

2. 포구(浦口)의 발달

후기로 갈수록 사회적 생산력이 발전하고, 그 결과로 상품화폐경제가 발달함에 따라 어업기 지로서의 포구만이 아니라, 상품유통을 위한 포구도 증가해갔다. 특히 육로교통으로는 대량의 상품을 운반하기 어려워, 강이나 바다를 끼고 있는 지역에서는 포구가 발달했다. 순천의 경우 긴 해안선을 끼고 있기 때문에 남해안의 다른 지역보다 더 많은 포구가 있었고, 18세기에 이르면 20여 개의 포구가 발달하고 있었다.

조선 말기에 편찬된 『증보문헌비고』에 따르면 남해연안의 수상교통의 중심지였던 순천에는 좌수영(左水營), 방답(防沓), 용두포(龍頭浦), 동산포(東山浦), 만흥포(萬興浦), 기을포(其乙浦), 탄잠포(呑潛浦), 성장포(成倉浦), 조음포(助音浦), 장생포(長生浦), 백지곶(白池串), 성생포(成生浦), 마두포(馬頭浦), 사안포(沙安浦), 유포(柳浦), 며포(絃浦), 복포(伏浦), 내례포(內禮浦), 오동포(梧桐浦) 등의 포구가 있었다.¹⁾

한편 『호남연해형편도(湖南沿海形便圖)』를 보면 순천의 중심 포구는 용두포, 소라포(召羅浦)였다. 이외에도 각 포구(선박수)는 수영선창(15척), 읍창포(邑倉浦 100여 척), 고돌산 선창(古突山 수십 척), 굴포(掘浦 2척), 절리도(折里島 5척), 유야도 포구(由也島 6척), 낭도 포구(狼島 10척), 방답 선창(4~5척), 백봉도(白峰島 2척), 수태도 포구(水泰島 6척), 횡우도 포구(橫于島 17척), 다리도 포구(多里島 소선 4~5척), 두리도 포구(豆里島 소선 3척), 소리도 포구(小里島 소선 수십 척), 개도 포구(盖島 소선 15척), 안도 포구(安島 60~70척)이었다고 한다.²⁾

18세기 후반의 실학자 이증환은 전통적인 국내 상품유통권을, 크게 경상도의 동해안에서 강원도의 영동지역을 거쳐 함경도로 연결되는 유통권과 전라·경상도에서 서울·개성을 거쳐 황해·평안도를 잇는 유통권으로 양분했다. 그 중에서도 황해, 평안도는 장산곶이라는 해로 교통의 험지 때문에 독자적 유통권을 형성하고 있었다. 그래서 순천은 경상도 남해안에서 시작해 서울·개성지역으로 이어지는 유통권에 포함되어 있었다. 이들 지역에는 각종 물화의 집산지인 포구가 발달했고, 순천의 경우도 지역간 유통의 접점으로 포구가 발달했던 것이다.³⁾

물론 순천지역의 포구가 해로를 통해 구체적으로 어떤 지역과 교통하였는지, 또 어떤 상품이 유통되었는지는 자료의 부족으로 알 수가 없다. 그런데 조선 후기에 해난사고로 표류한 선박의 행선지와 운항목적은 적은 표류 관계자료가 각종 문헌에 일부 남아 있다. 그 중 순천과 관련된 기록을 정리해보면 순천에서 출발한 선박이 이르는 지역, 곧 순천의 해로유통망의 편린을 엿볼 수 있다.⁴⁾

조선 후기 순천지역 선박의 표류기록⁵⁾

1) 『증보문헌비고』 권34, 輿地考 關防 海防.

2) 『湖南沿海形便圖』 順天.

3) 이증환, 『택리지』, 卜居總論 生理條.

4) 高東煥, 『18·19세기 서울 경강지역의 상업발달』, 서울대 박사학위논문, 1993.

5) 『標人領來謄錄』; 『標人領來差倭謄錄』; 『同文彙考』; 『漂民條』; 『左捕廳謄錄』; 『監等狀啓』; 『鄭氏邊報謄錄』; 『희변사등록』(고동환, 『18·19세기 서울 경강지역의 상업발달』, 서울대 박사학위논문, 1993).

연 도	항해경로	항해목적
1680	순천 소라포~거제 유등포 ~울산~순천	청어어획, 조(租) 150석(울산행)
1705	순천 소라포~울진~순천	어물구입(어물상)
1712	순천~장기~순천	고기잡이
1723	영광~순천~영광	미곡구입
1736	순천~제주~순천	전복채취
1755	순천~통영	고기잡이
1761	순천~울산	고기잡이
1771	순천~가덕도	청어잡이
1788	순천~홍해	고기잡이
1792	순천~평해	어물구입
1810	순천~밀양	이 사
1812	순천~영덕	행 상
1836	순천~방답~부근포구~순천	뿔감구입 판매

즉, 이 표에서 보듯이 순천과 경상도로 연결되는 유통망은, 통영을 거쳐 거제~밀양~기장~울산~홍해~영덕~평해~울진으로 이어지고 있었다. 이처럼 순천은 호남지역 남해안 수상 교통의 중심지였고, 지리적으로 경상도와 가까워 경상도와의 교역도 많았다. 특히 경상도 통영(統營)과 상품유통이 빈번했는데, 이는 순천과 통영이 남해안의 군사 중심지인데다가 해로 교통의 험지가 없었던 탓이다.

물론 이 표는 표류한 선박에 대한 제한된 기록인데다가 표류된 선박이 소규모의 어선들이 대부분이어서 상품유통을 주로 하던 큰 선박의 경우 어떠했는지 잘 알 수 없다. 그래서 이 자료만으로 당시 유통상품의 내용이나 유통지역 등을 이해하기에는 한계가 있다. 그러나 경강대선을 제외한 당시 지방의 선박들이 해로의 험지를 지나기 어려웠던 사정과 순천이 지리적으로 경상도에 인접해 있다는 것을 미루어볼 때 해로를 이용한 순천지역 상품유통의 한 단면을 보여주는 자료로 도움이 된다.

순천의 포구에서 출발한 선박은 어선이 많았다. 따라서 이 표에 한정해서 본다면 순천의 포구는 상품유통의 중심지라기보다는 어업기지의 성격이 강했다고 할 수도 있다. 표류된 선박에서 구조된 사람들의 대부분이 직접 어물을 잡아서 경상도 등지의 각 포구에 판매하는 어부이면서 상인이었기 때문이다. 그러나 전국적으로 상품유통의 접점이 되었던 강경포·마산포 등을 제외하면, 대부분의 포구는 어업기지와 상품유통의 근거지라는 이중적 성격을 가진 것이었다. 그러므로 순천이 다른 지역에 비해 포구를 상대적으로 많이 가졌다는 것은 상품유통이 더 활발했을 가능성을 보여주는 것이다.