는 인원은 400명 정도였다고 설명한다.³⁰⁾

이러한 직·간접적인 증거와 당시 아랍 상선이 봉합선이라

21) Hourani, *op. cit.*, p.89.

22) 기타 다양한 아랍 범선에 대한 명칭은 A. Dudszus and E. Henriot, *Dictionary of Ship Types*, (on Way Maritime Press, 1986)의 ‘다우’ 항목 참조.

23) P. Kemp(ed.), *The Oxford Companion to Ships and The Sea*, (Oxford, 1978); Rene de Kerchove, *International Maritime Dictionary*, (Princeton, 1961); Dudszus and Henriot, *op. cit.*의 ‘다우’ 항목.

24) Hourani, *op. cit.*, p.93의 주) 86 참조.

25) 이는 12세기의 알 이드리스(al-Idrisi)의 지리서와 같은 세기 이븐 주바이르(ibn-Jubayr)와 14세기 이븐 바투타(ibn-Battūṭah)의 여행기에 설명된 것이다.

26) Hourani, *op. cit.* pp.96-97.

27) 정수일, 앞의 책, 65면.

28) 미야자키 마사카쓰, 앞의 책, 15면.

29) Kerchove, *op. cit.*; W.H. Smyth, *Sailor's Word book of 1867*, (Conway Maritime Press, 1991)의 ‘다우’ 항목.

30) Hourani, *op. cit.*, p.98.

는 점을 감안하면, 그 규모는 최대 300톤에 승선 인원은 수 백 명 정도로 보는 것이 타당할 것 같다.

한편, 선미 중앙에 현대의 선박에서 사용되고 있는 것과 같은 원리에 따라 船尾舵가 설치된 것이 13세기경이라고 본다면, 당시에는 선박의 후방 양쪽 현에 각 한 개씩의 큰 노로 구성된 舵(side rudder)를 설치한 것으로 보인다. 그 밖에 갑판의 규모와 닻에 대해서는 확실한 설명이 부족한 실정이다.

돛대와 활대는 선체와 마찬가지로 티크나 야자나무로 만들었으며, 돛은 야자나무나 팜으로 만들었고, 천과 로프는 야자나무로 만들었다. 돛대는 선체에 비해 상당히 높았으며,³¹⁾ 역풍에도 항진할 수 있는 삼각 돛을 이용하였다. 삼각 돛은 아랍인들에 의해 지중해로 전달되었을 것이다.

3. 8-9세기 지중해 해상무역

3.1 지중해 해역의 특징

주지하다시피 유럽문명은 지중해에서 탄생하였다. 바다를 통해 유럽인들은 서로 소통하였고, 그들의 사상과 교역품을 널리 확산시켰으며, 그 활동은 로마제국에 이르러 절정에 도달하였다. 영국에서 유프라테스강에 이르는 모든 활동이 로마에 수렴되었고, 로마 해군이 해적을 제압한 기원전 36년부터 기원 3세기까지 지속된 평화는 해상무역의 증가를 가져왔다. 지중해를 통해 로마와 속주의 관료, 상인, 기술자, 군인, 이주민, 노예와 같은 인적 자원과 밀, 올리브, 목재, 사치품과 같은 물적 자원이 소통되었던 것이다. 이런 의미에서 로마제국은 지중해 위에 건설·유지되었다고 할 수 있다.³²⁾

그렇다면 유럽의 모태인 지중해는 어떤 바다이며 지중해라는 명칭은 어떻게 생겨났는가?

지중해는 2억 9,600만 제곱 킬로미터의 표면적과 4억 2,400만 제곱 킬로미터의 부피를 가진다. 지구상의 내해 중에서 가장 크며, 깊은 곳은 수심이 2,700미터나 되고 얕은 곳은 수심 500미터를 넘지 않는다. 지중해의 90%를 차지하는 깊은 바다는 진흙과 점토로 구성되어 있고 에게해와 그 주변의 얕은 바다는 가파른 언덕과 바위와 모래로 구성되어 있다.

지중해의 조석간만의 차이는 적지만, 해류의 흐름은 대단히 왕성하다. 주변 사막에서 부는 열풍은 연간 약 1,000 세제곱 마일 혹은 평균 초당 80,000톤의 물을 증발시킨다. 이 양은 강물(증발량의 25% 증당)과 흑해 해수(증발량의 4% 증당)의 유입으로는 해소될 수 없다. 따라서 나머지 71%는 지브롤터 해협을 통해 대서양의 물과 교환되어야 한다.³³⁾ 무겁고 염분이 많은 지중해 물은 대서양으로 수면 깊숙이 흐르고, 반면 가볍고

염분이 적은 대서양 물은 수면으로 빠르게, 평균 6노트의 속력으로, 흐른다. 이런 현상 때문에 지중해가 거대한 사해로 변하지는 않지만 지중해 염분의 농도는 대서양보다 높다. 그리고 해류가 시계의 역방향으로 흐르게 된다. 서 지중해에서 해류는 북아프리카 해안을 따라 동으로 흐르며, 시칠리 북쪽 해안에서 분화되어, 이태리의 북서부로 향하며 지브롤터를 향해 뒤로 원을 그린다. 이런 일반적인 흐름 속에서 이차적인 시계 역방향으로의 해류가 발생한다. 하나는 알제리에서 북쪽으로, 또 하나는 티베르 강어귀에서 서쪽 방향으로 해류가 흐른다. 동 지중해에도 유사한 흐름이 있다. 부분적으로 흑해로부터 다다넬즈 해협을 통해 이루어진다. 이러한 해류는 실질적으로 항해를 제약하지는 않았으나, 메시나 해협과 같은 좁은 바다에서는 티레네해와 이오니아해의 물이 12시간마다 교류되면서 소용돌이와 파도를 형성하면서 생긴 스킨라(Scylla)와 카리브디스(Charybdis) 때문에 선박이 난파되는 일이 잦았다.

지중해 상선들이 오직 풍력에 의존하였기 때문에 풍향은 해류보다 항해에서 훨씬 중요하다.³⁴⁾ 겨울에는 대서양에서 형성되어 빠르게 진행되는 저기압의 영향으로 지중해 서쪽에는 불안정하고 종종 위험한 일기가 반복되었고, 반면 동부에서는 시베리아에서 오는 고기압에 의한 역선풍(anticyclone)과 사막의 저기압의 영향이 마주치는 이유로, 좋은 날과 못한 날이 교차하지만, 고대에는 그것을 예측할 수 없었다. 여름에는 좋은 일기가 기압상의 동요 없이 지속되었다. 서부 지중해와 아조레스 제도에서 형성된 고기압은 북서 방향의 恒風(prevaling wind)을 북동 방향의 항풍으로 바뀌게 하며, 반면 동부에서는 인도와 페르시아에서 형성된 저기압이 북부 내지 북서 방향의 항풍을 일게 한다. 이것이 유명한 북서 계절풍(Etesian)이다.

이 모든 것이 중세까지 항해 유형을 결정하였다. 일반적으로 10월에서 4월 혹은 9월에서 5월까지 항해는 자제되었다.³⁵⁾ 항구와 항구를 잇는 부정기적인 항해는 가능하였지만, 큰 상선이나 정부 비즈니스 상선은 보다 나은 일기가 올 때까지 항구에서 기다렸다.

해륙풍은 바다의 가장자리에서 일어나는데, 바다와 육지의 다른 기온이 다른 기압을 만들어 내기 때문이다. 밤에는 육지가 바다보다 차가워지므로 이로 인하여 바람이 바다쪽으로 불며, 낮에는 육지가 바다보다 덥고 바람은 육지쪽으로 분다. 이러한 해륙풍은 지중해에서 주로 여름에 나타나는 현상이었지만, 항해에서는 대단히 중요하다. 그 효과는 해안 12마일 밖에서도 느낄 수 있고, 따라서 항풍의 효과를 어느 정도는 상쇄시킬 수 있다. 브리즈는 선박이 항풍 반대 방향으로 항해하도록 도와준다. 예를 들어 카르타고에서 항풍이 육지쪽으로 분다면, 늦은 오후의 브리즈는 바다쪽으로 불기 때문에 배가 떠나도록

31) 선체와 돛대의 비는 정확히 알 수 없으나 부주르그는 돛대의 길이가 76피트인 선박에 대해 언급하고 있다.

32) K. Hopkins, "Roman Trade, Industry and Labour" G. Grant and R. Kitzinger (eds), *Civilization of Ancient Mediterranean*, (New York, 1988), Vol. II, pp.755-77.

33) Pryor, *op. cit.*, p.13.

34) 로마시대 지중해에서는, 하나나 두 개의 돛대를 가지고 양 현에 다수의 노를 갖춘 전투용 선박(galley)과는 다르게, 상선은 오로지 하나의 돛대에 설치된 가로 돛에 의해 추진되었다. 青木榮一(최재수역), 『시파위의 세계사』 ①, 한국해사문제연구원, 1995, 65-66면.

35) G. Rickman, "Mare Nostrum," E.E. Rice, *The Sea and History*, (Sutton, 1996), p.5.

도와준다.

한편 이태리 북서해안에서 부는 프로방스의 미스트랄(북서풍)과 리구리아의 북풍은 배가 해안을 떠날 때 코르시카나 사르데냐 방향으로 강하게 불어준다. 아드리아 해에서 보라(bora; 북풍 또는 북동풍)은 달마치아 해안에서 유사한 기능을 한다. 바람으로 인한 항해의 위험은 측정될 수 있다. 바람이 40노트를 초과하면, 파고가 5-7미터에 이른다. 이는 항해뿐만 아니라 항구 하역작업에도 치명적인 손실을 준다. 보라와 더불어 돌풍(gusts)은 100노트 이상이 되기도 하고 파고는 7-10미터에 이른다. 그밖에 알바니아와 그리스로부터 이오니아해를 가로질러 부는 그레갈레(gregale)와 사막열풍인 남쪽에서 부는 시로코(scirocco)의 다양한 형태의 바람이 있다. 사막의 뜨거운 바람은 왕성해져서 지중해 남부 해안 전체에 먼지 폭풍이 되고 항해에는 별 도움이 되지 않았다.

이상에서 지적한 자연환경 때문에 남부 지중해보다는 북부 지중해가 항해하기에 좋았다. 북쪽에서의 항풍은 동일한 방향에서 부는 폭풍에 의해 다양해지며, 남부 지중해를 강타한다. 낮은 수심, 바위투성이의 얇은 여울, 모래톱, 표지물이 없는 해안선, 자연 항이 결여된 남부 지중해는 항해에 부적절하다. 반면 북부는 훌륭한 표지물과 높은 해안선 윤곽, 다양한 만과 배가 피항할 수 있는 항구, 육지와 가까운 깊은 수심, 해안으로부터의 바람으로 인해 항해에 적절하였다.

한편 지중해를 동과 서로 갈라 자세히 고찰하면 동쪽이 보다 많은 이름으로 세분되어 있다는 것을 발견하게 된다.³⁶⁾ 이는 서부 지중해가 보다 뒤에 항해가 발달한 곳이라는 것을 암시한다. 그런데 로마시대에는 연안 무역보다는 원거리 무역이 더 중요하게 되었다. 이런 이유로 로마인들은 세분되어 명명된 지중해가 아니라 지중해 전체의 명칭에 관심을 가졌다. 그들은 전체 바다를 '우리들의 바다'(mare nostrum)라 칭하였고 결국 이 바다는 제국의 각 속주들을 연결하고 온갖 물자가 소통되는 상호간의 루트이자 고속도로로 인식되었다. 이러한 의미를 지닌 지중해(mare mediterraneum)라는 용어는 3세기 후반에 솔리누스(Solinus)가 처음으로 사용하였다.

3.2 지중해 항로와 무슬림

지중해 해상무역이 절정에 달한 것은 로마제국 때였는데 이 시기에 로마인들은 인도와 베트남 일대까지 진출하였다. 기원전 1세기 중엽에 로마의 항해사 히팔루스(Hipalus)가 아테네에서 홍해를 지나 인도양으로 향하는 직항로를 처음으로 개척하였다. 그의 뒤를 이어 로마의 상인 플로카무스(Annius Plocamus)가

경영하는 홍해 영토의 징세감독관 푸브리우스(Publius)가 실론을 항행한 것을 계기로, 로마인들은 동방과의 교역을 적극 추진하였다.

그 후 2세기 중엽에 로마인들은 동쪽 더 진출하여 일남까지 진출한 것으로 보인다. 오늘날 베트남 남부 라츠지아(Rach Gia)의 북면 옥에오(Oc-éo)의 구항구 유적지에서 다량의 로마 제품과 함께 로마 황제 마르쿠스 아우렐리우스 안토니우스와 안토니우스 피우스의 이름과 서기 152년에 해당하는 로마 紀年이 새겨진 금박휘장이 각각 1매씩 출토되었다.³⁷⁾ 이는 로마의 해상교역이 베트남의 일남까지 연계되어 있음을 입증한다.

로마와 동방 국가들과의 교역은 당시 다양하게 구조화되어 있던 지중해 교역 루트와 접목되었을 것으로 생각된다. 로마제국의 해상교역의 중심지는 로마였고, 로마 주변에 푸테올리(Puteoli), 포르투스(Portus), 오스티아(Ostia)와 같은 거대 항구가 발달하였다. 로마로 향하는 지중해 해상무역로 중에서 가장 유명한 것은 알렉산드리아로부터 밀을 운송하는 루트였다. 북쪽 항로는 사이프러스나 남부 소아시아의 미라(Myra)를 경유하여 크레타 섬이나 로테스 섬을 거쳐 말타로 가고, 그 다음에 메시나를 경유하여 이태리 서부 해안으로 연결된다. 반면 남쪽 항로는 아프리카 해안을 따라, 키레네까지 해륙풍을 번갈아 이용하면서 진행되었다. 양 방향의 항해는 한 달 내지 두 달이 소요되었다. 바람이 유리하게 작용하는 이집트로의 귀항로는 훨씬 용이하고 빨랐다. 이러한 기본 항로에 시리아와 소아시아로부터의 항로 혹은 에게해로부터의 항로가 접목되었다.³⁸⁾ 1세기 말경부터는 이집트보다는 아프리카로부터 더 많은 곡물이 로마로 운송되었다. 이 교역로는 카르타고에서 사르데냐의 동부 해안까지 연결되었고, 코르시카와 사르데냐의 보니파치오 해협까지 이어지고 그 다음에는 티베르 강 어귀에 신설한 포르투스항으로 연결되었다.

이 루트들은 서방으로부터의 다른 전통적인 루트와 연계되었다. 스페인에서 시작되는 루트들(남부의 카디즈 혹은 북부에 있는 타라고나)은 사르데냐의 남부 아프리카 루트와 연계되거나 혹은 보니파치오 해협을 통해 로마로 바로 연결되었다. 프랑스에서 시작되는 나르본느(Narbonne) 루트도 역시 코르시카와 사르데냐 사이로 이어졌다.³⁹⁾

이렇게 구조화된 지중해 루트를 통해 유통된 교역품은 곡물 이외에 파피루스, 올리브유, 포도주, 상아, 사치품(금은세공품, 에나멜, 견직물), 건축용 자재, 향료, 모피, 노예, 목재 등으로 다양하였다.⁴⁰⁾ 인도와 중국으로부터 건너온 향료와 실크 등은 주로 알렉산드리아-로마 항로를 통해 로마제국으로 수송되었

36) 지중해는 21개의 작은 해역으로 분류된다. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, (Paris, 1966), pp.41-45.

37) 정수일, 앞의 책, 56-58면.

38) J. Morrisson, *The Ship. Long Ships and Round Ships. Warfare and Trade in the Mediterranean 3000BC-500AD*, (London, 1982), p.54.

39) Rickman, *op. cit.*, p.7.

40) T.C. Lethbridge, "Ship Building", C. Singer et al., *A History of Technology*, Vol. II, (Oxford, 1956) pp.573-574; A.J. Parker, "Sea Transport and Trade in the Ancient Mediterranean," Rice, *The Sea and History*, (Sutton, 1966), pp.99-108; 양리 피렌느(강일휴 옮김), 『중세 유럽의 도시』 신서원, 1997, 12면.

던 것 같다. 로마가 부의 중심지, 거대한 소비지, 집산지로 변성하는 한, 이 루트들은 변성하였다.

그렇다면, 무슬림이 동서 해로를 활성화시킨 8-9세기의 지중해 해상교역은 장보고가 활동한 동아시아해역처럼 활성화되었는가? 일찍이 피렌느(H. Pirrene)는 지중해 교역루트가 기능을 상실한 것은 게르만족의 침입에 의해 5·6세기경에 진행된 것이 아니라 7·8세기 이슬람제국의 지중해 진출 때문이라고 주장하였다.⁴¹⁾ 그의 주장은 논란거리였지만, 호지(R. Hodges)와 화이트하우스(D. Whitehouse)는 2차대전 이후 카르타고, 로마 등 지중해 일대의 수중발굴에 근거하여 피렌느의 주장을 보강하였다. 그들에 의하면, 지중해 무역은 400년대에 그랬던 것처럼 600년대에도 여전히 다양한 루트를 통해 전개되고 있었다.⁴²⁾

그러나 지중해 무역은 2·3세기를 정점으로 서서히 하강곡선을 그리고 있었던 것은 분명하였다.⁴³⁾ 특히 동서로마 분리 이후에는, 로마보다는 콘스탄티노플이 새로운 교역 중심지가 되었고, 지중해 교역루트는 동서로마제국으로 그 중심이 분산되었다. 로마의 쇠퇴는 지중해 교역의 활력 약화를 암시하는데, 로마는 450년 인구 50만에서 500년에는 10만 명으로 격감하였다. 4세기 말 이후, 곡물을 보급하는 지중해 트렁크 라인이었던 알렉산드리아-로마 항로 대신에 알렉산드리아-콘스탄티노플 항로가 활성화되었지만, 알렉산드리아는 로마가 담당하였던 정치·경제의 중심 역할을 충분히 대행하지는 못했다. 이렇게 느슨해졌던 지중해 교역루트는 무슬림의 지중해 진출로 거의 단절되었다.

이를 검토하기 위해서 7세기부터 16세기까지 기본적으로 유지되었던 지중해 해상 루트를 살펴볼 필요가 있다. 앞서 지적한 지중해의 풍향, 해류 흐름, 지리적인 특징 때문에, 지중해 해상 루트는 시계 역방향으로, 기본적으로 북쪽을 향해 연결되었다.

지중해 동-서 항해의 주된 트렁크 라인은 알렉산드리아에서 튀루스(Tyre) 혹은 베이루트로 가고, 그 다음에는 북쪽의 안티오케와 서쪽으로 리시아로 가든지 혹은 사이프러스로 가며, 그 다음에는 도로스, 카파도스(Karpathos), 크레타로 연결된다. 그곳에서 선박들은 북쪽의 이오니아 해로 방향을 트는데, 그리스 서안의 도서를 지나 오토란토 해협을 가로질러 아폴리아로, 타란토 만을 가로질러 칼라브리아나 시칠리의 동부 해안으로 간다. 시칠리에서 선박들은 분리된다. 하나의 루트는 메시나 해협을 통해 티레네 해로 들어간 다음 대륙의 해안을 따라 연안항행하면서 지브롤터로 가는 것이다. 또 다른 루트는 남서로 돌아 말타에서 튀니지의 북쪽 시칠리 해협으로 들어가서 그 다음에는 북쪽 길로 프로방스로 가는 사르데냐의 서쪽해안과 코르시카를 택하거나 혹은 공해를 지나 발레아레스 제도로 간다. 거기에서 북아프리카와 지브롤터로의 모든 통로는 쉽게 접근

가능하다.

반면 바람이 좀더 유리하게 작용하는 서-동 항로에서는 보다 다양한 루트가 가능하지만, 항해는 바다의 북쪽을 따라 도서를 징검다리로 하는 루트가 선호되었다. 스페인의 남해안과 동해안을 거쳐 코르시카와 사르데냐의 서해안, 이태리의 서해안, 발칸반도의 서해안, 소아시아 서해안으로 가는 루트가 주요 이용되었다.⁴⁴⁾

페르시아만-중국 해로를 주도하였던 무슬림들은 7세기 이후 지중해로 진출할 수 있었다. 시리아(634-36)와 이집트(640)를 점령한 이래 무슬림들은 비잔틴 해군 때문에 예게해로 진출할 수는 없었지만, 아드리아해, 티레네해, 이태리 남부해안을 장악하였고, 아프리카와 스페인을 통해 남부와 서부 지중해까지 나아갔다. 이들이 점령한 지중해 해로의 주요 거점과 기간은 다음과 같았다. 발레아레스 제도(902-1229), 바르셀로나(711-802), 바리(840-871), 코르시카(900-1077), 크레타(824-961), 프라시엔툼(888-975), 말타(869-1091), 몬테 카를리노(882/3-915), 사르데냐(900-1015), 시칠리(827-1070), 타란토(840-880), 발렌치아(711-1238).⁴⁵⁾

이슬람들이 과거 로마로 집중되는 주요 해상 루트를 장악하였지만, 동서간의 간선 해로를 지중해와 유기적으로 연계시킬 수는 없었다. 무슬림 세력과 비잔틴제국, 기독교 서방세계가 대립하였던 지중해는 교역의 기능을 상실했기 때문이다. 서방세계와 중국을 연결하는 중계지였던 알렉산드리아의 몰락은 이것을 상징한다. 동 지중해 교역 루트의 거점이었던 알렉산드리아는 지중해 무역이 유기적으로 연결되었을 때 인구 60만 명에 달하였으나 860년 경에는 겨우 10만 명에 불과하였다.

오히려 무슬림 진출이 좌절되었던 예게해와 이태리 중북부의 해안에서 동서교역의 연계 루트가 형성될 수 있었다. 특히 베네치아는 인구 100만 명의 거대 도시 콘스탄티노플을 대상으로 유럽의 물자를 제공하고 그곳으로부터 향료, 실크를 수입하면서 지중해 교역망을 확립하여 갔다. 9세기말부터 베네치아인들은 이집트와 시리아에 노예를 공급하고, 이어서 목재와 철을 무슬림 세계에 공급하기 시작하였다.⁴⁶⁾ 그러나 이 제한된 루트에서도 동서간의 교역이 활기를 찾기 위해서는 다음 세기를 기다려야 했다.

4. 결 론

세계사라는 관점에서 '해상 무역권'의 발달을 개관하자면, 우선 다우선이 페르시아만과 아프리카 동해안, 인도, 동남아시아, 중국을 연결한 1차 대항해시대가 있었고, 중국연해 주민이 정크를 타고 동남아시아, 인도, 페르시아만까지 항해하게 되면서

41) H. Pirrene, *Mohammed and Charlemagne*, (London, 1939).

42) R. Hodges and D. Whitehouse, *Mohammed, Charlemagne, and the Origines of Europe*, (London, 1983).

43) Parker, *op. cit.*, p.108.

44) Pryor, *op. cit.*, p.7.

45) *Ibid.*, p.104.

46) Pirrene, *Economic and Social History of Medieval Europe*, (London, 1965), pp.16-18.

다우 교역권과 징크 교역권이 공존하게 되는 2차 대항해 시대가 있었다. 그리고 유럽이 대서양으로 교역을 넓히고 유럽의 여러 항구 도시를 중심으로 아시아 해역과 연결하게 되는 제3차 대항해시대가 있었으며, 마침내 증기선이 바다를 고속으로 연결시키면서 제4차 대항해시대가 출현한다.⁴⁷⁾

그런데 아시아가 주도한 1차 2차 대항해 시대의 중요성은 간과되어 왔다. 다행히 한국에서는 장보고 연구와 관련하여, 무슬림 상인이 주도한 1차 대항해시대에 대해 주목하면서 다양한 연구 성과가 나오고 있다. 필자는 이러한 성과를 염두에 두면서 페르시아만-중국에 이르는 해로의 활성화와 이에 따른 지중해 해상무역의 변화에 대해 검토하였다. 이를 정리하면 다음과 같다.

8-9세기 페르시아만에서 남중국에 이르는 해로에 관해 기존 연구에서 상세한 검토를 생략한 페르시아만에서 인도 서쪽 바다에 이르는 항로에 대해 고찰한 결과, 수하르·마스카트에서 쿨람 말리까지의 항로와 쿨람 말리에서 라이수트·쉬르·마라에 이르는 귀항로에서 심해항행이 이루어졌다는 것을 지적하였다.

이와 관련하여 당시 이용된 항해술과 조선술에 대해 검토하였는데, 특히 아랍 상선은 중범식 돛을 사용하고 철제 못을 사용하지 않은 봉합선이라는 것을 검토하였다. 선박의 규모에 대해서는 봉합선이라는 점을 감안하여, 큰 것이 300톤에 수 백명 정도를 수용하였을 것이라 추정하였다.

지중해 해상무역은 로마제국 때 정점에 달한 후 하강곡선을 그리다가, 무슬림이 주도하는 1차대항해 시대를 맞이하였다. 여기서는 로마시대의 지중해 주요 해로와 당시의 지중해 해로를 제시하였다. 동아시아 해역이 무슬림이 주도한 해로의 활성화를 적극 이용하였던 것과는 달리, 지중해는 기존의 다양한 교역 루트들이 연계를 상실하고 단절되었다는 것을 검토하였다.

참 고 문 헌

- [1] 미야자키 마사카쓰(이규조 옮김), (1999) 『정화의 남해 대원정』 일빛.
- [2] 버나드 루이스 엮음(김호동 옮김), (1994) 『이슬람문명사』 이론과 실천.
- [3] 앙리 피렌느(강일휴 옮김), (1997) 『중세 유럽의 도시』 신서원.
- [4] 정수일, (2001) 『셀크로드학』 창작과 비평사.
- [5] 青木榮一(최재수역), (1995), 『시파위의 세계사』 ①, 한국해사문제연구소.
- [6] 허일·최재수·강상택·이창억 외, (2001) 『장보고와 황해 해상무역』 국학자료원.
- [7] Havighurst, A.F., (1969) *The Pirenne Thesis, Analysis, Criticism, and Revision*, Massachusetts.
- [8] Hodges, R. and Whitehouse, D., (1983) *Mohammed, Charmagne, and the Origines of Europe*, London.
- [9] Hopkins, K., (1988) "Roman Trade, Industry and Labour" G. Grant and R. Kitzinger (eds), *Civilization of Ancient Mediterranean*, New York.
- [10] Hourani, G.F., (1995) *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, New Jersey.
- [11] Lethbridge, T.C., (1956) "Ship Building", C. Singer et al., *A History of Technology*, Vol. II, Oxford.
- [12] Morrisson, J., (1982) *The Ship. Long Ships and Round Ships. Warfare and Trade in the Mediterranean 3000 BC-500 AD*, London.
- [13] Parker, A.J., (1996) "Sea Transport and Trade in the Ancient Mediterranean," E.E. Rice(ed.), *The Sea and Histoty*, Sutton.
- [14] Pirenne, H., (1965) *Economic and Social History of Medieval Europe*, London.
- [15] Pirenne, H., (1939) *Mohammed and Charlemgne*, London.
- [16] Pryor, J.H., (2000) *Geography, Technology, and War. Studies in the Maritime History of Mediterranean 649-1771*, Cambridge.
- [17] Rickman, G., (1996) "Mare Nostrum," E.E. Rice(ed.), *The Sea and Histoty*, Sutton.
- [18] Rougé, A., (1996) *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris.

원고접수일 : 2002년 7월 11일

원고채택일 : 2002년 8월 10일

47) 미야자키 마사카쓰, 앞의 책, 269면.