

19세기 베트남 관선의 광동(廣東) 왕래 시말*

최 병 옥**

I. 머리말

1836년 음력 6월 민 망 황제(Minh Mạng 明命 1820-1841)의 조정에서는 아편의 처리 문제를 놓고 야릇한 대화가 오가고 있었다. 중부 광 아이(Quảng Ngãi 廣義) 성에서 청선(淸船)이 몰래 반입한 생(生) 아편 65근, 숙(熟) 아편 21량을 몰수해 내무부(內務府)로 보냈는데 이를 “광동으로 실어가 바꾸자(載往廣東發兌)”고 청하는 중앙 관료들이 있었다. 황제는 “어찌 내가 하고자 않는 바를 다른 이에게 행하고자 하는가(奈何己所不欲而欲施諸人邪)”라 반박하며 아편을 모두 태워버리게 하는 것으로 결론지었다.¹⁾ 내무부 관리들의 제안이나 민 망 황제의 반응 모두 우리의 호기심을 자극하기에 충분하다.

‘실어간다’는 무엇을 의미하는가? 하필 왜 광동인가? ‘바꾼다’면 가져간 아편을 어떤 물건으로 바꾼다는 말이며, 도대체 이 불법적 물품을 무슨 수로 바꾼다는 말일까? 이미 중국에서도 아편은 금물(禁物)이었는데 말이다. ‘바꾼다’는 의미는 무엇인가? ‘기소불육’이

* 이 논문은 2011년도 한국동남아학회 춘계학술대회(4월 29일, 고려대세종캠퍼스)에서의 발표문 “19세기 전반 베트남의 ‘如東公務’”를 토대로 하여 작성되었음. 이 논문은 인하대학교의 지원에 의하여 연구되었음.

** 인하대학교 사학과 부교수.

1) 『大南寔錄正編第二紀』(이하 『寔錄』2) 170:13a.

라고 표현되었듯, 또 태워버리는 것으로 결론지었듯, 그리고 몰수 품목이라는 사실을 통해서 알 수 있듯 불법적 몰품임이 분명한 아편을 광둥으로 가져가 바꾸자는 제안을 도학자연하기를 좋아하고 간간하기 그지없던 황제가 성 한번 내지 않고 점잖게 반박하는 것도 이상하지 않은가? ‘내하기소불욕이시지어인야(奈何己所不欲而欲施諸人邪)’라는 말을 음미해 보면 ‘바꾸자’고 제안한 관료나 민 망 황제나 광둥에 아편을 갖고 가서 ‘바꾸는’ 일이 그다지 어렵지는 않다는 사실에 대해서는 공감하고 있는 것 같지 않은가?

위에서 제기한 문제들에 대한 해답이 ‘여동공무’ 즉 ‘광둥에 가는 공무’ 속에 있다. ‘여동공무’를 통해 우리는 19세기 베트남-중국 간의 물자 교류 방식을 이해할 수 있다. 아울러 여동공무는 우리들로 하여금 응우옌 왕조의 대중국 관계 및 중국인식 방법 등을 파악할 수 있게 해준다.

나는 19세기 베트남의 대 중국관계를 이해하기 위해서는 북경과 광둥 두 도시를 동시에 주목해야 할 필요가 있다고 생각한다. 베트남은 북경과는 소위 조공-책봉 형식을 통해서 외교 관계를 유지하고 있었으며 광둥과는 경제적으로 연계되어 있었다. 북경으로의 사절은 베트남 랑 썬(Lang Son 諒山)의 남관(南關)을 넘어 중국 광서성(廣西省)으로부터 시작되는 육로를 이용했으며 광둥으로의 사절은 중부 광 남(Quảng Nam 廣南) 성(省) 다낭(Đà Nẵng) 항구로부터 출발하여 당시 구미인(歐美人)들이 드나들던 해로를 따라갔다. 이를 ‘여동공무’라 하기도 하고 ‘광둥공무’라고 부르기도 한다.

여동공무는 싱가포르, 말라카, 페낭, 바타비아, 마닐라 등으로 가는 하주공무(下洲公務)²⁾와 짝하는(이 공무를 서양인 나라로 간다는 의미로 ‘여서공무(如西公務)’로 부르는 기사가 ‘실록’에 나타나기도 한다) 19세기 베트남의 중요한 국제활동이었다. 그런데 여동공무는

2) 이에 대해서는 최병욱(2000) 참조.

또한 베트남의 입장에서 볼 때 중국으로의 두 행선지 중 북경행과 짝하는 여행이기도 했다. 말하자면 베트남인의 광동행은 해로를 이용한다는 측면에서 하주행과 짝하고 중국으로 간다는 측면에서 북경행과 짝하는 복합적이고 이중적인 대외 활동 속의 공통 분모로 자리잡고 있었다고 볼 수 있겠다.

북경으로의 사절이 내륙적이었다면 광동으로의 사절은 해양적이며, 전자가 북방과의 접촉이라면 후자는 남방과의 접촉이었고, 북경에서의 관찰 범위가 중화의 중국 및 그에 부속되는 조선, 몽골, 티벳 등 북방의 사절들과 문물이었다면 광동에서 베트남인의 관찰 대상은 동남아 및 서양 제국(諸國) 문물 및 광동의 역동성이었을 것이다. 광동에 머물던 베트남인들은 종종 마카오도 방문했다. 북경으로 가는 사절은 4년에 한 번 씩 파견되었던데 비해 광동으로는 매년 남서 무역풍이 시작되는 음력 5월경 배가 출발했으니 19세기 베트남의 중국 접촉 무게 중심은 북경보다는 광동에 있었다고도 할 수 있겠다.

광동으로의 사절 파견이 처음 보이는 것은 1789년 음력 5월로서 “내원(內院) 진서관(陳瑞觀), 주문연(朱文燕) 등으로 하여금 광동에 가서 화항(貨項)을 채매했다”는 기사이다.³⁾ 1788년에 하주공무가 시작되었으니 하주 파견과 광동 파견은 응우옌 왕조의 1대 황제가 되는 폭 아인(Nguyễn Phúc Ánh)이 사이공에서 왕위에 오르던 때(1788)를 전후하여 거의 같은 시기에 시작된 새로운 형태의 양방탐화(兩方探貨) 또는 양방채화(兩方採貨) 활동이라 부를 만하다.

이는 동아시아 세계의 변화와 맞물리는 현상이기도 했다. 1757년 건륭제(乾隆帝, 1735-1796)에 의한 일구통상(一口通商) 정책으로 광동이 대외무역을 독점하고, 영국이 폐낭에 무역기지를 건설하기 시작하면서(1786) 동남아시아와 광동에 적극적으로 활동 반경을 확대

3) 『大南寔錄正編第一紀』(이하 『寔錄』1) 4:14a.

하던 때를 만난 베트남 조정 차원의 국제 무역 참여였다고 볼 수 있을 것이다. ‘채매’ 또는 ‘탐화’라고 했지만 구매를 위해서는 판매할 물건도 있어야 했다. ‘채매’는 가장 점잖은 표현이며 ‘바꾼다’는 다소 모호하다. 실체는 ‘팔고 산다(賣買)’였다. 물론 바깥 세계에 대한 관찰과 정보 수집, 수군 훈련 등도 여동공무의 목적이었다.

이 글의 첫머리에 소개된 내무부 관료들의 제안 즉 몰수 아편을 광동에 갖고 가서 바꾸자는 건의는 매년 남서풍이 불기 시작하는 시기 광동으로 출발하던 관선(官船)에 아편을 탑재해 보내 팔아버리자는 말이었다. 정례화 되어 있는 선편이었기 때문에 따로의 번거로운 수고를 들일 필요가 없었고, 광동 쪽에 구축해 놓은 인적 연계망을 통해 불법적 품목을 거래하는 것도 가능했으리라. 관료들의 제안에 대한 민 망의 태도에서 읽혀지는 담담함은 익숙한 ‘관행’을 반영하는 것이라고 해석하고 싶다.

19세기 베트남을 이해하는데 있어서 매우 중요한 사안임에도 불구하고 ‘여동공무’에 대한 연구는 여지껏 이루어진 바가 전혀 없다. 논문은 고사하고, 19세기를 다루는 단행본에서조차 여동공무에 대한 언급은 찾아볼 수가 없으니 ‘여동공무’는 연구자들의 손길은 커녕 눈길도 받지 못하는 처녀지라 할 만하다. 단지 최근 리 반 푸크(Lý Văn Phúc 李文馥, 1785-1849)을 연구한 응우옌 티 응언(Nguyễn Thị Ngân)의 박사학위 논문에서 그의 광동행이 언급되고 있고(Nguyễn Thị Ngân 2009: 28), 윤대영의 글에서도 1830년대 광동에서의 서적 수입이 지적되면서(Youn 2010: 120) 민 망 시기 베트남 지식인들의 광동 왕래가 암시된다. 일찍이 우드사이드도 그의 책에서 ‘광동으로의 정부 구매사절(official buying mission to Canton)’을 언급한 바 있다(Woodside 1971: 277) 하지만 이것은 자 롱 시기(Gia Long 嘉隆, 1802-1820) 청상(淸商) 또는 명향(明鄉)에 위탁하는 비정규적 채매단 활동을 지칭하는 것이었다. 위의 두 연구도 광동 왕래와 관련된

극히 일부분의 사례에 대한 언급일 뿐이지, 국가 차원의 대중국 해상교역이 있었다는 인식까지는 없어 보인다.

여동공무와 관련해서는 사료 또한 매우 제한적이다. 『大南寔錄』에는 서남풍이 부는 음력 5월경이면 광동행 기사가 종종 나온다. 하지만 기사의 내용은 대부분 어떤 배를 타고 누구누구가 갔는지에 대한 것 정도이다. 어떤 해의 광동행은 ‘실록’에 기재되지 않은 때도 종종 있다. 여동공무의 면모를 구체적으로 파악하기 위해서는 일단 ‘실록’ 곳곳에 흩어져 있는 관련 기사를 찾아내야 하는데 이를 위해서는 16세기부터 1850년대까지 ‘실록’을 샅샅이 뒤져야 할 필요가 있었다. 하지만 그런 수고를 들여서 관련 자료를 다 찾아 모아 보아도 광둥에서 베트남인들이 무엇을 했는지의 활동상은 거의 드러나지 않는다. 파견되었던 인사들이 남긴 기록이 필요할 것이다. 다행히 하노이의 ‘한눔연구원’에서 1830년대에 여동공무에 참여했던 리반 쪽이나 느 바 씨(Nhur Bá Sĩ 汝伯士) 등이 남긴 자료를 찾을 수 있어 큰 도움이 되었다.⁴⁾ 단지 이 자료들은 기행문이 아닌 시문집이라 정보의 범위가 극히 한정되어 있다. 하지만 시문 사이에 남겨진 저자의 메모나 독자의 발문 등은 중요한 사료로 사용될 수 있다. 여기에 더하여 18, 19세기 광둥에 초점을 맞춘 최근의 중국사 연구 성과물들은(李國榮 2008; Blussé 2007; Miles 2006; Van Dyke 2007) 베트남인의 경험 기록을 상호 대조하고 보완할 수 있게 해준다.

필자는 본고를 통해 여동공무의 개략을 구성해 보고자 한다. 여동공무에 대한 시론적 연구로서 횡수, 방법, 여정, 참여 인원 규모 및 성격, 현지 활동상 등을 정리해 보는 것만도 의미 있는 작업이라고 생각한다.

그렇다고 해서 이 글의 목적을 여동공무와 관련된 자료들을 종합

4) 이 자료들을 찾을 수 있도록 도와준 서강대 동아연구소 윤대영 교수에게 고마운 마음을 전한다.

하고 정리하는 데에만 두고 있지는 않다. 일정한 방향을 잡아 서술할 것인데 필자는 그 방향을 19세기 베트남 지배집단의 중국인식에 두고자 한다. 북경이 아닌 광동을 통한 중국 접촉 및 인식은 베트남 지식인들에게 어떤 의미를 갖고 있었는가? 한 개의 공간에서 서양과 나란히 관찰되는 중국은 북경을 통해 보이는 것과 얼마나 달랐을까? 그 차이는 어떤 결과를 초래했을까? 예를 들어, 아편전쟁의 결과를 놓고 같은 시대 조선이나 일본의 지식인들과 달리 베트남 지배 집단이 별 충격을 느끼지 않았던 것은 서양세력과 비교되는 광동(또는 중국)의 실체를 익히 파악하고 있었기 때문이었지 않을까? 광동에 다녀온 바 있는 리 반 푸과 응우옌 쩌 프엉(Nguyễn Tri Phương 阮知方, 1800-1873)은 청의 군대(‘卒伍’)와 무기(‘兵仗’)가 어떠하더냐는 민 망 황제의 질문에 “귀신 섬기는 의장대(事神儀衛)와 같다”(『寔錄』2, 209:6b)고 답하고 있는데서 우리는 여동공무가 베트남 지식인의 중국 인식에 미친 영향의 일단을 가늠할 수 있겠다.

본문은 세 개의 장으로 구성되어 있다. 제 1장에서는 광동으로의 향해 여정 시말을 다루겠다. 바닷길, 광동 주장(珠江)에서의 이동, 정박지 등이 논구될 것이다. 베트남인들의 눈에 들어왔던 광동의 면모들이 그 다음 장에서 다루어진다. 마지막 장의 주제는 물품 거래이다. 상(商)을 천시하는 유교적 이념에 충실하고 했던 한 관료가 여동공무를 일러 “배 한 척 안에 유학자와 장사치가 함께 타고 있다(有儒有賈)”고 빈정거릴 정도로⁵⁾ 여동공무에서 물품 거래는 매우 중요하였다. 이와 같은 면모에 대한 고찰을 통해서 19세기 여동공무의 실상을 구체화하고 여동공무가 대중국관계 및 인식에서 갖는 역사적 의미를 진단해 보고자 한다.

5) 『大南寔錄正編第四紀』(이하 『寔錄』4) 6: 10.

II. 여정

광동으로의 구매 사절 파견은 하주 공무와 더불어 1789년에 시작되었다. 그런데 이 두가지의 해외 활동이 이후 매년 기록되지는 않는다. 여동공무만 보자면 자 룡 시대까지는 베트남 거주 중국인이나 ‘명향’에게 의뢰하여 중국의 물자를 해상을 통해 구입하는 형태였다. 자 룡 시대 ‘실록’에서의 광동행 기록은 18년 간 총 다섯 차례뿐으로⁶⁾ 정기적이지도 않았다.

광동행이 거의 매년 나타나며 베트남인이 주도하는 형태를 띄게 되는 것은 민 망 황제가 즉위한 후인 1822년부터였다. 이보다 2년 전인 1820년 6월에 “내한(內翰) 진영우(陳永祐), 반극기(潘克己), 내무부(內務府) 양복동(梁福叢), 무유례(武有禮)가 청나라로 가서 화물을 채매했다” (『寔錄』2, 3:10)고 하지만 이것이 광동행을 지칭하는 것인지는 확실하지 않다. 1822년 6월의 기록부터는 광동행이 분명한 기록, 즉 파견인 대표와 이용 선박, 그리고 행선지 이름이 나타나기 시작한다: “해대(該隊) 호문규(胡文奎), 전부(典簿) 여원단(黎原奘), 부비기위(副飛騎尉) 황아흑(黃亞黑) 등으로 하여금 대중보선(大中寶船)을 타고 광동으로 가 물자를 채매하게 했다.”(『寔錄』2, 16:1a) 파견자 중 황아흑은 이름으로 보건데 중국인이 틀림없지만 호문규나 여원단은 베트남인이다. 이후 사절을 지휘하는 인사들은 점차 모두 베트남인으로 대체된다. 약 반년 뒤인 1823년 정월에 민 망 시기 최초로 도서부 동남아시아에 관선이 파견되니(『寔錄』2, 19:14b) 여동공무나 하주공무는 1788년과 1789년에 그러했던 것처럼

6) 자 룡 시기 광동행과 관련된 기록은 『寔錄』1, 17:5(1802); 17:9(1802); 28:11(1806); 40:14(1810); 46:7(1813); 48:19-20(1814); 57:12(1818); 58:11(1818). 이중 광동행의 목적이 물건 채매였음이 명백한 것은 1806, 1810, 1813, 1814, 1818년 기록이다. 나머지는 국초 외교 관계 수립을 위한 방문이든지 광동에서의 복귀 후 보고와 관련된 것들이다.

럼 동시에 본격화된 국제 활동이었다.

초기에는 무관들이 이 업무를 담당하다가 1830년대부터는 문신들이 여동공무를 지휘하였다. 1830년대부터 1840년대 초까지 가장 활발했으나 1847년에 프랑스의 다낭 공격으로 베트남의 주력 선박이 모두 파괴되면서 급속도로 위축되었고 트 득(Tự Đức 嗣德, 1848-1883) 초기인 1848년이 되면 다시 역순을 밟으면서 여동공무는 쇠퇴하게 된다. 즉 베트남 관리들이 중국인의 배에 탑승해 광동에 가다가 모든 것을 전부 중국인들에게 의뢰하게 되는 것이다.

여동공무가 모색되던 초기에는 중국 해안 지대 도시에 끌고루 베트남 관선이 파견되었다. 1826년에는 광둥은 물론이고 절강성(浙江省)의 항주(杭州)와 강소성(江蘇省)의 소주(蘇州)를 베트남 관선이 방문한 바 있고(『寔錄』2, 39), 1831년에는 표류민 송환을 이유로 관선이 복건(福建)을 찾았다.⁷⁾ 다시 말하자면 베트남 관선은 중국 해안에 있는 각 성 중 산둥 아래에 있는 강소성부터 절강, 복건, 광둥까지를 끌고루 방문하고 있었던 셈이다. 하지만 베트남으로서는 가장 가까울뿐더러 중국 유일의 대외교역 창구인 광주가 가장 매력적이었음은 말 할 나위가 없겠다.

베트남에서 광둥으로 향하는 배가 출발하는 때는 남서무역풍이 불기 시작하는 음력 5월을 전후한 시기로서 출발지는 수도 후에(Huế)에 가까운 순안해구(順安海口)였다. 사절단은 이곳에서 다낭으로 내려가 본격적인 항해를 준비했다. 1833년 광둥에 갔던 느 바씨에 의하면, 음력 5월 4일에 순안에서 출발한 평일(平一), 평칠(平七) 두 척의 ‘대선(大船)’은 7일 광남(廣南) 다낭에 도착해 ‘정돈장재(整頓裝載)’ 하고 4월 28일 아침에 출발했다고 한다(『粵行雜草編輯』上). 다낭에서만 머문게 20여일 정도가 되니 화물을 적재하고 일기를 고르는데 시간이 많이 소요되었던가 보다.

7) 이와 관련된 기사는 각주 10; 12; 17 참조.

여동공무에 사용되던 배는 하주공무를 가는 배와 마찬가지로 유럽식으로 건조된 ‘다색선(多索船)’(square-rigged ship)으로서 길이 약 30-40m 폭 10m 정도였다(최병욱 2000: 174). 1820년대부터는 서양 기술 도입으로 배 앞머리나 아래쪽을 구리판으로 입히는(copper-bottomed) 배들이 많이 만들어지면서⁸⁾ 다색 ‘이동선(裏銅船)’도 광둥과 다낭을 오고 갔다. 느 바 씨에 의하면 이동선은 “동엽(銅葉)으로 감쌌으며 크기가 서양배와 같다”고 했는데, 구리판으로 배 밑바닥을 감싸는 기술은 장거리 항해로 선박 아래쪽 바닷물이 닿는 곳에는 벌레가 생겨 배를 상하게 하기 때문에 이를 막는 수단으로 18세기말부터 서양에서 사용되기 시작했다. 베트남에서는 하주공무가 활발해지는 1820년대 중반부터 이동선이 만들어지는 기사가 ‘실록’에 보이기 시작한다.

당시 이동선은 베트남에 몇척이나 있었을까? 느 바 씨는 1833년 당시 베트남 수군은 위봉선(威鳳船), 분봉선(奮鵬船), 정양선(定洋船) 등 세 척의 대선이 이동선이었다고 한다(『粵行雜草編輯』上). 그러나 이는 잘못된 전언이다. 1826년에 완재능(阮才能)으로 하여금 이동선 11척을 건조하게 했다는 기록이 있고(『寔錄』2, 39:5a) 느 바 씨가 언급한 이동선 위봉선과 분봉선은 완재능으로 하여금 1825년 7월에 건조하게 한 것이어서(『寔錄』2, 34:6a) 1833년 쯤에는 이동선의 수가 이미 열 척을 훨씬 넘어섰을 것이다. 1837년에는 이동선의

8) 민 망 조정은 광둥 및 하주로의 항해를 준비하기 위해서 서양식 대형 범선 제조에 심혈을 기울였다. ‘실록’에 나오는 최초의 기록으로는 1822년 6월 “수군통제 범문상(范文祥)으로 하여금 서양 양식의 선박을 만들게 했다”(『寔錄』2, 16:14a)가 있다. 이듬해 5월 본격적으로 대형 범선을 만드는데 최초의 것이 ‘서룡선’이었다. 이 역시 배 밑에 구리판을 댄 이동선이었다(『寔錄』2, 213:24a). 애초에는 프랑스인 세노(Jean Chaineaux)와 바니에(Philip Vanier)에게 서양식 선박 건조 작업을 시켰으나 그들이 사양하자 완재능(阮才能)으로 하여금 기술자들을 독려해 건조했다고 한다(『寔錄』2, 21:2b-3a). 이후 완재능이 선박 제조의 책임을 맡고 그의 뒤를 이어 단금(段金), 정문계(丁文季) 등이 후임 책임자로 거론된다. 모두 베트남인이다. 즉 민 망 즉위 시부터 베트남인이 유럽형 선박제조를 주도하기 시작했다고 볼 수 있겠다.

수가 도합 30척이었음이 확인된다(『寔錄』2, 183:26).

광동행에 사용된 배는 이동선일 때도 있고 그냥 다색범선일 때도 있었다. 1833년 광동행에서 원래 느 바 씨는 다색이동선인 위봉선을 타고 나갔으나 순안해구를 나가다가 사고가 나는 바람에 평칠선으로 바꾸어 탔다. 이 평칠선은 이동선은 아니었고 그냥 다색범선이었을 것으로 추측된다. 여동공무에 사용된 선박으로 가장 많이 언급되는 남흥호선(南興號船)은 1836년에 단금(段金)의 감독 하에 만들어졌는데(『寔錄』2, 165:19) 1839년 여행까지 매년 여동공무를 전담했다. 그런데 이 배가 다색범선임은 분명하지만 이동선이라는 증거는 없다. 베트남 광동 간의 항해는 거리가 짧기 때문에 굳이 이동선만을 사용할 필요는 없었던 것 같다. 하주행에서는 항상 이동선이 사용되었지만 광동행에서는 두 가지 배가 구분없이 사용되었다고 정리하면 될 것이다.

항해를 주관하는 자는 30-40대 관료들이었다. 그들은 최대 4품 이하의 원외랑(員外郎), 승지(承旨), 주사(主事), 해대(該隊) 등 문무 관료였으나 1830년대부터는 문관들이 주도하였다. 이들의 직급은 전반적으로 동남아시아로 가는 이들보다 다소 낮았지만 유능한 인재가 배치된 것은 마찬가지였다.

많은 경우 그들의 활동범위는 대단히 국제적이었다. 여동공무를 지휘한 사람들 중 리 반 쪽, 응우옌 쩌 프엉, 진진(陳震), 여원단(黎元奩), 호문규(胡文奎, 무관), 장호합(張好合) 등은 동남아시아 및(또는) 북경 방문 경험이 있는 자들이었다. 리 반 쪽은 1833년 광동에 가기 전 이미 싱가포르, 페낭, 마닐라 및 인디아의 켈커타까지 다녀온 바 있다.⁹⁾ 응우옌 쩌 프엉 역시 1830년에는 리 반 쪽과 더불어

9) 리 반 쪽(1785-1849)은 19세기 전반 응우옌 왕조의 관리들 중 해외 여행 경험이 가장 많았던 것 같다. 응우옌 티 응언이 조사한 행선지와 타고 갔던 선박명은 다음과 같다. 싱가포르, 말라카, 페낭, 켈커타(1830, 奮鵬船), 싱가포르(1831, 平海船), 북진(1831, 瑞龍船), 마닐라(1832, 定洋船), 광둥(1833, 平字一船 또는 平字二船), 싱가포르

캘커타까지 공무를 다녀왔다(『寔錄』2, 69:25b). 어떤 사람들은 하주에 다녀오자마자 광동행 배에 몸을 싣기도 했다. 1835년 광동에서 머물던 사절들이 함께 작성했던 『선성려화(仙城侶話)』에 의하면 진수영(陳秀穎)과 두준대(杜俊大)는 각각 싱가포르와 바타비아에서 귀국한대로 곧 광동으로 온 사람들이었다(『仙城侶話』: 7; 『寔錄』2, 138:6; 151:19a). 이중 진수영은 몇 년 뒤 도치부와 함께 서룡대선(瑞龍大船)을 타고 하주로 가 바타비아에서 증기선을 사들여 왔고(『寔錄』2, 212:32b), 1839년 남흥선(南興船)을 타고 여동공무를 했던 반현달(潘顯達)은 이듬해 청란선(靑鸞船)을 타고 바타비아와 세마랑(Semarang)에 다녀왔다(『寔錄』2, 202:24b; 219:13). 리 반 폭은 1841년 여청사(如淸使) 정사(正使)로 북경에 갔고(『寔錄』3, 2:8b), 장호합은 1832년에 북경, 1833년에는 바타비아에 다녀온 바 있다(『寔錄』2, 79:17; 86:18a). 장호합은 1843년 광동행 이후 이듬해 음력 3월에 귀국했다가 다음해 초 또 다시 왕유광(王有光)과 더불어 각각 정사와 부사로 연행길에 올랐다(『寔錄』3, 46:14). 1843년 광동에 갔던 왕유광은 1840년에 하주를 다녀온 바 있다(『寔錄』2, 213:11a). 이렇듯, 광동에 파견되는 사람들 중에는 동남아시아와 북경을 모두 경험한 사람들이 많았다. 이들에게 광동 경험이 덧붙여지고 다시 이들은 그 경험을 토대로 동남아 및 북경을 방문하곤 했다.

유가 관리들 외에 승선인원으로는 군인들이 있었다. 이들의 기능은 동남아시아로의 항해처럼 ‘양정(洋程)을 훈련’한다는 면도 있었지만 중국 동남부 해상에 들끓고 있던 해적으로부터 선박을 보호하기 위함이기도 했다. 어느 정도의 인력이 승선하고 있었는지 알 수

포르(1834, 靑洋船), 광동(1834, 平字五船), 광동(1835), 마카오(1836, 平洋船), 싱가포르(1838 또는 1840, 靈鳳船 혹은 奮鵬船), 북경(1841, 正使). Nguyễn Thị Ngân(2009, pp. 23-30). 이중 싱가포르행에 대한 의견이 다소 불분명한데, ‘실록’의 기록에 의하면 그는 1839년에 영봉선을 지휘해서 하주를 다녀왔다고 한다(『寔錄』2, 196:11).

있는 직접적인 자료는 없다. 그러나 1843년 광동에 갔던 청란대호선(靑鸞大號船)에서 발생한 화약 폭발 사고 기사를 통해서 승선원의 면모를 대략이나마 추측해 볼 수 있다:

“장호합(張好合)은 완거사(阮居仕), 여지신(黎止信), 황제미(黃濟美), 완백의(阮伯儀), 완구장(阮久長), 왕유광(王有光) 및 병정 50여인과 더불어 숙소에 머무르면서 재화를 구매하고 수사위위(水師衛尉) 진문곽(陳文擲) 등에게는 나무에 정박해 있는 관선(淸란선)을 지키게 했다. 하루는[음력 8월 8일] 괘이 화약함을 선미로 옮기는데 홀연 큰 폭발음이 들리면서 화염이 충천하고 순식간에 선박과 화물이 모두 탔다. 괘과 솔대(率隊) 무왈검(武曰檢), 반문순(潘文純), 주사(主事) 완공계(阮公繼) 및 병사 40인이 모두 사망했다(『寔錄』3, 33:24b-25a).”

위의 기사에 의하면, 사고가 났을 때 배 위에서는 장교 및 관리를 비롯해서 병사 40여명이 있었다고 한다. 그리고 숙소에는 인솔자 장호합을 비롯한 관리 및 병정 50여인이 머물러 있었다고 하는 것으로 보아 광동행 선박에 탑승했던 병사 수는 100여명 정도로 추정할 수 있겠다. ‘실록’에는 보이지 않지만 1831년 베트남 관선이 복건성을 방문했던 기록이 중국 측에 남아 있다. 『하문지(廈門志)』에 따르면 ‘월남왕(越南王)’이 공부 낭중 진문충(陳文忠), 예부 원외랑 고유익(高有翼) 등으로 하여금 표류민을 송환하게 했다는데 이때 타고 온 배가 이름이 ‘서룡’이며 위위(衛尉) 여순정(黎順靖)이 병사 백여 명을 지휘하고 있었다고 한다.¹⁰⁾ 서룡선은 1823년 5월 건조를 시작해서 이듬해 7월에 진수한 응우옌 왕조 최초의 서양식 이동 범선이었다(『寔錄』2, 21:2b-3a; 28:7a). 광동으로 간 청란선이나 서룡선 공히 탑승 병사 수는 대략 백여 명이라 보면 무방하리라 생각된다. 하지

10) 周凱 纂輯, 『廈門志』 卷8, ‘番市略’, 陳益源(2006), p. 68에서 재인용.

만 이는 병사 수가 그렇다는 이야기이고, 파원(派員)이나 수부 등을 포함하면 승선 인원 총수는 훨씬 더 많아진다. 이 두 배는 당시 베트남이 갖고 있던 가장 큰 선박에 속했다.¹¹⁾ 청란선은 도치부가 지휘하여 바타비아와 서마랑을 다녀온 바 있다(『寔錄』2, 219:13). 따라서 선원들 중에는 이미 하주 세계를 경험한 사람도 있었을 것이라고 추측할 수 있다. 숙소에서 병사들을 지휘하여 물자 구입 업무를 보고 있었다던 왕유광은 1840년에 하주에 갔었고 1844년에는 여청사로 파견된다고 앞서 말한 바 있다. 하주와 광동 왕래에 경험자들이 자꾸 차출되는걸 보면 일반 병사나 수부의 경우도 마찬가지였을 것임은 쉽게 짐작이 가는 바이다.

중국인도 동승했다. 느 바 씨가 광동에 갔을 때 관선 두 척의 키잡이는 모두 청인이었다고 한다(『粵行雜草編輯』上). 하지만 점점 뱃길이 익숙해지고 1830년대 중반 이후 중국인에 대한 차별이 강화되면서 중국인이 항해에서 배제됨에 따라 이들의 역할은 점차 줄어들었을 터이다. 그러나 채매를 담당하는 실무자로서 중국인의 중요성은 여전히 높았던 것 같다. 1841년 여동공무에 대한 기록에 등장하는 이태

11) 청란선에 대한 기록은 1834년 ‘실록’에 최초로 나온다. 이해 음력 6월 원 안양선(安洋船)을 청란이라 이름 붙였다고 하는데(『寔錄』2, 128:6), 이후 이 배는 하주공무에 사용되어 마닐라, 바타비아 등을 여행했다. 1839년에는 청란선을 청양선(淸洋船)이라 개명했고(『寔錄』2, 204:24), 1840년 음력 6월에 새로운 청란선을 만들어 진수식을 가진 바 있다(『寔錄』2, 214:11b). 광동에서 불탄 배는 이 청란선이다. 배의 규모는 원래의 청란선과 동일했을 것이라고 생각한다. 1837년의 기록에는 서룡, 영봉, 분봉선이 최대선이고 청란, 금응(金鷹), 운조(雲鵬) 등 3척이 그 다음이었다(『寔錄』2, 183:26). 그리고 1840년 5월의 기술에 따르면 금응, 영봉, 서룡, 청란, 분봉 선을 나란히 대선급으로 분류하고 있다(『寔錄』2, 213:24a). 그런데 이때 다시 만든 금응선이 청란선의 모양새를 따랐고 단지 폭만 1척 3촌을 늘렸는데 이것이 당시 ‘다색 리동선 최대호’였다고 하는 것으로 보아(『ibid』), 서룡선과 청란선은 대동소이한 크기이고 길이나 폭에서 1척 정도 차이가 나는 정도라고 추측할 수 있겠다. 1840년 당시 베트남에는 도합 20척의 이동선이 있었다고 한다(『ibid』). 금응선의 길이는 약 41.3m, 폭 약 10m 정도였으며 동급의 서룡선에는 26개의 대소 포가 장착되었고 각 포에는 60-80발의 포탄이 지급되었다. 소총은 10-25정이 각기 100발의 탄환과 함께 지급되었다(최병욱 2000: 174).

(李泰)라고 하는 자는(『寔錄』3, 9:14) 광남의 청상으로서(호이안 상인이었던 듯) 누차 광동에 파견되어 채매함에 힘썼다고 하는데, 베트남 조정으로부터 관직까지 부여받고 있었다. 그의 직급은 행인사(行人司) 8품이었다(『寔錄』3, 64:12b-13a)고 한다. 중국으로의 항해이자 중국인과의 거래였기 때문에 청상의 존재는 불가결했을 것이다. 하주공무에 비해서 여동공무에 중국인의 참여가 많았던 이유가 여기에 있다.

죄를 저지른 젊은 관료들이 죄씻음(效力)의 일환으로 동승한 것은 하주공무와 마찬가지로였다. 황형(黃炯), 느 바 씨 등이 그 사례이고 리 반 푼 같은 이는 광동행을 지휘하기도 하지만 때로는 공무 수행 중 잘못을 저질러 효력 차원에서 참여하기도 했다. 느 바 씨는 자신이 광동에 갔을 때 효력으로 파견되었던 자가 6명이었다고 적고 있다(『粵行雜草編輯』上). 하주 여행이나 광동행이 효력의 기회로 이용되는 데는 공히 두가지 이유가 있다. 한 가지는 바닷길 항해가 위험이 따르는 힘든 임무였기 때문이다. 또 한 가지는 젊은 유가 관료들에게 해외 건문의 기회를 제공하는 것이었다. 해외 파견은 누구에게나 주어지는 기회가 아니었다.

이들 승선원들이 광동에 나타났을 때 모습의 일면은 다음과 같은 기록으로 엿볼 수 있겠다. 이 기록은 복건성의 관리였던 주개(周凱)가 1831년 서릉대선을 타고 온 베트남인들에 대한 인상을 적은 것이지만 동시대 승선인력의 일반적 모습이라고 생각해도 좋을 것이다. “사람들은 모두 머리를 묶었다. 관리는 검은 견직사를 입었고 원령(圓領 * 둥근 모자)을 썼으며 빨로 만든 대(帶)를 찼다. 예의 있는 태도로 공순했으며 글자도 통했다. 병정들은 짧은 옷을 입었고 선원들은 검고 짧은 옷을 입었고 옷에는 옷깃이 있었다.”¹²⁾ 주목할 만한 것은 주개의 눈에 비친 베트남인들이 세 부류 즉 관리, 병사, 선원

12) 周凱, 앞의 글, 陳益源(2006), p. 68에서 재인용.

이라는 것이다. 관리로는 인솔자를 포함해서 효력하는 사람들, 그리고 이태 같은 화교 관리들까지 포함되어 있을 것이고 병사는 앞서 말한 약 백여명의 무장 군인을 말함이며 선원은 베트남인 중국인이 섞인 인력이었겠다.

광동행은 도서부 동남아시아를 왕래하는 것보다 고단했던 것 같다. 음력 5월 언저리는 종종 태풍의 영향을 받기도 했고, 특히나 해남도(海南島) 근처의 칠주양(七洲洋)은 예측을 불허하는 날씨와 파도로 항해자들을 괴롭히는 곳이었다. 당시 조정에서는 하주공무와 여동공무를 통털어 3개 지역으로 원근을 나누었는데, 가장 먼 곳은 소서양(小西洋, * 캄캄타), 그 다음은 광둥, 마닐라, 바타비아, 그리고 가장 가까운 곳이 싱가포르와 페낭이었다(『寔錄』2, 192:16a). 거리상으로 보아서 광둥은 싱가포르나 페낭보다 가깝지만 이렇듯 싱가포르 및 페낭보다 먼 지역으로 분류된 것은 광둥으로 가는 여정이 꽤 험난했기 때문이었다. 하주공무에서는 좀체 보이지 않지만 여동공무에서는 풍랑을 만나는 경우가 종종 있었다.

광동행 관선의 해상 여정을 살펴보기로 하자. 다낭 항구를 출발한 관선은 통킹만을 지나 해남도(海南島)로 접근한다. 이곳에서 퇴주반도(雷州半島)와 해남도 사이의 해협을 건너는 항로와 해남도 바깥의 외양을 거치는 길 중 하나를 선택하게 되는데 베트남 관선이 항해하는 길은 후자였다. 해남도 외양이 칠주양이다. 느 바 씨는 배를 안내하는 중국인들이 이곳을 지날 때 각종 예물을 마련해 제를 지내는 광경을 전해주고 있다. 1843년 광둥에 정박해 있다가 화약 폭발로 전소되었다는 청란선(靑鸞船)은 그해 칠주양을 건너면서도 폭풍을 만나 거의 침몰할 뻔 했던 바 있었다고 하니(『寔錄』2, 33:24b), 이해 여동공무 갔던 이들의 고난이 얼마나 컸는지 짐작이 간다.

광둥까지 걸리는 뱃길은 정상적인 경우 약 1주 정도가 소요되었다. 느 바 씨의 사례를 본다면, 관선은 1833년 음력 4월 28 아침에

다낭을 출발했고 5월 5일 광동의 만산(萬山)에 닿았다. 다음날 호문(虎門, Bocca Tigris) 포대 앞에 도착했다고 하니 도합 1주일 정도가 걸린 셈이다. 그러나 이는 운이 좋은 경우였다. 1835년의 여행에서는 호문까지 12일이 걸렸다고 리 반 쪽은 전한다(『三之粵集草』: 7). 호문까지 도착해서도 계절이 계절이니만치(태풍철) 또 예기치 않은 문제가 생길 수 있었다. 리 반 쪽이 타고 있던 배는 갑자기 풍랑이 심해지는 통에 선박 고정을 위해 내려 놓았던 큰 닻 세 개 중 한 개가 사라지고 닻줄이 모두 끊어졌으며 배 안으로 물이 한자나 차고 물에 빠진 군사가 셋이나 되었다고 한다(ibid). 이 고생담은 ‘실록’에서도 발견된다(『寔錄』2, 167).

호문에 도착하면 호문 수비장에게 보고서가 전달되고 다시 이곳에서는 광주부(廣州府)에 있는 양광 총독에게 기별이 가서 입항 허가를 받게 되었다. 느 바 씨의 경우로 다시 돌아가 본다면, 호문에 도착한 다음 날인 음력 5월 6일 보고서가 제출되었다. “함께 갔던 항형이 파원(派員)들의 명첩(名帖)을 지니고 가 제독 이증계(李增堦)를 알현했”으며 5월 12일에 입항이 허가되어 호문을 통과하였다고 한다. 이 경우 베트남 사절단은 6일 만에 호문을 통과한 것이지만, 다음 해 이곳을 찾은 리 반 쪽 일행은 도착한지 열흘이 지났는데도 공문의 왕래가 번잡하여 아직 들어가지 못하고 있다고 불평하고 있다(『粵行續吟』: 9).

호문으로부터의 행로는 배 밑이 깊은 유럽형 범선으로서는 무척 까다로웠다. 배 밑이 강 바닥에 걸릴 위험이 있기 때문이다. 당시 주강(珠江)을 거슬러 올라가기 위해서는 중국 도선수(導船手)들의 도움을 받아야 했다. 느 바 씨는 “[광주부에서] 사람을 보내 조그만 배로[우리의] 배 들을 호문에서 사자양(獅子洋)으로 안내해 들였다”고 적고 있다. 이 과정은 서양 상선들이 겪었던 경우와 흡사하다. 반 다이크(Paul Van Dyke)에 의하면 호문에서 수속을 마친 서양 배

에는 중국인 ‘세관관리인(tidewaiters)’ 두 명이 승선하는데 한 명은 호문 포대에서 나온 군인이고 또 한명은 세관 관리로서 소형 선박을 지휘하여 범선을 주장 안으로 안내한다고 하는(Van Dyke 2007: 22) 바로 그 과정이었다.

광동은 1757년에 중국의 대외무역항을 한 곳으로만 한정한다는 일구통상(一口通商) 정책이 시작된 이후 세계 각국의 선박이 집중되는 중국 유일의 무역항으로 존재해 왔다. 미, 영, 스웨덴, 스페인, 덴마크, 네델란드, 그리스, 프랑스 등의 상선이 찾아 왔고¹³⁾ 그들의 상관이 주장 변에 준비하게 늘어서 있었다. 1833년 광동으로 찾아온 베트남 관선 위에서는 약 20여척의 서양배가 황포에 정박해 있는 것이 보였다(『粵行雜草編輯』上).

황포에 이르기까지 중국인의 배에 대해서는 별다른 기록을 찾을 수 없다. 단지 “자못 짧고 작은” 단민(蠶民, * 珠江의 수상민)의 어선들에 대해서만 말하고 있을 뿐이다(『粵行雜草編輯』上). 청대 내내 국가적 해상 활동이 위축되었던 관계로 중국의 배는 삼각돛이 세계 달린 정크 수준에 머물러 있었고 유럽식 다색선에 비해 크기가 작았다. 여동공무에는 풍랑을 만나 베트남 쪽으로 표류해 오는 광동 수군의 송환도 포함되는데 이때 그들이 탄 중국 군함도 수리를 마치고 베트남 관선과 더불어 회항하곤 했다. 느 바 씨의 기록에 의하면, 4월 28일 아침에 배 세 척(베트남 관선 2, 중국 순양함 1)이 출발했는데 저녁때 자기가 탄 평철호 선상에서 천리경으로 보아도 평일호(베트남 관선)와 광주수군의 순양선은 보이지 않았다고 하는 것으로 보아(평일호는 속도가 느린 광주배를 호위하고 있었다고 생각됨) 하니, 베트남과 광주 선박의 성능 차이를 암시하는 기사로 이해될 수

13) 아시아 무역에서 적극적이었던 포르투갈은 마카오에 근거지를 두고 특별히 향산현(香山縣)의 아행(牙行)과 교역하고 있었기 때문에 광동에는 들어올 일이 없었다. 梁嘉彬, 『廣東十三行考』, p. 368.

있지 않을까 생각한다. 이 시기 베트남인들의 기록에 등장하는 중국 배는 느리거나 작았다. 그에 비해 사자양 안에 함께 모습을 드러내고 있는 서양 선박들은 컷고 높았으며, 베트남 관선도 그랬다. 배의 모양도, 장착한 무장도 비슷했다. 베트남 관선에는 유럽식 대포가 장착되어 있었고 병사들이 소지한 소총도 하주 공무를 통해 구입한 구미제거나 구미제 양식으로 제조한 것이었다.

그렇다면 베트남 선박들도 황포에서 서양배들과 나란히 머물렀을까? 그렇지 않다. 베트남 관선은 이곳에서 강을 따라 더 올라가 광주부 소재지까지 이르렀다. 서양 배는 황포에서 정박하고 화물은 중국인의 소형선박에 나뉘어 실려 광주부까지 수송되었다(Van Dike 2007: 22). 베트남 선박은 이런 절차를 생략한 채 곧바로 광주부 소재지로 안내되었으니, 중월 양국의 특별한 관계에서 비롯된 일종의 특전이었다고 볼 수 있겠다. 최종 기항지인 령덕(獵德)까지는 하루 정도의 여정이면 충분했다. 황포와 령덕 사이의 거리는 40리¹⁴⁾였으니 말이다(『粵行雜草編輯』上; 『三之粵集草』: 8). 령덕이란 당시 광주 13행이 자리 잡고 있던 지역을 이른다.

하지만 이때부터 약 보름 간 베트남 사절 일행에게는 다소 지루한 시간이 기다리고 있었다. 이유는 확실하지 않다. 느 바 씨가 남긴 시문들 중에는 ‘주중대월(舟中待月)’이라든가 ‘불침(不寢)’, ‘반침(半寢)’ 등의 제목이 있는 것으로 보아 사절단은 배 위에서 오래 지내야 했던 것 같다. 느 바 씨가 기록한 “령덕 향리의 향정(鄉亭)에서 열리는 연극을 관람하는 일” 같은 것도 소일거리의 한 수단이었다. 아마도 이 기간 동안에는 각종 수속이나 신고 온 물자 검수 및 양도 등이 진행되지 않았나 생각된다. 그런데 이런 피곤한 여정과 기후 때문에 사고도 종종 생겼다. 1833년의 여행에서는 객사에서 진문간(陳周幹)이 사망했다(『粵行吟草』下: 4-7). 하주공무에서에서는 이런

14) 반 다이크는 이 거리가 20km라고 하니(Van Dyke 2007: 8) 거의 비슷하다.

사례가 보이지 않는데 비해(돌아와 사망하는 경우는 종종 있었다) 북경이나 광동에 다녀오는 사절의 경우는 객사하는 경우가 더러 생겼다. 아마도 북쪽으로의 여행이라 베트남인에게는 ‘추운’ 계절 탓이었으리라. 여름철도 더위가 만만치 않았다. 느 바 씨의 럽덕강 유역의 “여름 더위가 실로 우리 남방보다 더하다(夏炎寔勝我南方)”며 괴로워하고 있는데 그도 숙소에 짐을 풀고는 한 달여를 앓았다고 한다(『粵行雜草編輯』上). 도서부 동남아시아로의 하주공무는 비교적 쾌적한 건기에 행해지는데 반해 여동공무는 무더운 여름철에 이루어지고 귀향이 늦어지는 경우에는 광동의 서리며 눈도 맞으면서 추위에 떨어야 했다.¹⁵⁾ 때문에 베트남인으로는 동남아 지역 보다 중국으로의 여행이 더 힘든 편이었다.

느 바 씨 일행이 광주부 소재 숙소인 ‘양성공관(羊城公館)’으로 들어간 날짜는 음력 6월 1일이었다고 한다. ‘양성’은 광주성의 별칭이었다. 하지만 베트남 사절이 묵은 공관은 성 안쪽이 아니라 바깥쪽에 있었다. 구체적으로 그곳은 어디였을까? 필자는 공관과 관련된 기록을 네 가지 갖고 있다. 이 기록들로써 베트남 사절이 묵었던 공관의 위치 및 모양새를 구성해 보도록 하자. 리 반 쪽에 의하면 이 숙소는 시장 가까이 강에 접하고 있으며(近市臨江), 30행(13행?)¹⁶⁾ 동문어(同文御)에 있다고 한다. 문을 몇 개씩 통과해야 하는 겹겹담 안에 깊이 들어앉은 층루(層樓)로서 시끄러운 시가지 한가운데서는 돋보이게 고상한 곳이었다는 것이 리 반 쪽의 전언이다(『粵行吟草』上: 7). 아울러 그들 공관 앞에 절이 하나(珠海寺) 있었음을 기록

15) 리 반 쪽과 시문을 주고 받던 동료 진수영(陳秀穎)은 광주의 겨울 추위가 사람을 죽도록 괴롭힌다(“珠海冬寒惱殺人”)고 적고 있다. 그 즈음 어느 추운 날 리 반 쪽은 온도계(“寒暑尺”)의 눈금이 6도 5분까지 내려갔다면 ‘추위(寒)’이라는 시를 지었다. 이에 대한 차운(次韻)에서 다시 진수영은 “새벽에 문을 열면 서리가 방 안으로 들어올까 걱정이다(門怕晨開霜入室)”라 푸념이다(『鏡海續音』).

16) 당시 광동에는 13행만 있었던 것이 아니다. 30-40개의 크고 작은 행이 있었는데 그중 대표적인 것만 추려서 ‘광동 13행’이라 불렀다.

하고 있다(『三之粵集草』: 16). 황형(黃炯)에 의하면 공관 앞으로 큰 길을 마주하고 있고 거기에는 ‘동문가(同文街)’라 써어 있다고 했다(『粵行雜草編輯』下). 느 바 씨는 “공관은 양성 바깥 만부행(萬孚行)”이라 기록하고 있다(『粵行雜草編輯』上). 아울러 그는 이 공관 안에는 옥실(屋室)이 많아 파원들이 각 방을 차지하고 맡은 일을 처리했으며, 중간에는 별도의 집이 있어서 이곳을 ‘협의당(叶議堂)’이라 했으니 5일에 한번 이곳에 모여 일을 의논했다고 전한다(『粵行雜草編輯』下).

위의 기록들을 종합하여 공관에 대해서 정리해 보자. 우선, 양성 공관은 13행이 밀집해 있는 동문가(유명한 潘氏 집안의 ‘동문행’에서 따온 이름)의 주해사 뒤 만부행에 있었다. 헌터(William Hunter)의 저작 *Bits of Old China*에 따르면 강변에는 13행과 더불어 서양인들의 상관이 늘어서 있는데 주장 쪽에서 바라볼 때 가장 왼쪽에 있는 덴마크의 상관 옆, 강으로부터 세로로 뻗어 있는 길이 ‘동문가’로 표시되어 있다.¹⁷⁾ 여기서 문제는 리 반 쪽이 ‘[공관은] 동문어에 있다’라고 한 대목이다. 혹 동문어와 만부행은 모두 동부행(同孚行)을 가리키는 것 아닌지 모르겠다.¹⁸⁾ 광둥에서 가장 크다는 동문행이 19세기에는 동부행으로 이름을 바꾸었고 서양인이 사가는 차 중에서 이 ‘동부행’ 직인이 찍힌 차가 가장 인기가 있었을 정도로 동부행

17) 梁嘉彬, 『廣東十三行考』, 圖板 9에서 재인용.

18) 양행의 흥망은 무상한 것이어서 13행의 내용이 시대에 따라 다르다. 마침 여동공부가 성하던 시기의 13행 내역이 있어서 소개한다. 1837년 13행의 행주와 행명은 다음과 같았다: 오소영(吳紹榮)의 이화행(怡和行), 노계광(盧繼光)의 광리행(廣利行), 반소광(潘紹光)의 동부행(同孚行), 사유인(謝有仁)의 동흥행(東興行), 양영희(梁永禧)의 천보행(天寶行), 반문도(潘文壽)의 중화행(中和行), 마좌량(馬佐良)의 순태행(順泰行), 반문해(潘文海)의 인화행(仁和行), 오천원(吳天垣)의 동순행(同順行), 역원창(易元昌)의 부태행(孚泰行), 나복태(羅福泰)의 동창행(東昌行), 용유광(容有光)의 안창행(安昌行), 엄계상(嚴啓祥)의 흥태행(興泰行). 郭蘊靜, 『清代商業史』, pp. 350-351, 박기수 (1998), p. 90에서 재인용. 여기에 동문어나 만부행은 없으며 梁嘉彬이 길게 소개하고 있는 18, 19세기 광둥의 34개 행 내역 속에도 두 이름은 찾아볼 수가 없다. 梁嘉彬, 『廣東十三行考』, pp. 256-356.

의 명성이 높았다는 점이(李國榮 2008: 90-92), 그리고 리 반 폭과 느 바 씨가 묘사하는 만만치 않은 공관 규모가 이런 추측을 가능하게 한다. 하지만 이에 대해서는 좀 더 추적이 필요하다. 약 반년에 걸친 이곳에서의 생활 및 활동상은 이어지는 장들에서 주제별로 분류해 다루기로 하겠다.

바람의 방향이 바뀌는 11월 쯤 전후해 사절단은 중국에서 구입한 물자를 싣고 베트남으로 회항했다. 돌아오면서 다시 만나게 되는 칠주양 바다는 갈 때처럼 두려움의 대상은 아니다. 계절이 바뀌었기 때문이다. 자못 여유 속에서 반년 여 전 광동을 향할 때 들었던 칠주양의 전설도 떠올려 보았음직하다. “전하는 바에 의하면, 옛날 칠주민이 해변에 살았는데 어느날 밤 홀연히 바람이 일어나 모두 바닷속에 잠겼다. 원한의 기운이 사라지지 않아서 배가 건널 때 바람이 일면 지나는 자들이 근심하곤 한다(『仙城侶話』: 5; 『粵行吟草』: 4).” 오죽 요동치는 바다였으면 이런 전설이 생겨났겠는가. 그러나 이 해역을 건너는 건 베트남 관선만이 아니었다. 유럽 배도 건너고 중국 배도 건넜다. 어렵다고 포기하거나 중국인에게만 베트남-광동 교류를 의뢰한 일이 아니었다. 칠주양에 익숙해지는 일은 중월 해상 교류 주체가 베트남인이 되는 과정이기도 했으니까 말이다.

고국으로 돌아가는 뱃길은 비교적 평온한 편이었지만 마지막까지 마음을 놓을 수는 없었다. 특히 순안해구는 겨울로 들어서면서 자주 변덕을 부린다. 갈 때는 다낭에서 출발했지만 돌아올 때는 순안해구로 관선이 들어왔다. 광동에서 판매할 물건은 다낭에서 선적되지만 광동에서 들여오는 물자는 수도 후어로 직접 들어와 내무부의 무고(武庫)로 입고되기 때문이다. 동해에서 후어로 들어가는 길목인 순안해구에서 베트남 사절들은 “갑자기 하늘색이 흐려져 배가 요동치는 통에 일어나지도 못하고 파도가 산 만하고 하늘이 검은 물감 같고 바람이 몰아치는”(『粵行雜草編輯』上) 상황을 경험해야 할 때도

있었다. 이곳을 지나서야 비로소 관선 위의 여행객들은 광둥 여행을 마무리했다는 안도의 한숨을 내쉴 수 있었다.

Ⅲ. 관찰

1833년 사절이 광둥 입구인 만산(萬山)에 이른 것이 음력 5월 4일 인데, 그날 밤 사절들의 눈길을 끈 건 고기잡이 하는 배들의 불빛이었다. 리 반 쪽의 경우에는 작년에 단양절을 마닐라에서 맞았으니 연 두 해를 이국에서 보낸 고달픔이 단오를 앞둔 밤바다의 불빛에 눈이 빼앗기게 했는가 보다(『粵行吟草』: 4-5).

날이 새고 호문으로 들어가 입국 보고를 하면서 청 제국 최고의 수군 기지를 관찰할 기회를 가졌다. 광둥의 수군은 4만 6천명으로서 제독 이증계(李增堦)가 지휘하고 있었으며 군영은 호문 위에 있었다(『粵行雜草編輯』上). 서양 배들이 들어올 때 이곳에서 가장 중요한 일은 입국 상선의 무기를 검사하는 것이었다. 선장을 비롯한 승선 인원이 확인되고 대포의 문수가 점검되며 선박에 탑재한 각종 무기들도 검사되었다(Van Dyke 2007: 21). 베트남 선박도 호문 수군의 검열에서 예외일 수는 없었을 것이다. 리 반 쪽과 응우옌 쩌 프영이 청군의 무기가 “귀신 섬기는 의장대의 것에 지나지 않는다”고 판단할 수 있었던 근거는 호문에서의 체류 경험 결과였을 가능성이 높다. 아편전쟁기 중국의 주력군은 이 호문 수군이였다.

호문을 지나 사자양으로 들어간 베트남인의 눈에 가장 뜨이던 광경은 준비하게 늘어서 있는 서양 각국의 상선이였다. 이미 동남아시아를 다녀온 사람들이라면 서양 배는 그다지 신기할 바가 없을 것이다. 오히려 “광둥에 오는 서양 배들은 황포강에 정박할뿐, 우리 배와 함께 정박하지 못하니, 양인들은 매번 그것으로서 질투하고 수치스럽게 여긴다(『粵行續吟草』: 10; 『三之粵集草』: 8)”고 우쭐해 하는 태

도도 보인다. 그러나 느 바 씨처럼 해외 경험이 처음인 이들에게 서양배들은 꽤 큰 관심거리였겠다. 배에 따라서 여인 조각상을 새겨둔 것이(‘海船多有女人塑像’ * female figurehead를 말함) 특히 인상적이었는가 보다(『粵行雜草編輯』上). 남성들로만 이루어진 선박에서 고생하다 보면 여성에게 눈길이 가는 것은 당연할 터이다. 바다의 심술을 달래기 위해 만들어 달고 다니는 이 서양 여성상들은 통상 풍만한 앞가슴을 드러내 여성성을 강조하기 때문에 굉장히 자극적인 편이다.

광주의 주장(珠江)이 생활 근거지인 단민(蠻民)들도 이들에겐 중요한 구경거리였다. 그런데 단민에 대한 관심은 단지 그들이 수상민이었기 때문만은 아니었던 것 같다. 광둥의 외국인들과의 교류에서 단민은 매우 중요한 역할을 수행하고 있었다. 그들은 외국배의 안내자(pilots)이기도 했으며 수부였고 식료품이나 연료 등의 물자 조달자이기도 했다. 단민 중에도 배를 젓는 여인네들은 특히 인상적이었는가 보다. “여인은 아이를 등에 업고 양손으로 노를 젓는데, 아이의 머리는 여인의 손과 더불어 흔들거리는”(『粵行雜草編輯』上) 모습은 손으로 잡아내는 것 같이 생생하다. 당연한 얘기겠지만 이 여인들은 동서를 막론한 바다 남성들에게 특별한 욕구를 충족시켜주는 역할도 수행하고 있었다(Blussé 2008: 70). 1836년을 예로 들자면 광주에는 307명의 외국인(서양인)이 있었고 서양인의 여성 동반은 금지되어 있었다고 하니(李國榮 2008: 194-202), 말하자면 단민 여성은 월중 및 동-서가 하나되는 남성성 확인의 매체가 아니었는가 한다. 그 해 겨울 리 반 폭은 광둥에서 ‘자경(自警)’이라는 제목의 시문을 지어 49세임을 경계하고, 곧 이어 ‘자제(子弟)에게 보이는 글(自得示子弟)’을 지어 겨울의 첫머리에 “여색을 경계할 것”을 당부하고 있다(『粵行吟草』下: 10). 1828년의 규정에 의하면 광둥으로 가는 자들에게는 3월치의 봉급을 미리 주었다는 사실도(『寔錄』2, 56:18) 유념할

만하다.

광동으로 가는 사절에게 베트남의 역사를 회고하게 하는 장소가 하나 있었다. 그곳은 남월왕(南越王) 조타(趙佗)의 유적지로 수산(秀山) 위에 있다는 ‘월왕대(越王臺)’(『粵行雜草編輯』上)였다. 수산이란 광주성 북쪽에 있는 월수산(粵秀山)을 이른다. 1820년대까지 조타는 베트남에서 역대제왕묘(歷代帝王)에 모셔져 경양왕(涇陽王), 웅왕(雄王), 안양왕(安陽王) 등과 함께 베트남의 조상으로 떠받들여졌었다(『寔錄』2, 10:19b). 중국인이었다는 사실 때문에 슬그머니 제왕묘에서 사라졌지만 베트남의 역사 인물로서 그의 중요성은 여전했다. 더군다나 당시 중국에 대한 국호인 ‘월남’은 조타를 시조로 하는 ‘남월’에서 비롯된 것 아니었던가? 리 반 폭이 광동에서 “무제 웅풍상유(武帝雄風尙有) [...]” (『粵行吟草』上: 3)라고 노래한데서 선택한 구절 ‘웅풍’은 조타를 점령한 한족 즉 중국인의 입장이 아니라 조타의 입장, 남월인의 입장, 더 나아가 베트남인의 감성이 발현된 단어였다고 생각된다. ‘수산(秀山)에 올라 조무제를 생각했다(登秀山思趙武帝)’는 시를 보자: “웅혼한 기상은 진나라의 태위(太衛)가 되는 것을 부끄러이 여겼고 큰 지혜는 한조를 받드는걸 방해하지 않았네(『粵行吟草』下: 8).” 중국의 직할령에서 관리가 되는 일은 부끄러운 일이나 독립된 국가인 이상 ‘받드는 것’은 오히려 ‘큰 지혜’로 인식하고 있음은 흥미롭다. 남월 이래 당시 월남에 이르기까지 이어지는 중월 사이 조공 책봉 관계의 실체를 강조하는 말임이 틀림없다.

광동에서 서양인과의 접촉 가능성은 없었을까? 이는 현재로서는 확인되지 않는다. 그러나 광동으로 가는 파원들이 이미 동남아시아 각국에서 서양인과 접촉한 경험이 있었다면 광동에서라고 피할 일은 아니었을 것이다. 더군다나 사절이 머물던 곳 근처에는 서양 상판들이 늘어서 있었다. 무역철을 맞아 이곳은 각국 상인들로 북적였

을 것이다. 황포로부터 광주부 사이가 40리 거리라니(『三之粵集草』: 3) 호기심 강한 베트남 학자들 중에는 그곳으로의 나들이도 시도해 보았음직도 하다. 다음과 같은 시는 이런 경험의 반영이었을까? “바다 나라(海國)에는 파란 눈의 방문객이 참말 많다. 넓은 세상에 어찌 순수한 마음을 가진 사람이 적겠는가, 언어는 비록 다르나 음조는 한가지이다(『粵行吟草』上: 14).” 여기에 화이의 구별은 없다. 당시 주장 변에는 서양 선원들만 있지 않았다. 사업가, 대리인, 의사, 교사, 선교사 등 다양한 사업에 종사하는 이들이 이미 들어와 있었고, *Canton Register*(1827), *Chinese Courier*, *Canton Press*(1835) 같은 영자신문도 발행되고 있었다(Van Dyke 2007: 215). 영국인 사업가 자딘(William Jardine)이 동문가에 있는 13행 중 이화행의 이름을 딴 이화양행(怡和洋行 Jardine Matheson & Company)을 설립한 것이 1832년이였다(李國榮 2008: 110).¹⁹⁾

동서양인이 함께 섞여 사는 전통이 오래된 마카오를 방문하면 서양인과의 조우 가능성은 훨씬 많아진다. 베트남인의 발걸음은 오문(澳門, 마카오)에까지 이르렀다. 당시 서양 상인들에게 마카오는 광동무역의 전초 기지로서 광동 입출시 반드시 지나는 곳이며, 광동무역 시즌이 끝나면 물러가 머무는 휴양지이기도 했다. 베트남인들은 이곳에서 중국인과 서양인 관리가 공동으로 운영하는 조차지의 면모를 관찰하며 교회, 포대, 시장 등을 돌아다녔다. 근대를 상징하는 대표적 고안품인 박물관도 베트남인의 관심을 끌기에 충분했다. 리반 쪽은 ‘양인 박물관에 올랐다(登洋人博物樓)’는 시문에서 박물관에서의 감상을 토로하고 있다. 진열품 중 특히 인상적이었던 것은 인체 모형상이었던가 보다. “기기의 공교로움은 서양인이 최고이다. [박물관] 루 안에는 온갖 물건들이 갖추어져 있다. 죽은 사람까지 가지고 모두 치장을 하여 살아있는 것처럼 만들었다. 해골 인형까지 있

19) 조선 개항 후 최초로(1883) 인천에 설립된 양행이 바로 이 이화양행이었다.

는데 똑바로 서 있다. 머리부터 다리까지 뼈와 마디가 모두 갖추어져 있고 단지 가죽과 살만 없을 뿐이다.” 리 반 쪽이 중국인 친구와 더불어 이 길을 왕래하는데 5일이 걸렸다고 한다(『粵行吟草』上).

광주 부내는 베트남인들에게 진기한 구경거리가 많았겠지만 특별히 묘사한 대상은 없다. 단지 한가지 책방에 대한 기록은 발견된다. 19세기 초반만 해도 광동은 과거 시험을 기준으로 한 학문적 발전상으로 볼 때 중국의 후미진 변방이었다. 그러나 국제무역을 통한 부가 축적되고 돈이 교육과 학문에 투자되기 시작한데다가 청대 고증학의 대가로 유명한 완원(阮元, 1764-1849)이 양광 총독으로 재임했을 당시 1820년대 초에 세운 학해당(學海堂)을 비롯한 서원들이 속속 세워지면서 학문과 출판이 크게 발전하고 있었다(Miles 2006: 1-2). 느 바 씨는 자신이 황형과 더불어 관서(官書)의 구매를 담당하고 있었음을 밝히며 광동 성내로 나가 서적과 붓, 종이 등을 파는 가게들을 둘러보고 다녔다고 한다. 때에 따라서는 책방에 걸린 대련을 써주기도 했는데 그가 손 댄 것이 20여개나 되었다. 댓가로 용돈도 꽤 벌어들였던 것 같다(『粵行雜草編輯』下).

유럽인 사이에 악명 높았던 광동 성내의 화재도 베트남인의 구경거리였다. 1835년 11월 3일자 *The Canton Register*에서는 바람이 세계 불기 시작하고 건조한 겨울이 다가오니 화재를 주의해야 할 것을 독자들에게 당부하면서 “이 도시는 안이고 밖이고 사람과 연기로 가득한데다가 가게와 집들이 서로 가까이 붙어 있어서 화난을 당하기가 쉬움”을 경고하고 있다.²⁰⁾ 얼마 뒤 음력으로는 10월 3일(양력으로 11월) 저녁부터 태평문(太平門) 아래서 불이 일어나 성내 가옥 1천 채를 태우는 참사가 일어나는 장면을 베트남 사절들이 목격하고 있다(『三之粵集草』: 211). 이 대화재는 *The Canton Register* 11월

20) Tuesday, November 3rd, 1835, *The Canton Register* 8(44), *The Canton Register* (2010), p. 173.

24일자에 자세히 묘사되어 있는데, 발화 지점, 시각 등이 베트남인의 관찰과 거의 일치하고 있다.²¹⁾ 구미인은 상관(商館)의 테라스에서, 베트남인은 동문가 공관 층루에서 광동 시내를 내려다보며 불구경을 하고 있었다.

공관에서 수개월을 머무는 베트남 유학자들에게 가장 신나는 일은 광동 학자들과의 교류였다. 광동 도착 초기부터 그들의 눈길을 끈 것은 과거합격자임을 알리는 표지판이었다. “청국의 관례에 의하면, 진사(進士)나 거인(舉人)에 오르는 자 집의 문전에 표시를 하는데 럽덕에는 대가(大家)가 많아 표지가 있는 곳이 십 수 개에 이른다”고 했다(『粵行吟草』上: 6). 그들이 머물렀던 공관 근처의 럽덕에만 과거 합격자를 낸 집안이 십 수개에 이른다는 얘기였다. 교유의 대상이 되는 범위는 훨씬 광범하고 다양했다. 중국인들이 공관으로 찾아와 시문을 논하기도 하고, 혹은 공관 근처의 정자에서, 혹은 강물 위에 띄운 배 위에서 때로는 시회까지 크게 열어 양국 지식인이 시문을 주고받았다. 대표적인 것은 1833년 음력 7월 5일 주장 주해사의 동쪽에서 열렸다(『粵行雜草編輯』上). 중월 사인들은 이 회합을 ‘중외군영회(中外群英會)’라 이름지어 기억하고자 했다. 민 망 황제의 『御製詩集』이 광동의 사인들과 만나는 것도 여동공무 때였다(『寔錄』2, 185: 28).

광동 내 사인들 사이의 시사(詩社) 활동에도 참여해 시제(詩題)에 맞게 글을 지어 제출하기도 했다. 이런 활동이 공무의 성격에 부합되는가 아닌가를 갖고 사절들 사이에서는 논쟁이 벌어지기도 했다. 공적인 일로 파견된 자신들이 상급까지 걸린 시회에 간여하는 것이 맞는지 의문을 제기하는 사람들도 있었기 때문이다. 흥미로운 것은 참가에 긍정적인 편이었던 사람들의 발언이다. 중국인 사우들도 참

21) Tuesday, November 24th, 1835, The Canton Register 8(47), *The Canton Register* (2010), pp. 185-186.

여를 권하던 상황에서 이들은 참여 명분을 “그들이 가르침을 청하니 우리가 그들을 가르친다(他請教吾教之)”라 정리하고 있는 것이다(『粵行雜草編輯』下). 이런 표현은 광동 사인들에 대한 베트남 관료들의 우월의식을 반영하는 것이어서 흥미롭다. 물론 우월의식의 실체를 밝히기 위해서는 이들이 교류한 사인들의 지위, 수준, 광동 학문계에서의 위상 및 연계망 등을 고려해야 할 것이다. 하지만 적어도, 위에서 인용한 몇몇 자료에 등장하는 중국인의 면면을 볼 때 전직이건 현직이건 청 조정의 정식 국가 관직을 갖고 있던 사람들은 없었던 만큼 중앙 조정의 관품을 갖고 있던 베트남인으로서의 당연한 심리였을 것이라고 생각된다.

광동행이 한번이 아니었던 사람들은 이미 사귀어둔 중국인 벗이 있어 그들의 가정사까지 챙길 정도였다. 리 반 쪽은 친구 유묵지(劉墨池)가 첩을 들이게 된 것을 알고 축하하는 시를 짓기도 하고 친구 또는 그 가족들의 잔치에 초대되기도 했다(『粵行吟草』上: 21; 『粵行吟草』下: 8). 중국인 친구들과 주변 한석강(漢石江) 변의 정자로 놀러가기도 하고(『粵行雜草編輯』上), 배를 타고 강을 따라 올라가 당시 광동의 거부들이 경쟁적으로 조성해 놓은 대규모 정원(‘花苑’)을 구경하는 일도 즐거움이었다. 리 반 쪽이 노닐었다는 곳은 ‘여지만(荔枝灣)’으로 이어졌다고 하는데(『粵行吟草』上: 21), 여지만은 광동의 부자들이 경쟁적으로 조성한 정원이 밀집해 있던 곳이라 한다(李國榮 2008: 133). 느 바 씨에 의하면, 이곳에는 유명한 화목 재배지(‘花田’)도 있었으며 돌아오는 길에는 채색유람선(‘畫舫’)위에서 중·월 유학자 열여섯 명의 풍류를 4명의 어여쁜 가기(歌妓四佳人)들이 시중들고 있었음도 숨기지 않고 있다(『粵行雜草編輯』上). 이들이 만났던 사인들로 확인이 되는 인물은 료련선(繆蓮仙), 유묵지(劉墨池), 진인재(陳隣齋), 이운선(李雲仙), 조패농(趙沛農), 양의암(梁毅庵), 양옥서(梁玉書), 양천(梁鈞), 나헌정(羅獻廷), 풍조정(馮朝楨),

진창운(陳昌運), 육운파(陸雲波), 유백양(劉伯陽), 료간(繆良) 등이 있다. 이 중에는 광동 순덕인(順德人)이 가장 많았다. 이운선은 명유 이자장(李子長)의 후예이며 료련선은 절강성 출신이지만 막우(幕友)로서 광동에서 오래 살았고 진인제는 광동의 이름난 의원이었다고 한다(『粵行吟草』上: 21).

IV. 구매

여동공무의 주요 활동은 물자 구입이었다. 그렇다고 해서 중국의 물자를 구입하는 일을 오로지 여동공무에만 의존했다는 말은 아니다. 중국인 상인뿐만 아니라 베트남 내 중국인들(화교)도 중국 연해 지역을 왕래하며 물자를 교역했다. 1832년의 기록에 의하면, 하노이에는 광동, 복건인들이 집단 거주하는 지역이 있었는데 각각 책임자(行長)를 두어 이들 두 개 성의 물산을 매입할 경우에는 전적으로 맡아 처리하게 했다고 한다(『寔錄』2, 79:2b). 물론 이는 1830년대 중국인 탄압 정책이 시작되기 이전의 상황이다. 그러나 1830년대 이후에도 중국으로부터 오는 상인들의 왕래는 막지 않았다. 단지 해외 정세를 탐색하고 문물을 경험하며 양정을 연습하는 활동을 수행하는 가운데 중국과의 물자 거래에서 중국 상인에게의 의존을 줄이려고 하는 의도도 분명 있었다고 보아야 할 것이다. 특히 서적 같은 것은 유가 관료들이 직접 선별하여 구입하는 것이 필요하고 가짜가 많이 나도는 광동 시장에서 인삼 같은 고가품은 직접 구매하는 것이 현명하다고 여겼을 것이다.

어떤 물건들을 광동에 가져가고 또 구입해 왔는지는 하주공무에 비해 알려진 바가 매우 적다. 기선이나 무기류를 비롯한 서구의 상품들은 동남아시아 각지에서 구입하고 있었으니 광동이 아무리 국제도시라 한들 거기에서까지 구미 상품에 관심을 갖지는 않았을 것

이다. 아무래도 광동에서는 서적이나 약재 같은 전통적 물자가 주 구매 대상이었을 것으로 추측된다. 선적 또는 구매품 목록을 찾아내기 전까지는 ‘실록’이나 문집 여기저기 흩어져 있는 관련 기록의 파편들을 모아 정리해 볼 수밖에 없겠다.²²⁾

다음과 같은 기사가 우선 눈길을 끈다. 1840년 음력 정월, 아편전쟁으로 말미암아 광동과의 교통이 불편해지자 민 망 황제는 “우리나라는 청과 접계하여 [...] 바닷길이 통하지 않으면 민간에서 상용하는 약재와 북차(北茶)를 어디에서 구하겠는가?”(『寔錄』2, 209:6)라고 염려하고 있다. ‘민간에서’ 소용되는 물자는 국내외 민간 교역상에 의해서 교역되던 바였기 때문에 이 약재와 북차가 관선의 구매 품목이었다는 직접 자료는 되지 못할 것이다. 그러나 이 두 품목은 궁정에서도 필요한 물품이었을 터이니 여동공무의 구매 대상이 되었을 가능성은 매우 높다.

그런데 이 두 품목은 19세기 베트남의 국제관계 또는 세계관의 확대와 관련해 중요한 의미를 갖는다. 약재에는 인삼이 포함된다. 인삼은 중국의 만주 지역에서도 생산되지만 조선으로부터도 들어왔고 18세기 말부터는 미국 인삼이 본격적으로 광동으로 수출되기 시작하였다.²³⁾ 이 시기 베트남 실록에 자주 등장하기 시작하는 다양한

22) 1831년 복건으로 갔을 때의 선적 물자 내역이 참고가 될 수도 있다. 이때는 물품 교환이 목적이 아니라 표류자 송환이었음에도 불구하고 판매를 위해 가져간 물자가 꽤 다양했다: 육계(肉桂), 사인(砂仁), 연소(燕巢), 침향(沉香), 상아(象牙), 서각(犀角), 황랍(黃蠟), 백석(白錫), 오목(烏木), 백당(白糖), 하미(蝦米), 어건(魚乾), 백토포(白兔皮). 周凱, 앞의 글, 陳益源(2006), p. 24에서 재인용.

23) 1784년 미국 최초의 광동 내항선인 'Empress of China'호에 실린 물자는 야생인삼과 짐승가죽이었다. 이때 광주로 간 인삼은 30톤 이상였다고 한다. 북미 인삼은 이미 17세기 중반부터 유럽인 (특히 네델란드 상인)을 통해 중국으로 유입되고 있었다. 독립 후 최초로 중국으로 향한 미국선박이 인삼을 선적한 것은 미국 인삼이 중국 시장에서 인기가 있다는 사실이 이미 잘 알려져 있었기 때문이다(Taylor 2006: 97-98, 131-134; Van Dyke 2010: 67; 李國榮 2008: 133). 19세기 초반부터 조선에서는 홍삼이 생산되어 국내외 유통이 쉬워졌고 일본에서는 도꾸가와 요시무네(徳川吉宗, 1716-1745)의 노력으로 인삼 국내 재배가 성공했다.

종류의 인삼(‘高麗人參,’ ‘關東人參,’ ‘南參,’ 또는 그냥 ‘人參’) 중 일부는 여동공무의 결과였음이 거의 확실하다. 미국삼이 광동으로 수입되어 판매되고 있었고 만주, 조선, 심지어 일본의 인삼도 광동으로 유입되고 있었을 가능성이 매우 높았기 때문이다.²⁴⁾ 그 다음 북차란 중국차를 이름인데 중국차는 베트남 관선이 동남아시아 제국을 방문할 때의 판매 품목에 들어가 있다(최병욱 2000: 177). 서구형 배를 만들어서 서구식 무기로 무장하고 서양배들과 나란히 광동으로 들어가 서양 상선들이 그러하듯 중국차를 사들이는 모습은 적어도 외향으로 볼 때 서구적인 행태에 가깝다. ‘바꾼다’는 표현을 자주 쓰지만 은화도 많이 들고 가서 중국 물건과 ‘바꾸었다.’ 아편까지 팔았으면 완벽한 영국식 무역이었다고 할 만하다.

서적 구매 업무는 문신 관료들의 몫이었다. 베트남 관리들은 북경에서도 서적을 구입했다. 그러나 북경으로의 사절 인원은 전부 합쳐 봐야 20여명 정도인데다가(『寔錄』2, 85:29b-30a) 여행 기간이 왕복 1년여가 되니 운반할 수 있는 물자 양은 극히 제한되어 있었다. 육로에 비해 바닷길로의 운송은 훨씬 용이했다. 이 시기 진귀한 책을 구하는 곳으로 광동이 매우 중요해졌던 것 같다. 티에우 쩌(紹治, 1841-1847) 황제가 여동공무 사절들에게 “천하 기서(奇書)를 보면 내각의 물품 구입목록(淸單)에 들어있지 않더라도 가격을 묻지 않고 구매할 것을 지시하고 있다(『寔錄』3, 72:6b). 마일스(Steven Miles)의 연구에 의하면 1820-30년대 광동에서는 문예의 급속한 발전으로 출판물이 쏟아져 나오기 시작했고 수만권의 책을 가진 장서기들이 출현했다(Miles 2006: 128). 베트남 관리들이 구매한 책은 한적만이 아니었다. 1813년 “여동공무에서 돌아온 진진(陳震) 및 완호(阮皓)가

24) 박기수는 19세기 전반 광동을 포함하는 전국 18개 성에서 광동 성도로 집산되는 상품을 조사한바 있는데, 북경을 둘러싸고 있는 직예(直隸) 지역으로부터 들어오는 물품들 중의 하나가 인삼이었다(박기수 1998: 91).

마고(瑪玉+羔 * 마카오) 책과 서양력을 바쳤다”(『寔錄』1, 46:7b)는 기록으로 보아 때로는 서양 서적도 구매 대상이었음이 확인된다. 느바 씨가 광주부내 서적상을 돌아다니는 정경을 살펴보자: “내가 광동에 머물 때 관서를 구매하느라 매번 서포(書鋪)를 방문했으니, 성전체에서 본 것이 20여개가 된다. 서적을 쌓아 놓은 것이 서가를 겹겹이 올린 정도이니 그 수를 세지 못하겠다. 제목을 물으면 그들은 각자 자기 서점의 서목을 보여주는데 어디에서고 1, 2천여 제목이다.” 느바 씨가 작성한 도서 목록에는 『통감강목(通鑑綱目)』, 『수경주(水經注)』, 『회남자(淮南子)』 같은 고전과 더불어 『동서양고(東西洋考)』, 『사이고(四夷考)』, 『유구입학기(琉球入學記)』, 『안남국지(安南國志)』 등 중국 바깥 세계에 대한 책들도 포함되어 있다(『粵行雜草編輯』上).

각종 비단 종류에 관심을 갖는 것은 베트남인이라고 덜 할 것이 없다. 동남아시아 관선무역에서는 인도나 유럽의 모직 및 면직물을 사들여 온 데 비해 광동에서는 질 좋은 비단이 구매 대상이었다. 그런데 외국인의 구매욕이 큰 만큼 광동에서는 가짜 비단 제품도 많이 나돌았던 것 같다. 1836년에 출발했던 여동 관선이 수매해 온 색사(色紗)는 모조품인 것으로 드러나 문제가 되었던 적이 있다. 알고 보니 이 제품은 청상이 하노이 등지에서 베트남산 견사(絹紗)를 매입해 염색한 후 가짜 인지(印誌)를 붙여 청화(淸貨)로 속여 판매한 것이었다(『寔錄』2, 178: 15a). 1841년의 보고에 의하면 하주, 여동 공무 잦던 장호합, 반현달(潘顯達), 호문고(胡文告), 완문우(阮文祐), 호득의(胡得誼), 진대환(陳大權) 및 청인 이태(李泰), 고필달(高必達) 등이 축낸(減欠) 은량이 4만이나 되었다고 하니(『寔錄』3, 9: 14), 동남아시아에서고 광주에서고 거래를 하다 보면 손해를 보거나 사기를 당하는 경우가 종종 있었던 것 같다. 여동 공무 전담인 청인 이태도 이 명단에 끼어 있는 것을 보면 여동 공무에서 중국 상인들과의

거래가 얼마나 만만치 않았는지를 짐작할 수 있겠다. 물론 청인 이태의 광주 상인과의 결탁 가능성도 배제할 수는 없겠지만 말이다.

경덕진(景德鎮)에서 생산되던 청화백자도 중요한 구매품이었다. 경덕진은 광동과 이웃한 내륙(江西省)에 자리를 잡고 있기 때문에 일구통상 시대가 시작되면서 광동과의 관계는 매우 긴밀해졌다. 베트남인들은 중국 도자기를 그대로 구매해 가기도 했지만, 자신들의 취향에 맞게 디자인을 해 주문하는 맞춤형 구매도 좋아했다. 흥미로운 것은, 이 그릇들에 베트남 황제의 연호가 새겨진다는 사실이다. 이렇게 만들어진 도자기들은 아직도 베트남에 많이 남아 있다.²⁵⁾ 중국의 그릇 제조자가 베트남 황제의 연호를 그려 넣는 일이 어떻게 가능했을까? 당시 광동에서는 도자기 주문생산제가 세계화 되어 있었기 때문이다. 중국 도자기의 성가를 익히 알고 있던 유럽의 왕실, 귀족들은 자기 가문의 문양을 비롯한 선호하는 문양을 주문했으며 이에 따라 경덕진에서는 무늬없는 도자기만 생산하고 광주에서는 이 도자기에 문양을 입혀 가공하는 사업이 성했다(박기수 1998: 87; 李國榮 2008: 74-80). 베트남인들은 이 유행을 모방했던 것이며 이런 사업이 성하던 분위기 속에서 유럽 왕실 문양들이 그려지는 분위기라면 베트남 황제의 연호를 그려 넣는 일은 얼마든지 가능했다고 생각된다.

다소 엉뚱해 보이지만 꽃나무 구입도 여동공무 사절의 임무였다. 느 바 씨는 구매 목록에 이름난 꽃나무들도 들어 있었다고 하는데, 중국인 친구들과 어울려 ‘화전(花田)’으로 나간 것은 꽃나무를 구입하기 위함이었다고 한다(『粵行雜草編輯』上). 이 시기 광동은 꽃나무 재배 산업이 크게 발전하고 있으며 광동인 특히 광주부 사람들은

25) Pham Huu Cong. 2010. “역사적 시각에서 본 베트남 도자기.” 『베트남, 홍강에서 메콩강까지』, pp. 203-231. 부산-호찌민 자매결연 15주년 기념 국제교류전도록. 부산박물관.

난과 국화 재배에 특히 관심이 많았다. 당시 광주의 번우현(番禺縣), 남해현(南海縣), 순덕현(順德縣)에는 골고루 꽃 시장이 전문 경제작물 시장 중의 하나로 발전하고 있었고 향산현(香山縣)에서는 18세기 중엽 이래 사대부들 사이에서는 국화경연대회가 매년 개최될 정도였다(박기수 2000: 8; 16-18; 유장근 2004: 30-31). 1832년에는 하주 공무를 갔던 관리들이 서양 장미를 사들여 들여와 각 성에 나누어 10주씩 심게 했다는 기록이 있는 것을 보면 화초의 구입은 하주, 광둥 양방에서 동시에 이루어지던 작업이었다(『寔錄』2, 201:1b).

물품 구매에서 주목되는 것은 구매선(購買先)이다. 광둥의 대외무역은 13행을 통해서만 이루어지게 되어 있었으니 이 무역독점 규정은 서양 상인에게뿐만 아니라 아시아 각국에서 온 무역선에 대해서도 마찬가지로 적용되었다. 외국에서 오는 무역상은 한 개의 행과 거래하게 되어 있었다. 베트남도 이런 규정의 적용 대상이었을까? 그렇다면 베트남 관선의 상대는 어떤 행이었을까? 동부행이었을까? 외국 상선을 담당하는 기관은 호뽀(Hoppo, 戶部)였는데 베트남 관선을 담당하는 호뽀 관리는 누구였을까? 아직까지 이들에 대해서는 파악이 불가능하다. 단지 베트남 측에서 볼 때 거래선의 시작은 분명히 베트남 거주 화교였다. 앞서 소개한 이태 같은 인물이 그들이다. 중국인들은 비합법적 교역 연계망에 접근하기가 용이하다. 광둥에 갔던 베트남 귀족 존실상(尊室常)이 그곳의 중국 상인에게 사사로이 거래 허가증을 발급하여 사이공에 와서 교역하게 했다고 해서 처벌을 받았다는 기록을 보면(『寔錄』3, 70:12b) 베트남 관리와 광둥 상인과의 합법, 불법적 거래는 비밀비재 했었던 것 같다. 반다이크가 지적한대로 광둥에서 아편과 같은 불법적 품목의 거래는 합법적 거래만큼이나 “안전하고 안정적(secure and stable)”이었다고 하니 (Van Dyke 2008: 132) 광둥에서 베트남 사절들이 마음만 먹으면 못 살 것도 없고 못 팔 것도 없었을 것이다.

상인뿐만 아니라 광동의 지식인들이 여동공무의 광동 내 상품 거래에서 중요한 매개체가 되었을 가능성도 매우 높다. 마일스가 간과한대로 19세기 전반 광주 사회에서 상인('merchants')과 지식인('gentry') 사이의 차이는 별로 중요하지 않았다(Miles 2006: 42). 광주 사인들은 대부분 상인 집안의 자제들이었거나 상인과의 가족적 연계망을 갖고 있었다. 이런 조건 속에서 광주 내의 이름난 학자들이 13행 거리를 빈번히 왕래하면서 친분이 있는 공행을 수시로 출입하고 공행 주인들과 교류하는 모습은 광주 시내의 일상적 풍경이었을 정도였다. 1820년대 광주의 이름난 학자로서 양광총독 완원(阮元, 1764-1849)이 재임 기간(1817-1826) 고증학의 중심이 되는 학해당(學海堂)을 완공하여(1825) 운영할 때 주도적 역할을 했던 사란생(謝蘭生) 같은 이는 광주 양성서원(羊城書院)의 학장으로서 주변의 월수(粵秀), 월화(粵華) 서원 학장들과도 교류하지만 반씨의 동부행(同孚行)을 빈번히 출입하는 손님이었으니 말이다(Miles 2006: 13-14; 78; 81; 113-114). 이런 조건을 감안한다면 머리말에서 언급한 몰수 아편의 광동 판매는 마음만 먹으면 손바닥 뒤집듯 쉬운 일이 아니었겠는가?

V. 맺음말

여동공무는 하주공무와 함께 시작되어 자 룡, 민 망, 티에우 찌 등 19세기 베트남 제국 3대 동안의 번영기에 활발하게 진행되었던 베트남인의 물자 구매 및 외국 체험 활동이었다. 하주공무가 동남아 세계와의 접촉이었다면 여동공무는 중국 또는 동북아 세계에 대한 학습이었다고 할 수 있겠다. 북경으로의 사절이 정치적 고려에서 비롯된 것이었던데 비해 광동으로의 사절은 경제적 고려를 반영한다.

아울러 여동공무는 광둥에서 전개되는 동아시아사의 변화를 관전하고 감지하는 지적 경험의 여정이기도 했다.

제 1장에서는 수도 근처 순안해구로부터 시작하여 다낭, 통킹만, 칠주양을 거쳐 광둥으로 들어가 다시 또 주강을 따라 올라가면서 황포를 지나고 럽덕강변의 광둥 양성에까지 이르는 여정을 구성해 보았다. 하주공무는 동남아시아 세계에 있는 구미를 찾아가는 체험이었다면 광둥공무는 구미의 상선들과 나란히 중국을 찾는 여정이었다. 광둥으로 들어가는 배 위에서 중국은 내려다 보였을 것이다.

제 2장에서는 베트남인의 관찰 대상을 정리해 보았다. 베트남인의 눈에 들어온 풍경은 다양했지만 두 가지로 대별될 수 있겠다. 한 가지는 서양세계이고 또 한 가지는 중국세계였다. 베트남인의 눈앞에 이 두 세계가 한 공간에 놓여 있다. 베트남인은 구미의 상관을 둘러보고 마카오도 거닐었다. 광주 시내를 뒤지고 중국인 친구들과 사귀었다. 호문을 지나면서 중국이 자랑한다는 최정예 군장비 및 해방체제도 둘러 보았다. “기기의 공교로움은 서양인이 최고이다”라는 말은 이런 관찰과 비교의 결론이었다. 1834년 여동공무 사절이 돌아온 지 얼마 되지 않아 민 망 황제가 “새와 동물 소리(鳥語獸音) 말고는 모든 나라 말을 배워 일대 문명지국(一大文明之國)이 되어야 한다”(『寔錄』2, 136:23)고 역설한 것은 여동공무 관찰 보고의 영향이 아닌가 한다. 이듬해인 1835년 음력 11월에 민 망 황제는 통언 완문민(阮文珉), 진대충(陳大忠), 완유광(阮有光)으로 하여금 영봉대선(靈鳳大船)을 타고 하주로 가 그곳에 머물면서 외국어를 학습하게 했다(『寔錄』2, 162:18b-19a). 이 외에도 기술자나 의료진을 하주에 보내고 하주에서 증기선을 구입해 연구하며 하주 서양세계와의 접촉을 강화하는 것은 중국에서 실감한 필요성을 하주에서 실현하는 사례였다고 보아야 할 것이다.

물자 구매 활동은 제 3장에서 다루었다. 서양인들이 그러했듯 베

트남 관선도 차, 도자기, 비단 등을 구매했다. 그리고 아편은 맘만 먹으면 팔 수 있었다. 실질적 거래에서 중국인을 이용하는 것은 서양배고 베트남 관선이고 마찬가지였다. 광동체제(Canton system)는 불법적 거래를 보장하고 있었고, 베트남은 그 거래 관행 속에 서양배들과 함께 있었다. 가끔 가짜를 구입하는 경우도 있고 사기를 당할 때도 있었겠지만 그건 서양배들도 마찬가지였다.

결국, 본고에서 논한 여정, 관찰, 구매는 베트남이 구미 측에 서서 중국을 바라보는 새로운 시각을 형성하는 과정이었다고 볼 수 있다. 소중화의 입장에서 흠모의 대상으로 중국을 올려다보는 것도 아니고, 그렇다고 해서 중국과 한편인 입장에서 구미를 이적(夷狄)으로 내려다 보는 것이 아니라 구미와 나란히 중국을 바라보는 체험이었던 것이다. 그 위치는 딱 유럽식 범선 위에 선 높이였다.

그런데, 구미의 상선들은 광주의 초입 항포에 머물렀던데 비해 베트남 배는 더 깊이 들어가 성도(省都) 소재지 양성 앞에까지 진입한 것은 더 큰 의미를 가진다. 그들은 이곳에서 광동의 사인들과 교류했다. 이들 광동 사인들은 외국은 커녕 수도 북경에 가 본 경험도 거의 없었다. 반면 베트남인들은 북경, 마닐라, 싱가포르, 바타비아, 심지어 인디아의 캘커타까지 다녀온 사람들이었다. 중국 사인과의 교류란 베트남인으로서 ‘국제성’이란 측면에서 우월감을 맛보게 하는 자리였다. 19세기 베트남인은 북경이 아닌 광동을 통해 중국을 극복하는 훈련을 하고 있었던 것은 아닌지? 그런 의미에서 “他請教 吾教之”란 표현은 광동에 파견된 베트남 사인들의 대 중국 인식의 변화를 암시하는 매우 중요한 편린이라고 생각된다.

더 나아가 그들의 경험과 관찰이 실제로 중국인들에게 전해졌다면, 19세기 베트남인은 광동 공무를 통해 신지식의 전달자 역할자로서 기능하고 있었다는 얘기가 된다. 당시 광주가 빠른 속도로 지적 성장을 경험하고 있을 때였고 곧이어 중국 사회를 뿌리째 뒤흔들어

델 홍수전(洪秀全), 강유위(康有爲), 양계초(梁啓超), 손문(孫文) 등을 배출한 땅이 됨을 고려한다면 여동공무의 의미는 더 커질 수 있다고 생각된다. 물론 이런 가정을 입증하기 위해서는 더 많은 자료 발굴과 연구가 필요할 것이다. 단지 본인은 이 글을 통해서 20세기 민족주의 운동 시기에 관 보이 찌우(Phan Bôi Châu) 및 호찌민 같은 지도자들의 광동 활동 및 광동 인사들과의 교류가 19세기 전반 여동공무에 뿌리를 두고 있음을 인식해야 하며, 중월 지식 교류의 경향을 중국으로부터 베트남으로의 흐름이 아니라 그 반대 방향으로도 이해해 보려 하는 태도가 필요하다는 것을 제안하고 싶은 것이다.

여동공무는 1846년경부터 종결을 준비하고 있었던 것 같다. 이해 5월 조정에서는 원외랑 오금성(吳金聲) 등 6인으로 하여금 ‘청상선’에 물건을 싣고 광동에 가게 했다(『寔錄』3, 58:1b). 그 이전, 같은 해 1월에 “영봉선²⁶⁾ 파원 두준대 등이 여동공무로부터 돌아왔다”(『寔錄』3, 54:11b)고 하는 것으로 보아, 1845년의 여동공무까지는 베트남 선박에 의해서 온전히 행해졌음이 분명하다. 그러나 1846년의 여동공무에서는 중국 상선이 이용되고 있는 것이다. 다음해인 1847년 5월 역시 ‘청상선’에 관물을 탑재해 광동으로 가게 했다(『寔錄』3, 69:25a). 이렇게 여동공무가 중국 선박에 의존하여 이루어지다가 1850년경에 완전히 폐지되었다. 그 시점은 명확하지 않으나 1851년의 한 상소문에 “여동공무가 뜻을 받들어 정지되니 [...]”(『寔錄』4, 6:10)라는 기사가 나오는 것으로 보아 1850년까지는 20여년에 걸친 여동공무가 완전히 사라진 것으로 보아도 좋겠다.

주제어: 여동공무, 광동, 광주, 마카오, 다색이동선, 하주, 광동13행, 호문, 서양 상관

26) 1845년 당시 영봉은 보룡(寶龍), 채란(彩鸞), 금웅(金鷹), 분봉(奮鵬)과 더불어 가장 큰 이동다색선이었다(『寔錄』3, 49:21a). 아쉽게도 이 배 다섯 척은 1847년 프랑스의 다낭 폭격 때 모두 파괴되었다(『寔錄』3, 66:2a).

〈참고문헌〉

- 『大南寔錄前編』 1844. 慶應義塾大學語學研究所, 東京, 1961.
- 『大南寔錄正編第一紀』 1848. 慶應義塾大學言語文化研究所, 東京, 1968.
- 『大南寔錄正編第二紀』 1861. 慶應義塾大學言語文化研究所, 東京, 1963.
- 『大南寔錄正編第三紀』 1894. 慶應義塾大學言語文化研究所, 東京, 1977.
- 『大南寔錄正編第四紀』 1892. 東京: 慶應義塾大學言語文化研究所, 1980.
- 朴基水. 1998. “청대 광동의 대외무역과 광동상인.” 『明清史研究』 9.
- _____. 2000. “清代 廣東 廣州府의 경제작물 재배와 농촌시장의 발전.” 『明清史研究』 13.
- 『仙城侶話』 1835. Viện Hán Nôm, A 301, Hanoi.
- 梁嘉彬. 1989. ‘廣東十三行考’(國立編譯館, 1937年版). 『民國叢書』第1編 37. 上海書店.
- 汝伯士. 1857. 『粵行雜草編輯』 上下. Viện Hán Nôm, VHv 1797/1-2, Hanoi.
- 유장근. 2004. 『근대중국의 지역사회와 국가권력』. 신서원.
- 李國榮. 이화승 역. 2008. 『제국의 상점, 광주13행』. 소나무.
- 李文馥. 1833. 『粵行吟草』 上下. Viện Hán Nôm, A 300. Hanoi.
- _____. 1834. 『粵行續吟』. Viện Hán Nôm, A. 1674. Hanoi.
- _____. 1835. 『三之粵集草』. Viện Hán Nôm, VHv 2246. Hanoi.
- _____. 1839. 『鏡海續音』. Viện Hán Nôm, A. 303. Hanoi.
- 陣翼源. 2006. 『蔡廷蘭及海南雜著』. 里仁書局. 臺北.
- 최병욱. 2000. “19세기 전반 베트남의 동남아시아 官船貿易 (1823-1847).” 『東洋史學研究』 70.
- Blussé, Leonard. 2007. *Visible Cities: Canton, Nagasaki, and Batavia and the Coming of the Americans*. Harvard University Press.
- Miles, Steven B. 2006. *The Sea of Learning, Mobility and Identity*

- in Nineteenth-Century Guangzhou*. Harvard University Asia Center.
- Nguyễn Thị Ngân. 2009. “Nghiên Cứu về Lý Văn Phúc và Tác phẩm *Tây Hành Kiến Văn Ký Lược*.” Ph. D. dissertation. Viện Hán Nôm. Hanoi.
- Taylor, David A. 2006. *Ginseng, the Divine Root*. Algonquin Books of Chapel Hill.
- The Canton Register*. 1835. Reprints from the collection of the University of Michigan Library 2010.
- Youn, Dae Yeong. 2011. *Les idées et les mouvements réformistes en Corée et au Viet Nam: la tradition, le 'nouveau savoir' à travers les 'nouveaux écrits,' et leurs interactions, 1897-1911*. Éditions universitaires européennes.
- Van Dyke, Paul. 2007. *The Canton Trade, Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*. Hong Kong University Press.
- Woodside, Barton Alexander. 1971. *Vietnam and the Chinese Model*. Harvard University Press.

(2011. 10. 04. 투고; 2011. 10. 17 심사; 2011. 10. 24 게재확정)

<Abstract>

Vietnamese Court Vessel Journeys to Canton in the 19th Century

CHOI Byung Wook
(Inha University)

In terms of seaborne contacts of Vietnamese court with foreign countries had two directions in the 19th century. One was with Island Southeast Asian ports such as Singapore, Malacca, Penang, Batavia, and Manila. The other direction was to Canton. The Canton contact of Vietnam again can be interpreted as one of the two directions of Vietnamese contact with China. The inland route far to Beijing was based on the political and diplomatic consideration, while the closer route to Canton by the court vessels was more for the economic consideration as the case for the contact with the Island Southeast Asia.

In this article, author discusses three issues to illuminate the nature of the trips of the court vessels of the Nguyễn dynasty to Canton.

First is to clarify detail itinerary of the trip from the Thuận An Estuary to the City of Canton via Đà Nẵng and Hanan. Unlike to the Western ships that visited Canton but anchored at the Huang Fu, Vietnamese square-rigged/copper-bottomed ships sailed up the Pearl river to the Guangzhou city front to stay for four or five months before they returned to Vietnam.

In the second chapter, various kinds of observation of the Vietnamese officials are discussed. If the objects of the observation are divided into two categories, one is the world of Westerners in Canton, and the other is the world of Chinese. In a same place, Canton, the Vietnamese officials could have enough chance to compare the two worlds clearly. An important consequence for the Vietnamese officials was to conclude that the mechanical technology of the Westerners was better than that of Chinese. This kind of conclusion led the Vietnamese court to send court personnels to learn Western technologies and languages in the port cities of Island Southeast Asia and to enlarge contacts with them.

In the last chapter, author tries to find out the items that the Vietnamese mission purchased in Canton in exchange to the Vietnamese products. The items that the Vietnamese mission purchased included ceramics, silk, books, and medicines. With the support of the Chinese settlers in Vietnam the mission was able to be involved in the deal of illegal items such as opium, and possibly some kinds of precious ginseng from Korea.

Overall, the process of the itinerary, observation, and purchase during the trip to Canton was the way to form the new point of view of Vietnamese intellectuals towards China standing from the side of Westerners. To the Vietnamese who experienced both Canton/Macao and the Western worlds in the port cities of Island Southeast Asia China was not the only center of the world, nor the Westerners could be looked down as the barbarians. In Canton, a peripheral region looked from the imperial capital Beijing, but the most internationalized city of China at that time, Vietnamese officials were training themselves to overcome China.

Key words: Canton, Guangzhou, Nguyễn dynasty, court vessel, Island Southeast Asia, square-rigged/copper-bottomed ship, Macao