

주경철, 『크리스토퍼 콜럼버스 : 종말론적 신비주의자』*

| 김성준 | 국립목포해양대학교 교수
s-junekim@daum.net

차 례

- I. 들어가며
- II. 책의 구성 : 콜럼버스의 내면 세계 탐구
- III. 해양사적 내용 분석
- IV. 나오며

I. 들어가며

우리 시대의 대표적인 인문학자로 자타가 공인하는 주경철 교수가 펴낸 <크리스토퍼 콜럼버스>가 출간되었다. 콜럼버스는 나를 역사학이란 학문의 바다로 이끈 주제였기에 관심을 갖지 않을 수 없었다. 이미 저자의 책 <대항해시대>에 대한 서평¹⁾을 쓴 적이 있었기 때문에 그의 새 책 <크리스토퍼 콜럼버스>에 대한 서평도 내가 써야 하지 않을까 하는 일종의 의무감을 갖고 책을 읽었다. 책을 정독하여 읽고 난 뒤

* 서울대학교 출판문화원, 2013, pp.333.

1) 김성준, 「타인의 역사로 빌려 쓴 항해 없는 대항해시대」, 주경철, 『대항해시대』, 서울대 출판부, 2008, 『역사와 문화』, 16호, 2008. 9, pp.287-304.

서평을 써야겠다는 마음을 굳히게 된 것은 역사적 인물 ‘콜럼버스’에 대해 저자와는 다소 다른 관점을 갖고 있기 때문이었다.

저자의 책은 콜럼버스와 관련한 사료, 생애, 포르투갈에서의 입지, 스페인으로의 이주와 궁정과의 교섭, 지리학적 세계관, 4차례의 항해의 경과, 〈예언서〉 분석 등 주요 주제들을 망라하고 있다. 저자는 콜럼버스가 “세속적 측면과 성스러운 측면이 모두 강하게 존재했다는 입장을 취하려 한다”(p.9)고 밝히고 있으면서 성스러운 측면-종말론적 태도에 깊이 침윤된 인물(p.8)을 부각시키려고 했지만, 그 시도가 그리 설득력 있게 보이지 않았다. 저자의 논지에 대한 평자의 주장은 별도의 지면에서 논하기로 하고, 여기에서는 해양 관계자분들에게 책을 소개하고, 해양사적 관점에서 내용상의 오류를 지적하는 것으로 그칠까 한다.

Ⅱ. 책의 구성 : 콜럼버스의 내면 세계 탐구

이 책은 2부 11개 장으로 구성되어 있는데, 그 전체 목차는 아래와 같다.

제1부 콜럼버스와 그의 시대

1. 콜럼버스와 근대사
2. 콜럼버스는 누구인가
3. 지중해에서 대서양으로 : 포르투갈 시대
4. 꿈을 현실로 : 스페인 시대
5. 콜럼버스의 내면 세계

제2부 대서양 항해와 내면의 항해

6. 1차 항해 : 『항해일지』의 분석
7. 꿈과 현실 : 귀환 이후 2차 항해까지



- 8. 2차 항해 : 발견에서 식민화로
- 9. 3차 항해 : 지상낙원과 지옥
- 10. 4차 항해 : 종말의 시작과 종말론
- 11. 지리종말론 : 『예언서』

(질음 : 평자 강조)

각 장의 주요 내용을 소개하면 다음과 같다.

1. ‘콜럼버스와 근대사’에서는 콜럼버스가 대서양 서쪽으로 항해하게 된 배경으로 유럽 문명에 작용하는 집단심성이 작용했을 것이라는 문제를 제기한다. 저자는 유럽 팽창의 다양한 동기들, 즉 사회경제적 성장, 물품에 대한 수요 확대, 항해술의 발달, 국가의 강화 등을 설명하고, 이것들이 나름대로 중요한 역할을 했겠지만, 그것이 전부는 아니라면서, 이것들이 복합적으로 작동하도록 만든 근원적 원인으로 집단심성을 상정하고 있다. 저자에 따르면, 콜럼버스는 중세적 인간이자 전형적인 인간이면서 동시에 동시대인과 다른 매우 비전형적 인물이었다. 왜냐하면 콜럼버스는 ‘신이 자신을 선택하여 인류의 구원이라는 거대한 계획을 구현하는 도구’로 삼았다고 믿었기 때문이다.(p.31) 이어 저자는 콜럼버스 관련 사료를 꼼꼼히 소개하고 있다.

2. ‘콜럼버스는 누구인가’에서는 콜럼버스의 개인사를 충실히 추적하고 있다. 1451년 경 이탈리아의 제노바에서 태어난 콜럼버스는 이십대 초반까지 아버지처럼 모직공으로 일했다. 저자는 콜럼버스의 아들인 페르디난드가 자신의 부친 콜럼버스가 파비아 대학을 나왔다고 적고 있으나, 실제로 콜럼버스는 비코 데 파비아(Vico de Pavia)에 위치한 초등 학교 정도를 수학하였고, 독학으로 공부하였다.

3. ‘지중해에서 대서양에서는 콜럼버스가 1470년대 중반 리스본으로 이주하여 10여년간 인디즈 사업을 기획하던 시기를 탐색하고 있다. 이 시기 콜럼버스는 선원이 되어 아프리카 등으로 항해를 하기도 하고, 포

르투갈 궁정에 후원을 요청하기도 하였다.

4. '꿈을 현실로'에서는 스페인으로 이주한 콜럼버스가 우여곡절 끝에 스페인 궁정으로부터 후원을 얻게 되는 과정을 상세히 서술하였다.

5. 콜럼버스의 내면세계에서는 콜럼버스의 지리학적 관념을 분석하고 있다. 저자에 따르면, 콜럼버스는 포르톨라노적인 이미지로 정확한 항해 방향을 잡고, 마파 문디적인 이미지에 맞추어 새로운 지리의 성격과 의미를 해석해 갔다.(p.103) 이어 저자는 마르코 폴로의 동방 견문록, 피에르 다이이의 <이마고 문디>, 토스카넬리 서한 등이 콜럼버스의 지리학적 세계관의 형성에 미친 영향을 분석하였다.

제2부에서는 대서양 항해와 내면의 항해라는 제하로 콜럼버스의 항해를 사료를 통해 검토하고 있다.

6. 1차 항해 : 항해일지 분석에서는 라스 카사스가 요약한 콜럼버스의 1차 항해일지를 분석하였다. 콜럼버스의 원래 목적은 시팡고를 찾아 금과 향신료와 같은 상품을 거래하는 것이었다.(p.153) 그러나 오늘날 산살바도르에 도착하고 난 뒤 이틀만에 그의 생각은 원주민들을 어떻게 식민지로 만들 것인가로 바뀌었다. 저자에 따르면, 콜럼버스의 종교적 측면은 통상 3차 항해이후에 나타난 것으로 알려져 있지만, 1차 항해 때 이미 지상낙원 운운하는 서한이 있는 것으로 보아 이미 종교적 신비주의적 사고를 드러내고 있다.

7. 꿈과 현실 : 귀환 이후 2차 항해까지에서는 1차 항해 귀국 이후의 그의 탐사의 파장을 다룬다. 여기에서는 포르투갈과 스페인 간의 바다 영토 분계의 상세한 전말을 읽을 수 있다.

8. 2차 항해 : 발견에서 식민화로에서는 2차 항해를 다루고 있다. 콜럼버스는 2차 항해에서는 17척의 배에 1천명 이상을 데리고 카리브해로 향하였으나, 막상 도착해보니 나비다드 마을이 초토화되었다. 콜럼버스는 원주민들과의 분쟁을 피하면서 혹시 그들이 남겨놓았을지도 모

를 금을 찾으라고 지시하는 한편, 새로운 식민도시를 건설했다. 콜럼버스는 금에 대한 탐색을 지시하는 한편, 쿠바를 탐사하던 도중 선원들에게 이를 대륙이라는 서명을 확인하기도 한다. 원했던 만큼의 금이 발견되지 않자 콜럼버스는 인디안들을 노예로 팔 것을 제안하기도 하고, 실제로 인디안 1600여명을 잡아 그 중 550명을 배에 태워 스페인으로 보냈다.

9. 3차 항해 : 지상낙원과 지옥에서는 아무런 경제적 성과도 거두지 못하고, 식민지 경영도 실패로 끝나게 되자 결국 쇠사슬에 압송된 콜럼버스를 그리고 있다. 콜럼버스는 자신이 신의 부름을 받은 자이며, 자신의 사업은 신의 계획의 일부라고 주장하기에 이른다.

10. 4차 항해 : 종말의 시작과 종말론에서는 그의 마지막 항해를 다룬다. 마치못해 허락받은 마지막 항해에서 콜럼버스는 남미의 일부를 탐사하고, 금 찾기를 계속하지만 허리케인을 만나 자메이카에서 1년여 동안 유폐되다시피 하다 겨우 목숨을 건져 귀환하게 된다. 콜럼버스는 이 시기에 종말론적 신비주의적 사고를 구체화하였다. 즉 인류의 종말은 150여년 밖에 남지 않았고, 스페인 국왕이 예루살렘을 정복할 수 있도록 금광을 발견하여 재정적 지원을 하기 위해 자신이 탐험을 기획했다는 것이다.

11. 지리종말론 : 『예언서』에서는 콜럼버스가 정리하다가 만 『예언서』를 통해 그의 종말론적 신비주의를 상술하고 있다.

이와 같은 분석을 통해 저자는 콜럼버스가 “세속적 측면과 성스러운 측면이 모두 강하게 존재했다는 입장을 취하려 한다”(p.9)고 밝히면서 성스러운 측면-종말론적 태도에 깊이 침윤된 인물(p.8)을 부각시키려고 했다. 그러나 평자에게는 이러한 의도가 그렇게 만족스럽지도 못하고 어딘지 억지스럽게 느껴지기까지 했다. 앞에서 제시한 책의 목차에서

제1부 5와 제2부 11(굵은 글씨)이 가장 중요한 부분인데, 이에 대한 분석은 별도의 지면에서 좀 더 깊이 있게 다룰 것이므로 관심 있는 독자들은 이를 참조하길 권한다.

Ⅲ. 해양사적 내용 분석

여기에서는 <크리스토퍼 콜럼버스>에 나타난 여러 사실과 주장을 해양사적 측면에서 꼼꼼하게 검토해 보기로 한다. 저자는 1차 항해시 선단의 목적지를 ‘아시아’(p.18)가 적고 있고, ‘인디즈’(Indies)를 시종일관 ‘인도’로 표기하고 있다.(passim) 콜럼부스는 1492년 10월 3일에 아직 생기가 있고 열매도 그대로 달려있는 많은 수초와 도요새 등을 목격하고 자신이 해도 상에 표시된 육지 근처에 있다는 사실을 알았지만, “자신이 가고자 하는 곳에 늦게 도달하는 것을 피하기 위해 계속 항해하겠다”²⁾고 말하면서 그 이유를 “나의 목표는 인디즈(Indies)에 도달하는 것이기 때문”³⁾이라고 적고 있어 탐험의 목적지가 인디즈였다는 사실을 뚜렷히 밝히고 있다. 여기에서 조심해야 할 것은 콜럼부스가 언급한 인디즈는 현대의 인도와는 다른 지리적 명칭이었다는 점이다. 15세기 교양인들에게는 갠지즈(Ganges) 강 너머 아시아의 모든 땅들이 인디즈(Indies)라는 한마디로 이해되고 있었다.⁴⁾ 그러므로 콜럼부스가 탐험의 목적지로 상정하고 있었던 인디즈는 당시까지 유럽인들에게 막연하게 알려져 왔던 안틸리아(Antillia), 카타이, 씨팡고 등을 모두 포괄하는 명

2) Clements Markham, ed. by, *The Journal of Christopher Columbus*, Hakluyt Society, 1893, reprinted. 1971, p.32.

3) C. Markham, *The Journal*, p.32.

4) E.G.R. Taylor, *Idée Fixe ; The Mind of Christopher Columbus*, *Hispanic American Historical Review*, vol. XI, no. 3, Aug., 1931, p.289.

칭이었다고 할 수 있다. 콜럼부스의 지리학적인 지식에 의하면, 이곳들은 모두 대서양 서쪽에 위치하고 있었으므로 콜럼부스는 대서양을 서쪽으로 횡단해 가더라도 이들 중 어느 곳엔가는 도달할 수 있으리라고 확신했던 것이다. 따라서 콜럼버스가 사용한 인디즈를 아시아, 또는 인도라고 번역해서 사용하는 것은 적절치 않다. 이는 마치 ‘신라’나 ‘고려’를 ‘한국’이라고 적는 것과 동일한 오류를 범하는 것이다.

둘째, 단위에 대한 문제인데, 저자는 적도 1도의 길이는 69마일로, 지구둘레를 2만 4900마일로 적고 있고, 또 다른 한편에서 콜럼버스의 지리학적 추산으로는 카나리아에서 씨팡고까지의 거리는 2400마일에 불과하게 된다고 적고 있다. 육리 1마일은 1.609km이고, 해리 1마일은 1.852km이다. 적도상 1도의 실제길이는 60 해리이고, 지구 둘레는 대략 4만km이므로 육리로 2만 4860마일이고, 해리로 2만 1598마일이다. 따라서 저자가 69마일과 2만 4900마일로 쓴 단위는 육리이다. 그러나 카나리아에서 씨팡고까지의 거리 2400마일은, 콜럼버스 계산에 따르면, 바다 넓이 $60^\circ \times 40$ 해리 = 2400마일은 해리이다. 콜럼버스는 1도의 길이를 $56\frac{2}{3}$ 밀라스로 보고, 이 밀라스가 고대로마식 마일로 생각해 당시 기준으로 45해리로 보았다. 그러나 콜럼버스는 적도보다 고위도 지방에서 항해할 것이므로 1도의 길이를 40해리 정도로 보았다. 즉 저자는 육지와 해리를 마구 뒤섞어 쓰고 있는 것이다.

또한 저자는 카나리아에서 씨팡고까지의 실제 거리를 1만 600마일 (이는 분명 해리이다)이라고 적고 있는데, 무엇을 기준으로 한 거리인지가 불분명하다. <표 1>에 정리해 놓은 것처럼, 카나리아(산타크루즈 데 라스 팔마)에서 씨팡고(도쿄)까지의 실제거리는 3가지가 있을 수 있다. 첫째는, 콜럼버스가 생각했던 것처럼, 북미대륙을 관통하는 직선 거리로서 8059해리이고, 둘째는 파나마 운하를 이용했을 경우로 1만 1594해리이며, 셋째는 수에즈 운하를 이용하는 것으로 1만 594해리다.

이를 보면 저자가 얘기한 1만 600마일은 카나리아 → 인도양 → 말라카해협 → 도쿄에 이르는 거리를 의미함을 알 수 있다. 그러나 저자가 이를 적시해 놓지 않음으로써 독자들은 카나리아에서 일본까지의 거리가 대서양 쪽으로의 거리인지 인도양 쪽으로의 거리인지 전혀 알 수가 없게 되었다. 대부분의 독자들은 1만 600마일이 카나리아에서 북미대륙을 관통하여 오늘날의 일본까지의 직선거리쯤으로 생각했을 개연성이 크다. 항해사로 대양을 항해했던 평자조차도 그렇게 착각했을 정도이니 일반 독자들이야 두 말할 나위도 없을 것이다.

〈표 1〉 카나리아제도에서 씨팡고까지의 거리

기준		거리
콜럼버스의 계산(60° x 40')		2400해리
저자의 계산		1만 600마일
평자의 계산	북미대륙 관통시	8059해리
	수에즈 통과시	1만 594해리
	파나마 통과시	1만 1594해리

셋째, 저자는 “콜럼버스가 항해거리를 줄여 이야기 함으로써 선원들이 겁먹고 용기 잃는 일을 방지하려고 로그를 조작했다”는 설을 “자기 배만이 아니라 다른 두 배의 선장과 도선사, 선원들을 모두 속인다는 것은 어불성설”(p.148)이라면서, “마일을 포르투갈 리그로 전환하느라고 수치를 5/6로 줄인 것을 두고 라스 카사스가 오해했다”는 던(Dunn)의 견해⁵⁾를 그대로 옮기고 있다.(p.149) 그러나 이는 전혀 사실과 다르다. 콜럼버스는 1차 항해 출항 첫날인 8월 3일 아침 8시부터 해질 때까지, 60마일, 즉 15리이그를 항해한 사실을 적시했다. 즉 4마일 = 1리이그인

5) Oliver Dunn and James E. Kelly, *The Diario of Christopher Columbus's First Voyage to America 1492-1493*(Univ. of Oklahoma Press, 1989), p. 29, footnote 2.

것이다. 그런데 9월 10일자에는 시간당 10 마일, 즉 2.5리이그의 속도로 밤까지 포함해 60리이그를 항해했으나 “선원들이 놀라지 않도록 48리이그로 보고했다.”⁶⁾

사무엘 모리슨은 콜럼버스가 배의 속력은 로마 마일을 사용했고, 항해 거리는 리그를 사용했으며, 육상에서는 또 다른 리이그 단위를 사용했다. 그에 따르면, 콜럼버스의 단위로는 4miles = 1league = 3.18 nautical miles(NM)이다. 이를 원용하면, 콜럼버스의 배가 “시간당 10 마일 = 2.5리이그의 속력으로 항해했다”고 기록한 것을 현대 선박의 속력 단위인 노트로 환산하면 10마일 = 2.5league x 3.18NM = 7.95 노트가 된다. 이것은 범선의 일반적 시간당 항해속력 3노트와 비교하면 거의 2.5배 이상 빠른 것으로 믿을 수 없는 속력이다. 따라서 모리슨은 콜럼버스가 실제로 기록한 배의 속력이 정확한 것으로 믿는다면 그가 실제 사용한 리이그는 약 2.89NM에 불과하게 된다고 적었다. 그런데 이것도 너무 과대하기는 마찬가지이다. 시간당 2.5리이그 x 2.89NM = 7.22 노트의 속력으로 항해한 셈이기 때문이다. 따라서 모리슨은 콜럼버스가 의식적으로 다양한 ‘육상 리이그’(land league) 단위를 혼용했다고 보고, 육상에서는 1 league = 1.5NM로 추정하였다. 결론적으로 모리슨은 콜럼버스가 정확한 속력 측정장치가 없었기 때문에 속력을 과대 계산했고, 그로 인해 계산한 1일 항해거리를 자기 추산보다 적게 기록한 것이 오히려 실제 항해거리에 가까웠다고 적고 있다.⁷⁾ 그렇다면 콜럼버스가 실제 항해한 속력은 어느 정도였을까? 다음 <표 2>를 통해 검토해 보기로 하자.

6) 라스 카사스 엮음, 박광순 옮김, 『콜럼버스항해록』, pp.53 & 60.

7) Samuel E. Morison, *Admiral of the Ocean Sea*, (Little, Brown and Company, 1942), pp.190-191

〈표 2〉 콜럼버스 선단의 항해 속력

전거	내용	시간당 속력 추산
8. 3	아침 8시 출항 해질 때까지 60마일 = 15리이그 항해	15리이그 x 3,18NM ÷ 12 = 3,97노트
		15리이그 x 2,89NM ÷ 12 = 3,6노트
		15리이그 x 1,5NM ÷ 12 = 1,87노트
9. 9	밤동안 120마일=30리이그. 시간당 12마일 항해	12마일 x 0,8(=3,18NM/4마일) = 9,6노트
		12마일 x 0,72(=2,89NM/4) = 8,64노트
		12마일 x 0,38(=1,5NM/4) =4,56노트
9. 10	밤까지 포함 시간당 10마일=2,5리이그, 60리이그 항해. 48리이그로 보고	48리이그 x 3,18NM ÷ 24 = 6,36노트
		48리이그 x 2,89NM ÷ 24 = 5,78노트
		48리이그 x 1,5NM ÷ 24 = 3,0노트
9. 13	낮과 밤 합쳐 33리이그 항해. 3-4리이그 줄여 보고(역조)	30리이그 x 3,18NM ÷ 24 = 3,97 노트
		30리이그 x 2,89NM ÷ 24 = 3,6노트
		30리이그 x 1,5NM ÷ 24 = 1,88노트
9. 17	주야로 50리이그 항해. 47리이그로 기록	47리이그 x 3,18NM ÷ 24 = 6,22노트
		47리이그 x 2,89NM ÷ 24 = 5,65노트
		47리이그 x 1,5NM ÷ 24 = 2,93노트

〈표 2〉에서 추산해 본 것처럼, 1리이그를 모리슨이 추산한 3가지 해리로 환산하고 이를 다시 시간당 속력으로 환산해 본 결과, 콜럼버스가 사용한 리이그는 대체로 1,5해리에 근접했음을 알 수 있다. 그렇다고 해서 콜럼버스가 사용한 1리이그 = 1,5해리라는 등식으로 이해해서는 안된다. 왜냐하면 콜럼버스가 항해 속력 자체를 너무 빠르게 계산하였다는 점도 간과해서는 안되기 때문이다. 따라서 라스 카사스가 “항해거리가 길어질 경우 선원들이 깜짝 놀라거나 낙담하지 않도록 하기 위해” 거리를 줄여 보고했다고 한 것은 콜럼버스 자신이 추산한 항해거리에 확신이 없었기 때문이었을 개연성이 훨씬 크다. 결론적으로 콜럼버스가 실제 항해보다 적게 보고했다는 이른바 ‘로그 조작설’ 자체가 성립되지 않는다고 할 수 있다. 왜냐하면 콜럼버스는 항해 속력을 정확히 추산할 수 없었는데, 속력을 너무 빠르게 추산한 나머지 1일 항해거리가 많

게 추산되었던 상황에서 발생한 것이지, 저자의 주장처럼 포르투갈 마일을 리그로 전환한 것을 라스 카사스가 오해한 것이 아니다. 뿐만 아니라 다른 배의 선장이나 수로안내인(pilot), 선원들을 모두 속일 수 없다고 얘기한 저자의 언급 또한 전혀 실제 사실과는 다르다. 왜냐하면 다른 배의 선장이나 수로안내인, 선원들도 배의 속력을 정확히 추정하고, 배의 선위를 측정할 수 없기는 매한가지였기 때문이다.

넷째, 저자는 1492년 10월 6일 “세 배의 도선사들이 모여 계산해 보니 이미 800리그를 항해한 상태여 선원들이 불안해 하자 콜럼버스가 2000리그까지 가보고 회항하자고 제안했고, 다른 두 선장도 항해를 계속하자는 의견이었다”(p.20)고 적고 있다. 저자가 이 부분에 근거를 밝히고 있지 않기 때문에 어떤 자료를 보았는지 알 수 없으나, 1차 항해일지 10월 6일자에는 이와 같은 기록이 전혀 없다.⁸⁾

이밖에 저자는 1차 항해 9월 17일자 항해일지 “나침반은 멀쩡한 데 북극성의 고도가 변했다. ... 북극성의 고도가 변한다는 것은 있을 수 없는 일이다”(p.149)라고 적고 있다. 이는 항해를 이해하지 못하는 데서 오는 잘못된 표현이다. 당시 조타수는 북쪽으로 항해 전진했는데, 이때 북극성의 고도가 변한 것이 아니라 나침반의 바늘이 한 점(11.25도) 움직였다는 뜻이다. 정북으로 항해하는 데 나침반이 북서쪽을 가리키고 있으니 선원들이 두려워하며 걱정했던 것이다. 물론 나침반의 방위가 변한 것은 지구 자장의 변화나 선내 철물의 영향에 따른 것일 수 있다. 또한 북극성의 고도가 변하는 일은 없다는 표현 또한 정확하지 않다. 왜냐하면 위도가 변하게 되면 북극성의 고도가 변하게 되기 때문이다. 이를테면 북극에서는 북극성이 머리끝, 즉 90도 위에서 보일 것

8) Clements Markham, ed., *The Journal of Christopher Columbus*, Hakluyt Society, 1893, reprinted. 1971, p.33; 라스 카사스 엮음, 박광순 옮김, 『콜럼버스 항해록』(범우사, 2000), p.74.

이고, 적도 부근에서는 수평선상에서 보이게 된다.

이밖에도 자질구레한 실수와 오식이 산견되고 있지만, 그런 것들을 지적하는 것으로서 저자의 명성에 흠집을 낼 생각은 전혀 없다. 다만 연구자가 협소하고, 연구자들간에 이렇다할 논쟁이 벌어지지 않는 우리 서양사학계에서 서양의 연구를 어떻게 받아들이고, 국내 연구를 어떻게 대할 것인가 하는 것은 생각해 볼 일이다.

IV. 나오며

〈크리스토퍼 콜럼버스〉를 읽으면서, 저자의 〈대항해시대〉를 읽을 때처럼, 독서의 즐거움을 만끽할 수 있었다. 그것은 비교적 평자가 잘 아는 인물을 타인이 어떻게 그려냈는지를 비교할 수 있는 흔치 않은 기회였던 데다, 평자가 미처 알지 못했던 내용들과 연구성과들을 알게 된 덕분이었다. 이미 저자는 〈대항해시대〉에서 “전체적이고 복합적인 조망을 한 뒤 개별적인 주제를 연구하면 좀 더 균형잡힌 연구가 가능”할 것이라고 밝힌 바 있다. 이 〈크리스토퍼 콜럼버스〉는 ‘대항해시대’의 선도자인 콜럼버스라는 인물을 구체적으로 다루었다는 점에서 매우 반갑고 바람직한 소재 선택이었다는 생각이 든다.

근자에 해양사란 용어가 이렇다 할 거부감 없이 사용되고 있다. 평자가 1990년대 중반 대학원에서 해양사를 전공한다고 했을 때 ‘그게 뭐냐?’는 식의 반응을 보였던 것을 생각하면 격세지감을 느끼게 된다. 요즘에는 한국사에서도 해양사란 서명을 쉽게 찾을 수 있고, 서양사학계에서도 저자를 비롯해 몇몇이 관심을 갖고 있는 것 같아 참으로 반갑기 그지 없다. 그러나 주의를 해야 할 것은 해양사가 ‘단순히 해양

활동을 소재로 한 역사로 오해해서는 안된다는 것이다. 인간이 해양활동을 하기 위해서는 필수적으로 배를 타고 바다로 나아가야 하기 때문에 배와 항해에 대한 전문적 이해 없이 해양사를 제대로 이해할 수 없다는 것이 평자의 생각이다. 마치 의학사를 전문적인 의학적 지식 없이 연구할 수 없는 것과 같다. 그런데도 불구하고 국내의 해양사 연구자들, 특히 고대 한국해양사 연구자들은 배와 항해에 대한 전문적 지식 없이 사료의 해석만으로 해양사를 연구하여 참으로 놀라만한 주장들을 서슴없이 하고 있는 게 현실이다. 이를테면 9세기 장보고 시대에 신라인들이 나침반을 항해에 이용했다는 주장이 그런 대표적인 예이다. 이제까지의 통설로는 중국인이 나침반, 정확히는 수부침(水浮針, floating needle)을 항해에 이용한 것은 1100년 전후이고, 유럽은 1187년 즈음이다.⁹⁾ 일부 한국해양사 연구자들의 주장처럼, 9세기 신라의 뱃사람들이 항해에 나침반을 사용했다면 세계사는 다시 쓰여져야 할 것이다. 서양사학계에서는 이러한 일이 일어나지 않길 바라는 마음 간절하다.

9) 이에 대해서는 김성준, 『배와 항해의 역사』(혜안, 2010), 제8장 항해 나침반의 사용 시점에 관한 동서양 비교 참조.