

# 조선후기 경기도 지역 도시의 건축 및 도시적 특성에 관한 연구

- 상업발전이 시가지 가로에 미친 영향 -

김 동 욱

(경기대학교 교수)

이 상 구

(경기대학교 교수)

## 1. 머리글

이 글은 조선후기 본격화된 상업의 발전에 따라 경기도 지역 도시에 나타난 가로를 중심으로 형성된 상업적 시가지의 건축 및 도시적 특성을 고찰하고자 한 것이다.

조선후기는 상업의 발달이 두드러진 시기였다. 17세기에는 농업 생산력의 향상을 바탕으로 상품 유통이 활발해졌으며 그와 아울러 화폐 교환이 이루어지게 되었다. 이를 바탕으로 18세기에는 전반적인 상업의 발전이 이루어졌다. 또한 사회적으로도 양반과 상민의 2원 구조로 엄격하게 나뉘어져 있던 신분제도에 이완이 생겨 다양한 신분계층이 형성되었고 신분간의 이동도 부분적으로 가능하게 되었다.<sup>1)</sup> 아울러 거주지에 대한 이동도 전보다 자유스러워져서 농촌 인구의 도시로의 이동이 빠르게 진전되었다. 그 결과 18세기에는 전국적으로 도시 인구가 늘었고 도시에서의 상업활동의 활발한 전개가 이루어져 일부 도시들에서 과거와

다른 새로운 양상이 나타나게 되었다. 즉 도시 거주 구역이 확대되고 도시내 상업 시설의 확장이 나타났다.<sup>2)</sup>

조선후기의 상업의 발달은 도시를 중심으로 이루어졌다. 그 중에서도 역시 도성인 서울은 최대의 상업도시였으며, 경기도는 그러한 서울을 감싸고 있는 지역이었기에 전국 방방곡곡의 물자와 사람들이 서울로 모여드는 길목이 되었다. 도성인 서울의 상업발달은 서울로 향해 모여드는 물자의 양과 사람의 수를 급격히 증가시켰으며 육로를 통한 이동이거나 바다와 강을 통한 뱃길로의 움직이거나 모든 물자와 사람들은 일단 경기도 지역을 통과해야 했다. 그에 따라 지리적으로 상업의 이점을 가진 곳에서는 활발한 상업활동이 전개되었으며 서울로 향하는 몇몇 중요한 교통상의 요지에서는 여행객들의 편의를 제공하는 시설들이 갖추어져 하나의 고유한 시가지를 형성하기도 하였다. 18세기말에 새로 조성된 수원은 이러한 시대 여건 속에서 도성 남쪽에 하나의 새로운 경제 중심 도시를 건설하려는 의지 아래 건설된 도시로 알려져 있다.<sup>3)</sup>

이 논문은 1996년도 학술진흥재단의 자유공모과제 연구비에 의해 연구되었음.

1. 邊太燮, 『韓國史通論』(三英社, 1986) pp.340-352

2. 姜萬吉, 『韓國近代史』(創作과 批評社, 1984) pp.136-141.

이렇게 조선후기가 도시에서 상업이 비약적으로 발달한 시기였으며 도성인 서울을 둘러싼 경기도지역은 그러한 시대적 변화가 두드러졌던 곳이었다. 그러나 종래 조선후기 도시의 연구는 주로 도성인 서울이나 평양, 개성, 대구 등 기존의 대도시를 중심으로 이루어져 왔으며, 특히 상업 활동과 관련해서는 거의 서울에 대한 연구에 집중되어 조선후기 경기도 도시에서 나타난 변화에 대해서는 거의 연구가 이루어지지 않았다. 간혹 상업의 영향을 언급하더라도 주로 시장의 형성 정도가 관심의 대상이 되는 정도였다.

기존의 연구상황에서 또 한가지 지적되어야 할 점은 상업발달에 대한 연구에서는 그 공간적 기반인 도시와 건축의 물리적 상황에 대해서 소홀히 해왔으며, 도시와 건축의 물리적 상황에 대한 연구에서 또한 도시를 주거와 행정기능 중심으로 뿐만 아니라 상업적인 것으로 파악하려는 시각이 결여되어 왔다는 점이다. 이러한 서울과 기존 대도시 중심의 연구, 연구의 관심과 시각의 한계 속에서 조선후기에 작은 곳에서 일어난 새로운 변화들이 충분히 부각되지 못해온 것으로 생각된다.

조선후기의 상업발달이 도시에 미친 영향은 몇몇 상업이 활발히 전개된 도시에서 나타났던 시장의 형성 뿐만은 아니었다. 보다 중요하게 생각되어지는 변화는 도시형태 즉 도시의 구조와 조직 및 건축의 변화였다. 특히 주목할만한 두드러진 현상이 가로로를 중심으로한 상업적 시가지의 형성이었다. 이러한 가로형의 상업적 시가지의 형성은 조선후기 상업적 도시로의 도시성격의 변화를 이해하는데 핵심적인 요소가 되는 것이라 생각된다.

또한 조선후기의 경기도지역은 이미 언급한 바와 같이 지리적으로 최대의 상업도시였던 도성인 서울로의 길목에 해당하여 물자와 사람의 이동이 대단히 활발했던 곳이었을 뿐 아니라 도성인 서울과 구왕조의 도성이었던 개성을 제

외하고는 이렇다할 독자적 중심성을 갖는 기존의 대도시들이 없었다는 점에서 조선후기의 상업발달의 영향이 가장 민감하게 도시의 변화로 반영될 수 있는 여건을 갖추고 있었다. 이런 점에서 조선후기 경기도 지역도시의 시가지 가로에 대한 건축 및 도시적 연구는 이 시대 경기도의 도시 특성뿐 아니라 조선후기의 도시를 이해하는 중요한 한 부분이 될 것으로 생각된다.

이 글에서는 경기도 지역의 여러 도시 가운데 특히 상업 발전이 두드러지게 나타났던 사례로 안성군과 고양군, 그리고 수원부를 주 고찰 대상으로 삼았다. 안성군은 경기도의 가장 대표적인 시장이 형성된 도시 사례로 꼽았으며 고양군은 서울 북쪽의 교통 요지에 위치하여 숙박 시설이 형성된 대표적인 사례로, 수원은 18세기 경제 활동을 염두에 두고 새로 건설된 도시의 사례로 잡았다.

## 2. 조선후기 상업발전 양상과 경기도의 상업발전 도시

### 2-1 조선후기 상업발전의 양상

조선후기에 나타난 두드러진 변화의 하나는 농업생산력의 증대와 그에 따른 상업의 발전이었다. 이미 서울과 같은 대도시에는 시전상인들의 상업활동이 활발히 이루어지고 있었으며 지방에서도 장시가 전국적인 규모로 확산되었다. 1770년에 편찬된 「동국문헌비고」에 의하면 당시 전국의 장시수는 1,064곳이라고 하였다. 「호구총수」에 나타난 1777년의 전국 고을수가 339개이므로 평균적으로 보면 장시는 한 개 고을에 3개 정도가 되는 셈이다.

지방의 장시는 5일마다 장이 서는 정기시가 일반적이었지만 도시 인구가 늘어나고 장시의 수가 증가하면서 일부 장시는 점차 상설시로 바뀌어 갔다. 상업인구가 증가하고 상품 화폐 경제가 현저하게 발달한 조선 후기에는 정기시

3. 韓永巖, 「정조와 화성」, 「근대를 향한 꿈」(경기도박물관, 1998) pp. 85-86.

의 상설시장화는 더욱 촉진되었다. 일례로, 삼남지방의 상품이 서울로 들어오는 길목에 있는 송파장의 경우 18세기 중엽에는 지방상인, 서울 상인, 송파 상인 등이 모여들어 “이름은 비록 한달에 6번 열리는 장이지만 실제로는 서울 시전이 파는 각종 상품을 마을 가운데 쌓아두고 날마다 매매하여 서울 시전이 점점 이익을 잃게 된다.”고 할 정도로 상설 시장화 되었다.<sup>4)</sup>

상업의 발달은 도시에 여러면의 변화를 촉진시켰다. 이미 조선후기에는 농촌의 해체과정에서 농지를 잃은 상당수의 농민들이 도시로 이동하고 있었으며 기근과 자연재해의 결과 유민들의 도시 집중 현상이 늘어났다. 그 결과 도시의 인구가 급격히 증가되거나 새로운 도시들이 형성되어 갔다. 18세기 후반기에 서울은 18만9천명의 인구를 포용하고 있었으며, 개성과 평양은 인구 2만명 이상의 도시로 성장했고 경상도의 상주와 대구, 전라도의 전주, 충청도 충주 및 평안도 의주 등도 인구 1만명을 상회하고 있었다. 인구가 5천명에서 1만명에 이르는 도시는 전국적으로 40개소나 되었다.<sup>5)</sup>

장시의 발달과 정기시의 상설 시장화는 도시 주변에 특정한 상점 시설이 형성될 여건을 마련해 주고 있었다. 조선후기에 들어오면 많은 도시들은 과거와 같은 단순한 행정 명령을 수행하는 관아 중심의 도시 기능에서 벗어나 활발한 상업활동이 전개되는 상업도시의 성격으로 변모되고 있었다.

이들 상업도시외에 이 시기에 상업 활동의 장소로 새롭게 대두된 곳으로 주요한 길목에 위치한 역참을 들 수 있다. 상업의 발달은 활발한 인구의 이동을 유발한다. 정기시 뿐 아니라 상설시장이 형성되면서 물품의 매매는 물론 물자의 유통에 의해 많은 사람들의 유동이 발생하게 되며 이에 따라 숙박업이나 음식업과 같은 영업도 활기를 띄게 되었다. 이러한 영업은 전국 대로변에 설치한 역참 주변에 자연스럽게 형성되었으며 특히 각종 물자가 유입되는

서울로 향하는 길목에서 두드러진 발전을 보았을 것으로 짐작된다.

조선후기에 나타난 상업의 발전은 도시의 인구 증가는 물론 장시를 비롯한 상설 시장의 형성으로 전개되어 도시의 변모를 촉진시켰다. 아울러 교통의 요지에 위치한 역참이 있는 지역에서도 이와 유사한 도시적 변화가 나타났던 것으로 생각된다.

## 2-2 상업의 발전과 도시성격의 변화

조선후기의 상업의 발달은 도시의 성격을 변화시켰다. 18세기에 쓰여진 이증환의 『擇里地』에서 그러한 변화의 일면을 읽을 수 있다. 『택리지』에서 이증환은 전국의 여러 고을과 마을들 중에서 상업적으로 번성한 곳들을 大都會와 都會로 등급을 나누어 열거하고 있다. 이증환은 평안도의 평양과 안주, 함경도의 원산촌, 경상도의 상주와 경주, 전라도의 전주, 충청도의 金遷 등을 대도회로, 강원도의 원주와 철원, 경상도의 대구, 경기도의 안성을 都會로 들고 있다. 이들을 대도회와 도회로 선정한 이유에 대해서는 대부분 물자의 유통상 유리한 위치에 있어 경제적으로 번성한 곳이기 때문이라 설명하고 있다.<sup>6)</sup>

이와 같은 대도회와 도회의 열거는 상업의 발달이 도시에 큰 영향을 미쳐 이전의 주·부·목·군·현 등 행정체계상의 위계와는 별

6. 평양과 안주는 저자(市)에 중국물자가 많은데 이는 상인들이 사신을 따라 왕래하면서 장사를 하며 이익을 얻었기 때문이며 또한 부자들이 많다고 하였다. 원주는 嶺東과 京畿 사이에 있어 동해의 魚鹽, 人蔘, 棺槨, 宮殿의 材木들을 운수하여 도회가 되었다고 하였으며, 상주는 육운과 해운이 다 남북으로 통하여 수륙교통의 요지로 교역에 편리하여 부자도 많고 이름난 유학자나 관리도 많다고 하였고, 안성은 기호지방과 해안 사이에 있어 화물이 수송되고 工人과 商人들이 모여들어 漢南의 도회를 이루고 있다고 하였다. 반면 大丘(大邱)는 경상도의 중앙에 위치하여 남북의 거리가 거의 같아 지형적으로 훌륭한 도회지라고 하여 위치에 관해서만 언급하였고 철원은 지형이 평탄한 것에 대해서만 언급하였다.

4. 姜萬吉, 앞 책 p 93에서 인용.

5. 姜萬吉, 앞 책, p 139.

도로 상업의 번성함이 도시의 중요도의 새로운 척도가 되기 시작했다는 변화를 나타내주고 있다. 특히 주목할 것이 元山村과 金遷이다. 이중환이 대도회로 들고 있는 원산촌과 金遷은 행정체계상으로는 고을이 아닌 村에 불과한 것들이었다. 촌락에 불과하지만 상업적으로는 대도회로 불릴 수 있을 만한 도시가 되었고 또 그렇게 인식되고 있었음을 나타내주고 있다.<sup>7)</sup> 이렇게 조선후기의 상업의 발달은 도시의 현상과 도시에 대한 인식을 변화시켰다.

현재 사용하고 있는 ‘도시’라는 용어는 이전에 없던 전혀 새로운 것은 아니었지만 직접적으로는 1920년대 이후의 도시계획의 도입과정 속에서 일반화된 것으로 보여진다.<sup>8)</sup> 우리나라에서 ‘도시’<sup>9)</sup>를 나타내는 용어로 오래 전부터 쓰이던 것으로 ‘마을’이 있다.<sup>10)</sup> 원래 고대의 자율적으로 생성된 단위 공동체와 공동체의 집회소를 나타내던 말이었던 ‘마을’은 근현제의 시행 등 중앙집권적인 체제가 확립되어가면서 관청, 관아를 의미하는 것이 되었다.<sup>11)</sup> 邑治 즉

관아를 중심으로하는 도시의 성격은 이러한 기반 위에 성립된 것이었다.

이렇게 자율적이었던 공동체들이 중앙집권적 행정체계에 편입되어간 과정에서 나타난 도시의 성격의 변화 외에 도시 내에 상업적인 시장이 형성되고 또한 도시전체가 상업적 기능을 중심으로 한 것으로 변모해간 단서를 ‘市街’와 앞서 언급한 ‘都會’, ‘大都會’에서 발견할 수 있다. 조선초에는 일반적으로 사용된 것으로 보이는 ‘시가’는 저자거리로 번역되어지는 것으로 길을 따라 형성된 상업적인 시장지를 나타내는 말이다. 따라서 ‘시가’는 앞서 언급한 ‘도회’가 도시의 전체를 지칭하는 것과는 달리 도시내의 일부분을 나타낸 말이라고 할 수 있다.<sup>12)</sup>

이상과 같이 도시를 나타내는 용어의 변화를 근거로 우리나라 도시가 변화해온 몇 가지의 단계들을 설정할 수 있을 것으로 생각된다. 특히 도시내의 상업적인 시장지 ‘시가’의 성립과 도시 전체가 상업중심이 되는 ‘도회’로의 변화는 주목되어야 할 것으로 생각된다.

7. 이중환은 元山과 金遷을 대도회로 꼽은 이유로 元山은 강원도, 황해도, 평안도, 경기도 등의 상인들이 모여들어 재화와 물자가 쌓이기 때문이며, 金遷은 두 강이 합류하는 지점이어서 嶺南의 貨物이 들어오고 이것이 漢陽으로 통하는 곳이기 때문이라고 하고 있다.
8. 이상구, 『韓國의 都市概念에 대한 小考』, 『도시행정연구』 8집 (서울시립대학교, 1993.), pp.19-25.  
또한 일본에서 ‘都市’라는 용어가 외래어의 번역어로 처음 나타나기 시작한 것이 『米歐回覽實記』(1879년)이라 하며, 영어의 ‘Town Planning’이 ‘都市計劃’으로 처음 번역된 것은 1914년이었다.
9. 여기서 ‘도시’는 도시론적 입장에서의 엄밀한 의미로서가 아니라 역사적 현상으로서 파악하는 포괄적인 의미로 사용한다.
10. ‘마을’은 상당히 오래된 말로 삼한시대부터 사용되었던 것으로 보인다. 『三國志·魏書 東夷傳 韓傳』에 기록된 馬韓의 50여 諸國의 이름 중 “咨離牟盧國”과 “牟盧卑離國”에서 ‘牟盧’나 ‘梁盧. 東夷列傳 新羅傳’에는 “其俗呼城曰健牟羅, ...”라고 하여 신라에서 王城을 ‘健牟羅’(큰마을)로 불렀다는 기사, 고구려 廣開土大王碑文의 百濟征服城名 중에 “摸盧”, “牟盧”, “牟婁” 등의 기록이 있다.
11. 16세기의 한자임문서들에서 이러한 변화를 확인할 수 있다. 『石峰千字文』(1583)에 ‘府’字의 한글 풀이를 ‘마을’로 하고 있으며, 『訓蒙字會』(1527)에서도 ‘署’, ‘局’, ‘府’의 풀이를 ‘마을’로 하고 있다. 또한 明宗朝에 編纂된 『新增類合』에서도 ‘衙’字와 ‘司’字를 ‘마을’로 풀

### 2-3 경기도의 대표적 상업도시

경기도는 서울에 인접한 지리 여건으로, 상업활동이 비교적 활발히 전개되었다. 그에 따라 일부 도시에서 대규모 장시가 형성되고 서울로 향하는 교통 요지에서도 도시의 상업 발전이 두드러졌다. 18세기말에 새로 건설된 수원은 이러한 시대 여건 속에서 나타난 경기도의 가장 대표적인 상업 성격을 가진 도시이다.

경기도에는 수많은 장시가 존재했다. 『증보문헌비고』에 실린 장시가 열리는 지명은 개성부를 제외하고도 무려 104곳으로 나와 있다. 장시는 주로 읍내 가까운 곳에 있었지만 읍에서 떨어져 있지만 사람들의 통행이 빈번한 주

고 있다.

12. 문헌상으로 확인되는 ‘시가’의 용례 등 도시를 나타내는 용어에 대한 실증적인 연구는 본 논문이 아닌 별도의 기회를 통하여 구체적으로 제시하고자 한다.

변 지역에도 널리 열려있었다. 예를 들어 광주부의 경우, 廣州 城內외에도 慶安, 細皮川, 德豐, 松坡, 沙坪, 樂生, 崑池巖, 八谷에 각각 시장이 열렸으며, 양주의 경우, 加羅非, 東道川, 新川, 古州內, 大灘, 北道川, 仇谷에 정기 시장이 열렸다.

이들 여러 장시가운데 특히 규모면에서 전국적으로 주목되는 곳은 4곳 정도였다. 『만기요람』에는 전국에서 이름난 15곳의 장시를 명기하면서 경기도에 속한 곳으로 松波場, 沙平場, 안성의 邑內場, 교하 恭陵場 네 곳을 들었다. 이 중 읍치에 위치한 장시는 안성장 한 곳 뿐이며 나머지 세 곳은 모두 읍치가 아닌 곳에 있었다. 즉 송파장과 사평장은 서울로 향하는 한강변의 나룻터에 설치된 장시이며 공릉장은 교화의 교외 지역으로 현재의 금촌시 부근이었다.

안성은 안성군의 읍치 남쪽에 자리잡고 있었다. 안성은 충청, 전라, 경상도로 이어지는 교통의 요지에 위치하고 있었고 읍내 주변의 안성 평야의 곡창지대를 배경으로 하는 농산물의 집산지였다. 안성군은 조선후기에 들어와 상업이 발달하면서 그 장시의 기능이 증시되어 도시 규모가 크게 발전한 대표적인 곳이다. 조선 초기에는 인근 죽산이나 음죽현과 큰 차이 없는 평범한 읍치였던 것으로 보이는데 18세기에는 비약적인 성장을 하였다. 1789년의 『호구총수』에 나타난 안성군의 도시부 인구는 3,419명이다. 이것은 인근 죽산현의 989명, 음죽현의 888명에 비하면 거의 4배에 달하는 규모이다. 또한 전체 경기도내 읍치가운데도 개성부와 수원부, 광주부, 강화부 및 여주목에 이어 여섯 번째의 인구수이다. 수령의 관직만으로 보면 안성군은 18세기 37군데 경기도내 읍치가운데 수령의 서열이 중간 정도에 머무는 곳이었다.<sup>13)</sup> 중간 서열에 지나지 않는 안성군이 인구

수에서 여섯 번째를 차지하고 있는 이유는 바로 안성장으로 상징되는 활발한 상업활동에 있다고 생각된다.

장시와 함께 활발한 상업 활동이 전개된 곳으로 역참이 있다. 조선후기에 들어와 인구의 이동이 활발해지고 물품의 유통이 성행하면서 역의 역할도 새삼 강조되었다. 특히 경기도는 서울로 오는 전국의 주요한 대로가 모두 연결되는 곳이었기 때문에 각 대로상에 있는 역참의 비중은 더 높아졌다.

조선시대에 도성에서 전국으로 이어지는 간선도로는 대체로 10개로 나뉘어 졌다고 한다. 이 가운데 특히 중요시 된 도로는 서울에서 의주를 잇는 소위 燕行路, 서울에서 함경도와 강원도를 잇는 關北路와 關東路, 서울에서 부산을 잇는 右路, 통영으로 이어지는 中路, 전라로 해서 통영을 잇는 左路 등이었다. 각 도로상에 위치한 경기도의 중요한 읍치를 들면 연행로에서는 고양과 개성, 관북로와 관동로는 포천과 영평, 좌로는 용인, 중로와 우로는 과천, 수원등이었다. 각 도로에는 역참이 설치되어 하룻밤을 묵어가는 중요한 숙박지가 형성되어 있었는데 연행로의 첫 번째 기착지인 고양의 벽제역, 관북로의 기착지인 다락원, 좌로의 판교역, 중로와 우로의 수원 유천이나 청호역 등이었다.

경기도내의 수 많은 역참가운데 단연 으뜸은 고양군에 있었던 벽제역이었다. 벽제역은 서울에서 의주를 잇는 연행로 또는 의주대로의 서울을 벗어난 첫 번째 역이었다. 흔히 중국에서 서울을 방문하는 사신은 벽제역까지 와서 하룻밤을 묵으면서 의복을 갈아입고 다음날 도성에 들어갔다고 한다. 따라서 벽제역은 조선초기부터 가장 중요한 역으로 알려져 있었으며 벽제역을 관할하는 고양군은 이러한 사신의 수행을 대비한 읍치로써 그 중요도가 더 해졌다. 아울러 상업의 발달에 따라 벽제역에는 다른 읍치나 역참에서 보기 어려운 활발한 상업활동이 전개되었던 것으로 보인다.

1789년(정조13)에 새 장소로 도시를 이전한

13. 개성이나 수원부 유수가 정2품, 강화와 광주부 유수가 종2품, 여주목을 비롯한 3개 목사가 정3품, 8군데 도호부의 부사가 종3품이었고 안성의 군수는 10개의 다른 군과 같은 종4품의 위치였다.

수원은 18세기의 시대 여건 속에서 서울 이남의 새로운 경제 중심 도시를 목적으로 조성된 특별한 도시이다. 수원은 그 위치가 삼남의 물산이 서울로 모여드는 중간 길목이었기 때문에 경제적인 요지에 자리잡고 있었다. 새로 이전한 고을의 위치는 삼면이 넓게 개방된 탁 트인 곳이고 북쪽으로는 서울로 이어지고 남쪽으로는 충청, 전라, 경상도로 이어지는 교통의 요지였다. 수원을 새 장소로 이전한 표면적인 이유는 당시의 왕 정조의 부친 사도세자의 무덤을 옛 수원 고을 뒷산에 안장하기 위한 것이었다. 그러나 그 이면에는 왕권의 강화를 목표로 배후 경제도시를 건설하고자 한 정치적 목적이 있었던 것으로 알려져 있다.<sup>14)</sup> 실제로 도시를 새 장소로 이전하면서 전국의 유능한 상인을 적극 유치하고 상업을 권장하기 위한 각종 특별 조치가 취해졌으며 시내 중심부에는 십자형태의 가로를 조성하여 이곳에 시전을 조성하기도 하였다.

안성과 고양은 각각 경기도내에서 장시와 역할을 갖춘 대표적인 도시라고 할 수 있다. 수원은 경제 도시를 목표로 건설한 하나의 신도시로써 특별한 의미를 지닌다. 세 도시는 조선후기 경기도에서 상업발전을 상징하는 대표적인 도시로 손 꼽을 수 있다.

### 3. 상업발전 도시의 시가지 가로변 필지형태

조선후기 경기도 지역 일부 도시에서 나타난 상업발전은 도시의 건물구성이나 도시 자체의 골격에 적지 않은 영향을 주었다고 생각된다. 그러한 영향이 물리적으로 가장 확실히 드러나는 곳은 시가지의 가로변이라고 할 수 있다. 시가지의 가로는 사람과 물자의 활발한 왕래가 이루어지는 중심 공간이며, 가로변의 건물은

그러한 활동에 따라 가장 빠르게 영향받을 수밖에 없기 때문이다.

여기서는 경기도의 대표적 세 도시를 대상으로, 시가지 가로의 형태와 가로변 건물 구성의 양상을 20세기초에 작성된 지적도를 바탕으로 고찰하고자 한다. 이 세 도시의 시가지 모습이나 가로변은 1930년에서 60년 사이에 개조되어 조선시대의 모습을 남기고 있지 못하다.<sup>15)</sup> 1910년대에 작성된 지적원도는 현재로서는 조선말기 도시의 양상을 파악할 수 있는 가장 구체적인 자료라고 판단된다. 물론 이 지적원도에 나타난 모습이 조선후기의 시가지를 그대로 반영하고 있다고는 말할 수 없다. 조선말기를 거쳐 20세기에 들어오면서 개조된 부분들이 전혀 없지 않을 것이다. 그러나 가로의 기본 골격이나 가로변 가옥들이 자리잡고 있었던 대지의 형상이 크게 달라지지는 않았다고 판단된다. 따라서 이 글에서는 지적도에 나타난 모습을 토대로 조선후기 시가지 가로에 대한 고찰을 진행하기로 하고 기타 관련 사료나 읍지를 참고하기로 한다.

여기서 시가지라고 하는 것은 읍치를 중심으로 해서 지목이 '塚' 또는 '塚地'로 명시된 필지들이 일정한 면적이나 선형을 이루면서 모여있는 지역으로 정의하였다. 또한 가로는 시가지 사이를 관통하는 중심 도로를 지칭하는 것으로 보았으며 특히 이 글에서 고찰의 대상으로 삼은 가로는 관청이나 도시 중심 구역을 관통하는 간선도로를 대상으로 하였고 간선도로 안의 각 필지로 연결된 작은 길들은 특별한 경우를 제외하고는 고찰 대상에서 제외하였다.

#### 3-1 안성군

1871년에 작성된 『京畿邑誌』에는 안성의 읍치 중심부의 간단한 그림이 소개되어 있다. 그림에 의하면 읍치의 진산인 비봉산 아래 '郡

14. 김동욱, 『18세기 건축사상과 실천』 (도서출판 발언, 1996), p. 56.

15. 1930년대에 실시한 시구개정사업에 의해 간선도로 일부가 확장 및 직선화되어 본래 가로의 모습을 상실하였고, 다시 1950년에서 60년대에 실시된 구획정리 사업 등으로 가로변의 필지나 건물의 본래 모습은 거의 달라졌다.



[그림 1] 안성의 지적원도 (1912년)

밭'이 명시되고 그 남쪽 약간 동쪽으로 치우친 곳에 '場基'가 표기되어 있다. 군읍은 관청이 있는 위치를 말하며, 장기는 시장이 서 있는 곳

을 가리킨다.

안성 시가지의 지적원도는 1912년에 작성되었다.<sup>16)</sup> 이 지적원도에 나타난 시가지의 기본

적인 모습과 필지상에 나타난 특징은 다음과 같다.([그림 1]참조)

시가지의 북쪽에 객사를 비롯한 관청들이 자리잡고 있었다.<sup>17)</sup> 이 객사가 있던 필지 남쪽으로 시가지 전체를 관통하는 일직선상의 곧바로 뻗은 중심가로가 약 600m정도 이어졌다. 중심가로의 남쪽은 하나의 작은 하천과 직교하게 되며 하천을 지나면서 가로는 약간 구부러진 형상을 보이는데 여기서부터 지명은 '場基里'로 나와 있다. 즉 하천을 건너서 약 1백m 지난 지점에서 넓은 공지 일대가 안성장이 서던 장터가 되는 셈이다. 이러한 도시의 기본 골격은 『경기읍지』의 그림과도 거의 일치한다.

남북으로 관청과 시장을 연결하는 중심가로 외에 또 하나의 간선가로가 형성되어 있었다. 관청의 서쪽 하천 지류를 따라 작은 개울과 나란히 하면서 시가지를 거의 45도 각도로 관통하는 길이 그것이다. 이 길은 멀리 용인에서 양성을 거쳐 안성 읍내를 지나 죽산으로 연결되는 주변 도시간을 잇는 또 하나의 간선가로였다. 이 두 간선가로는 객사 남쪽 200m지점에서 교차하였고, 교차지점 부근이 안성시가지의 중심을 이루고 있었다.

한편 도시형태적인 측면에서 안성은 몇가지의 두드러진 특징들을 보여주고 있다. 첫째는 객사로부터 남쪽으로 600m 가량이나 직선으로 곧게 뻗은 중심가로이다. 이렇게 긴 구간에 걸쳐 거의 직선으로 뻗은 길은 조선시대의 지방 도시에서는 전주, 남원 등과 같이 고대의 격자

형 토지구획 위에 성립된 도시인 경우 외에는 거의 찾아보기 힘든 것이다. 또한 18세기 중엽에 제작된 『海東地圖』의 안성군 지도상에 안성 읍내를 45도로 가로지르는 또 하나의 간선가로는 표시되어있으나 이 길은 표시되지 않은 것으로 보아 18세기 중엽이후에 새로이 만들어진 길일 가능성도 있는 것으로 생각된다.

두 번째 특징은 안성읍내의 남북 중심가로 서쪽 시가지의 남쪽 반 부분에 대형필지들이 모여있다는 점이다. 두 간선가로의 교차지점 부근만이 가로변으로 필지의 분화가 진전되어 있을 뿐 대부분의 필지들이 규모 면에서 주변의 전답들과 비슷하게 보이며, 큰필지의 길에 면한 모서리 부분이 분할되는 필지분화의 초기 단계 현상들이 많이 보이는 것으로 보아 읍내 시가지의 다른 부분에 비해 시가화 단계가 늦은 것으로 보여진다.

조선후기에 들어 안성은 장시를 중심으로한 상업도시로 변모해갔다. 도시성격의 변화에 따라 도시의 물리적인 구조와 조직 또한 변화해 갔을 것이다. 아직 그러한 변화의 구체적인 양상을 밝힐 수 있는 연구단계에 미치지 못하는 하였지만 이상의 몇가지 특징들이 실마리가 될 수 있을 것으로 생각된다.

### 3-2 고양군

조선후기 고양군에 관한 자료들은 18세기 이후 20세기초 사이에 작성된 여러 읍지에 간단한 도시 개요가 소개되어 있다. 이 중 1755년에 작성된 『高陽郡邑誌』 驛院조에 “벽제역은 객관 앞에 있고 파발 1개소가 객관 앞에 있다”고 적어 객사와 역원의 위치 관계를 설명해 주고 있다. 한가지 특기할 만한 것으로는 동 읍지 堤堰橋梁조에 나오는 “長街店前橋”이다. 길게 이어진 가로의 점포앞 다리라는 뜻인데, 그 위치가 어디인지는 명시해 놓지 않았다.

1842년에 편찬된 『경기읍지』에 실린 고양군 읍지 역원조에는 벽제역에 대해 ‘在邑店’이라고 해 놓았다. 같은 책에는 당시의 읍치 그

16. 지적원도의 제작연대는 명치45년(1912)이며, 축적은 1,200분의 1이다. 본 고에서는 총무처 정부기록보존소에 소장된 원도의 마이크로 필름을 인화한 자료를 사용하였다.

17. 지적원도에 의하면, 관청터로 보이는 곳의 중심부 필지 지번이 184로 나와있다. 현재 동일한 지번 위치에는 안성초등학교가 자리잡고 있다. 안성초등학교는 안성에서 가장 일찍 설립된 초등학교이며 그 위치는 객사가 있던 곳으로 확인되었다.([安城郡誌], 1990, p.1301) 또한 그 동편의 인접한 대지 지번 185는 현재 보건소가 자리잡고 있고 그 옆의 186번 위치에는 교육청이 있다. 이러한 건물 성격으로 미루어 당초 이 위치에는 객사를 비롯한 안성군의 주요 관청들이 모여 있던 곳임을 알 수 있다.





[그림 2] 고양의 지적원도 (1914년)

림이 있다. 주봉 아래 '衙舍'가 놓여있고 주봉의 왼쪽 기슭을 이어 내려온 끝자락에 '館宇'가 그려있고 주봉의 오른쪽 기슭 끝에는 성황단, 그 바깥 쪽 기슭 아래는 향교가 있다. 여기 묘사된 관우가 객사를 지칭하는 것인지 아니면 벽제역을 가리키는 것인지는 불분명하다. 『海東地圖』에도 고양군의 그림이 있는데 주목되는 점은 관아의 왼쪽으로 북쪽으로 이어진 긴 도로가 그려져 있고 도로상에 '壁蹄店'이라는 명칭을 적어 놓았다.

이 벽제점에 대해서 다른 몇몇 사료에서, 이곳이 조선말기의 이름난 주막으로 설명된 것을 찾아 볼 수 있다. 『朝鮮의聚落』에는 고양군 벽제면의 도로를 설명하면서 일등도로로 의주대포를 적고 그 길이 서대문에서 서북방향으

로 해서 본면에 들어오며, 곡릉산 좌안을 따라 龍伏院, 酒幕을 지나 조리면 춘일천을 향한다고 적어 '주막'의 존재를 명시하고 있다.<sup>18)</sup> 같은 책의 벽제면 취락 규모를 기술한 곳에서 고양리의 주요 주민 거주지역을 신교리, 구교리, 읍내, 주막의 네 곳으로 나누고 각 지역의 호수와 인구수를 적었는데 주막의 호수는 73호, 인구수는 427명으로 읍내리의 2배가 넘는 규모라고 하였다. 『한국지명총람』 경기편의 고양군, 벽제읍 편에는 '술막' 또는 '店幕'이라는 항목을 두고 '읍내 동쪽에 있는 마을. 호화스런 술집이 많았음'이라고 설명을 달았다.<sup>19)</sup>

18. 『朝鮮의聚落』 前篇(朝鮮總督府,1933년) p.287.

19. 『한국지명총람』 17 경기도편(한글학회,1985), p158.

이상의 몇 가지 고양군과 관련한 문헌자료에서 알 수 있는 사실은 고양군의 기본 구조가 주봉 아래 관아 또는 객사가 있고 관아 앞쪽에 벽제역이 있으며 벽제역이 있는 곳은 읍점이라는 명칭을 갖고 있었던 점이다. 또한 고양군에는 장가점 또는 벽제점이라는 명칭이 쓰이는 곳이 있었고 그 중 벽제점은 바로 고양 읍치의 왼쪽을 지나는 큰 길 즉 서울에서 의주로 향하는 의주대로(연행로) 상에 있었다는 점이다. 또한 벽제점은 조선말기에는 이름난 주막이 형성되어 있어서 읍내보다 집 수나 인구수가 2배가 넘었고 이곳은 호화스런 술집이 많이 모여있는 곳으로 알려져 있었던 점이 확인되었다.

고양군의 지적도가 작성된 것은 1914년이다.<sup>20)</sup> 고양군의 지적원도는 앞에서 살펴본 각 읍지의 기록이나 그림 자료와 기본적으로 일치되는 모습을 전해주며 필지 형태에서는 벽제점의 주막의 존재를 여실히 전해준다.

지적원도에 의하면 읍치의 중심부에는 과거 객사가 있었던 네모난 큰 필지가 자리잡고 있다.<sup>21)</sup> 그 동쪽 옆으로 연속해서 객사터보다 조금 작은 필지가 둘 이어진다. 아마도 관아터였던 것으로 추정된다.

읍치의 기본적인 가로는 객사 앞을 동서로 지나는 도로이다. 이처럼 관청의 앞으로 동서 방향으로 간선도로가 지나가는 것은 조선시대 지방 도시에서 흔히 보는 가로구성 방식이다. 고양군의 지적도에서 가장 흥미있는 부분은 이 동서가로와 직교하면서 객사의 동편 약 110m 가량 떨어진 곳에 남북으로 크게 나 있는 또 하나의 대로이다. 이 길은 남쪽으로는 서울로 이어지고 북쪽으로는 해음령을 지나 파주로 이어져 임진강을 건너 개성으로 연결되는 소위 연행로 즉 의주대로이다. 즉 고양군의 기본적인 가로구성은 객사 앞을 동서로 관통하는 가

로와 이와는 별도로 객사 동편으로 남북 방향으로 지나가는 의주대로의 두 길을 기본 가로로 삼고 있는 것이다. 동서 간선가로는 시가지의 길이가 전체 약 400m 정도로, 안성군에 비하면 큰 편이 아니다. 그러나 또 하나의 간선로인 연행로 또는 의주대로 상에 시가지가 약 390m 정도의 구역을 형성하면서 길게 뻗어 있다. 따라서 고양군은 객사를 중심으로 하면서 동서로를 따라 형성되는 시가지와 의주대로를 따라 형성되는 또 하나의 시가지의 두 가지 축으로 이루어져 있음을 알 수 있다.

가로변의 필지 형태에서 동서 가로변이 큰 특색 없는 평범한 모습인데 반해서 의주대로 주변 필지는 매우 독특한 형상을 보여준다. 동서 가로변의 필지는 크기도 다양하고 형태도 매우 불규칙하다. 반면 남북 가로 즉 의주대로의 고양군 통과 부분의 필지는 일정한 규칙성을 보이고 그 형태도 거의 유사하다. 일직선에 가까운 가로를 따라 좌우에 나란히 거의 비슷한 간격으로 필지들이 분할되어 있을 뿐 아니라 필지의 뒷부분이 하나의 통일된 선에 의해 구획되고 있다. 이것은 자연발생적으로 필지가 구획되거나 분할된 것이 아니고 어떤 일정한 원칙에 의해 계획적으로 필지가 분할되고 형태가 조정되었을 가능성을 제시하고 있다.

대로의 동서 양쪽이 30개 전후의 필지들로 분할되고 있다. 필지가 이어지는 전체 거리가 약 390m 정도 되므로 평균적으로 보면 하나의 필지의 가로변 길이는 13m 정도가 된다. 가로변 길이에 비해 깊이는 40m가 넘는 경우까지 있다. 이것은 경기도 여러 도시의 지적도에서 쉽게 찾아보기 어려운 특별한 모습이다. 이와 비교할 수 있는 유사한 사례로는 수원 남문 밖의 매교 주변 약 130m 구간에 형성된 선형의 시가지와 광주부의 판교리, 양주군의 누원리의 경우들이 있다. 그러나 이들 사례들은 고양의 경우보다 소규모이다.

고양군 동쪽 가로의 이 독특한 형상의 필지들은 바로 읍지등에 소개되어 있는 벽제점, 또는 장가점이라는 명칭으로 소개된 주막들로 판

20. 자료는 총부처 문서기록보존소의 마이크로 필름본을 참조하였다. 지적측량 및 도면 제작 일시는 大正3년(1914)으로 나와 있으며 역시 1,200분의 1로 제작되었다.

21. 그 지번이 55로 나와 있어서 현재의 벽제관지와 일치한다.

단된다. 주막이 읍내 동쪽에 있다는 위치도 일치하며, 가구수에서도 조선의 취락에 기록된 73호와 근접한 가구수가 의주대로변 좌우에 늘어서 있다. 지명총람에서 말하는 호화스런 주막이 늘어서 있었다고 평한 부분도 바로 이 부분으로 판단된다. 가로변으로 일정한 폭을 갖는 세장한 필지들이 길게 이어진 선형의 시가지에는 고양군에 있었던 벽제점 즉 주막 건물들이 늘어서 있던 것으로 볼 수 있는 것이다.

조선후기에 고양군의 벽제역은 연행로 또는 의주대로라고 부르는 조선 제일가는 대로의 서울로 입성하기 직전의 숙소가 있는 곳이었다. 중국의 사신들도 먼 여행길의 마지막 숙소로 머문 곳이 이곳이었으며 상업이 발전하면서 평양이나 개성에서 서울로 들어오는 각종 물산을 취급하는 상인들이 머무는 곳도 이곳이었다. 따라서 조선후기에 벽제역은 다른 어느 도시보다 이들 여행객들에 의해 번성을 누린 곳이었다고 생각되며 70개 가까운 장방형 필지들이 가로 좌우에 길게 늘어서 있는 것은 바로 이러한 여행객들을 상대로 형성된 주막이나 기타 상업 시설의 존재를 지적도상에서 보여주는 사례로 판단되는 것이다.

### 3-3 수원부

1789년에 새 장소로 이전해 건설된 수원의 경우, 건설 당시 도시 모습은 도시 외곽의 성곽공사를 기록한 「華城城役儀軌」에 잘 남아 있다. 「화성성역의궤」圖說편에 묘사된 수원의 모습은 도시 이전 5년 후 성곽이 완성된 시점의 상황이다.

주산인 서쪽의 팔달산 아래 행궁과 객사가 동향해서 자리잡고 있고 전체 길이 약 5.4km의 불규칙한 타원형의 성벽이 팔달산 정상에서 주변의 평지를 감싸고 있으며 성벽 네 군데에 성문이 설치된 모습이다. 도시의 간선도로는 이성문과 연결되어 있다. 주도로는 남북 성문을 연결하는 남북 도로와 행궁 정문에서 남북 도로와 교차되어 동문으로 연결되는 또 하나의 도로가 간선을 이룬다. 두 도로가 직각으로 교

차하는 곳이 시가지의 중심이 되는데 교차로의 명칭을 「화성성역의궤」에서는 ‘十字街路’라고 적었다. 십자가로와 북쪽 성문 중간 위치에서 또 하나의 도로가 서쪽 성문으로 이어진다. 그리고 하나의 직선 형태의 하천이 성내를 북쪽에서 남쪽으로 관통하는데 거의 남북 도로와 평행해서 지나간다.

이상은 「화성성역의궤」도설조에 실린 「華城全圖」그림에 묘사된 도시 내부의 모습이 다. 이밖에 「화성성역의궤」에는 십자가로 주변에 존재했던 몇몇 市廛에 대한 기사가 보인다. 즉 성곽공사가 진행되면서 십자가로를 조성하는 과정에서 기존에 도로변에 있던 건물을 철거하게 되었는데 그 대상중에는 십자가로 남쪽의 ‘鞋塵瓦家5間’, ‘標文塵瓦家3間 草家5間’, ‘米塵瓦家5間’이 들어있다.<sup>22)</sup> 혁전은 신발가게이며, 유문전은 땀나무를 취급하는 가게, 미전은 쌀가게이다. 이 상점들은 수원이 새 장소로 이전되면서 곧 바로 조성되었다가 이전 5년후에 성곽 공사가 시작되면서 십자가로 조성 예정지 내에 들어 있었기 때문에 철거된 것이다. 이 기사는 당시 새로 조성된 수원 시가지에 적지 않은 시전이 조성되어 있었음을 말해 준다.

수원시의 지적원도는 1911년에 측량이 이루어졌다.<sup>23)</sup> 지적원도에 나타난 수원시의 기본 골격은 「화성성역의궤」 「화성전도」에 묘사된 그림과 기본적으로 거의 동일하다. 두 자료의 시차가 약 110년 정도 생기는데 그 사이에는 도시 골격에 근본적인 변화는 없었던 것으로 볼 수 있다. 서쪽에 관아와 객사등 관청이 자리잡고 있고 그 앞으로 남북 간선도로가 지나고 관청 앞에서 동문으로 이어진 또 하나의 도로가 십자형태로 교차하고 있으며 시가지 외곽으로 성벽이 감싸고 있고 남북 간선도로와 평행해서 하천이 직선 상태로 흐르는 모습을 지적도에서도 확인할 수 있다.

22. 「華城城役儀軌」, 卷四, 癸日甲寅初4日記사.

23. 측량은 명치44년(1911)에 이루어졌으며 도면은 역시 1,200분의 1로 작성되었다.



[그림 3] 수원의 지적원도 (남문밖, 1911년)

다만 지적원도에서 발견되는 주목되는 점은 수원이 건설되고 1백년 사이에 형성된 시가지의 모습이다. 지적도상에는 성 내외의 각 필지

에 대해 지목을 명시해 놓았는데 그 가운데 건물이 들어서 있는 '堡'와, 논이나 밭으로 되어 있는 '田'과 '畓'이 구분되어 있다. 이 가운데 '대'로 명시된 지역 즉 건물이 들어서서 시가지가 조성된 지역을 살펴보면 남북 간선도로를 따라 길게 시가지가 조성된 반면 도시 동쪽 일대는 거의 논이나 밭으로 남아있고 서쪽 일부도 논으로 남아있었던 현상을 발견하게 된다. 남북 간선도로를 따라 조성된 시가지는 남쪽 성문을 나서서도 시가지가 길게 이어지는 모습을 보인다. 그 길이는 남문 밖에서 직선거리로 거의 800m에 육박한다.([그림 3]참조) 성내의 남북 간선도로가 직선거리로 약 1.4km 정도되므로 실제 수원에서 남북 간선가로의 시가지가 형성된 가로는 20세기초에는 거의 2km가 넘는 규모였음을 알 수 있다.<sup>24)</sup> 결국 20세기초의 지적도와 지형도가 공통적으로 보여주는 사실은 수원이 건설되고 1백년이 지나면서 주로 남북 간선가로를 따라 시가지가 활발히 조성되었으며 그것은 남쪽 성문밖으로까지 확장되었다는 점이다.

가로변 각 필지의 모습에서도 몇 가지 특징을 찾아볼 수 있다. 지적도상에 나타난 각 필지의 형상을 보면, 안성이나 고양과 다른 면이 보인다. 그것은 시가지 구역의 각 필지 사이에 규모상의 편차가 크게 나타나지 않는 점이다. 물론, 수원에서도 행궁이나 객사가 있던 자리 또는 부속 관청터로 추정되는 곳은 다른 필지에 비해 월등히 큰 규모였지만 이런 곳을 제외한다면 나머지 대부분의 필지들은 비교적 규모가 비슷했다. 이것은 경기도의 다른 지역의 지적도 필지와는 크게 다른 점이다.<sup>25)</sup> 이처럼 필

24. 이런 현상은 1914년에 제작된 수원의 1만분의 1 지형도에서도 확인된다. 이 지도에서는 시가지로 조성된 부분을 논이나 밭과 구분하여 빗금으로 표시하고 있는데, 이 시기 수원시의 빗금 부분 즉 시가지 부분은 북쪽 성문 안에서 시작되어 남북 가로를 따라 그 주변 약 3, 400m 폭으로 이어지면서 남쪽 성문을 나와서 거의 800m 정도 길게 이어진다. 반면 성내의 동쪽 넓은 지역과 서쪽은 논밭으로 표시되어 지적도와 같은 모습을 보여주고 있다.

25. 시가지 필지 규모의 편차는 도시의 상업활동이 비교적

지 규모에 편차가 적다는 사실은 수원의 도시 조성 과정과 관련이 있는 것으로 보인다. 수원은 기존 도시에서 자리를 옮겨 현재의 위치로 18세기말에 새로 조성한 곳이다. 그 주민들은 기본적으로 구 수원읍에 살던 사람들을 이주시킨 것이다. 따라서 수원의 경우 주민들의 소유 대지는 정부에서 일정한 원칙아래 주민들에게 나누어주는 형식을 취한 것으로 보이는데 이에 따라 대지 규모에 큰 편차가 발생하지 않은 것으로 생각된다.

한편 가로변에 위치한 각 필지들의 경우 도로에 면한 필지의 길이가 거의 평준화되어 있는 점도 수원의 큰 특징이다. 수원의 경우는 남북도로와 동서 도로가 교차하는 십자가로의 중심부 주변이나 거기서 멀리 떨어진 가로변이나 필지 크기에 큰 차이를 보이지 않는다. 성내의 남북 가로 구간에서 비교적 필지 간격이 좁게 나타나는 곳은 북문에서 십자가로 사이 가로의 동쪽 부분인데 거의 균일한 간격을 유지하며 평균적으로는 약 12m 정도의 간격을 일정하게 유지하고 있다. 십자가로에서 남문 사이의 필지는 이보다는 약간 간격이 커서 평균적으로는 14-15m 정도를 보이지만 역시 각 필지가 일정한 간격을 유지하고 있다.

또 한가지 흥미 있는 지역으로는 남문 밖 약 650m부터 약 130m 구간의 필지가 있다. 이 구간은 앞서 고양의 의주대로 구간에서 본 것과 매우 유사한 필지구성이 나타난다. 즉 약 9-11m 폭의 도로를 가운데 두고 좌우에 유사한 형태의 장방형 필지들이 10개정도 이어지며, 도로면의 길이는 평균 13m, 깊이는 23 - 28m 정도의 크기를 보인다. 여기서도 도로 반대편 필지 경계는 10개의 필지가 하나의 커다란 구획선으로 이어지는 모습을 보여서 처음부터 일정한 틀 안에서 각 필지가 분할된 결과를 나타낸다.

저조했던 곳에서 더 두드러지게 나타난다. 예를 들어 과천의 경우, 한번의 길이가 4, 50m를 넘는 대형 필지가 시가지 중심부에 군데군데 나타나며, 안산에서는 관청 터를 제외한 나머지 시가지 중심부에 길이 1m에 달하는 초대형 필지가 들어있기도 하다.

이 구간을 지나면 바로 수원천에서 내려온 하천과 만나게 되고 여기에 梅橋라는 다리가 설치되어 있다. 매교는 수원 남문 아래 첫 번째 큰 다리로 문헌에 자주 등장한다. 정조의 능행차가 있을 때 수원읍내를 지나서 첫 번째 나타나는 곳이 매교이고 이 부근에 柳川店이라는 주막이 있었던 것으로 나온다. 유천점은 상유천점과 하유천점 두 가지가 있고 유천점의 위치는 매교에서 5리 정도 남쪽에 있다도 하였다.<sup>26)</sup> 따라서 지적도 상에 나타난 이 구간은 아마도 상유천점이 아닌가 추정된다. 즉 이 구간의 좌우 대칭 장방형 필지 역시 고양과 마찬가지로 점막 또는 주점이 연속해 있는 주점거리의 하나가 아닌가 생각되는 것이다.

#### 4. 조선후기 경기도 지역 도시의 건축 및 도시적 특성

안성, 고양, 수원 세 도시의 가로변 필지에서는 몇 가지 특징적인 현상들이 나타나는 것을 발견할 수 있다. 이러한 특징은 경기도의 다른 도시들에서도 부분적으로 나타난다. 세 도시를 비롯한 경기도의 일부 도시에서 나타나는 공통된 특징들은 다음 세 가지로 요약될 수 있다. 첫째는 가로의 발달이며, 두 번째는 가로변 가옥의 밀집화 현상, 세 번째로는 상점건물의 형성이다. 이런 특징들은 도시의 상업 발전과 밀접한 관계가 있다. 상업 발전 외에도 조선후기에 대두되기 시작한 서민층의 존재 또는 활발한 민간인들의 이동과 같은 사회적인 변화 등이 도시의 변화에 직접적인 영향을 미쳤다고 생각된다.

##### 4-1 가로의 발달

세 도시에서 보이는 한 가지 공통된 특징은 시가지가 가로를 따라 발전하고 있는 모습이다. 이러한 경향은 경기도의 다른 도시에서도

26. 『日省錄』 正祖 13年 9월 20일 기사.

상업 발전의 정도에 따라 유사한 양상을 나타낸다.

안성군의 경우, 1913년의 지적도상에는 북쪽의 관청군과 남쪽의 시장을 연결하며 중심 가로가 일직선으로 길게 형성된 모습을 보여준다. 이 중심 가로를 따라 주변으로 시가지가 조성되고 이것과 교차되면서 또 하나의 가로가 45도 방향으로 만들어지고 이 가로변에 또 다른 시가지 조성이 엮여 보인다. 시가지의 형성 단계로 보아서는 처음에 북쪽의 관청 주변의 시가지가 조성되고 조선후기에 와서 안성이 주변 일대 상업활동의 중심이 되면서 기존 시가지 남쪽에 장시가 대규모로 조성되면서 관청과 시장을 잇는 가로가 도시 활동의 중심공간으로 자리잡아 간 것으로 생각된다.

고양군은 시가지가 두 구역으로 조성되어 있다. 하나는 관청을 중심으로 그 앞을 가로 지르는 가로를 따라 형성된 읍내이며 다른 하나는 읍내 동쪽 의주대로 상에 길게 가로를 따라 형성된 소위 주막거리이다. 이 가운데 특히 가로의 발달이 돋보이는 것이 주막이 늘어서 있는 의주대로변이다. 『朝鮮の聚落』에 기록된 바로는 20세기초 고양의 가옥수와 인구는 전체 134호 705명인데 그 중에 읍내는 31호에 132명인데 비해 주막은 73호에 427명이라고 하였다. 건물이 모여있는 상태나 인구수로 보아 조선말기 고양은 관청 주변보다 주막이 늘어서 있는 주막거리쪽이 더 번성해 있었음을 알 수 있다. 고양군의 동쪽 주막거리는 전적으로 가로를 따라 시가지가 형성된 것이고 이곳이 조선말기 고양군의 또 다른 생활 중심 공간으로 자리잡고 있었던 것이다.

수원에서도 시가지 조성은 명백하게 남북으로 이어진 가로를 따라 형성되어 있었다. 특히 남쪽은 성문을 나서서도 다시 길게 가로가 이어지고 가로를 따라 시가지가 조성되어 있었으며 그 끝부분은 고양의 주막거리와 유사한 필지형태를 보였다.

세 도시에 나타난 가로 발달의 원동력은 상업발달이었다. 그것은 세 도시의 가로 발달이

모두 상업 활동과 밀접한 관련성을 갖고 조성된 점에서 쉽게 알 수 있다. 안성에서는 장시의 발달이, 고양에서는 주막거리의 형성이, 수원에서는 시전을 비롯한 남문 주변의 활발한 상업 활동이 가로의 발달을 촉진시켰다.

이러한 경향은 경기도의 다른 도시에서도 마찬가지로 경향을 찾아 볼 수 있다. 아직 경기도 여타 도시들의 지적도 전체를 비교 검토하지는 못했지만, 몇몇 주요 상업발전 도시의 지적도에는 위 세 도시와 유사한 모습의 가로와 시가지 조성관계를 확인할 수 있다. 즉, 비교적 인구 이동과 상업 활동이 활발했던 과주, 이천, 부평의 경우 관청과는 별도로 시가지를 관통하는 하나의 가로를 따라 시가지가 길게 조성되는 사례를 볼 수 있다.

가로를 따라 시가지가 형성되는 또 다른 사례로는 읍치는 아니지만 중요한 역참이 있었던 마을에서도 찾아 볼 수 있다. 서울에서 북쪽으로 가는 관동로의 중요 기점인 양주군의 누원리(현재의 도봉구 누원동)이나 남쪽의 주요 기점인 판교리(성남시 판교동)의 경우, 20세기초의 지적도에는 명확히 가로를 따라 좌우 대칭으로 유사한 장방형의 필지들이 이어지는 모습을 보인다.

반면, 상업 활동이 활발하지 않고 도시 기능이 여전히 관청 중심의 행정 기능에 치중된 도시에서 가로의 발달은 두드러지지 않았던 것으로 보인다. 과천현의 경우, 시가지는 관청을 중심으로 그 앞쪽으로 조성되어 있을 뿐이며, 이 시가지를 벗어나면 가로 주변은 바로 논이나 밭으로 지목이 변경되어 시가지가 조성되지 않았음을 보여준다. 유사한 사례는 용인군이나 안산현과 같은 비교적 상업이 소극적으로 전개된 곳에서 확인된다.

조선후기의 상업 발전은 경기도의 도시에 가로의 발달이라는 현상을 촉진시켰다. 조선후기에 들어와 경기도의 도시는 가로가 도시 생활의 중심이 되는 곳과 그렇지 않고 여전히 관청이 도시의 중심으로 남아있는 곳으로 모습을 달리하게 되었으며 그러한 차이의 바탕은 상업

발전의 정도에 있었다.

#### 4-2 가로변의 가옥 밀집화

세 도시 가로변의 필지에서 발견되는 다른 가지는 각 필지들이 짧은 간격으로 비교적 균등하게 분할되는 점이다. 이것은 결국 가로변에 촘촘하게 가옥이 들어서게 되는 현상을 말해 주는 것이며 이러한 가로변 가옥의 밀집화는 조선후기 상업발전 도시의 가로에서 볼 수 있는 또 다른 특징이다.

안성군의 경우, 가로변의 필지 크기는 남북 간선가로와 양성에서 오는 또 다른 가로가 교차되는 교차점을 중심으로 필지가 가장 세분되고 교차점에서 멀리 떨어질 수록 크기가 커지는 경향을 보였다. 즉 교차점에 근접할수록 집들이 밀집해있고 멀어질수록 집들이 서로 간격을 갖게 되는 것이다. 이것은 결국 교차점과 같이 사람들이 모이고 그에 따라 상업적 이익이 높은 곳일수록 집들이 밀집하게 되고 거기서 멀어지면서 비 상업적인 일반 주택들이 들어선 결과로 볼 수 있을 것이다. 남쪽의 장시가 있는 곳에서는 필지의 세분화는 보이지 않는다. 필지의 형태로 미루어, 안성장의 경우, 건물들이 밀집한 모습이 아니고 넓은 공지를 활용해서 시장이 열리는 모습이 아니었나 추측되지만 확실한 것은 알기 어렵다.

고양군에서는 읍내의 관청 서쪽 일부 가로변에서 필지의 세분화가 있지만 그보다 더 뚜렷히 등간격의 세분화 경향을 보이는 곳은 읍내 동쪽 의주대로변의 소위 주막거리이다. 여기서는 약 70개에 달하는 각 필지들이 거의 같은 간격과 형태를 보인다. 가로변에 면한 필지의 크기는 작게는 약 6m 정도, 크더라도 14m 정도를 벗어나지 않는다. 이런 좁은 크기를 가진 필지들이 좌우에 나란히 약 390m를 이어가는 것이다. 따라서 이 주막거리는 유사한 규모의 집들이 길게 밀집해있었음을 알 수 있다.

수원은 가로변의 필지 전체가 거의 균등한 간격을 보이는 특별한 예이다. 가로 안쪽의 필지에서도 일부 관청터로 보이는 몇 곳을 제외

하고는 크게 편차를 보이지 않는다. 이것은 18세기말에 수원부를 새로 조성하면서 주민들에게 필지를 일정한 원칙 아래 나누어 준 결과로 짐작되며 그런 경향은 가로변에서 더욱 두드러진다.

아울러 가로변에 면한 필지의 크기도 거의 12m 전후 정도로 통일되어 있다. 그에 따라 가로변에는 일정한 간격을 갖고 건물들이 밀집해 있었음은 쉽게 짐작해 볼 수 있다.

이러한 가로변 가옥 밀집화는 경기도의 다른 여러 도시에서도 인구의 밀집화와 상업활동의 활성화에 따라 공통적으로 나타났다고 생각된다. 부평도호부의 부내 지적도(1914년 측량 및 제작)에서는 관청 주변의 가옥 밀집도와 개천을 건너 주민들이 거주하는 지역의 밀집도에 현저한 차이를 발견할 수 있다. 관청 주변은 대형 필지들이 모여 있고 일부는 지목이 논으로 남아있는 반면 개천을 건너 곳에서는 가로에 면한 길이가 6, 7m에 불과한 작은 필지들이 밀집해 있다. 개천 주변에 영세한 주민들이 모여 살게 된 사정을 반영하는 것으로 짐작된다. 이러한 지역에 따른 밀집도의 편차는 용인이나 이천 등 다른 도시에서 발견된다. 다만 가옥이 밀집해 있는 가로의 규모에서는 안성이나 수원, 고양과는 현저하게 작은 규모로 나타나고 있다.

반면, 일부 도시에서는 시가지 중심부에 대형 필지들이 군집을 이루면서 가옥 밀집과는 전혀 다른 양상을 보이는 경우도 적지 않다. 이런 도시들은 주로 상업 활동이 침체되고 도시 기능이 여전히 관청 중심의 행정 위주로 운영된 곳에서 두드러졌다. 과천현의 지적도에 의하면, 읍내의 중심부인 관청 앞 가로변의 필지는 거의 한번 40m에 달하는 큰 규모들이 둘이나 셋씩 이어지는 형상을 하고 있다. 이런 큰 규모의 필지 한 모퉁이에 한번 7, 8m 정도의 소형 필지가 한 두개 정도 나타난다. 안산현의 경우도 관청 앞 중심 가로변의 왼쪽은 비교적 필지들이 세분되는 경향을 보이지만 오른쪽은 하나의 필지가 거의 100m 정도를 차지하

고 있다.

따라서 가옥 밀집화는 이 시기 경기도 모든 도시 가로에서 벌어진 현상은 아니었음을 알 수 있다. 특히 상업 활동이 침체되어 있었던 도시의 가로변에서는 대형 필지들이 길게 이어져 가옥 밀집은 거의 찾아보기 어렵다.<sup>27)</sup>

가로변의 가옥 밀집화 역시 상업 발전과 밀접한 관계를 갖는다고 하겠다. 가옥 밀집화가 활발히 전개된 도시들이 대부분 상업 발전 도시들이며, 이런 도시에서 사람들의 왕래가 가장 활발히 일어나는 곳을 중심으로 가옥 밀집화가 전개되었다. 특히 고양군과 같은 주막이 밀집된 지역에서는 가옥 밀집도가 더욱 두드러졌다. 이들 가옥 중 어떤 것은 가로변으로 담장을 설치한 경우도 있었지만, 사람들의 왕래가 활발한 곳에서는 직접 건물이 가로변에 면해 있는 경우가 많았다고 생각된다. 또 주막거리와 같이 장방형 필지가 연속해 있는 곳에서는 건물이 ㄱ자 형태의 평면을 취하여 건물 일부가 가로에 면해있고 다른 한쪽이 직각으로 꺾여 안쪽에 자리잡은 형태였다고 파악되었다.<sup>28)</sup>

27. 상업 발전이 두드러졌던 도시의 가로변 가옥중 일부는 아직 남아있기도 하고 또는 사진으로 그 모습을 전하기도 한다. 수원외의 경우, 십자가로에서 북문으로 가는 도로 동쪽의 지번 258에서 262번 사이는 지금도 19세기 이전에 조성된 것으로 보이는 건물 일부가 남아있다. 그 가운데 지번 261에 있는 건물은 ㄱ자형의 안채와 1자형의 행랑채를 갖춘 살림집으로 약 14m의 가로변으로는 대문과 담장을 두고 있다. 또 남문 밖의 모습을 촬영한 1920년대의 사진에는 가로변에 있는 몇채의 상점으로 보이는 건물이 있다. 정면 4-5칸 정도의 초가가 처마를 잇대고 가로에 면해있는 모습이다. 아마도 이런 모습은 상점이 늘어서 있었던 것으로 추정되는 성내 남문과 십자가로 사이 그리고 매교 주변의 주막으로 추정되는 구역에서도 있었다고 생각된다.
28. 고양군의 주막거리나 수원 남문 매교 주변의 장방형 필지에 어떤 모습의 건물이 세워져 있었는지 지금으로서는 확인이 불가능하다. 이 필지에 있었던 가옥 형태를 추정할 수 있는 유사한 사례로 조선말 서울 동대문 주변을 촬영한 사진 자료를 참고할 수 있다. 동대문에서 종로를 바라보고 찍은 사진의 가로 왼쪽에 연속해 있는 건물은 가로변으로 3-4칸 정도의 건물이 면해있고 안쪽으로 그 보다 약간 규모가 큰 건물이 직각으로 이어져서 전체로 ㄱ자형을 이룬 모습을 보인다. 사진에 나오는 건물이 들어선 곳의 지적 필지는 고양군의

#### 4-3 상점건물의 형성

가로변에 밀집해 있는 건물중 적지 않은 것은 상점 건물이었다. 여기에는 시전과 같은 공식적인 점포에서부터 상설 시장, 또는 주막에 이르기까지 다양한 유형의 점포들이 포함되어 있었다. 조선후기 경기도 지역 도시의 가로에 나타난 상점 건물의 형성은 상업 발전이 도시에 미친 가장 상징적인 현상이었다.

수원은 이 도시를 새 장소로 이전하기 전부터 나라에서 전국의 유능한 상인들을 유치해서 시전을 형성하도록 하였다. 이것은 상업이 번성한 대도회를 조성하고자 했던 정조의 계획 아래 추진되었다. 실제로 얼마나 많은 상인들이 수원에 들어와 시전을 차렸는지는 알려져 있지 않다. 그러나 도시 건설 5년 후인 1794년에 시내 중심부를 관통하는 십자가로를 내면서 시전 건물 세 채를 철거한 사례는 수원시내 중심부에 있었던 시전의 존재를 잘 알려준다. 당시 철거 대상이 되었던 시전은 혁전(신밭가게), 유문전(빨나무 가게), 미전(쌀가게)이었다. 이 세 가게는 모두 남성로 즉 십자가로에서 남문방향 가로에 있었던 가게들이다. 건물 규모는 혁전이 와가 5칸, 유문전이 와가 3칸, 초가 5칸, 미전이 와가 5칸이었다. 물론 수원에는 이 세 건물외에도 많은 시전들이 있었다. 세 건물이 사료에 명시된 것은 우연히 이 세 건물이 도로 예정지에 들어있었기 때문이었다. 도로 예정지에 들어 있지 않아서 철거를 면한 다른 시전들에 대해서는 그 존재를 파악하지 못하고 있을 따름이다.

고양군 읍내 동쪽 의주대로 좌우에 늘어서 있던 70여호의 건물들은 대부분 여행자들과 관련된 숙박업소나 음식점소였다고 추정된다. 이 거리 명칭이 주막거리이고 이곳에 “호화스런 술집”이 있었다는 지명 총람의 기사로 미루어

주막거리의 필지와 매우 유사한 장방형이다. 고양군의 경우, 서울 동대문 부근처럼 기와 건물이 아니고 초가로 지붕을 덮은 건물이었다고 생각되지만 평면의 형태는 역시 가로변으로 짧은 건물면이 있고 직각으로 안으로 꺾여서 ㄱ자형의 평면을 갖춘 건물들이 길게 이어져 있었던 것으로 짐작된다.



조선말기 이 곳은 경기도의 대표적인 유흥업소가 모여 있는 거리였으며 그 만큼 가로 주변은 이러한 성격의 상점건물이 처마를 잇대고 있었음을 쉽게 짐작할 수 있다. 고양군의 규모에는 미치지 못하지만 수원 남문 밖 소위 매교 주변의 약 15호에 달하는 연속된 장방형 필지들, 판교리나 누원리의 가로변에 면한 장방형 필지들 역시 주막거리와 유사한 성격의 상점들이 처마를 잇댄 사례로 손꼽을 수 있다.

이 밖에도 적어도 조선말기에 이르면 경기도의 여러 도시들 가로변에는 이와 유사한 상점건물들이 들어서서 하나의 새로운 가로 경관을 형성하기 시작했다고 생각된다. 이것은 이 시기에 들어와 전반적으로 확산된 상업 활동의 양상으로 미루어 충분히 예상되는 문제이며 많은 도시의 시가지 가로변 필지가 그러한 개연성을 말해 준다.

이제까지 도시의 상점건물에 대해서는 관심이 주로 서울의 운중가 주변에 집중되고 지방 도시에서는 단지 장시의 존재만이 부각되어왔다. 따라서 지방 도시에서의 상점건물의 조성은 주목되지 못하였다. 때로는 지방 도시의 상점건물은 개화기 이후에나 형성되는 것이 아닌가 하는 추론도 없지 않았다. 그러나 조선시대의 상업 활동은 도성만이 아니고 지방에서도 활발히 전개되었다. 그러한 상업 활동의 장소는 어차피 지방 도시를 중심으로 이루어질 수밖에 없다는 점을 생각해 볼 때 지방 도시에서의 상점의 형성은 그 시기를 아무리 늦게 보아도 조선후기 이전으로 거슬러 보아야 할 것이다. 경기도 도시의 몇 군데 지역 필지에서 나타나는 상점 건물의 형성은 이러한 사실에 대한 확실한 근거를 제시하고 있다.

## 5. 맺는 글

조선후기의 상업의 발달은 도시와 건축을 변화시켰다. 물자와 사람의 이동이 급증하면서 교통의 여건이 좋은 위치에 있던 도시들은 기

존의 관아중심의 행정기능의 도시에서 상업적인 기능의 도시로 변모해갔고, 수원과 같이 애초부터 상업중심의 도시로 건설된 도시도 나타났다. 또한 교통의 요지에 역참을 중심으로 상업적 시가지가 형성되는 경우나 작은 마을이 상업의 중심지로 급부상하는 경우도 나타났다.

경기도는 도성이며 최대의 상업도시였던 서울을 둘러싸고 있는 지역이었던 관계로 전국으로부터 서울로 향하는 물자와 사람들이 모여드는 길목으로서 상업발달의 영향이 보다 민감하게 도시에 반영되었던 것으로 생각된다. 이 글에서는 안성, 고양, 수원의 세 도시를 중심으로 그러한 상업도시로의 변화의 양상을 살펴보았다. 안성은 시장을 중심으로한 도시의 사례로, 수원은 상업적 활동을 위해 새로 건설된 도시의 사례로 고양은 숙박시설을 중심으로한 사례로 살펴보았다.

조선후기 상업적인 도시로의 변화에서 가장 두드러진 점은 가로를 중심으로한 상업적 시가지로의 변화 또는 새로운 형성이었다. 가로를 중심으로 양측에 상점을 비롯한 건물들이 늘어서는 이전과는 다른 형태의 시가지가 형성되었다. 고양의 읍내 동쪽에 70여호로 구성된 선형의 시가지나 수원 남문밖 매교주변의 시가지, 판교나 누원의 가로변에 형성된 시가지 등 이전의 시가지와는 다른 형태의 시가지가 확인되었다. 가로형 시가지라고 할 수 있는 이들 시가지의 특징은 가로변으로 보다 밀집하기 위해 가로에 접한 폭보다는 깊이가 깊은 세장한 형태의 필지들로 구성되어있다는 점이다.

이러한 가로형 시가지가 전국에 걸쳐 나타난 일반적인 현상이었는지에 대해서는 아직 확인할 수 있는 단계는 아니나 상업의 발달이 가로를 활성화시키고 가로에 면하여 건축물이 보다 밀집하기 위해서 취할 수 있는 보편적인 방법으로 생각됨으로 조선후기의 상업의 발달과 함께 나타난 일반적인 현상으로서 조선후기 도시와 건축을 이해하는데 중요한 실마리를 제공해주는 것으로 생각된다. 또한 지금까지의 우리의 도시와 건축을 지나치게 주거중심, 관아중

심으로 접근해온 관점을 보다 넓은 시야로 다시 바라다볼 필요가 있는 것이 아닌가 생각되기도 한다.

### 參考文獻

『華城城役儀軌』

『日省錄』

朝鮮總督府 中樞院, 『朝鮮の聚落』生活狀態調査  
其八, 1933

姜萬吉, 『韓國近代史』, 創作과 批評社, 1984

한글학회, 『한글지명총람』 17, 한글학회, 1985

邊太燮, 『韓國史通論』, 三英社, 1986

安城郡誌編纂委員會, 『安城郡誌』, 安城郡, 1990

이상구, 「韓國의 都市概念에 대한 小考」 『도시행정연구』 8집, 서울시립대학교, 1993.

李泰鎮, 「조선시대 서울의 도시발달 단계」 『서울학연구』 창간호, 서울학연구소, 1994

김동욱, 『18세기 건축사상과 실천』, 도서출판 발언, 1996

韓永愚, 『정조와 화성 - 근대를 향한 꿈』, 경기 도박물관, 1998

# A Study on the Characteristics of Architecture and Urban Form of Kyonggi-do Area in the Late Chosun Dynasty

Kim Dong Uk

(Professor, Kyonggi University)

Lee Sang Koo

(Professor, Kyonggi University)

## ABSTRACT

The urban form of Korean cities significantly changed in the late Chosun dynasty. The influence of commercial development was the main cause of these changes. Commerce became an important function of existing cities, and the new type of commercial towns emerged at the important spots of traffic routes. In both cases streets became dominant element of urban form. Mainly commercial buildings aggregated along the streets, and to obtain higher land use intensity shape of lots became narrow and deep. Koyang(高陽) shows the most significant example of this new type of lot and lot pattern. Approximately 30 narrow and deep type of lots lined on each side of street forming about 390 meters long linear commercial town. Similar examples were found at the outside of south gate of Suwon(水原), Nuwon(樓院), and Pangyo(板橋).