

# 嶺南路의 景觀變化

崔 永 俊\*

## ◀目 次▶

1. 序 論	(2) 土地利用
2. 自然景觀	(3) 土木工事와 道路景觀
(1) 地形과 道路景觀	4. 道路의 立地와 景觀變化的 要因
(2) 植生과 道路景觀	(1) 政治的 要因과 嶺南路 景觀
3. 道路와 文化景觀	(2) 景觀과 觀念形態의 變化
(1) 道路標識	5. 要約 및 結論

### 1. 序 論

景觀은 영구불변의 현상이 아니라, 끊임없이 변화하는 動的 현상이다. 옛 景觀要素들은 변질 또는 소멸되고 새로운 要素들이 첨가되면서 새로운 景觀이 나타난다.<sup>1)</sup> 그러나 景觀의 변화는 단순한 것이 아니다. 景觀은 소규모에서 대규모로, 단순한 현상에서 복잡한 현상으로, 집다한 패턴에서 복합적 패턴으로 변한다.

交通路는 景觀의 변화가 가장 활발하게 이루어지는 곳이다. 交通路 건설 자체는 비생산적 자연과괴이지만, 交通路는 인간의 생산활동의 촉진제이며 文化傳播의 매개체이다.<sup>2)</sup> 한 지역의 자연·문화·역사·경제적 배경은 交通路의 立地를 결정짓는 要因일 수 있으며, 반대로 완성된 交通路 자체는 기존의 문화·사회·경제형태와 조직에 영향을 미친다. 그 영향은 交通機關의 성격과 交通量의 규모에 따라 局地的일 수도 있고, 全國的일 수도 있다.

歴史的인 交通路의 조직은 현재의 交通路 景觀을 파악하는 열쇠가 되며, 현재의 景觀은 과거의 交通路를 파악하는 단서가 된다. 왜냐하면 현재의 景觀 속에는 景觀의 진화과정이 축적되어 있기 때문이다.<sup>3)</sup> 이러한 景觀의 변화를 그림에 비유한다면, 여러차례 그렸다가 지운 흔적이 있는 畫幅과 같다. 古文獻, 遺物, 遺跡뿐 아니라, 畫幅 위에 남아 있는 지운 흔적과도 같은 地名도 과거의 景觀復元に 귀중한 자료가 된다.

이 연구의 목적은 첫째, 交通路의 立地가 한 지역의 景觀에 미치는 영향을 고찰하고, 둘째, 交通路의 立地를 변화시키는 自然的·文化的 要因을 분석하며, 셋째, 특정지역의 交通路 立地와 景觀 보존에 기여한 要因을 규명하는 것이다. 이러한 연구 목적에 가장 적합한 交通路로서 서울과 釜山間의 嶺南路를 택하였는데, 이 길을 따라 전개되는 景觀變遷史는 우리 나라 歷史의 한 斷面이라고 믿어진다.

物證의 해석은 歷史地理學의 근본적 연구방법이어야 한다는 주장이 있으나<sup>4)</sup>, 觀念形態의 史

\* 高麗大學校 師大 副教授(Ph.D.)

1) Baker, A.R.H., 1975, *Historical Geography and Geographical Change*, London: MacMillan, pp.18-19.  
 2) Brunhes, J., 1952, *Human Geography* (Translated by Row, E.F.), New York: Rand McNally, p.977.  
 3) Newton, B.M., 1970, "Route Geography and the Route of St. Helena Parish, Louisiana," *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 60, p.134.  
 4) Sauer, C.O., 1941, "Forward to Historical Geography," *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 31, pp.17-23; Gregory, D., 1976, "Rethinking Historical Geography," *Area*, Vol. 8, *Institute of British Geographers*, p. 298.

的 변천과정을 먼저 이해하지 않고는 交通路의 立地, 機能, 景觀變化를 제대로 파악할 수 없다. 따라서 필자는 이 研究에서 物質的 文化景觀 要素와 景觀 창조자의 정신구조를 종합적으로 이해하고자 노력하였다.

研究資料의 수집은 嶺南路의 景觀研究에 도움이 될 一次資料에 중점을 두었다. 嶺南路 건 구 간을 덮는 邑地圖, 1:50,000 地形圖<sup>5)</sup>, 주요 지역의 1:10,000 地圖<sup>6)</sup>, 地籍圖<sup>7)</sup>, 항공사진 등은 研究地域의 景觀變化, 土地利用 등의 파악에 이용된 기본자료이다. 邑誌를 비롯한 古文獻과 詩文 中에도 과거의 景觀을 묘사한 것이 있어, 옛 景觀의 파악에 도움이 되었다.

文獻과 地圖研究로 불충분한 점은 1974년~1976년, 1980년 여름, 1982년 겨울 등 10여회에 걸친 답사중에 얻은 자료로 보완하였다. 現地踏査는 70세 이상의 노년층과의 면담, 遺物과 遺跡 조사, 路面 實測, 碑文의 판독, 野生化한 재배식물과 잡초의 분포상태의 조사 등 직접적인 景觀 관찰에 중점을 두었다.

## 2. 自然景觀

### (1) 地形과 道路景觀

漢江流域과 洛東江流域의 河川地形은 嶺南路의 立地에 많은 영향을 미쳤다. 小白山脈을 분수령으로 南漢江과 洛東江은 서로 반대방향으로 흐르는데, 두 하천 상류의 結節點인 忠州와 尙州는 불과 40km의 連水陸路를 사이에 두고 있다. 韓半島에서는 오직 이 두 하천만이 南北으로 연결되는 內陸水路를 형성하며, 이 水路의 본류와 지류에는 河谷과 盆地가 분포하기 때문에 이 저지대를 따라 일찍이 南北을 관통하는 交通路가 열렸다. 이 交通路上에는 廣州, 車嶺, 小白 등 큰 산맥과 그 分脈들이 있으나, 새재(633m)를 제외하면 현존한 지점은 그리 많지 않다. 즉 嶺南路의 고갯길은 모두 자연적 鞍部를 형성하기 때문에 주변 산지보다 현저하게 낮으

며, 비교적 경사가 완만하다.

嶺南路는 炭川, 淸美川, 達川, 潁江, 洛東江 上流, 琴湖江, 密陽江, 梁山川 등 여러 하천의 계곡을 따라 건설되었다. 嶺南路上에는 여러 河谷들의 분수령을 이루는 다리대고개, 좌정고개, 林鳥峙, 새재, 스야고개, 八助嶺, 지경고개 등 地形의 장벽이 있으나(그림 1), 새재(600m급)와 八助嶺(300m급)을 제외하면 모두 200m 이하의 낮은 嶺路에 지나지 않는다.

漢江과 洛東江流域의 저습지는 嶺南路의 立地에 영향을 미친 景觀의 하나이다. 약 380km에 달하는 嶺南路에는 상설나루가 서울의 漢江渡와 尙州의 洛東渡 뿐이고, 忠州의 達川渡, 聞慶의 犬灘, 淸道の 楡川渡, 密陽江 등은 증수기에만 나룻배가 운행되었다. 비록 도처에 습지와 수해 상습지가 분포했음지라도, 嶺南路는 陸路와 나루로 전환되는 번거로운 수송체계를 피할 수 있는 유리한 조건을 갖춘 交通路였다.

良才川, 炭川, 達川, 洛東江 上流, 琴湖江, 密陽江, 梁山川邊에는 도처에 범람원이 발달하였는데, 그 중에는 습지식물로 덮인 곳이 많았다. 이 저지대에서는 道路와 聚落이 自然堤防 위에 발달된 경우도 있었으나, 주요 聚落과 道路는 대부분이 홍수피해가 적은 산록과 평지의 접촉부를 따라서 발달했었다.

英·正時代에 河川 배후습지 개발사업이 실시되어, 良才川, 達川, 洛東里, 密陽江, 三浪津, 梁山川 일대에 인공제방이 축조되었다.<sup>8)</sup> 습지와 상습 수해지역은 논과 미나리밭 또는 연밭으로, 그리고 砂質土壤은 채소밭이나 뽕밭으로 개간되었다. 일부지역에서는 굴곡이 심했던 山麓의 우회도로가 인공제방 위로 이동함으로써, 嶺南路의 직선화가 이룩되었다. 이와 같은 저습지 개발사업 가운데 두드러진 것인 良才川邊의 開浦들, 尙州 洛東里의 홍백들, 善山郡의 도개들, 三浪津의 鶴院들, 勿禁의 坪等벌 등이다. 습지 개간공사에는 배수로 공사가 병행되었으며, 배수로 위에는 징걸다리나 나무다리를 철거하고

5) 1917年, 1980年 地形圖의 비교연구.

6) 1924年, 忠州, 尙州, 密陽지도.

7) 忠州 連原과 丹月驛터, 문경군 店村邑 幽谷, 善山郡 海平面 일대의 1940年 및 1980年 지적도.

8) 金正翊(1975: 밭죽거리), 韓兌常(1980: 忠州市 丹月洞), 李卜秀(1980: 尙州 洛東里), 金義三, 李珍模(1980: 善山 桃開洞), 許英錫(1982: 密陽邑), 金聖炳, 金正表(1980: 梁山郡 勿禁) 등古老와의 면담.

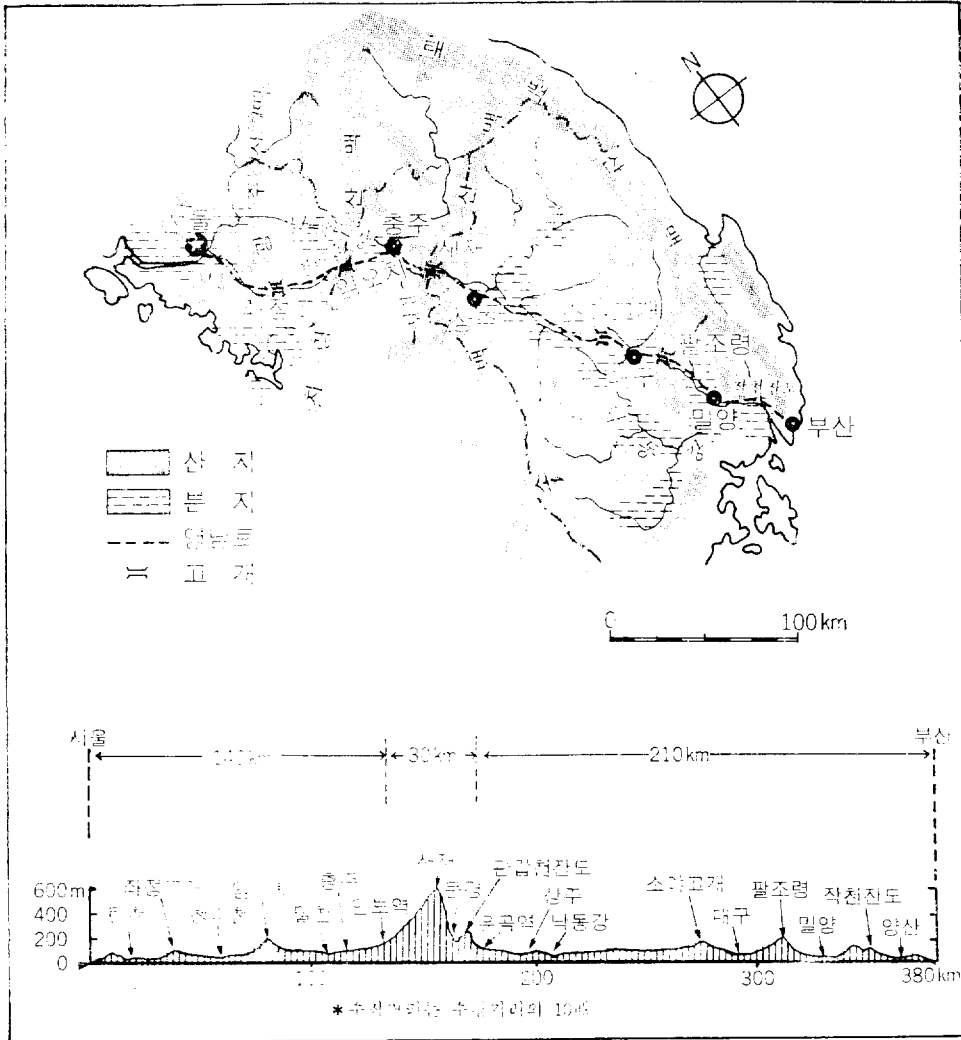


그림 1 영남로의 지형과 단면

石橋를 놓았다. 長湖院(淸美川)의 石橋<sup>9)</sup>, 琴湖江의 達西橋<sup>10)</sup>, 三浪津의 鵲院橋<sup>11)</sup> 등은 모두 18세기에 건설된 교량이었다.

河川 배후습지 개간공사 가운데 팔목할만한 것은 洛東江 하류지역에서 이룩되었다. 현재는 거의 소멸되었으나, 1910년대의 地形圖上에는 三浪津과 勿禁일대의 넓은 저습지 흔적이 뚜렷이 나타난다(그림 2). 한편 梁山川 계곡은 흥수

를 만날 때마다 洛東江 물의 역류현상 때문에 그 침수 범위가 하도 넓어서 古文獻上에 바다와 같다고 묘사되었다. 이 지방은 농경에 불리한 조건 때문에 주민들이 축제품을 만들어 생계를 유지한다고 기록되었다.<sup>12)</sup> 이와 같은 洛東江과 梁山川 범람은 勿禁에 있던 黃山察訪驛이 梁山 邑 북쪽으로 이전한 원인이 되었다.<sup>13)</sup> 그러나 正祖 11년(1787) 洛東江 제방공사가 완성됨으로

9) 陰城邑 地圖(18세기 말)에 나타난다.

10) 慶尙道 觀察使 李泰永이 18세기 말에 설치(大邱府邑誌, 1896, 橋梁).

11) 鵲院橋 碑文上에 康熙 29년(1764) 石橋를 축조하였다는 기록이 있음.

12) 新增東國輿地勝覽, 卷 22, 梁山郡 風俗條.

13) 正祖實錄, 卷 24, 11年 10月 甲午條.

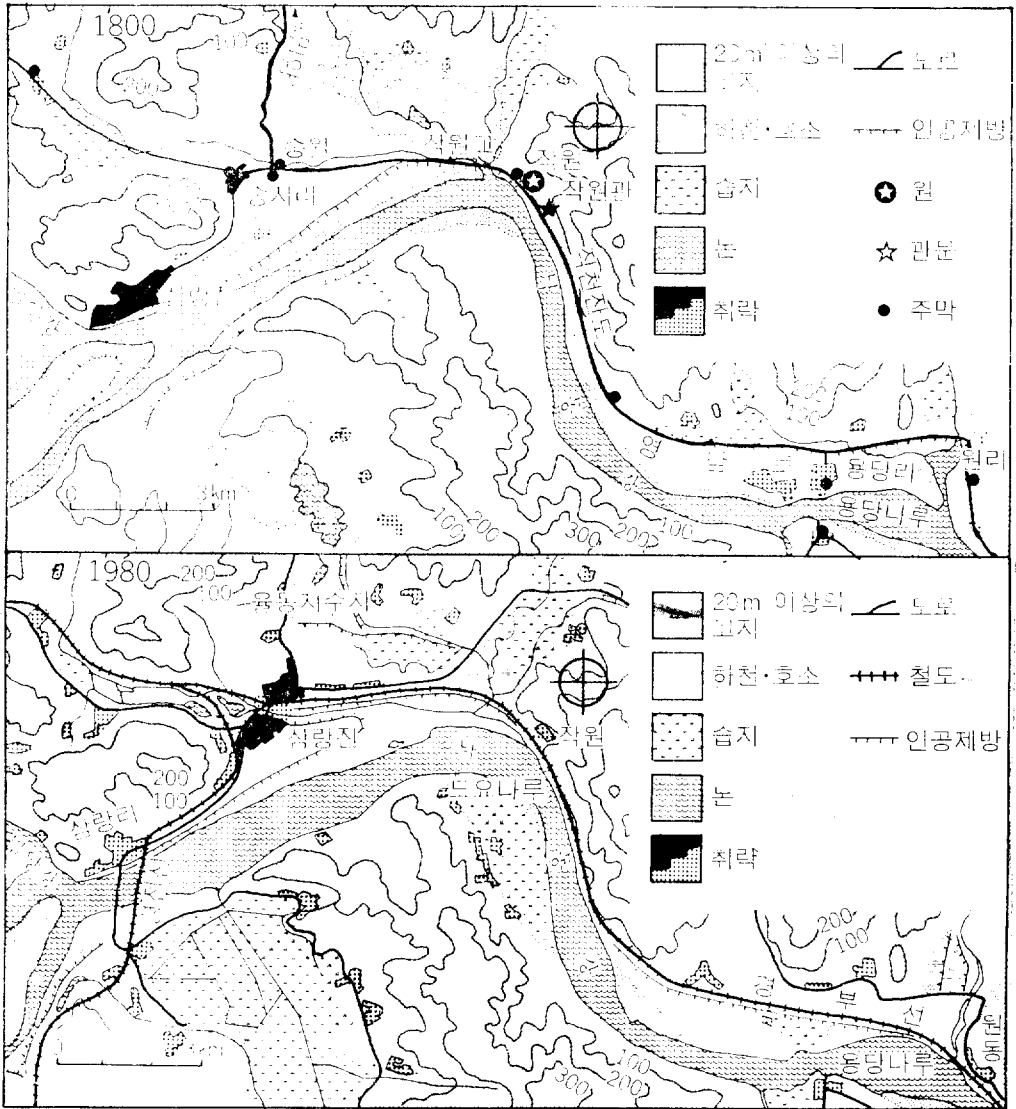


그림 2 삼랑진 일대의 배후습지 경관 : 1800년과 1880년의 비교

서 梁山川邊과 洛東江 하류의 저습지는 대부분 비옥한 농경지로 변모하였으며, 인공제방은 嶺南路의 노선으로 이용되었다.<sup>14)</sup> 黃山驛址에 남아 있는 반파된 碑文에 “...我侯憂之民樂赴役 防堰是營十曰乃成...”이란 내용이 기록되어 있어 당시의 상황을 살필 수 있다.

道路建設에 따르는 山地形의 변화는 불가피하다. 도로의 경사를 줄이고 路面을 평탄하게 하려면 압석을 깔고, 때로는 산허리를 자르는 공사가 필요하다. 그러나 우리 나라의 경우는 그

러한 토목기술이 보편화되지 않았었다. 그 이유는 기술상의 문제라기 보다는 오히려 自然에 순응하고자 하는 土俗信仰의 영향 때문이라고 생각된다. 이 사상에 따르면 모든 山에는 穴이 있으며, 穴은 山의 精氣가 모인 곳이다. 이 穴은 곧 山의 수호신의 터전으로 보호되어야 하는데, 만일 이것이 파괴되면, 그 일대의 주민들은 재앙을 면할 길이 없고, 후손 가운데 큰 인물이 나지 않는다고 믿어져 왔다.

穴의 절단을 가져오는 도로공사는 自然에 역

14) 備邊司勝錄, 第 171冊, 正祖 11년 9월 29일, 10월 5일.

행하는 것이며, 그로 인한 산사태와 토양침식의 피해는 직접적으로 농토와 취락에 영향을 미쳤다. 아울러 많은 사람과 가축이 통행함에 따라 산불이 일어나고, 병충해의 피해가 늘어 植生이 파괴된다. 때문에 우리 선조들은 불가피한 경우를 제외하고는 자연의 섭리에 역행하는 토목사업을 일으키지 않으면서 交通路를 여는 방법을 택하였다.

이러한 사고방식은 자연보호에는 기여하였을지 모르나 交通路 건설에 비실적적이었으며, 經濟·文化·行政의 측면에서 볼 때 역시 得보다 失이 더 컸다. 예를 들면 良才툭케이트 남쪽 2 km 지점의 다리내고개는 해발 120m에 불과한 낮은 嶺路임에도 불구하고, 경사가 급하여, 수레는 물론 보행자들에게도 불편한 길이었다.

南部地方으로부터 上京하는 여행자들은 板橋에서 서울까지 직행할 수 있는 다리내고개 보다 오히려 松坡로 우회하는 수가 많았다. 새재, 八助嶺, 星峴 역시 경사도가 20~30°의 가파른 고갯길로서 수레의 사용이 불가능하고 보행자에게도 어려운 嶺路였으나 부근에 우회로가 없기 때문에 여행자의 수가 많았다.

다리내고개의 남쪽기슭과 새재의 북쪽기슭은 토양침식이 심하여, 路面에 거친 돌들이 들쭉날쭉하다. 본래 薄石으로 잘 포장되었던 이 嶺路들은 19세기 이후의 혼란기에 제대로 돌보지 못하였기 때문에 거칠어졌다.

수백년간 人馬의 발굽으로 다져진 嶺路는 대

체로 路面이 내려앉은 塍큰로드(sunken road)가 되었다. 이 凹面은 현대 교통기관이 도입된 20세기 초부터 완전히 방치되었으며 토양유실이 가속화하였다. 새재, 雞立재, 八助嶺의 嶺路에는 1~2미터 깊이의 凹地가 마치 塍壕처럼 파였으며, 이 凹地들이 자연적인 도랑인지 아니면 舊路面인지 쉽게 구별하기 어렵다. 평탄했던 溥石鋪裝은 가라앉고 솟아오르는 등 돌들이 서로 어긋났으며, 깊게 패인 路面은 빗물의 流出路 역할을 한다(사진 1). 路面 침식의 양상이 다소 다르기는 하지만, 串甲遷棧道와 鶻遷棧道 역시 岩道가 침식을 받아 무너졌으며, 路幅이 20~30 cm로 좁아지거나 또는 완전히 도로가 없어진 곳도 있다(사진 2).

火田耕作, 伐木 등으로 인한 토양침식 역시 舊道路 景觀의 변화요인이다. 朝鮮王朝는 일찌기 새재와 雞立재 일대의 삼림보호의 중요성을 인식하고, 이 지역의 임야를 훼손시키는 자는 중형에 처하였다.<sup>15)</sup> 그러나 새재일대는 戰亂중에 주요 피난처 역할을 한 곳이며, 火田耕作이 끊



〈사진 1〉 關慶새재의 Sunken Road: 찰호처럼 깊게 패인 도로의 路面은 거친 돌로 덮여 있다.



〈사진 2〉 串甲遷棧道の 路面: 高麗太祖 때 건설된 이 棧道の 난간은 모두 소멸되었다. 路面은 매끄럽게 닳아 있다.

15) 牧民心書, 卷 1, 工典 6條, 第 1 森林.

이지 않았다.

1920년대의 慶北線 개통과 그 후의 聞慶炭田 개발 및 聞慶線 부설은 새재일대의 林野에 치명적인 타격을 주었다. 저지대에서 시작된 建築材 및 坑木의 채취는 점차 고지대로 확대되었으며, 높은 산 위까지 林道를 열었다. 새재와 雞立재의 嶺路가 林道로 바뀐에 따라 화물차의 바퀴자욱이 깊어졌다. 이 차바퀴 자욱을 따라 雨谷侵蝕이 일어나고, 토양이 유실된 路面은 자갈밭처럼 거칠어졌다.

高地의 삼림 황폐로 인하여 노출된 碎石과 모래가 林道에 생긴 도랑을 따라 밑으로 이동하면서 환경사면을 넓게 덮었다. 이 碎石堆積地는 식물이 거의 枯死하였으므로 碎石堆積 말단부는 황무지와 林地의 경계가 된다.

## (2) 植生과 道路景觀

인간이 景觀에 미치는 영향은 대체로 파괴적이지만, 한편으로는 창조적일 수도 있다.<sup>16)</sup> 벌목, 농경지 개간, 산불 등 인위적인 植生의 파괴 후에는 인간이 운반하거나, 인간을 따라온 식물이 뿌리를 내려 새로운 景觀을 형성한다.<sup>17)</sup>

嶺南路地帶의 植生의 변화과정을 밝히기는 매우 어렵지만, 漢江과 洛東江流域 사이의 交通路 개발, 嶺南으로부터의 인구이동, 驛路의 발달, 農業技術의 전파 등 景觀變化를 주도한 要因의 분석을 통하여 어느 정도 변화과정을 파악할 수 있을 것이다. 2세기 중엽 雞立재(156년)와 竹嶺(158년)에 도로가 개통됨으로써<sup>18)</sup>, 漢江流域과 洛東江流域 사이의 교통이 활발하여졌다. 이 交通路는 高句麗와 新羅의 군사·문화적 접촉에 기여한 바가 크다.

新羅朝廷은 漢江流域을 점령한 후 貴戚의 자제와 육부의 호족들을 忠州地方에 이주시켰으며<sup>19)</sup>, 韓半島 통일 후는 본격적인 이주가 실시되었다. 이와 같은 인구이동은 新羅人의 농업기술과 농작물의 전파를 촉진시켰을 것이며, 주요

交通路 주변의 河谷, 平野, 구릉지의 임야가 농경지화하였을 것이다.

韓半島를 재통일한 高麗王朝 초기부터 嶺南路 주변의 景觀變化가 가속화하였다. 新羅로부터 正統性을 물려받은 高麗는 新羅와의 유대를 강화하기 위하여 王都 開京과 古都 慶州간의 驛道를 개설하였으며, 이 交通路는 嶺南의 文化가 漢江流域으로 전파하는 통로였다. 당시 이 道路邊에는 많은 聚落과 寺刹이 분포하였으며 경제 활동도 활발하였다.

일찍이 高麗 成宗(981~97년)과 仁宗(1122~146년)은 지방관들에게 산록을 개간하여 농경지, 과수원, 뽕밭 등으로 이용토록 명하였다. 이에 따라 개간된 땅에 농부들은 호도, 밤, 배, 감, 복숭아, 대추, 뽕나무, 닥나무, 옷나무 등 경제성 작물을 재배하게 되었다.<sup>20)</sup> 嶺南地方은 일찍이 농업기술이 발달된 지역이며, 高麗朝廷에 진출한 舊新羅 귀족과 漢江流域으로 이주한 嶺南人들이 그들의 농업기술과 농작물을 이전시켰을 가능성은 매우 높다. 보다 과학적 연구를 통하여 밝혀질 과제이지만, 벼농사는 三國時代에 주로 南部地方에 국한되었고, 高麗時代에 조생종 벼재배가 중부지방에 실시되었으며, 朝鮮朝 初에 비로소 關西地方에 벼재배가 전파되었다.<sup>21)</sup> 배, 복숭아, 감, 뽕나무, 닥나무재배 역시 남부지방에서 한강유역으로 전파되었을 것이다.

朝鮮朝 500여 년간 嶺南路는 南方文物의 傳播路 역할을 하였다. 주로 日本을 경유한 新大陸의 農產物인 고구마, 담배, 고추, 호박, 옥수수 등이 嶺南地方에서 실험재배된 후 전국 각지로 전파되었다. 元을 경유하여 들어온 면화 역시 麗末 嶺南地方에서 실험재배를 거친 후 전파된 사실로 보아 嶺南路와 嶺南의 농업기술 전파가 어느 정도 밀접한 관계가 있는지 짐작할 수 있다.

嶺南路邊의 집터와 路上에서는 野生化(feral)한 재배식물들이 자주 발견된다. 주요 식물은

16) Baker, *op. cit.*, p. 15.

17) Anderson, E., 1952, *Plants, Man, and Life*, Berkely: Univ. of California Press, p. 9.

18) 三國史記, 新羅本紀 第2, 阿達羅尼師今 3年 4月, 5年 3月條.

19) 三國史記, 新羅本紀 第4, 眞興王 18年 正月.

20) 磻溪隨錄, 卷 7, 田制後錄 攷說上 樹藝.

21) 世宗實錄, 卷 55, 14年 正月 丁卯條.

李春寧, 1968, “韓國農業技術史,” 韓國文化史大系Ⅲ(科學技術史), 高麗大民族文化研究所, p. 48.



〈사진 3〉 串甲遷棧道の 개복숭아

개살구, 까불복숭아(개복숭아), 돌배, 대추, 밤, 뽕나무 등이며, 때로는 수박과 곡물도 눈에 띈다. 이 식물들은 대부분 야생식물이나 잡초 속에 섞여 자라며, 인간의 보살핌을 받지 못하였기 때문에 발육상태가 불량한 편이다. 열매는 대체로 성글고, 알이 작으며 과일의 껍질이 두껍고, 맛이 없다. 과일 종류는 대개 여행자들이 버린 씨앗이 발아하여 성장한 것인데, 串甲遷棧道 수직 암벽의 얇은 토양층에 뿌리를 내린 개복숭아와 개살구는 대역섯 그루씩 무리를 짓고 있다(사진 3). 새재, 계림제 등지에서는 野生化한 뽕나무를 주민들이 채취하여 누에를 먹이며, 鵲遷棧道の 절터에는 野生 茶나무가 자라고 있다.

舊道路와 聚落터의 위치를 나타내는 지시물로서 잡초를 빼놓을 수 없다. 잡초는 인간, 가축, 화물 또는 운반기구에 의하여 전파되며, 道路邊의 공터나 路面에 쉽게 정착한다.

잡초는 平野地帶와 山地로 그 분포지역이 구분된다. 平野地帶의 잡초는 질경이, 자주달기, 망초, 쇠개비, 명아주, 비름, 마디풀, 쇠뜨기, 왕바랭이, 존슨풀, 야생상치, 다닥냉이, 뚝새풀, 속새, 개보리, 애머린스(amaranth), 개미자리

등이며, 이 가운데 자주달기, 쇠개비, 질경이, 존슨풀, 다닥냉이, 뚝새풀, 망초, 속새, 개미자리 등은 귀화식물이라고 부르는 外來性 잡초로서 최근 파헤쳐진 도로변에 많이 분포한다. 메밀, 개보리, 마디풀, 여귀, 개미자리, 속새, 비름, 다닥냉이 등이 화전터에도 분포하며, 산지의 도로변에는 심문일, 산초, 산딸기, 너삼, 칩 등이 많다.

亭子木과 街路樹는 가장 인위적인 路邊 景觀의 하나이다. 路邊의 植樹는 東西古今을 통하여 공통된 풍속이었다. 어떤 나무들은 宗教的 의미를 지녔고, 또다른 종류의 나무는 美的 가치 때문에 植樹되었다. 古代 英國에서는 순례도로에 朱木을 일정한 간격으로 심었으며<sup>22)</sup>, 古代 그리스인들은 성스러운 나무로서 올리브나무를 심었다.<sup>23)</sup>

東洋에서 최고의 路邊植樹 기록은 古代 周王朝까지 소급된다. 周 文帝(1169—1134 B.C.) 때 雍州刺史 韋孝寬이 王道를 따라 일정한 간격으로 느티나무를 심었다. 이 예를 본받아 皇帝는 里程標로 세웠던 각 지방의 흠돈대(墩)를 없애고 대신 온 나라에 느티나무를 심도록 명하였다.<sup>24)</sup> 秦始皇 역시 王道의 미관을 살릴 목적으로 매 10m마다 소나무를 심도록 명하였는데, 이는 아마도 동양 최초의 街路樹의 기원일 것이다.<sup>25)</sup>

古朝鮮의 箕子는 國道邊에 버드나무를 심었으며<sup>26)</sup>, 이 풍습은 그 후에도 계속되었다. 朝鮮朝 때 平壤商人을 柳商이라고 부른 것은 바로 平壤의 버드나무 가로수에서 연유하였다. 그 외의 버드나무 가로수는 天安삼거리, 청량리 밖 떡점거리, 竹山<sup>27)</sup> 등지의 것이 유명하였다.

우리 나라에서 느티나무가 路邊에 심겨진 기원은 명확하지 않으나, 아마도 儒學의 전래와 비슷한 시기로 생각된다. 儒敎의 상징적 나무로서, 느티나무는 都邑 또는 聚落의 입구, 大路邊

22) Crump, C.G., 1936, "The Pilgrims' Way," *History*, Vol. 21, pp. 32-33.

23) Borth, C., 1969, *Mankind on the Move: The Story of Highways*, Washington D.C: Automatic Safety Foundation, p. 19.

24) 牧民心書, 卷 12, 工典 6條, 第 5條 道路.

25) Needham, J., and Others, 1965, *Science and Civilization in China*, Vol. 4 (Physics and Physical Technology), Cambridge: The Univ. Press, p. 7.

26) 朴元善, 1965, 負樵商, 韓國研究院, p. 31.

27) 新增東國輿地勝覽, 卷 8, 京畿道 竹山縣 驛院條.



〈사진 4〉 느티나무(亭子木)·돌무지·堂 complex: 姑母山城과 串甲運棧道 사이에 있음.

의 요지에 심었고, 銀杏나무는 佛寺, 官衙, 廟域에 심었다. 일찍이 朝鮮朝 初에 街路邊과 河川邊의 주민들로 하여금 나무를 심도록 독려했으며<sup>28)</sup>, 世宗 때는 國道邊 매 4km마다 亭子木을 조성하도록 지방관에게 명하였다. 이때 樹齡이 길고 넓은 그늘을 드리우는 느티나무가 최우선적으로 선택되었다.<sup>29)</sup>

오늘날 느티나무는 洞神이나 미륵불을 모시는 서낭당 옆에 돌무지와 함께 서 있는 수가 많으며, 마을 입구나 큰 길 옆에도 남아 있다. 어떤 곳에서는 사람들이 나뭇가지마다 형형색색의 형질조각을 매어 다는데, 이 풍속은 아마도 先史時代부터 전래된 것으로 생각된다. 느티나무는 돌무덤, 堂과 함께 近代化 이전의 道路景觀 중 가장 뚜렷한 要素의 하나였다(사진 4).

소나무와 버드나무는 보통 10~20m 간격으로 심었다. 버드나무는 주로 옛 행정중심지의 도로변에 분포하였다. 최근까지 남아있던 無極館 부근의 버드나무古木 가로수는 도로 양쪽에 평행선을 이루었고, 평행선의 폭은 嶺南路의 폭을 나타내는 약 6m 정도였다.

嶺南路의 폭은 5~10m로서 지방에 따라 일정하지 않았다. 따라서 1910~1920년 日인들이 嶺南路를 바탕으로 3·4번 국도를 건설할 때 路幅

의 통일은 주요과제의 하나였다. 新國道の 路幅은 7.2m였으므로 대부분의 지역에서 버드나무古木을 베어내고, 그 대신 포플라를 심었는데, 어떤 곳에서는 도로의 한쪽만 확장하였기 때문에 버드나무古木과 포플라나무가 마주 서있는 독특한 景觀을 이루기도 하였다.

소나무는 路邊樹로 이용된 예가 드물었으나 亭子木으로 우수할 뿐 아니라 道路의 미관상 가치도 높았다. 牧溪渡, 雞立재 밑의 觀音院址, 淸道の 楡川驛址에 남아 있는 松林은 대표적인 亭子木이다. 水原城 북문밖에서 지지대고개까지 연속되는 ‘소나무 街路’ 3km는 朝鮮朝 正祖 때 조성된 歷史的 유물이다. 老松 사이에 名臣들의 송덕비가 서 있는 이 길은 폭이 약 15m에 달하며, 京水幹線道路가 확장되기 전까지 國道 4번으로 이용되었다.

### 3. 道路와 文化景觀

#### (1) 道路標識

인간이 만든 道路와 野生動物의 통로의 차이점은 文化的 특성에서 나타난다. 前者에서는 道路에 대한 인간의 가치관, 기술수준, 觀念形態 등이 文化地理的 景觀으로 표현되지만, 後者は 계획도로가 아니므로 文化的 의미가 없다.

道路標識의 기원은 확인하기 어려우나, 아마도 古代로부터 전래된 민속신앙과 관계가 있을 것이다. 東西古今 어느 사회에서나 道路는 神聖視되었으며<sup>30)</sup>, 따라서 道路標識 역시 민간신앙의 대상으로 보호된 경우가 많다.

世界史上 가장 조직적 道路文明의 모델이 된 中國은 東西洋의 도로발달에 큰 영향을 주었다. 道路建設의 천재로 평가받았던 로마인 역시 中國의 도로표지와 도로시설을 모방했다.<sup>31)</sup> 中國文物에 가장 많이 접촉한 韓國人들은 아마도 로마인보다 中國의 영향을 더 많이 받았을 것이다. 그러나 우리나라의 道路標識가 中國의 것을 그대로 모방한 것이라고 단정할 수 없다. 오히려

28) 太宗實錄, 卷 12, 7年 4月, 甲申條.

29) 世宗實錄, 卷 93, 24年 9月, 癸巳條.

30) Burghardt, A.E., 1979, "The Origin of the Road and City Network of Roman Pannonia," *Journal of Historical Geography*, Vol. 5, p. 2.

Jenison, M., 1949, *Roads*, London: George Allen and Unwin, p. 187.

31) Borth, *op. cit.*, p. 19.



려 고유의 民俗信仰의 대상물이 도로표지로 응용되었을 것으로 믿어진다.

우리 나라의 道路標識의 유형은 長丞(post icons), 土塚(road mounds), 돌무지(stone pile), 亭子木(shade tree), 碑石, 祠堂 등이다. 이러한 유물의 기원은 古代까지 소급될지 모르나, 道路標識로서 체계화, 표준화된 것은 世宗 때이다. 이때 敦化門 앞 元標를 기준으로 각邑의 거리와 방향을 측정하였으며, 매 4km마다 작은 長丞, 12km마다 큰 長丞을 세웠다. 長丞 옆에는 土塚 또는 돌무덤을 만들고, 부근에 亭子木을 심었다.<sup>32)</sup>

長丞은 三韓時代 사람들이 풍년을 기원하는 상징으로 세웠던 솟대에서 기원한다. 솟대는 처음에 맨 기둥이었을 터이지만, 차차로 기둥표면에 투사의 우상이 조각되기 시작하였다.<sup>33)</sup> 長丞이 道路標識로 등장한 것은 적어도 高麗初일 것으로 믿어진다. 高麗의 驛名 가운데 金郊道の 柎谷驛과 桃源道の 直木驛이 있다.<sup>34)</sup> 柎谷의 ‘柎’은 長丞의 다른 명칭인 長柎를 의미하며, 直木은 나무기둥을 의미한다.

長丞은 일반적으로 소나무로 만들었으나 石長丞도 있었다.<sup>35)</sup> 木長丞은 통나무를 도끼와 자귀를 써서 사람모습을 과장하여 조각하였으며, 빨강, 파랑, 검정색으로 칠하였다. 長丞의 기능은 위치에 따라 달랐으며 道路標識로 쓰인 것은 路傍長丞이라 한다.

만일 朝鮮朝 때 매 4km마다 長丞을 세웠다면, 嶺南路上에는 약 100쌍의 路傍長丞이 분포하였을 것이며<sup>36)</sup> 그 중 30쌍 정도는 큰 長丞이었을 것이다. 모든 長丞은 郵驛制 철폐와 함께 사라졌으나, 도처에 ‘장승백이’, ‘장승고개’, ‘장승꼬지’ 등의 독특한 地名을 남겼다.

土塚의 설치는 長丞의 경우와 별 차이가 없다. 土塚 역시 매 4km마다 小塚, 12km마다 大塚를 세우도록 규정하였는데, 土塚분포는 대개 평야지대에 한하였다. 良才驛 남쪽 2km지점에서 확인

된 小塚는 3×3×1m 규모였고, 善山郡 海平부근의 大塚는 5×5×2m 규모였다. 前記한 바와 같이 周의 孝寬은 매년 보수작업이 필요한 土塚를 없애고, 대신 느티나무를 심어 道路標識로 삼았음에도 불구하고, 우리나라에서는 長丞, 土塚, 느티나무가 함께 복합적 景觀을 이루었다.

土塚는 東洋뿐만 아니라 유럽에도 분포한다. 클레이(Clay)의 假說에 의하면, 先史時代 유럽의 트랙웨이(trackway) 측량기술자들은 마땅한 관측지점이 없는 평지에서 작은 언덕을 만들었으며, 이 언덕에서 다음 언덕까지 직선을 그어 길을 측정하였다.<sup>37)</sup> 클레이의 假說은 우리나라의 土塚가 中國의 영향을 받지 않은 우리 고유의 것이라는 가능성을 암시한다. 즉 古代의 우리 선조들도 흙더미를 쌓아 관측지점으로 이용한 후 이를 道路標識로 이용하였을 것이다.

平地의 土塚에 비길 수 있는 돌무지는 산지의 道路標識로서 독특한 景觀을 이룬다. 돌무지는 대개 고갯길의 정상부나 마을 입구로 들어가는 산길에 분포한다. 돌무지는 여행자들이 산동성에서 고갯마루까지 들고와 쌓아 놓은 것인데, 그 옆에는 대개 느티나무나 소나무 고목이 서있고, 나뭇가지마다 헛걸조각이 매달려 있다. 때로는 작은 堂이 있고 그 안에 山神祭壇이나 미륵불이 모셔진다. 이러한 文化的 複合體는 페르시아, 티벳, 몽고, 만주, 한국, 일본의 규슈지방, 북아메리카의 태평양 연안, 안데스산지에 분포한다.<sup>38)</sup>

우리 나라의 돌무지가 道路標識로 이용된 것은 世宗大王 때 부터이며, 土塚와 거의 비슷한 기원을 가진다. 다만 土塚는 일정한 형태와 크기가 정해진 반면, 돌무지는 아무런 규정에 따르지 않고 쌓은 돌더미이다. 만일 여행자가 돌을 들고 오지 않은 경우에는 옷자락을 찢어 고목에 매어달고 안전한 여행에 대한 감사와 남은 여정의 안전을 기도한다.

忠孝思想을 바탕으로 성립되었던 朝鮮社會에

32) 世宗實錄, 卷 93, 23年 9月, 癸巳.

33) 李相日, 1976, 韓國의 長丞, 正音社, p. 8.

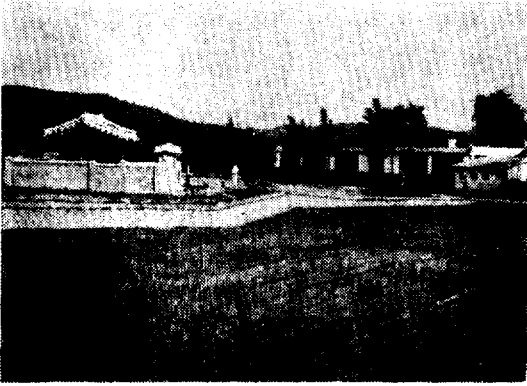
34) 高麗史, 卷 82, 志卷 36, 兵 2, 站驛條.

35) 黃海道 海州 동쪽에 石長性店이라는 취락이 있다.

36) 嶺南路의 총 거리는 약 380km이며, 장승은 男女 한 쌍이 마주 서 있었다.

37) Clay, R.C.C., 1927, "Some Prehistoric Ways," *Antiquity*, Vol. I, p. 55.

38) Jett, S.C. (Univ. of California, Davis 지리학 교수)와의 면담(1979년 8월).



〈사진 5〉 慶北 善山郡 海平面的 烈女碑：碑閣의 오른쪽이 嶺南路입.

서 儒學은 사회의 규범이었으며, 文化景觀 형성의 주요 要因이었다. 儒敎의 文化傳統은 주요 도로를 따라 독특한 景觀으로 전개되었는데, 간접적으로 道路標識 역할을 한 것은 孝子碑, 烈女碑, 忠烈碑, 頌德碑, 祠廟 등이다. 儒敎의 기념물들은 대개 準聖所化하였으며, 이런 장소들은 틈이나 큰 취락의 入口와 사람들의 왕래가 많은 교차로에 위치한다(사진 5).

## (2) 土地利用

集約의 토지이용은 路邊景觀 가운데 가장 특징적인 예의 하나이다. 朝鮮王朝 후기에 서울 동남부 近郊는 이미 원예농업지의 기반을 잡아가고 있었는데<sup>39)</sup>, 이는 인근의 대소비시장과 인접한 지역으로서 교통이 편리하였기 때문이다. 18세기의 實學者 茶山은 당시의 商業農業의 발달에 관하여, “서울과 그 외의 大邑의 近郊農民들은 과, 마늘, 배추, 오이 및 기타 채소를 재배하여 큰 이익을 올리고 있다”고 기술하였다.<sup>40)</sup> 즉 논에 미나리를 재배하면 벼농사 보다 수익이 5배가 넘고, 밭에 채소를 재배하면 밭곡식보다 5배이상의 수익을 올릴 수 있다.<sup>41)</sup> 채소를 비롯하여 과일과 환금작물을 재배한 近郊農民들은 농작물을 도시에 내다팔고, 도시로부터 生必品과 거름을 공급받았다.

集約의 土地利用의 전통과 원예농업 기술은

오늘날 서울 近郊, 京畿道 동남부, 忠州, 大邱, 密陽, 金海, 釜山 近郊의 과수 및 채소재배 발달에 큰 영향을 주었다. 茶山이 언급한 朝鮮朝 후기의 大邑으로 開城, 平壤, 忠州, 尙州, 全州, 大邱 등을 들 수 있으며, 東萊와 釜山浦를 합친 聚落 역시 당시의 大邑에 포함되었다. 따라서 嶺南路邊의 忠州, 尙州, 大邱, 釜山일대에는 일찌기 채소와 과일 재배를 한 농가가 많았음이 분명하다. 실제로 東萊近郊에 속하는 勿禁에서는 옛부터 저습지를 이용하여 많은 미나리와 연근을 생산하였으며, 이를 東萊와 釜山으로 출하하였다.<sup>42)</sup>

嶺南路의 土地利用에서 간과할 수 없는 특이한 景觀으로 옛 路面의 耕地化를 들 수 있다. 古代로부터 敬畏의 대상이었던 王道의 路面이 耕地로 바뀌기 시작한 것은 아마도 日帝時代의 국도 정비사업에 따른 路線 조정작업 이후일 것이다. 1970년대의 國道 3번의 확장 및 포장공사에 따른 路線 재정비공사 후로는 利川郡 新屯面 水廣里, 陰城郡 筮極面 林烏時, 中原郡 唵味面 마지막재, 上莒面 한걸, 慶北 聞慶郡 店村邑 佛井里 일대의 舊路面이 耕地로 전환되었다. 물론 路線의 조정은 좁은 범위의 景觀變化에 불과하나, 경지가 부족한 南漢江上流와 새재일대에서는 舊路面이 고추, 콩, 채소밭 또는 논으로 이용됨으로써 독특한 景觀을 나타낸다.

## (3) 土木工事와 道路景觀

山城, 邑城, 堡壘, 寺院 등 대규모 토목공사는 축조물 자체로서 뿐이 아니라, 공사에 쓰이는 자재의 채취, 자재의 운반 때문에 交通路 景觀에 큰 영향을 미쳤다. 嶺南路는 古代로부터 戰略上 중요한 交通路였으므로 竹山古城, 中原의 장미산성, 忠州邑城, 새재의 關門, 姑母山城, 漆谷의 梁山城, 大邱邑城, 密陽邑城, 鵝院關, 梁山邑城, 金井山城, 東萊邑城 등 군사시설, 미륵리 大寺刹址, 石橋 등 유적지가 많았다. 그 외에도 南漢山城, 忠州의 德周山古城, 尙州邑城, 仁同의 天生山城이 모두 嶺南路와 관계있는 시설이었다.

39) 孫禎睦, 1977, 朝鮮時代都市社會研究, 一志社, pp. 379-380.

40) 經世遺表, 地官修制 田制 2 井田議之.

41) 金容燮, 1970, 朝鮮後期農業史研究(1), 一潮閣, p. 169.

42) 田慶相(70세), 慶南 梁山郡 勿禁의 安達遠 신부와의 면담(1982. 1).

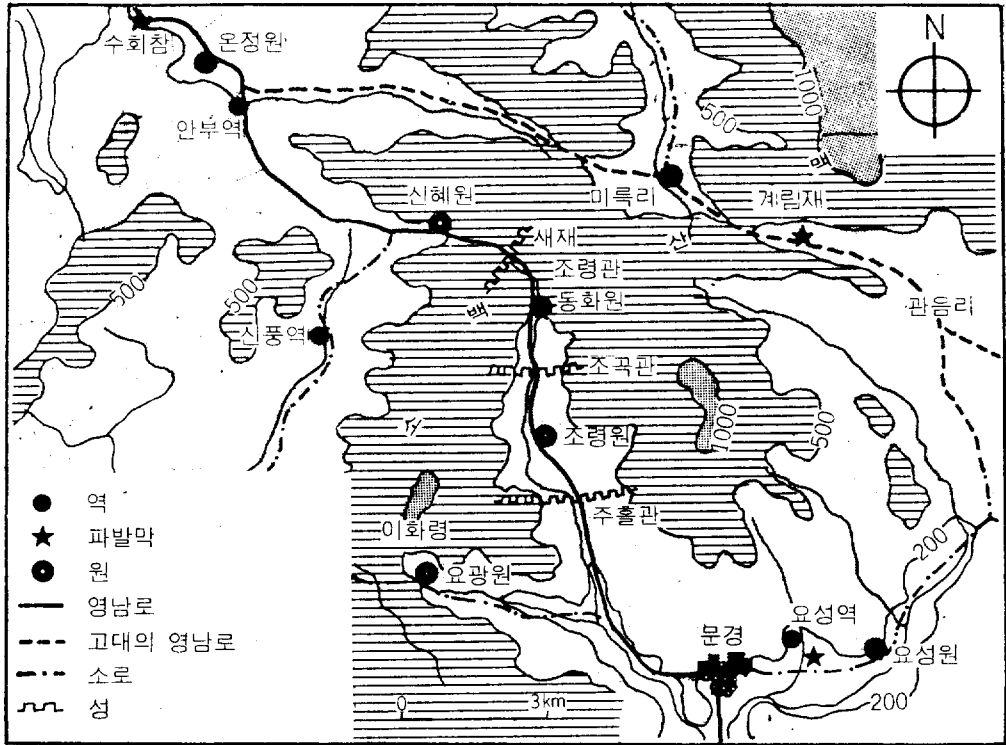


그림 3 새재의 關門과 嶺路(1700)

嶺南路上에서 가장 뚜렷한 景觀은 새재의 主屹關, 烏谷關, 烏嶺關이다. 요새화된 이 관문들은 모두 방벽을 쌓기에 유리한 계곡의 입구와 고개 위에 설치되었다. 이 관문들은 먼 거리에서도 높은 門樓를 발견할 수 있는 위치에 서 있으며, 梁山城南門과 京釜線 부설과 함께 사라진 鵝院關 門樓도 마찬가지였다. 이 關門들은 모두 壬辰倭亂 후에 건설되었다. 본래 새재는 천연요새로 알려졌음에도 불구하고 아무런 關防이 설치되지 않았으나, 壬辰倭亂 후 右議政 柳成龍의 주장에 따라 尙州와 忠州 사이에 방어선을 구축하게 되었다. 1606년 새재 어퇴동에 소규모 군사기지를 설치하고 그 둘레에 木柵을 만들었으나<sup>43)</sup>, 肅宗(1674~1720) 때 드디어 鳥嶺川 계곡에 관문을 완성하였다(그림 3).

새재 關門의 城壁은 계곡이 약 5~7m, 산등성이는 약 3m 높이로 쌓여 있다. 성벽은 크기가 다른 돌을 사각형으로 잘 다듬어 맞추었으며 거의 수직벽에 가깝다. 이와 같은 축성술은 朝鮮朝 후기의 성곽에서 잘 나타난다.

새재와 雞立재 일대에는 군사시설, 관청건물, 寺刹 등 古代 이래의 유적이 많이 분포한다. 지형조건을 참조하면, 이곳의 유적은 雞立재 북쪽의 미륵리, 雞立재 남쪽의 觀音里, 聞慶邑과 새재로 나눌 수 있다. 미륵리 일대에는 統一新羅 때의 큰 절터, 北門터 등이 남아 있으나, 이러한 시설에 쓰인 막대한 양의 石材의 출처는 아직 확인하지 못하였다.

觀音里는 미륵리와 함께 三國時代와 高麗時代의 嶺南路邊 요지로서, 절터, 石佛, 石塔 등이 많이 남아 있다. 觀音里 부근의 葛坪에서는 옛 체석장을 확인하였는데, 이곳의 돌은 약 10km 떨어진 主屹關 공사에 이용되었다. 葛坪과 主屹關 사이는 평탄하므로 석재운반이 비교적 쉬웠을 것으로 보이나, 무거운 돌을 운반하자면 양지역 간에는 정비가 잘된 도로가 필요하였을 것이다. 체석장의 파석은 嶺路의 포장에 이용되었는데, 새재와 雞立재에 부분적으로 깔려있는 薄石은 당시의 유물이라고 믿어진다.

43) 宣祖實錄, 卷 39, 26年 6月.

#### 4. 道路의 立地와 景觀變化의 要因

嶺南路 景觀은 歷史의 흐름, 주민의 觀念形態의 변화, 戰略概念의 변화, 異質文化의 영향 등 여러가지 要因에 의하여 변화하였다. 漢江流域과 洛東江流域의 交通路 변화를 주도해 온 王朝의 교체, 首都의 천도, 외적의 침입 등 政治·行政史上의 사건들은 嶺南路의 성쇠를 좌우한 要因이었다. 佛敎, 道敎, 風水, 儒敎, 기독교 思想 등으로의 觀念形態의 변화가 嶺南路의 路線立地와 景觀에 미친 영향은 매우 큰데, 특히 儒敎文化의 뿌리가 깊었던 嶺南地方의 경우, 日人에 의해 주도된 近代化 과정 중에도 천여년의 보수적 전통은 와해시킬 수 없었다.

##### (1) 政治的 要因과 嶺南路 景觀

鴨綠江下流—漢江下流—洛東江口를 연결하는 직선은 우리 歷史上 가장 戰略的 중요성이 높은 地帶였다. 이 主軸地帶는 첫째, 大陸으로부터의 침입로이며, 남부해안으로부터의 외세의 침투로였고, 둘째, 文明의 核心地域들이 이 선상에 발달하였으며, 셋째, 朝鮮朝 500여년간 주요 도시들이 발달했었으며, 넷째, 역대 왕조의 경제적 대동맥을 이루었다. 북부 국경에 정치적 긴장이 감돌 때, 이 主軸의 남부는 후방기지 역할을 하였고, 남부지방이 해양세력의 위협을 받을 때 북쪽 역시 동일한 역할을 맡았다. 漢江下流를 중심으로 이 軸의 북쪽은 大陸과 연결되는 西路(義州路)가 발달하였고, 남쪽은 일찍이 嶺南路가 발달하였다.

嶺南路는 新羅의 韓半島 통일을 계기로 성립되기 시작하였다. 小白山脈의 정치적 장벽을 경계로 대립하였던 高句麗와 新羅는 각기 平壤과 慶州를 중심으로 독자적인 交通網을 발달시켰으나, 新羅의 반도통일에 의하여 韓半島의 交通網은 慶州를 중심으로 한 단일체제로 통합되었다.

高麗의 반도 재통일로 交通의 中心은 韓半島의 中央인 開城으로 이동되었다. 이때 開城과 慶州를 연결하는 行政·經濟·文化的 기능을 가진 대동맥으로서 嶺南路가 발달하기 시작하였다.

麗末의 日本 원정기간에는 開京과 合浦간의

교통량이 급증하였으며, 韓半島 서남해안에 준동한 倭寇의 토벌작전상 倭의 소굴과 가까운 嶺南 해안지방의 전략적 중요성이 높아지기 시작하였다. 朝鮮王朝 開國을 계기로 대마도를 정벌함과 동시에 釜山浦를 비롯한 3개 항구를 倭에게 개항하였으며, 이를 계기로 南海岸의 방비를 강화하였다. 麗末·鮮初의 對倭戰略을 계기로 서울과 釜山을 잇는 嶺南路가 확정되었으며, 路線의 부분적인 변화는 있었으나 시발점과 종점은 변하지 않은채 현재까지 우리 나라의 交通軸의 기능을 감당하고 있다.

朝鮮朝 500여 년간 嶺南路는 漢江流域의 20여 개 郡縣과 嶺南의 60여개 郡縣을 연결하는 행정통신로였다. 이 도로상에는 忠淸道 監營 소재지 忠州(王亂後 公州로 이전), 慶尙道 監營 소재지 尙州(王亂後 大邱로 이전)를 비롯하여 廣州, 驪州, 善山, 星州, 大邱, 密陽, 東萊 등 주요도시가 분포하였다.

前産業時代의 道路의 기능가운데 가장 중요한 것은 行政通信이었다. 당시의 행정통신망은 王都와 各邑를 직접 연결하는 수직적 구조를 가지고 있었으므로 王都의 천도가 아니면 행정통신망의 변화는 별로 없었다. 다만 壬辰倭亂後 忠淸監營과 慶尙監營이 이전함에 따라 忠州와 尙州間的 행정통신 기능이 다소 약화되고, 그 대신 서울—水原—天安—추풍령—大邱間的 교통량이 증가하였다. 20세기 초 京釜線 개통과 함께 嶺南路의 기능이 감퇴되고, 주요 행정요지들이 京釜線 부근으로 이전하였으나, 嶺南路의 쇠퇴는 이미 壬辰倭亂後부터 나타났다.

京釜線 개통을 비롯한 交通·通信의 근대화는 嶺南路의 행정중심지와 驛村의 몰락을 재촉한 대신, 철도와 신작로변에 새로운 交通·商業聚落의 발달을 촉진하였다. 이 신흥취락들은 다수가 지방의 행정, 교육, 군사, 경제, 종교의 중심지로 되었을 뿐 아니라, 治邑의 명칭까지 물려받는 경우가 많았다. 예를 들면 龍仁邑은 市場村이었던 金良으로, 廣州는 주막촌인 慶安으로, 淸道는 철도역으로, 東萊는 軍事要地이며 對倭貿易港이었던 釜山으로 그 기능을 물려주었다. 郡縣 통합시에 陽智는 龍仁으로, 竹山은 安城으로, 陰竹은 利川에, 延豐은 中原으로, 咸昌

은 尙州에, 仁同은 善山에 합병되었으며 治邑은 모두 面소재지 또는 그 이하의 부락으로 전락하였다. 이러한 聚落들은 행정·교육기능을 상실하고 단순 농촌으로 변모하였으며, 집터가 농경지화하였고, 옛 官衙와 城壁은 황폐화하였다.

日本移民은 交通路의 취락경관에 치명적 영향을 미쳤다. 日人의 韓半島 식민화의 기초작업으로 실시된 大土地調査事業(1905년)은 嶺南路의 전통경관을 뒤바꿔 놓았다. 이 사업에서 日人들은 토지를 國有地와 私有地로 구분하였는데, 國有地로 분류된 토지중에 상당한 부분은 실제로 朝鮮王朝가 兵營과 水營의 운영비를 충당하기 위하여 收租權만 보유했던 私有地였음에도 불구하고, 日帝는 이를 驛屯土란 명목으로 國有地에 편입시켰다.<sup>44)</sup> 朝鮮朝末 토지제도의 문란으로 발생했던 隱結을 파악하고 이를 國有地로 환원시킨다는 미명하에 실시된 土地調査事業은 우리 농민의 私有地를 수탈한 것에 지나지 않았다. 이 토지는 수백 내지 수천 정보에 달하는 대규모의 필지로 둔갑하였으며<sup>45)</sup> 日人의 聚落이 들어서는 기반이 되었다.

비교적 兩班士豪의 세력이 미약했던 驛驛과 군사기지 주변에 발달한 日人聚落은 韓國人聚落과 대조적인 경관을 이루었다. 20세기초 韓半島에 기업농으로 진출하는 일본제벌이 등장하여 驛屯土를 그들의 대농장으로 만들었다. 필지가 큰 그들의 농장은 수리시설과 경지정리가 잘 되었으므로, 규모가 작고 농로가 불규칙한 우리 농민의 경지와는 좋은 대조를 이루었다. 日人의 대농장에서는 벼, 콩 등 곡물과 면화를 비롯한 공업원료를 재배하여 그 생산품을 日本市場에 공급하였으므로, 농장은 鐵道驛이나 신작로 부근의 교통요지에 위치하였다.

초기의 日人聚落은 대체로 이와 같은 農業移民 촌락이었으며, 商業聚落의 출현은 항만도시나 일부 鐵道交通의 要地에 주로 발달하였다. 日人聚落에는 대개 地主 또는 농장사무소 건물을 중심으로 소규모 소작인 가옥이 배열되었고, 정미소와 미곡창고 등 대형건물이 두드러진 景觀을 이루었다. 그러나 日人聚落의 건물은 대부분

합석 또는 倭式瓦로 덮인 木造로서, 영구건물로 개조한 후에도 假建物 같은 인상을 풍겼다.

## (2) 景觀과 觀念形態의 變化

風水思想은 발생지인 中國보다 韓國에서 더 성행하였다. 이 思想은 韓半島에 들어와 韓國 고유의 민속신앙과 결합되어 聚落의 立地 결정에 큰 영향을 미쳤다. 風水思想은 한때 儒學者들에 의하여 비기도참설로 비판을 받았으나, 陰陽說을 체계화한 후로는 佛僧과 儒學者들에게 거의 기본적인 교양의 하나처럼 되었다.

風水思想에 있어서 陽宅에 관한 기본원리는 좋은 물을 얻는 것과 겨울철의 한랭한 서북풍을 피할 수 있는 아늑한 地形을 택하는 일일 것이다. 물을 얻는다는 것은 곧 山의 精髓를 얻는 것이며, 그 精髓의 근원은 가장 理想的인 聚落터로 알려져 왔다. 明堂이라 일컫는 地點은 사방이 산으로 둘러싸인 아늑한 盆地안에 위치하며, 북·서쪽의 산은 높고, 동·남쪽은 대체로 낮아서, 남동쪽에서 불어오는 온난다습한 바람과 따뜻한 햇빛을 막지 않는다. 明堂은 작은 하천에 의하여 배수되는 넓고 평평한 들을 전면에 두되, 明堂이 외부세계에 노출되지 않도록 보호하는, 낮은 산으로 가려지는 것이 바람직하다. 우리나라의 주요 취락들은 대체로 이러한 작은 盆地 地形에 자리잡고 있으며, 특히 官衙는 鎭山 밑의 양지바른 산록에 위치하였다.

風水思想에 입각한 明堂은 交通·通信의 중요성을 배제한 폐쇄성을 지니고 있었다. 明堂을 감싸고 있는 배후산지의 穴을 끊어 길을 연다는 사실은 상상하기 어렵다. 따라서 가장 理想的인 風水모텔에 立地한 聚落일수록 交通路와의 관계는 밀접할 수 없었다. 嶺南路上的 治邑가운데 대부분이 幹線道路에서 수백 또는 수천미터씩 떨어진 작은 盆地안에 위치하였으며, 幹線道路로부터 治邑으로 통하는 交通要地인 진입로에는 驛 또는 주막촌이 발달하였다.

三國時代에 韓半島에 전래된 儒學思想은 서서히 뿌리를 내려오다가 朝鮮王朝에 이르러 완전히 우리나라의 정치·사회·문화적 규범으로 자

44) 慎鍾廈, 1979, 朝鮮土地調査事業研究, 韓國研究院, pp. 18-19.

45) 高承濟, 1977, 韓國村落社會史研究, 一志社, pp. 332-337.

리를 잡았다. 高麗 光宗 때부터 中國式 과거제가 실시되면서 儒學者들이 관계에 진출하여 관료계급을 형성하기 시작하다가, 朝鮮王朝에 이르러 완전히 정치무대를 장악하기에 이르렀다. 이들 儒學官僚階級の 정치철학은 朝鮮朝의 文化·社會·經濟 전반에 걸쳐 일대 변혁을 가져왔다. 즉 忠孝思想을 바탕으로 한 官僚貴族階級の 조상숭배사상은 家門 발생지의 聖域化, 조상의 묘소와 사당의 보존, 家門과 家風의 숭상, 자손의 번영, 宗家의 보존 등으로 표현되었다.

兩班聚落들은 經濟·文化·社會的으로 독립성을 지닌 공동체로서 대부분 同族村을 형성하였다. 이 村落은 토지경제를 토대로한 경제적 바탕, 서당이나 공자묘 등의 문화적 바탕, 부락의 원로로 구성된 사회조직을 가지고 있었다.

어떤 지역에서는 몇개의 家門이 자연적으로 발생하여 하나의 큰 聚落으로 발전한 경우도 있다. 동일지역 내에서 여러 家門들이 경쟁관계 또는 문화적 교류관계를 유지하는 가운데 家門 자체는 물론 聚落의 발전을 촉진하여, 그 聚落이 한 地域의 중심지가 되었다. 이러한 兩班聚落은 자연히 중앙의 정치지도자의 관심을 끌게 되었다.

專制王權社會의 주요 交通·通信網은 王都와 地方의 兩班勢力의 본거지를 연결하는데 중점을 두었다. 交通路는 王室이 兩班勢力을 통솔 또는 견제하고, 兩班 중에서 人材를 발굴하며, 王權의 대행자로 임명된 兩班官僚가 백성으로부터 거둔 租稅를 수송하는데 이용되었다. 한 나라의 신경중추와 같은 역할을 한 王都와 兩班聚落 사이의 交通路는 王都의 遷都가 없는 한 그 立地가 변한 경우란 극히 드물었다. 다만 한 聚落과 다른 聚落 사이의 道路 路線의 부분 수정작업이 행하여져 소규모의 景觀變化를 유발하였다.

수백년 동안 지속되어 온 儒敎社會의 전통은 中國의 文物을 제외한 모든 外來文化를 수용하는데 강한 거부반응을 보였다. 20세기말의 新交通機關의 도입에 대한 저항이 그 한 예인데, 嶺南地方 북부는 특히 西歐와 日本의 文物에 강한 반발을 보인 지역이다. 이 사실은 嶺南의 北部와 南漢江上流 지방의 근대화를 지연시킨 반면, 이 지역의 傳統의 文化景觀이 크게 변질되지 않

은채 보존되는데 기여하였다.

朝鮮朝의 儒敎의 정치이념이 交通路 발달에 미친 영향은 경제적인 측면에서도 관찰된다. 朝鮮朝의 국가경제의 근본은 土地經濟였다. 따라서, 朝鮮社會에서 바람직한 직업으로 분류되었던 農, 工, 商業 가운데 農業을 국가에서 가장 장려하였고, 工業과 商業은 경시하였다. 특히 商業은 백성의 射倖心을 조장하고, 불필요한 인구 이동의 원인이 된다하여 國初에 억압한 바 있으므로 生必需品 구입에 필요한 邑市場 이외의 商業聚落 발달은 거의 불가능하였다. 따라서 嶺南路를 비롯한 幹線道路의 존재이유란 오직 行政·軍事通信의 전달, 官吏의 公務여행, 稅穀과 土貢의 운송 등 극히 제한된 기능의 수행에 불과하였다. 地理學的 견지에서 가장 중요시되는 交通路의 文化·經濟的 기능은 당시의 交通體制에서 크게 기대하기 어려웠다.

그러나, 嶺南路는 17·8세기에 들어서면서 정상적인 기능을 보유하게 되었는데, 그 계기는 定期市場의 발달과 장거리교역로의 개척에 의하여 이룩되었다. 과거의 行政通信路가 王都와 地方行政中心地를 從으로 연결했던 것과 대조적으로, 17·8세기의 商業路는 定期市場들을 橫으로 연결하는 거미줄과 같은 交易路였으므로 東·西·南·北間의 물자교류는 물론 文化傳播에도 크게 기여하였다. 또한 이러한 商業路를 따라 河港, 市場, 주막촌 등의 商業聚落이 발달하였는데, 이 취락의 주민들은 兩班이 아닌 평민층이었으므로, 聚落形態, 家屋構造, 家屋의 크기 등에서 뚜렷한 특성을 나타내게 되었다.

20세기초부터 본격적인 포교사업에 착수한 기독교는 신교의 역사가 짧은데 비하여 交通路邊의 景觀變化에 미친 영향은 간과할 수 없는 정도이다. 歷史的 古道 景觀의 상징이었던 道路標識 가운데 다수가 외국 선교사나 한국의 개종자들에게 우상으로 보였기 때문에 피해를 입었다. 장승과 서당담이 파괴되었고, 정자목은 벌목되었다. 幽谷과 星峴의 옛 察訪官衙터에는 기독교 교회가 들어 앉았다.

## 5. 要約 및 結論

인간은 景觀을 만들고 자연환경은 인간의 景觀創造 활동을 돕는다. 따라서 特定地域의 인간 居住史는 그 지역의 景觀에 잘 나타난다.

이 研究는 嶺南路 일대에 전개되는 文化景觀 要素들을 분석·종합하고, 그 결과를 토대로 하여 韓國文明史의 한 국면을 파악하고자 한 시도이다. 이 연구에서 古文書, 古典, 古地圖, 現代地形圖의 연구를 통한 歷史地理學的 또는 歷史古學學的 접근은 嶺南路 景觀의 動的 변화과정을 이해하는데 근본적 방법이였다. 現地踏査는 現存하는 과거의 흔적을 추적하고, 化石화된 과거의 景觀要素를 파악하기 위한 불가피한 과정이였다.

嶺南路를 예로 한 交通路의 景觀研究에서 필자는 옛 道路의 景觀要素의 변화과정과 변화요인을 다음과 같이 요약하여 결론지었다. 첫째, 嶺南路는 漢·洛東江 水路를 따라 발전한 交通路로서 중앙에 小白山脈의 지형적 장애가 있기는 하나, 南北方向의 漢·洛東江 河谷을 연결한 잇점 때문에 대규모의 景觀改造 없이 입지할 수 있었다. 民俗信仰, 風水思想, 嶺南地方 특유의 儒敎의 보수성 등은 山脈의 절단과 같은 地形上의 변화를 억제한 要因이었다.

둘째, 交通路는 自然植生の 파괴자이며 동시에 새로운 植生の 창조자인 人間을 인도하는 매개체이다. 嶺南路는 古代로부터 인구가 조밀하였으며, 주요한 인구 이동로 역할을 하여왔다. 嶺南路 일대의 인구조밀 현상은 일찌기 山野와 저습지개간과 집약적 토지이용의 전통을 발달시켰으며, 오늘날 이 일대의 과수재배와 近郊農業의 발달에 기여하였다. 경지확장에 따른 植生の 변화 외에도, 인간이 운반해온 植物과 인간을 따라온 각종 잡초는 모두 嶺南路邊의 景觀形成 과정을 나타낸다.

셋째, 嶺南路의 오랜 歷史를 돌이켜 보면, 交

通路 景觀은 그 설계자가 부여하는 것이 아니라 後代의 이용자가 창조하는 것이란 사실이 자명해진다. 시대적인 觀念形態와 科學技術의 변화 또는 발전은 景觀의 형성과 변화를 주도해온 要因들이다. 民俗信仰, 風水思想, 佛敎, 儒敎, 實學思想 등은 傳統的 景觀形成의 바탕으로서, 道路標識, 路面, 각종 시설물, 路邊聚落 등 도로경관의 발달에 큰 영향을 주었다. 近代化 이전에도 觀念形態 변화의 영향은 있었으나, 당시의 景觀變化는 비교적 완만한 현상에 지나지 않았다. 그러나 기독교사상, 西歐의 과학문명, 日帝의 침략 등은 전통적 交通路 景觀을 부정한 異質的 要因이었다. 南漢江 上流地方과 嶺南北西部地方은 비교적 이러한 부정적 要因에 대한 저항이 강했던 곳이었기 때문에 과거의 전통적 景觀要素를 비교적 많이 보존하고 있다.

네째, 우리 나라 歷史上 歷代王朝의 전성기는 반드시 交通·通信路의 기동력이 가장 활발했던 시기와 일치하였다. 기동력의 절정기에는 交通路邊의 시설이 합리적으로 운영되었으며, 쇠퇴기에는 交通路의 기능이 떨어짐과 동시에 景觀의 피폐를 초래하였다.

다섯째, 朝鮮王朝時代의 가장 중요한 交通路 기능은 中央과 각 지방의 兩班聚落을 직접 연결하는 행정통신이었다. 당시 兩班聚落은 대부분 富의 원천인 토지를 배경으로 발달하였으며, 交通要地에 입지한 경우가 드물었다. 兩班層의 관심을 끌지 못했던 交通要地들은 英正時代의 市場 및 주막취락의 발달 당시에 商人을 중심으로 한 평민층의 활동무대가 되었다. 만일 朝鮮朝의 兩班層이 交通路의 重要性을 인식하고, 그들의 富를 土地經濟보다 交通路를 배경으로 한 交易에서 찾으려 했다면, 20세기 초 주요 交通路를 통하여 침투한 外勢의 저지에 적극성을 보였을 것이며, 오늘날 交通要地에서 흔히 발견되는 日帝 殘在에 의한 景觀上의 汚染도 예방할 수 있었을 것이다.

# Landscape Change of the Youngnam-ro

Young-joon Choe\*

## Summary

The Youngnam-ro has been studied in this paper as a means of understanding an important phase of the Korean civilization. This study included the cultural history and roadside landscape both physical and cultural. Archives, old maps, modern topographic sheets, and Korean classics have been examined as data for the reconstruction of the Youngnam-ro in the past. Fieldwork further documented traces of the ancient route.

The key factors for the reconstruction of the past were physical setting, administration, political ideology, social tradition, and economic activity. Such elements as contemporary physical and cultural landscape, and relics served as documentary records for the reconstructions.

The impact of human occupation in a specific region is reflected in the landscape. The contemporary landscape is a product of a cultural succession of occupancy. Roads are key factors to the understanding of the physical and cultural landscapes. The reconstruction of the stages of the Youngnam-ro can be achieved by investigating the landscape itself. Four aspects of the landscape changes along the Youngnam-ro were examined: landforms, vegetation, road markers, and landuse patterns.

From a bird's eye perspective, a long strip of disturbed soil often indicates the location of a former road. In the Youngnam-ro zone, natural vegetation was almost completely remov-

ed by fire, lumbering, and agricultural activities over a period of several thousand years. Although the abandoned roads have been reforested, the evidence of soil erosion whether past or contemporary can still be identified in rugged areas.

Large construction works undertaken along the Youngnam-ro also led to landform changes. For instance, the backswamps of the Han and Naktong basins were reclaimed and the dikes used as roadbeds for the Youngnam-ro. The tradition of intensive land use, which influenced the development of today's horticulture and cash-crop farming, can be recognized along the Youngnam-ro. In many areas mountain slopes were used as cash-crop fields, orchards, and mulberry plantations. Large markets along the Youngnam-ro promoted intensive farming.

The surviving materials, such as roadside trees, road signs, stone monuments, shrines, and the remains of temples and fortifications, are indicators of landscape changes and clues to the traditions of the people who constructed them. Some road markers, monuments and shrines were destroyed because of their pagan connotations to Christians and for cultural liquidation purposes by the Japanese.

The impacts of new technology and modern transport systems have also been very significant. Because of the accelerated rhythm of technological changes, these events altered the landscape along the Youngnam-ro zone in positive, but also in negative ways for more than several thousand years of premodern history.

*Geography*, Korean Geographical Society, No. 28, pp.1-17, 1983.

\* Associate Professor (Ph.D.), Korea University.



The older roads, however, have remained persist for a long time in specific areas. Geomancy, folk religion, Confucianism, and cultural chauvinism of the native people in the Youngnam-ro zone contributed to the preservation of specific road locations and roadside landscapes.

A Roadside landscape often reflects the political situation of a society. The quality of the road does not signify the appearance,

but rather good management. Korean society during the heyday of a dynasty was highly mobile. When the Youngnam-ro was well maintained and its landscape was well harmonized, Korean society prospered, while when the Youngnam-ro was poorly managed and its landscape went into dilapidation, Korean society was disorganized and confronted with external threats.