

해역네트워크의 관점에서 다시 보는 부산항 - 부산 연구를 위한 이론적 시탐(試探)*

서광덕**

〈목 차〉

I. 서론	3) 동북아해역과 공간
II. 본론	III. 결론
1) 동북아해역과 네트워크	참고문헌
2) 동북아해역과 이동	<Abstract>

〈국문요약〉

이 글은 동북아해역에서 개항을 맞이한 해역도시와 그 도시간의 네트워크 즉 해역네트워크의 관점을 빌려 부산항 연구의 방향에 대해 살펴보았다. 조선시대부터 부산은 일본인들의 무역을 위해 ‘倭館’이라는 공간을 제공했다. 1876년 개항이후 ‘왜관’은 일본인의 專管居留地로 변모하여, 해방이전까지 존속했다. 이와 같이 네트워크의 관점에서 본다면 부산은 역사적으로 일본과 밀접한 연관을 가졌다고 할 수 있다. 이 점은 釜山學 또는 釜山性(로컬리티)을 규명하는데 중요한 요소다. 그렇지만 근대 이후 부산항에는 일본인들 외에도 중국인과 서양인들 역시 방문하거나 거주하기도 했다. 자료의 부족으로 관련 연구가 활성화되지는 못했지만, 이는 분명한 사실이다. 이시카와 료타(石川亮太) 등의 아시아交易圈論 연구자들의 성과는 이를 반증한다. 동북아해역내 華商의 활동과 부산 淸國租界의 성립은 대표적인 예다. 일제 강점기 부산은 일본의 대륙 진출을 위한 입구로서 기능했다. 釜關連絡船을 타고 와서 만주를 향해 가려는 사람들이 붐비는 곳이었다. 부산항 인근에 건설된 부산역은 바로 이들을 만주로 실어 나르기 위해 일찍이 건설되었던 것이다. 이 시기 부산은 羅津, 淸津과 함께 일본의 대륙진출을 위한 항구로 적극 활용되었다. 이렇게 일본에 의해 부산항의 기능 그리고 거주인들의 직업 등이 규정받으면서 부산항은 종래의 개항장 네트워크에서 벗어나 있는 것 같지만, 부산을 통한 물동량을 본다면 여전히 물적 네트워크 그리고 인간의 이동이라는 인적 네트워크의 매개적인 항구로서 기능해왔다. 해방이후 그리고 한국전쟁을 거치면서 부산은 종래의 모습에 즉 일

* 이 논문은 2017년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임.
(NRF-2017S1A6A3A01079869).

** 부경대학교 인문사회과학연구소 HK교수

본이 남기고 간 식민지 유산에 피난민의 도시라는 성격을 갖게 되었다. 일본인이 남기고 간 흔적 위에 전쟁의 참화로 인한 단층이 쌓이고 여기에 근대화에 따른 해양산업의 탄생이 시작되었던 것이다. 이와 같은 부산항의 역사를 네트워크, 이동, 공간이라는 관점에서 살폈다.

주제어 : 해역네트워크, 개항장, 부산항, 항로, 조공시스템, 아시아교역권론

I. 서론

최근 부울경 메가시티 구상이 부산경남권 지역 자치단체를 중심으로 활발하게 논의되고 있는 듯하다. 또 중앙정부에서 K뉴딜 정책을 발표하자, 지방 중심의 뉴딜 정책이 되어야 한다며 비수도권 지역민들이 주장하고, 여기에 편승하여 부산시 역시 북항재개발, 철도시설 지하화, 가덕도 신공항 건설 등 지역 현안을 풀어내고자 노력하고 있다. 아울러 해프닝으로 끝났지만, 중국의 민간단체에서 제기되었다고 하는 상하이-부산-큐슈의 동북아 해역도시를 연결하는 결절점으로서 부산시에서 가까운 양산에 바이러스 등 생명공학 관련 벨트를 조성하자는 구상도 부산 지역을 중심으로 한 미래 발전방안으로 눈길을 끈다.

미래 부산의 청사진을 그려 보려는 이와 같은 최근 지자체 및 정치권의 구상은 탈 국민국가와 글로벌화에 대응하는 지역발 자체 발전구상으로, 이는 ‘메가트렌드 아시아 또는 중국’ 그리고 ‘메가아시아’ 라는 사회과학적 지역 또는 도시 이론을 배경으로 하고 있는 듯하다. 곧 부산을 중심으로 한 메가시티 구상은 이러한 이론에 기반하고 있으며, 이를 초국가적인 지역간 연합으로 구상한다면 메가아시아로 나갈 수 있겠다. 아직 발상 수준의 이러한 주장들이 실제적인 기획으로 전개되기까지는 시간이 필요하겠으나, 이미 신문지상에는 다양한 분야에서 이와 관련한 제안들이 나오기 시작했다. 예를 들어, 문화 분야에서는 부울경 메가시티 구상에서 지역간 문화통합이 선행되어야 한다는 제안을 내놓고 있다.¹⁾

1) 아래 『부산일보』 기사 참조

<http://www.busan.com/view/busan/view.php?code=2020100718573052682>

이 글은 최근 화제가 되고 있는 메가시티라는 지역연합 구상 그리고 오래전부터 부산시가 표방한 해양수도 및 해양도시네트워크 제안 등을 마주하고, 이와 같은 제안이 나오게 된 배경을 근대 이후 부산의 역사적 변천이라는 차원에서 검토할 필요성에서 출발한다. 지역으로서 부산이 지닌 지리적 특수성 곧 해역(동북아해역)이라는 지정학적 위치 그리고 메가 또는 네트워크라는 개념을 바탕으로 한 지역화과정에 대한 고찰을 통해 이와 같은 구상이 지닌 의미를 탐문해 봐야 한다고 생각한다. 아울러 이 작업은 1990년대 이후 본격화된 부산 연구 또는 부산학의 연구 성과를 살펴보는 것과 동시에 이루어져야 할 것이다.

그러나 부산 연구 또는 부산학과 관련된 연구 성과를 비판적으로 검토하고, 나아가 새로운 부산 연구의 지평을 마련하는 것이 뒤따라야 하겠지만, 한정된 지면에서 이와 같이 큰 문제를 다룰 수는 없다. 이미 여러 선행 연구에서 부산 연구의 한계와 향후 과제를 제시하였는데, 오재환은 다음과 같이 지적하였다. 우선 장기적인 관점에서 지역학연구의 성과를 기대해야 하고, 또 연구 성과를 집대성한 부산학 아카이브의 구축이 필요하다. 다음으로 부산시와 지역대학이 장·단기적인 부산학 프로젝트를 발굴하고 연구 수행을 지원하며, 그리고 지역연구를 위한 연구자 양성과 지식 교류를 통한 연구 성과의 질적 제고가 필요하다. 나아가 연구자와 시민사회와의 소통에 기반한 연구 결과의 피드백을 통해 궁극적으로는 지역 발전의 교두보가 되어야 함을 지적하고 있다.²⁾

10여 년 전에 발표된 논문의 이와 같은 지적은 20세기말부터 국내에서 시작된 지방자치제의 실현과 연동하여 출발한 지역 연구, 그 가운데 부산 연구의 성과를 정리하고 이를 ‘부산학’이라는 하나의 학문으로 정립하려고 했던 애초의 시도에 대한 중간평가이다. 부산학은 ‘부산의 역사적 형성과정과 현재적 과제를 분석하여, 부산의 특성과 정체성을 발굴하며, 나아가 미래의 부산 발전 방향을 제시함으로써 부산이 당면한 시대적 상황에 대처할 수 있는 이론적, 실천적 논리를 공급하는 학문’이라고 일찍이 김석준은 주장했다.³⁾ 그리고 이를 위한 연구방법으로 근대 서구의 지역

<http://www.busan.com/view/busan/view.php?code=2020100617412014492>,

2) 오재환, 「부산학 연구의 동향과 전망」, 『제주도연구』 37권, 제주학회, 2012.2

3) 김석준, 『전환기 부산 사회와 부산학』, 부산대학교 출판부, 2005, 342면

학에 문화연구가 들어오고 이에 지역문화학이라는 형태가(해역)도시 연구와 결합된 것이 바로 부산학이 제창될 때 제기되었던 논의였던 듯하다.⁴⁾

앞에서 말한 부산학이 결국 ‘부산성’이라는 아이덴티티를 규명하거나 창조하려는 목표를 향한 학문이라고 한 것은, 주변부에 지나지 않았던 지역(방)이 중심-주변이라는 구도를 파괴하는 동력 바로 反중심의 거점으로서 위상이 제고되었던 20세기말의 시대적 상황에서 나온 것이다. 이러한 상황을 반영한 지역 학술계의 부산학 제창과 그 연구 성과는 다양하게 축적되었다. 비록 부산성이 무엇인지 규정하는 것은 쉽지 않지만, 시장이나 교역의 장소로서의 기능을 가진 항구라는 지리적 특수성을 염두에 두지 않을 수 없는 한, 부산학은 이동과 네트워크 그리고 ‘해역’이라는 공간(성)에 착목하지 않을 수 없다. 부산항의 역사적 변천을 살펴보기 위한 하나의 방법론으로서 이 세 키워드를 적용해볼 수 있을지 검토해 보려고 한다.

II. 본론

근대 이전과 이후 부산을 해역이라는 지리적 특수성에서 바라보고, 이것을 중심으로 부산의 지역화과정을 검토한 선행 연구는 적지 않다. 부산은 한국의 다른 포구나 항구와 달리 근대 이후 많은 변화를 겪었고, 이 지역화과정을 어떻게 규명할 것인가가 부산의 근대(성)를 파악하는 일이 될 것이다. 해역 또는 항구라는 부산의 지리적 특수성을 바탕으로 다소 거칠게 지역화과정을 정리해보면, 먼저 근대 이전 부산 포구를 중심으로 한 네트워크망이 어떤 형식으로든 형성되었을 거라고 추측할 수 있다. 예를 들어 부산포 인근의 포구 곧 가덕도, 거제도, 울산 등지와 멀리 전라도 지방의 포구와의 연결 나아가 대마도나 규슈 그리고 류큐 등지와와의 교류 등이 어땠는지 사료나 자료를 바탕으로 파악하는 것이다. 그 다음은 근대 이후 곧 부산포 개항

4) 김태만, 「글러칼리제이션 시대 상해학을 통해서 본 부산성 연구」, 『中國現代文學』 29호, 한국중국현대문학학회, 2004

이후의 지역화 과정이다. 기존의 네트워크가 1876년 개항으로 인해 어떤 변화를 겪게 되고, 그 변화가 또 어떤 새로운 네트워크를 형성하며 지역화 과정을 진행해왔던가 하는 점을 밝혀야 한다. 그런데 1876년 개항을 기점으로 근대 이전과 이후를 나누는 관습적인 시각에서 벗어나 이를 전체적으로 바라보고 그 연속성을 강조하는 관점이 여기서 중요하다.

부산항을 중심으로 한 네트워크 특히 근대 이후 네트워크 형성과 지역화 과정이라는 관점에서 부산항의 역사를 새롭게 조망할 수 있는 가능성을 제시하기 위해 세 가지 주목할 요소를 제시하려고 하는데, 반복하지만 하나는 부산항의 변화를 관찰하는데 외부와 연결 곧 (해역)네트워크와 관련된 기존의 주요 논의를 통한 검토이고, 다른 하나는 바로 그 네트워크와 지역화 과정을 추동한 동력으로서 이동에 대한 것이다. 마지막으로 이동과 네트워크의 결과로서 부산이라는 공간의 변화이다.

1. 동북아해역과 네트워크

지역 연구에서 그 지역의 형성사 곧 지역화과정이라고 하는 것은 무경계의 광활한 지표가 여러 개의 지역으로 구분되거나, 동질성을 보이는 일단의 작은 장소들이 합병하여 하나의 지역으로 묶어지는 과정을 얘기하는데, 이를 탐구하기 위해서 네트워크론은 유용한 방편이다.⁵⁾ 이 네트워크론은 근대이행기의 공간관의 변화와 경관 및 공간 구조의 변천과 관련된 연구에서도 특히 유용한데, 이를 해역이라는 지역에 적용시켜도 의미있는 결과를 도출할 수 있다. 게다가 이를 지리학 방면과 접목시켜 연구하는 것은 해역이라는 장소성을 부각시켜낸다는 점에서 더욱 유용하고, 덧붙여 역사와 문화를 접목시키는 연구는 이미 부산 연구에서 활용되고 있는 것 같다.⁶⁾ 지역문화학이나 역사문화지리학 방면의 연구가 그것인데, 이를 다시 부산 지역연구에 접목시켜 해양과 내륙의 결절점으로서의 항구의 기능을 재조명하고 항구

5) Johnston, et al., *The Dictionary of Human Geography*, Oxford: Blackwell Publishers Inc., 2000

6) 전종환, 「근대이행기 경기만의 포구 네트워크와 지역화과정」, 『문화역사지리』 제23권 제1호, 한국문화역사지리학회, 2011. 18~19세기를 중심으로 근대이행기 경기만의 포구 분포와 포구간 네트워크를 통해 그 지역화 과정의 일면을 탐구하고 있는데, 본 연구의 문제의식과 상통하는 바가 크다.

중심의 네트워크를 확인해보는 작업이 필요하겠다.

일반적으로 해역이라고 하면, 바다와 인접해 있는 육지를 말한다. 다시 말하면 연해 지역이라고 할 수 있는데, 여기서 주의할 것은 바로 바다와 접해 있지만, 그 바다와 내륙의 연결하는 공간 또는 지대를 지칭한다는 점이다. 그것은 바다만을 가리키는 해양과 다른 개념이다. 해역을 하나의 개념으로서 의미를 부여한 것은 일본의 해역아시아 연구팀일 것이다. 이들은 육지가 아니라 바다를 중심으로 아시아를 보려는 의도에서 아시아의 해역이 아니라 ‘해역아시아’라는 용어를 제창하고, 이를 중심으로 아시아사를 재구성하고 있다. 윤명철의 ‘동아시아중해론’ 역시 이러한 관점을 공유하고 있다.⁷⁾

단지 연해 지역을 가리키는 용어가 아니라, 이처럼 해역에 의미를 부여하게 되면, 해역을 둘러싼 연구는 자연스럽게 육지와 바다를 연결하는 결절점 즉 공간에 주목하게 된다. 곧 항구라든지 섬 등이 될 것이고, 또 이것은 고립되지 않고 연결된다는 점에서 해역연구는 네트워크론에 입각한 연구로 나아가게 된다. 해역아시아사든 동아시아중해론이든 멀리 페르낭 브로델의 지중해론이든 모두 네트워크적 시각을 갖고 있다. 브로델로 대표되는 아날학파는 기존 역사가들이 정치·외교 사건들을 강조하는 데 반대해 그러한 사건들 밑에 깔려 있는 조건들, 즉 기후·지리·인구·통신·교통 등에 더 주의를 기울였다. 일정한 시대의 상업과 일상생활의 자세한 면들을 매우 꼼꼼하게 다루었기 때문에 이들은 통계에 의거한 분석과 수량화에 크게 의존했다. 아날학파의 이러한 연구가 해역아시아사 등의 연구방법에 영향을 주었다고 보는 것이 순서에 맞겠지만, 아무튼 네트워크는 아날학파의 연구와 아주 잘 맞는 개념임에는 틀림없다.

네트워크는 원래 과학 분야에서 나온 용어로, 이를 사회학 방면에서 응용하여 이론으로 활용하다가 현재는 인문학 분야에서도 일반적으로 사용하고 있는데, 다음과 같이 정의된다. 네트워크론은 본래 노드(nodes)와 두 노드를 연결하는 선(edge)을 가지고 특정 범위 또는 집단내의 대상들 사이의 관계를 나타내는 그래프(graph) 이론에서 유래한 것으로, 그것을 사회적 현상에 적용할 때 명시적이지 않은 대상들

7) 이와 관련된 자세한 논의는 곽수경, 「해역의 개념과 구성요소」, 『동북아해역과 인문학』, 소명출판, 2020. 모모로 시로 편, 『해역아시아 연구 입문』, 민속원, 2012 참조

간의 관계를 시각적으로 파악하는 데 유용하다고 얘기된다. 곧 네트워크란 개별 장소가 아닌 장소 간 관계의 차원에서 공간을 보려는 개념이기 때문에 지역간 연구에서 널리 적용되었다. 지역 연구 또는 지역학 분야나 문화교류 방면에서의 소위 지역 네트워크 연구는 이러한 네트워크론의 장점을 활용하는 것으로, 이것을 통해 일국적 관점에서는 명료하게 볼 수 없었던 초국가적 관계들을 확인할 수 있다.⁸⁾

곧 바라바시가“오늘날 우리는 어떤 것도 다른 것과 따로 떨어져서 발생하지 않는다는 것을 점점 더 강하게 인식하게 된다. 대부분의 사건이나 현상은 복잡한 세계 (complex universe)라는 퍼즐의 엄청나게 많은 다른 조각들과 연결되어 있으며, 그것들에 의해 생겨나고 또 상호작용한다. 우리는 우리 자신이 모든 것이 모든 것에 연결되어 있는 좁은 세상(small world)에 살고 있다는 것을 알게 되었다.”⁹⁾라고 지적했듯이, 네트워크가 형성되고, 또 그 네트워크는 더욱 강하게 근대 사회를 끈끈하게 연결지게 만든다. 근대 이후 이동과 함께 형성된 네트워크는 다양한 층위에서 다양한 형태로 발현된다. 이런 관점에서 이 글에서 제기한 해역네트워크는(동북아)해역이란 공간을 대상으로 어떤 형태의 네트워크가 만들어졌으며, 그것이 어떤 조각들로 구성되었는지를 살펴보는 것이다. 이와 관련한 선행연구로는 경제사 방면에서 제기되어 주목을 받은 ‘아시아교역권론’일 것이다. 이 분야의 리더격인 하마시타 다케시는 네트워크 개념을 적극적으로 사용한 연구자이기도 하다.

하마시타는 서양의 충격에 의한 아시아의 강제적인 개국·개항이라는 아시아의 근대에 대한 해석에 대해 비판하면서 1830년대부터 1890년대에 이르는 60년간을 ‘교섭의 시대’라고 규정하고, 이러한 시기의 특징을 가장 잘 나타내주는 것이 개항장 간의 관계를 중심으로 한 동아시아 역내의 상호관계가 활성화된 데서 찾았다. 이 시기 ‘조공에서 조약으로의 전개’로 거론된 아시아와 유럽의 대치, 아시아의 유럽화를 추적하는 문맥이 아니라 동아시아사의 지역론·해역론의 관점에서 재검토한다면, 아시아 역내의 개항장 네트워크의 형성으로 파악할 수 있다고 말한다. 이를 위해서는 개항 이전과 이후로 구분하는 것이 아니라, 교역항의 역사적 연속성을 염두에

8) 김승욱, 「20세기 초(1910~1931) 인천화교의 이주 네트워크와 사회적 공간」, 『중국근현대사연구』 47, 중국근현대사학회, 2010

9) A. L. 바라바시 지음, 강병남·김기훈 옮김, 『링크』, 동아시아, 2002, 20면

두고, 근대 이전부터 아시아에서 작동한 광역 네트워크가 가동되었던 점에 주목하여야 한다고 지적한다. 중국을 중심으로 하는 조공권이나 인도문화권 또 이슬람관 등은 그 내부에 광역 네트워크를 가동시키고 있었으며, 다른 한편으로 남중국해 교역권과 인도양 교역권 또 지중해 교역권 등은 다른 문화권이 접촉하고 교차하는 광역 네트워크를 구성했다. 이 광역 네트워크에는 그것을 유지하는 역내 원리로서 조약과 조공 등의 정치경제원리, 종교원리, 지역원리나 해역원리 등이 존재했고, 여기에는 전문화된 상업 운송 집단이 네트워크를 중계하고, 그 주변에 교역장으로서 항구 도시가 형성되었다. 상하이, 홍콩, 싱가포르, 광저우 등은 지역 해역 네트워크의 결점점에 위치하고, 여기에 많은 교역항이 다각적으로 결부되었다.¹⁰⁾

그렇다면 이 광역 네트워크에 부산은 어떻게 연결되었는가. 아편전쟁이 일어나기 250여년 전, 아시아에도 잘 짜인 무역구조가 존재했다. 이 아시아간 무역구조(인도-동남아-중국-일본)에 포르투갈, 네덜란드, 영국이 참여하고 있었지만, 가장 큰 지분은 중국과 화교들이 가지고 있었다. 곧 청의 정크무역이 활발하게 전개되고 있었고, 여기에 조선반도 남부 연안과 북부가 연결되고 있었다고 파악된다. 이러한 청나라 상인을 중심으로 한 무역체계는 19세기 후반에서 1910년대까지 조선에 강한 상업적 압력을 가했고, 이러한 중국의 상업적 압력의 존재는 일본이 개항 후 역사적인 아시아 역내 무역에 상업적으로 복귀할 수 있을지 여부 그리고 동아시아시장에 유통되는 상품을 생산하는 것에 대한 강한 동기로서 작용했다. 곧 상업적 진출에 실패한 메이지 초기의 일본이 서양화와 공업화로 향한 역사적 동인이 바로 조공무역 관계를 배경으로 한 중국 상인 및 중국 상업의 존재에 있었다고 하는 것이 하마시타의 설명이다.¹¹⁾

하마시타의 이러한 언급을 구체적인 연구로 뒷받침한 것이 바로 한말 대표적인 화상이었던 동순태(同順泰)의 교역네트워크에 대한 연구다. 강진아는 동순태가 광동방(廣肇幫)이라는 특수 지역의 동향네트워크와 겹쳐있으며, 한말 동순태를 통해 복원한 광동네트워크는 조선 화상의 특징을 보여준다고 지적한다. 일본의 복건(福建)화상은 상업에 정치적인 개입이 들어갈 여지가 적었고 동향조직망 위에 상업적

10) 하마시타 다케시, 『조공시스템과 근대 아시아』, 소명출판 2018, 249-250면

11) 하마시타 다케시, 앞의 책, 165-166면

기회를 찾아 뺏어나가는 것이었다면, 동순태는 청조의 적극적인 대조선정책이 가시화되면서 인천에 상륙했고, 그 성장의 배경이 된 상해 동태호(同泰號)와 그 네트워크는 조선정책을 실질적으로 지도하는 청조 양무파 관료, 광동출신의 매판자본에까지 이어져 있었다. 1842년 남경조약으로 상해가 개항하면서 양행(洋行)의 본거지였던 광동인들은 양행의 상해 진출과 더불어 북상하였고, 1858년부터 일본 개항 이후는 일본으로 진출하였으며, 1882년 이후는 조선에도 진출했다. 동아시아 유통 네트워크에서 광동네트워크의 형성은 서구세력의 아시아 개항 과정과 밀접하게 관련되어 있다. 그런데 조선의 경우는 청조의 對조선정책이 양무파 관료와 그와 손잡은 광동출신 매판들에 의해 주도된 결과, 조선화상은 동아시아광동네트워크 속에서도 특히 정치적 지원을 향유할 수 있었을 뿐 아니라, 관(官)과도 밀착되었다. 그러한 점에서 조선의 광동네트워크는 단순한 화교네트워크가 아니라, 정치적 네트워크이기도 했던 것이라고 한다.¹²⁾

또 이시카와 료타 역시 근대 아시아 시장 속에서의 개항기 조선을 규명하기 위해 화상(동순태)의 네트워크를 단서 삼아 고찰하였는데, 이 시기 대중무역이 거시적으로 보면 인천과 상하이라는 두 지역에 집중되었고, 무역 주체인 화상의 네트워크는 일본을 포함한 연해 여러 항구에 이르고 있고, 그 네트워크가 전체로서 인천과 상하이 사이의 무역을 유지하는 형태였다고 지적하였다. 그는 가지무라 히데키의 주장을 받아들여 당시의 조선은 상대적으로 독자성을 지닌 지역 경제가 국민경제로의 통합을 기다리는 단계에 있었다고 보았다. 여기서 지역 개념이 어떤 고정적인 지리적 공간적 범위를 가리키는 것은 아니며, 인간의 다양한 활동에 따라 나타나는 공간과 장소의 확장을 두드러지게 하는 분석 개념으로, 이를 잘 활용한 것이 전근대를 대상으로 한 일본의 ‘해역사’ 연구라고 말한다. 이러한 사고방식을 통해서 근대 이후의 국민국가 영역에 구애받지 않는 새로운 역사상을 제시해온 이들 가운데 이타가키 유조의 n지역론이 ‘근대 세계의 형성이란 사람들이 스스로 안주할 수 있었던 지역을 타파하고 재편성하는 것이었다. 생활과 장의 확대는 일그러진 중층구조로 다시 만들어졌다.’라고 근대 이전과 이후를 구분하여 지역 개념을 설명한 점을 수용한

12) 강진아, 「廣東네트워크(Canton-Networks)와 朝鮮華商 同順泰」, 『史學研究』 第88號, 한국사학회, 2007

다. 이시카와 역시 자신의 개항기 조선에 대한 연구는 화상활동으로 인해 일어난 변화를 조선의 외부로부터 주어진 자극으로 파악하는 것이 아니라, 조선의 내부도 포함하여 국경을 걸친 지역이 힘을 얻는 과정으로 파악하려고 했다.¹³⁾

하마시타는 이미 1990년대에 근대 이전 이와 같은 정크무역에 포섭된 조선반도 임에도 조선의 교역 네트워크와 관련해서는 많은 연구가 나오지 않았다고 지적하고, 그 이유를 다음과 같이 말했다. 곧 주위의 지형상으로 주변과의 연해교역이 아주 활발했을 것으로 예상되는 조선반도는 현재까지의 연구가 주로 국내 상인 및 조공 무역에 관한 것에 초점이 맞춰지고, 또 연해교역은 실제로 산둥반도 및 큐슈지방과 정기적으로 이루어지고 이것은 관청의 허가를 받은 교역이 아니라 자료상으로 나타나지 않아서 이에 대한 평가나 연구가 미흡했다고 했다. 이런 연구의 곤란을 극복하는 하나의 방안으로 표류에 주목해야 한다고 지적한 바 있다.¹⁴⁾

이는 국내의 근대 이전 부산에 대한 연구에서도 그대로 드러난다. 곧 17세기 후반 부산을 포함한 환동해권 해역상의 해상교류에 대해서 지금까지 그다지 주목하지 못했다. 지금까지 부산 관련 대부분의 연구들이 일반적으로 항구도시 부산에 대해 ‘조용하고 한산한 어촌이었으나 1876년 일본에 의한 개항이후 근대 식민지 도시화되었다’라는 인식이 주류를 이루어 왔다. 하지만 최근의 한 연구는 이와 상반되는 견해를 보여주고 있는데, 그것은 바로 전근대 시기 부산포에서의 한일선박의 빈번한 왕래가 있었음을 증명함으로써 시도되었다. 즉 조선후기 부산포 『왜관관수일기』를 분석하여 대한해협을 넘어 부산-쓰시마를 오가는 선박 왕래가 매우 빈번하며 이를 매개로 인적·물적·문화 교류가 매우 활발히 전개되고 있다고 주장한 것이다.¹⁵⁾ 왜관은 사실 개항장에 설치되어 개항장의 운영과 시기를 같이하면서 조선에 입국하는 일본의 사신, 수직 왜인, 상왜 등의 숙박·접대·교역에 관한 일을 담당했으며, 때로는 이와 관련되어 외교가 행해지기도 했다. 그러나 조선에 입국한 각급 왜인의 1차적인 목적이 교역에 있었던 만큼 왜관의 중심적인 일은 교역 도모였다. 교역을 통해

13) 이시카와 료타, 『근대 아시아 시장과 조선-개항-화상-제국』, 소명출판, 2020, 669-672면

14) 하마시타 다케시, 앞의 책, 139-141면

15) 박화진, 「전근대 부산포 초량왜관의 해양교류 양상-일본선 부산포 입항사례를 중심으로 (1689-1691)」, 『동북아문화연구』 제60집, 동북아시아문화학회, 2019,

소목(蘇木: 丹木)·후추·약재·금·은·동·유황 등을 수입하고, 쌀·콩·면포·서적·불경 등을 수출했다. 교역사무는 왜인의 입국과 함께 시작되었고 귀국으로 종료되었다. 개항장을 관할하는 변장(邊將: 부산왜관은 부산첨사)은 각급 왜인이 도착하면 왜인이 제시한 서계(書契)·도서(圖書) 등의 증명서에 따라 입국목적을 심사하고 상경(上京)과 유포(留浦)를 결정했다. 이에 따라 상경자의 무역은 상경한 뒤에 행해졌고, 유포자 즉 상경이 거부된 왜사·상왜는 왜관에서 외교적 의례와 교역을 행했다.¹⁶⁾

왜관의 설치의 원래 경제적인 견지보다는 국방정책에서 왜인을 우대하고 회유하기 위한 것이었다. 또 이러한 왜관무역은 관무역의 성격이 강했다. 그런 점에서 전근대 시기 부산에서 외교적 성격이 강한 왜관무역의 상황 그리고 자료를 통해 확인할 수 없는 연해무역이 아시아교역권론자들이 제시한 광역 네트워크 속에서 어떻게 전개되었는지 후속 연구가 요구된다. 또 조선 후기 청나라 상인 곧 화상이 당시 동아시아 교역 네트워크, 그 가운데 조선반도와의 관계에서 어떤 활동을 했고, 이것이 1876년 부산 개항으로 인해 조선의 국제적인 교역이 열리는 상황에서 어떤 변화로 나타났는지 살펴야 한다.

이런 맥락에서 하마시타가 현재까지의 연구가 일찍이 조선과 일본의 관계를 이후의 식민지화를 전제로 한 2국관계 곧 일본의 조선진출이라는 시각에서 다루어져 왔던 데서 벗어나, 조일관계는 조중일 3국관계로 봐야한다고 주장했던 것은 유의미하다. 청국상인의 조선 진출에서 그 이유를 찾고, 나아가 개항장간의 교역과 결제의 네트워크로서 인천, 상하이, 오사카, 나가사키가 존재한다고 밝혔던 것이다.¹⁷⁾ 하마시타는 최근에 발표한 글에서도 20세기 후반 글로벌라이제이션이 야기한 지역동태 (Regional Dynamism)가 아시아를 어떻게 다시 파악할 것인가라는 과제를 제기하고 있으며, 이런 상황에서 연해항만도시 및 그 네트워크의 연구가 중요성을 더해가고 있다고 강조하였는데, 그것은 해양(해역)에 시점을 뒀으로써 지금까지 포착할 수 없었던 연해도시간의 네트워크가 드러난다고 생각하기 때문이라고 말했다.¹⁸⁾

16) 이상은 다음백과 <https://100.daum.net/encyclopedia/view/b16a2440a> 참조

17) 하마시타 다케시, 「19세기 후반 조선을 둘러싼 금융네트워크」, 『명청사연구』 제17집, 명청사학회, 2002

18) 하마시타 다케시, 「중국해관사에서 보는 동북아시아 해역의 등대와 항로」, 『동북아해역 인문네트워크의 근대적 계기와 기반』, 소명출판, 2020

2. 동북아해역과 이동

일본의 아시아교역권론이나 해역아시아사 연구 등 국경을 넘어 펼치는 자율적인 지역 논리에 주목하는 연구에 대해 한국 연구자들은 공부정적인 반응을 보인다. 이 수열은 설사 유럽중심주의의 극복이나 내셔널 히스토리의 상대화라는 문제의식을 공유한다 하더라도 아시아 교역권론은 근세일본의 실상을 실제 이상으로 과대포장하거나 근대 이후 일본자본주의가 수행한 제국주의적 침략을 은폐하는 등 많은 문제점을 내포하고 있다¹⁹⁾고 지적했다. 또 일본의 서양화를 중국의 상업적 우위에 대한 자위적 대응으로 설명하는 역사상은 근대일본의 상업적 승리의 역사에서 제국주의의 이미지를 지우려는 것으로 의심받고 있다. 뿐만 아니라 ‘아시아교역권’론은 네트워크를 통한 인간과 돈 물자의 교류에 치중한 결과, 교류가 항상 동반하는 마찰과 갈등에 대해서는 외면하는 결과를 가져왔다고 평가받기도 한다.²⁰⁾ 그리고 근대를 출발점으로 하여 근세에 대한 연구와 논의를 활성화시키는 반면, 근대에서 현대로 올수록 ‘아시아교역권론’에 입각한 재구성의 시도가 떨어지는 것도 한계로 지적되는데, 이와 같은 평가에도 불구하고 네트워크와 지역화론을 사용한 일본의 이 연구는 아직 의미가 있다고 생각한다. 그런데 네트워크론에서 보다 큰 문제는 바로 네트워크의 한시성과 변화라는 점이다. 곧 앞에서 말한 이카카키 유조의 n지역론과 같이 네트워크는 고정적이지 않고 유동적인 성격을 갖기 때문이다. 그리고 네트워크 역시 바로 유동적인 어떤 것에 의해 구성된다는 것이다. 이것이 바로 이동이다.

이동과 관련해서 말하자면, 사실 이동은 비단 근대 이후에 두드러진 현상은 아니다. 중세나 봉건 시대에도 이동은 존재했다. 그럼에도 불구하고 현재도 마찬가지인 근대 시기를 살피는데 이동을 중시하는 것은 그전의 이동과는 뭔가 다른 측면이 있기 때문이다. 그 다른 측면은 이동의 속도나 양의 면에서 두드러진다고 할 수 있다. 곧 이동의 성격의 차이라고 할 수 있는데, 현재와는 비교할 수 없겠지만, 근대 초기

19) 이수열, 「‘아시아 교역권론’의 역사상-일본사를 중심으로-」, 『한일관계사연구』 48, 한일관계사학회, 2014.

20) 하세붕, 「80년대 이후 일본학계의 ‘아시아교역권’에 대한 논의- 학문적 맥락과 논리를 중심으로-」, 『중국현대사연구』 2, 중국근현대사학회, 1996.

의 이동이 바로 공간을 변형시키고 생성하는 핵심적인 기제로 작동했다. 이처럼 이동은 바로 근대성을 규명하는데 중요한 특성 중의 하나다. 곧 이동 주체들의 다양한 사회적 실천, 네트워크, 헤게모니, 스케일, 연대 등 다양하고 복잡한 층위들이 체현되는 공간을 상정할 수밖에 없다.²¹⁾

이동은 21세기에도 여전히 학술계의 화두의 하나가 되고 있다. 이동 자체가 하나의 연구대상이 되었다고 해도 과언이 아닌데, 그만큼 현대에 들어서면서 이동이 국제사회에 등장한 주목할 만한 현상의 하나이기 때문이다. 이것은 ‘모빌리티’라는 용어로 국내 학계에서 널리 통용되고 있다. ‘모빌리티’는 최근 기차, 자동차, 비행기, 인터넷, 모바일 기기 등과 같은 모빌리티 테크놀로지에 기초해 사람, 사물, 정보의 이동을 의미하는 용어이다. 그리고 이에 수반되는 공간(도시) 구성과 인구 배치의 변화, 노동과 자본의 변형, 권력 또는 통치성의 변용 등을 통칭하는 사회적 관계의 이동까지 ‘모빌리티 연구’라는 영역에서 다루어지고 있다.²²⁾

이처럼 모빌리티(mobility)가 일찍이 볼 수 없던 폭과 깊이를 드러내고 있다. 지금까지 모빌리티가 하나의 사회 속에서 계층이동이나 지역이동으로서 언급된 적은 많았다. 또는 국경을 초월하는 모빌리티의 경우일지라도 하나의 사회를 기반으로 해서 생각하는 영역적인 것이 보통이었다. 그러나 오늘날 글로벌리티(Globality)가 사회와 사회, 지역과 지역 사이를 사실상 사라지게 하는 가운데 모빌리티는 영역적인 것으로부터 분리되어 유동성 그 자체로서 거론되게 되었다. 동시에 이것은 사회과학이 선형적으로 정립하고 있던 것들을 근본부터 다시 추궁해야 할 상황을 초래하였다. 그것이 어느 정도 자각적으로 이루어졌는가는 일단 제쳐두더라도 모빌리티가 오늘날 사회과학에서 중요한 쟁점이 되었음은 분명하다. 즉 모빌리티가 사회를 초월하여 어떻게 확장되고, 새로운 관계나 집합체를 창출해 내는가를 고찰하는 것이 대세가 되었다. 이것은 이동(모빌리티) 자체가 기존의 사회형태와는 다른 새로운 뭔가를 만들어내고 있다는 의미다.

21) 문재인 외, 「이동성(mobility)과 로컬리티」, 좌담회, 『로컬리티 인문학』 6, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2011 참조

22) 피터 메리만, 린 피어스(역은이), 김태희, 김수철, 이진형, 박성수(옮긴이), 『모빌리티와 인문학 - 인문학, 이동을 생각하다』, 앨피, 2019

모빌리티는 동서고금을 막론하고 모든 사회에서 발견된다. 특히 모빌리티는 근대성(모더니티)과 한 세트로 존재한다. 일찍이 보들레르(C. P. Baudelaire)는 근대 미학을 불변하는 것과 이동하기 쉬운 것으로, 즉 대립되는 두 가지 해석이 가능한 것으로 파악했다. 이러한 양의성 위에 모빌리티가 존재하는 것이다. 그래서 글로벌리티가 모더니티의 경계국면, 즉 고도 근대성(high modernity)이나 유동적 근대성(Liquid Modernity) 등으로 묘사되는 상태에 있다면, 모빌리티도 역시 그런 상태와 깊이 연관되어 있다. 바꾸어 말하자면 모빌리티는 바로 글로벌리티의 본성을 공유하는 것이다.

그렇지만 앞서 새로운 관계나 집합체라고 서술한 것과 관련하여 여전히 장소가 중요한 의미를 가진다는 점도 지적할 수 있다. 현재 모빌리티는 통상 비장소성이나 혼종(hybrid)성 등과 같이 논의되고, 따라서 모빌리티와 장소는 흔히 이율배반적인 범주 속에서 다루어지기 쉽다. 하지만 주목할 것은 실제로는 모빌리티가 예를 들어 카스텔(M. Castells)이 말한 바와 같이 ‘흐름의 공간(space of flows)’에서 형성되는 관계나 집합체를 매개로 하여 논의된다는 점이다. 즉 모빌리티가 만들어 내는 관계나 집합체는 ‘탈장소화에서 재장소화로’라는 형태로서 장소를 포함하여 존재한다. 그러므로 모빌리티를 이해하는 것은 필연적으로 글로벌리티 속에서 장소가 어떠한 의미를 가지는가를 인식하는 것으로 연결된다.²³⁾

최근 ‘모빌리티’론과 관련한 이러한 설명을 통해 모던 즉 근대라는 시대는 이동을 본래적으로 갖고 있는 사회임을 확인할 수 있다. 네트워크는 바로 이 이동의 현상이 나타나지 않는다면 성립되기 어렵다. 모빌리티는 일상적인 운송과 커뮤니케이션, 인공물의 이동뿐만 아니라, 사람, 상품, 자본 및 정보의 대규모 이동을 포함한다. 이동의 양상은 인구, 물자, 문화 교류의 형태로 나타난다. 따라서 ‘모빌리티’론에 포함되는 이동의 동력 곧 이동을 발생시키는 원인, 교통과 통신 즉 이동의 수단 그리고 이동의 결과 곧 정주와 도시의 형성 등이 네트워크를 형성하는 요소이다. 그렇다면 부산은 이러한 이동의 양상에 따라 형성된 해역 네트워크 속에 편입되고, 그것이 부산이라는 도시 공간의 모습을 형성하게 했다. 그래서 근대를 전후하여 어떤 물자와

23) 요시하라 나오키 (지은이), 이상봉, 신나경 (옮긴이), 『모빌리티와 장소 - 글로벌화와 도시공간의 전환』, 심산출판사, 2010

사람 그리고 문화가 부산을 통해 이동했는지에 대한 연구가 구체적으로 전개되어야 한다.

조선시대부터 부산은 일본인들의 무역을 위해 ‘왜관(倭館)’이라는 공간을 제공했다. 1876년 개항이후 ‘왜관’은 일본인의 전관거류지(專管居留地)로 변모하여, 해방이전까지 존속했다. 그렇지만 근대 이후 부산항에는 일본인들 외에도 중국인과 서양인들 역시 방문하거나 거주하기도 했다. 자료의 부족으로 인해 관련 연구가 활성화되지는 못했지만, 이는 분명한 사실이다. 이시카와 료타 등의 아시아교역권론 연구자들의 성과는 이를 반증한다. 동북아해역내 화상의 활동과 부산 청국조계(淸國租界)의 성립은 대표적인 예다. 여기서 주목할 것은 초기 부산의 화상 역시 일본에서 들어왔다는 점이다. 그런 점은 동북아해역 개항장 네트워크를 연결하는 하나의 중요한 축이 바로 화상에 의한 네트워크였음을 밝혀준다. 이후 일제 강점기로 인해 화상의 수는 줄어들고, 또 이후 일자리를 찾는 노동자 계층이 더욱 확대되면서 화교의 성격도 변화했일제 강점기 부산은 일본의 대륙 진출을 위한 입구로서 기능했다. 부관련락선(釜關連絡船)을 타고 와서 만주를 향해 가려는 사람들이 붐비는 곳이었다. 부산항 인근에 건설된 부산역은 바로 이들을 만주로 실어나르기 위해 일찍이 건설되었던 것이다. 이 시기 부산은 나진(羅津), 청진(淸津)과 함께 일본의 대륙진출을 위한 항구로 적극 활용되었다. 이렇게 일본에 의해 부산항의 기능 그리고 거주인들의 직업 등이 규정받으면서 부산항은 종래의 개항장 네트워크에서 벗어나 있는 것 같지만, 부산을 통한 물동량을 본다면 여전히 물적 네트워크 그리고 인간의 이동이라는 인적 네트워크의 매개적인 항구로서 기능해왔다. 해방이후 그리고 한국전쟁을 거치면서 부산은 종래의 모습에 즉 일본이 남기고 간 식민지 유산에 피난민의 도시라는 성격을 갖게 되었다. 일본인이 남기고 간 흔적 위에 전쟁의 참화로 인한 단층이 쌓이고 여기에 근대화에 따른 해양산업의 탄생이 시작되었던 것이다.

근대 부산은 역사적으로 일본과 밀접한 연관을 가졌음은 부정할 수 없다. 이 점은 釜山學 또는 釜山性(로컬리티)을 규명하는데 중요한 요소다. 부산성은 바로 여기서 싹트고 있었다. 그것은 해역 네트워크라는 외부적 요소의 유입과 정착이라는 과정에서 탄생된 것이다. 그리고 이 네트워크는 결국 이동이라는 현상에 의해서 구축되

었는데, 이 이동의 동력과 주체 및 그 양상에 대해서는 전근대 곧 조선시대부터 시작하여 현재까지 체계적으로 검토해야 할 것이다. ‘부산 연구’ 또는 ‘부산학’이라고 명명한 종래의 연구 성과를 검토하고 종래의 연구에서 부족한 부분을 보완하기 위해 개항장 네트워크라는 외부적 시각의 도입은 필요하다.

3. 동북아해역과 공간

이시카와 료타는 ‘지역=사람의 어떠한 활동이 진행되는 공간적 범위’라고 폭넓게 정의한다면 우리의 생활을 둘러싸는 지역은 한없이 존재한다. 다중적으로 성립하고 있는 지역 속에서 어느 지역이 특히 중요한 의미를 지니고 있는지는 시대에 따라 변화했을 것이고, 지역의 공간적인 범위도 시기에 따라 신축했을 것이다. 그래서 역사학에서는 어떤 지역이 현대사회에서 중요한 의미를 갖고 있다고 하더라도 그것을 그대로 과거에 소급시켜서 분석할 수는 없다. 그 시대에 살던 사람들에 대해서 의미가 있는 지역은 무엇이고, 그 지역이 어떠한 공간에서 형성되어 있었는지 복원하는 것이 중요하다²⁴⁾고 말했다.

지역에 대한 이런 관심은 국내 역사학계에서의 공간에 대한 주목으로 드러난다. 예를 들어 도시사 연구는 공간에 착목한 대표적인 연구이고, 지리학에서 90년대 이후 공간에 관한 논의가 진행되어 외국학계의 연구에 대한 소개를 비롯하여 상당한 연구가 축적되었다. 에팅턴은 “과거는 시간 ‘안’이 아니라 공간 ‘안’에서만 존재할 수 있다. 역사란 인간행동의 장소들을 표현하는 과거를 표상한다. 그러므로 과거에 관한 지식은 시공의 좌표에 색인을 붙여 역사의 장소를 지도화하는 지도제작에 비유할 수 있다”고 하고, “인간의 모든 행동은 공간에서 일어나고 만들어진다. 과거는 인간의 활동에 의하여 만들어진 장소들의 조합이다. 역사는 이러한 장소들로 이루어진 하나의 지도”라고 주장했다²⁵⁾ 공간의 시간화라고 할 수 있는 이러한 지적은 부

24) 이시카와 료타, 「국경을 뛰어넘는 지역의 다중적 구조-개항기 조선과 아시아교역권론-」, 『한국학연구』 제19집, 인하대학교 한국학연구소, 2008

25) Ethington, "Placing the past 'Groundwork' for a Spatial Theory of History", *Rethinking History*, 1-4, 207, p.465 하세붕, 「근대 동아시아사의 재구성을 위한 공간의 시점」, 『동양사학연구』 115, 동양사학회, 2011에서 재인용

산 등 근대 해역도시 연구에서도 반영되었다. 근대 건축물에 대한 복원과 해석 및 해역도시의 공간배치에 대한 검토 등을 통한 재영토화에 대한 문제제기는 이러한 공간에 대한 관심에서 출발한 것이다. 사실 이동성은 로컬리티에 끊임없이 공간규모 재조정(rescaling)을 요청했고, 지금도 하고 있다. 그리고 항구나 공항과 같은 이동성의 체계와 통로의 관문(Gateway)이 일정한 지역의 구조를 형성하는데, 그런 점은 부산 같은 개항장 또는 공항도시가 보유한 로컬리티라고 말할 수 있다. 문제는 이동성의 흐름에 중심이 되는 인적 자원 곧 용역의 이동에서 질적 차이가 있고 그것이 로컬리티의 차이를 가져온다. 이는 이동이 수반한 공간(해역 도시 등) 형성의 차이가 특정 도시나 지역의 로컬리티를 변화시킨다는 의미이며, 그리고 그 도시나 지역으로 이동한 사람들의 유형 역시 그것의 로컬리티를 형성하는 중요한 요소라는 말이다. 근대 부산의 형성도 이러한 이동에 따른 공간의 변화에서 이루어졌고, 근대적 공간을 많이 담고 있는 부산이란 도시에 대한 연구는 이동의 주체 그리고 그들에 의한 공간 배치를 탐색하는 일에서 비롯된다.

근대 동북아해역에서 개항이란 자본의 열망을 담지한 상인들과 그들에 의해 다양한 물자들이 모였다가 나가는 곳이 비로소 세계경제적 차원에서 동아시아 해역에서 성립되었음을 의미한다. 그런 점에서 동북아해역의 개항장은 막연하게 결정되고 개설되었던 것은 아니었다. 중국의 광저우나 상하이와 항구로서는 서로 다른 역사를 갖고 있는데, 그것의 차이는 배후지의 생산력과 항구로서의 물동량 등 수용능력을 포함한 입지 조건의 차이였다. 이렇게 본다면 부산의 개항은 개항을 원했던 세력 곧 일본의 요구가 강하게 반영되었던 것이고, 또 부산은 개항 이전부터 한국 동해안의 해로를 이용한 물자집산지로서의 역할을 해왔던 곳이라는 이유가 있었다. 세종때부터 일본인의 무역을 위해 부산포를 열었던 것인데, 근대 이후에도 다른 세력에 의해서가 아니라 역시 일본에 의해서 다시 열렸다는 점은 부산의 개항과 그 이후 부산항 변모의 역사에서 여전히 강한 규정성을 드러낸다.

상하이의 경우에서 보듯이, 원래 해역의 어느 한 곳이 항구(도시)로 발전하는 데는 전통적인 내륙의 교통요지가 시장을 통해 도시로 발전하는 것처럼, 교역이라는 행위가 일어나지 않으면 안된다. 즉 어부들이 모여 사는 어촌이 항구(도시)로 발전

하는 것은 그 항구가 바로 바다와 육지를 연결하는 교통요지이자 시장이 형성되어야 하는 것이다. 이를 추동하는 이들 또한 상인이다. 다만 이들은 육로를 통하지 않고 해로를 통해 해역의 어느 항구에서 시장을 만들었던 것이다.

근대 시기 동북아해역의 개항장은 바로 이 상인들이 주도하고, 교역을 위한 공간(곧 시장)이 형성되고, 또 이들의 왕래를 가능케 하는 교통수단인 배가 정박하는 항만이 건설되고, 부두에서 물자를 운반하는 노동력이 요구되고, 상인들과 부두노동자를 위한 놀이시설이 만들어지고, 이들의 장단기 거주를 위한 지역이 형성되는 등 일련의 과정이 전개되었다. 그런 점에서 항구(도시)는 근대를 단적으로 보여주는 장소인데, 다른 면에서는 늘 이동이 빈번하게 이루어지는 곳이기도 하다. 왜냐하면 상인은 교역을 위해 늘 이동하는 사람이고, 그래서 이들은 노마드다. 다만 항만과 해운업에 종사하는 사람들은 항구의 기능을 유지하기 위해 필요한 사람들로서 이들은 항구도시의 정주인이 되고, 또 교역을 위해 필요한 해외 상인들의 대리인들 그리고 현지 상인들 및 해관과 같은 곳에서 근무하는 이들 역시 항구 도시의 주민이 된다. 동시에 해외상인들을 비롯해 해외 이주자들이 항구(도시)의 어느 지역에서 타운을 형성해 살게 되면서 이문화의 유입과 혼효가 발생한다.

이것은 동북아해역 모든 항구(도시)에서 일어난 공통적인 현상으로서, 각 항구(도시)의 형태를 구체적으로 분석해내고, 이를 바탕으로 그 지역의 특수성을 발견할 수 있다. 부산 역시 예외는 아니다. 이미 앞서 거론한 아시아역내의 전통적인 교역체제 및 서구상인들과 교역에 대해 연구했던 ‘아시아교역권론’에 의하면, 개항이후 부산에서도 현지상인과 전국에서 몰려온 조선 상인들은 물론이고 일본 상인과 중국 상인들까지 등장하여 교역을 전개했다. 특히 중국 상인들의 등장은 부산을 이해하는데 간과하기 쉬운 요소다. 한국의 화교를 얘기할 때 주로 산둥지역 출신의 화공을 떠올리지만, 실제 근대 초기에 영향력을 행사한 화교는 화상 특히 광동성과 복건성 출신으로 일본에서 건너 온 화교 상인이었다는 점을 주목을 끈다. 앞에서도 말한 적이 있는 덕홍호 사건과 부산 청국조계의 성립은 대표적이다.²⁶⁾

물론 이 화상들의 활동은 조선이 일본에 의해 식민지 지배를 당하게 된 이후 위축

26) 이시카와 료타, 『개항장을 둘러싼 이동과 제도의 상극』, 『근대 동아시아의 공간 재편과 사회 변천』, 소명출판, 2015

되지만, 이처럼 개항장을 중심으로 한 상업네트워크의 형성에 있어서 상인들은 중요한 역할을 하고, 이런 사실은 부산의 화상을 통해서 확인할 수 있다. 이들이 상행위를 위해 정착했던 곳이 바로 부산의 청국조계지였다. 개항장 도시는 처음에는 화상을 비롯한 이주자들이 한동안 머무르다 가는 중간 기착지 혹은 경유지의 성격이 강했다. 이후 점차 일상생활의 장이 되면서-곧 정주화가 진행되면서-자연스럽게 외국인 거류지가 개항장의 한 편에 건설된다. 이로 인해 개항장 도시는 이문화 접변의 대표적인 공간이 되는데, 이것은 국경을 넘어 다른 국가의 개항장 도시에서도 비슷한 현상이 출현함으로써, 개항을 동아시아 역내의 상호관계로부터 보는 지역적 (regional) 시각이 필요하게 된다. 이러한 개항장 도시의 특성은 문화적 개방성을 드러내고, 이것은 자연스럽게 개항장 도시 로컬리티 형성의 단초가 된다는 지적은 타당하다. 이것은 개항장 도시 연구가 일국주의와 서구주의가 구축한 담론의 성긴 틈을 메울 생산적 논의의 대상이 된다는 의미에서 그렇다. 하지만 부산의 경우 동아시아 각지에서 서로 다르게 진행된 개항의 경험을 상호교차적으로 복원하는 작업을 통해 탈근대적인 방안을 모색하는 목표에서 과연 얼마나 그 경험을 복원할 수 있을 것인가 하는 점에서 많은 고민과 토론이 필요하다. 그리고 로컬리티의 강조가 오히려 선형적인 정체성으로 인식되어 오히려 닫힌 시각에서 부산의 고유성만 찾는 시도로 이어지는 것을 경계해야 한다. 하지만 이런 우려 이전에 부산항의 근대에 대한 보다 심층적인 연구가 진행되지 않으면 안된다.

Ⅲ. 결론

부산 연구는 해역사 연구이자 도시 연구이며 또 문화 연구를 포함한다. 게다가 서론에서 말한 미래 부산의 전망과 관련된 프로젝트 곧 부울경 메가시티 구상은 특히 지역/국가를 뛰어넘는 도시 네트워크로서의 미래를 그리는 것과 관련이 깊다. 이것은 부산이라는 해역도시와 연결하는 배후지를 하나의 단위로 묶어 새로운 성장 동력을 찾아내는 일이다. 예전에 메가트렌드 차이나 또는 아시아를 제안하고, 그것의

가능성을 인구 문제에서 찾았던 존 나이스비트의 구상을 떠올리게 된다. 그런데 여기서 가장 중요한 것은 바로 이동성 곧 모빌리티이다. 모빌리티는 다양한 사회적 확장과 발달을 발생시키는 발전과 변화를 의미한다. 21세기의 세계는 도시와 지역의 물리적 인프라를 중심으로 사회적 삶을 형성하는 사회적·물리적 구조들이 형성되고, 그 구조를 따라 사람과 자원, 지식, 데이터, 폐기물, 에너지 등이 전 세계로 흐르고 있다. 그 흐름의 관리가 모든 사회적 행위의 기초가 된다. 이 흐름이 문화와 모든 종류의 루틴을 사전에 구성한다. 따라서 도시 모빌리티 문화에 대한 모든 이야기에 는 일상 문화뿐만 아니라 정치, 비즈니스, 도시계획 등도 포함되어야 한다. 도시의 미래에 대한 담론은 더 이상 지역에 한정되지 않는다. 도시지역의 네트워크화된 특성, 경제활동 및 업무, 이주, 문화간 교류, 물류와 운송 등의 다국적이며 세계적인 연결성과 상호의존성은 도시와 지방의 지역적인, 심지어 국가적인 개념마저 거의 소용없게 하기 때문이다.²⁷⁾

모빌리티 개념에 입각한 이러한 세계상의 변화에 대해 부산은 어떤 대안을 갖고 있는가. 다양한 부산의 미래 구상이 현실성을 갖기 위해서는 부산항을 둘러싼 다양한 이동의 역사 그리고 네트워크의 형성과 변화 및 부산이란 공간 구조에 대한 역사적 탐색이 전제되어야만 한다. 기존의 부산학 연구 성과를 되돌아보고, 그 부족한 부분을 채워내는 작업 위에서 최근의 모빌리티 이론을 적용하여 부산의 미래 구상을 구체화하는 일이 필요하다.

〈참고문헌〉

연구논문

강진아, 「廣東네트워크(Canton-Networks)와 朝鮮華商 同順泰」, 『史學研究』 第88號, 한국사학회, 2007

27) 말렌 프로이텐달 페데르센, 스벤 케셀링 (역은이), 정상철 (옮긴이), 『도시 모빌리티 네트워크- 사회적 실천과 모빌리티의 정치학』, 앨피, 2020

- 곽수경, 「해역의 개념과 구성요소」, 『동북아해역과 인문학』, 소명출판, 2020.
- 김석준, 『전환기 부산 사회와 부산학』, 부산대학교 출판부, 2005.
- 김승욱, 「20세기 초(1910~1931) 인천화교의 이주 네트워크와 사회적 공간」, 『중국 근현대사연구』 47, 중국근현대사학회, 2010
- 김태만, 「글러칼리제이션 시대 상해학을 통해서 본 부산성 연구」, 『中國現代文學』 29호, 한국중국현대문학학회, 2004.
- 문재원 외, 「이동성(mobility)과 로컬리티」 좌담회, 『로컬리티 인문학』 6, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2011.
- 박화진, 「전근대 부산포 초량왜관의 해양교류 양상-일본선 부산포 입항사례를 중심으로(1689-1691)-」, 『동북아문화연구』 제60집, 동북아시아문화학회, 2019,
- 오재환, 「부산학 연구의 동향과 전망」, 『제주도연구』 37권, 제주학회, 2012.2
- 이수열, 「‘아시아 교역권론’의 역사상-일본사를 중심으로 -」, 『한일관계사연구』 48, 한일관계사학회, 2014.
- 이시카와 료타, 「국경을 뛰어넘는 지역의 다중적 구조-개항기 조선과 아시아교역권론-」, 『한국학연구』 제19집, 인하대학교 한국학연구소, 2008.
- _____, 「개항장을 둘러싼 이동과 제도의 상극」, 『근대 동아시아의 공간 재편과 사회 변천』, 소명출판, 2015.
- 전종환, 「근대이행기 경기만의 포구 네트워크와 지역화과정」, 『문화역사지리』 제23권 제1호, 한국문화역사지리학회, 2011
- 하마시타 다케시, 「19세기 후반 조선을 둘러싼 금융네트워크」, 『명청사연구』 제17집, 명청사학회, 2002.
- _____, 「중국해관사에서 보는 동북아시아 해역의 등대와 항로」, 『동북아 해역 인문네트워크의 근대적 계기와 기반』, 소명출판, 2020.
- 하세봉, 「80년대 이후 일본학계의 ‘아시아교역권’에 대한 논의-학문적 맥락과 논리를 중심으로-」, 『중국현대사연구』 2, 중국근현대사학회, 1996.
- _____, 「근대 동아시아사의 재구성을 위한 공간의 시점」, 『동양사학연구』 115, 동

양사학회, 2011.

번역서 및 외국논저

ohnston, et al., The Dictionary of Human Geography, Oxford: Blackwell Publishers Inc.. 2000

A. L. 바라바시 지음, 강병남·김기훈 옮김, 『링크』, 동아시야, 2002.

말렌 프로이덴달 페데르센, 스펀 케셀링 (엮은이), 정상철 (옮긴이), 『도시 모빌리티 네트워크 - 사회적 실천과 모빌리티의 정치학』, 앨피, 2020.

모모로 시로 편, 『해역아시아 연구 입문』, 민속원, 2012. 하마시타 다케시, 『조공시스템과 근대 아시아』, 소명출판, 2018.

요시하라 나오키 (지은이), 이상봉, 신나경 (옮긴이), 『모빌리티와 장소 - 글로벌화와 도시공간의 전환』, 심산출판사, 2010.

이시카와 료타, 『근대 아시아 시장과 조선-개항-화상-제국』, 소명출판, 2020.

피터 메리만, 린 피어스 (엮은이), 김태희, 김수철, 이진형, 박성수 (옮긴이), 『모빌리티와 인문학 - 인문학, 이동을 생각하다』, 앨피, 2019.

<Abstract>

Busan Port from the perspective of sea area network -Theoretical examination for the study of Busan Port

Seo Kwangdeok

This article looked into the direction of the Busan Port research by borrowing from the perspective of the sea area city that opened port in Northeast Asian Sea Region and the network between the cities, that is, sea area network. Since the Joseon Dynasty, Busan has provided a space called '倭館 for Japanese trade. After the opening of the port in 1876, Waegwan (Waegwan) was transformed into a Japanese land and remained until before liberation. As such, from the perspective of the network, Busan is historically closely related to Japan. This is an important factor in identifying Busan Studies or Busan personality. However, since modern times, Chinese and Westerners have also visited and resided in Busan Port, in addition to the Japanese. Although the lack of data has not activated the relevant research, this is a clear fact. The achievements of Asian researchers such as Ryota Ishikawa disprove this. The activities of a Chinese merchant in Northeast Asia and the establishment of a settlement of the Qing Dynasty in Busan are typical examples. During the Japanese colonial period, Busan served as the entrance to Japan's continental advance. It was a crowded place where people came by Busan Shimonoseki Ferry and tried to head for Manchuria. Busan Station, built near the port of Busan, was built earlier to transport them to Manchuria. During this period, Busan was actively used as a port for Japan's advancement into the continent along with Najin(羅津) and Cheongjin(淸津). As the function of Busan Port and the occupations of residents were defined by Japan, Busan Port seems to be out of the existing open port network, but it still functions as a physical network and as a mediated port of human network of human movement. After liberation and through the Korean War, Busan became a city of refugees in its traditional form, namely the colonial legacy that Japan left behind. On top of the traces left by the Japanese, fault lines due to the devastation of the war were piled up, and the birth of the marine industry began with modernization. The history of Busan Port was examined in terms of network, movement, and space.

인문사회과학연구 제21권 제4호 (2020. 11. 30)

Keywords : Sea area network, open port, Busan port, sea route, tribute system,
Asian trade zone theory

논문접수일 : 2020년 10월 05일

심사(수정)일 : 2020년 10월 30일

게재확정일 : 2020년 11월 04일