

조선시대의 장거리 육상교통 수단과 박제가의 수레론



박 권 수
서울대학교 규장각한국학 연구원
kwonsp@gmail.com

서울대학교 제약학과 졸업
서울대학교 자연과학 대학원 과학사및과학철학 협동과정 졸업서울대
학교 자연과학 대학원 과학사및과학철학 협동과정 졸업서울대학교 규
장각한국학연구원 학예연구사
관심분야: 한국과학사, 특히 조선후기 과학기술사

조선시대의 사람들이 마을과 마을, 도시와 도시 사이를 이동할 때에 사용하였던 기본적인 교통수단은 다름 아닌 ‘도보’였다. 구한말에 찍힌 여러 사진들을 통해서도 확인할 수 있듯이, 우리네 조상들은 장터까지의 왕복 몇 십리 거리를 물건과 식량을 직접 이거나 지고서 걸어 다녔다. 이렇게 장터까지 걸어서 오가는 고생스런 모습은 한반도에 철도가 부설되고 난 뒤에도 한참 동안 사라지지 않았다.

하지만 사람이 도보로 무리 없이 이동할 수 있는 거리는 아주 짧은데다가 이거나 지고 나를 수 있는 짐의 무게는 얼마 되지 않는다. 따라서 짐이 많거나 멀리까지 짐을 옮기며 여행을 해야 하는 경우라면, 도보가 아닌 별도의 교통수단이 동원되어야 했다. 특히, 수백 보 정도의 거리마저도 걸어 다니지 않으려고 했던 조선의 양반들에게는 장거리 여행을 위해 도보를 대신할 수 있는 별도의 교통수단이 반드시 필요했는데, 그것이 바로 말(馬)이다.

그런데 말은 아무나 타고 다닐 수 있는 교통수단이 아니었다. 말은 우선 가격이 아주 비싼 동물이었다. 조선 시대에는 말 한 마리의 가격으로 종을 몇 명이나 살 수 있었다고 한다. 말을 소유할 정도의 경제력이 없는 경우에는 말을 세내어 타고 다니기도 했다. 물론 그럴 사정조차도 되지 않는 일반 백성들은 순전히 도보로만 장거리 여행을 견뎌야 했을 것이다.

말은 가격이 매우 높았을 뿐만 아니라 유지비가 많이

드는 동물이었다. 당시의 역사 사료에 따르면, 말 한 마리를 유지하기 위해 1년간 소요되는 사료의 양은 콩 두 섬 쌀 열 말에 달하였는데, 이것은 소와 비교할 때 최소 두 배 이상에 해당하는 양이었다.

말을 타고 유지하기 위한 비용은 여기서 그치지 않았다. 대개의 경우 양반들이 말을 타고 여행할 때에는 말을 관리하고 자신을 수발할 몸종을 최소 한 명이상 대동하였다. 양반이 손수 말에게 먹이를 먹일 수도 없었거니와 여행 도중 편자와 같은 마구에 문제가 생기더라도 하면 상황은 더욱 악화된다. 그렇기 때문에 비싼 가격과 상당한 유지비용에도 불구하고 말과 몸종은 조선시대 양반들의 장거리 여행을 위한 필수적인 조건들이었다. 조선시대 양반들의 일기에 말과 몸종이 노마(奴馬)라는 구절로 함께 등장하는 것도 이러한 이유에서다.

18세기 후반에 전라도 흥덕(지금의 고창군에 해당) 지역에 살았던 유학자 황윤석(黃胤錫, 1729-1791)은 과거 시험을 보거나 벼슬살이를 위해 한양을 몇 차례나 오가곤 했는데, 그 때마다 반드시 말을 타고 이동했다고 한다. 그는 지금의 경기도 남양주에 살았던 스승 김원행(金元行)을 찾아가 부근에 있는 석실서원(石室書院)에 머물면서 스승과 함께 경전을 강독하곤 하였는데, 공부를 마치고 고향으로 돌아갈 때에는 매번 고향으로 내려갈 말을 미리 구하거나 혹은 고향인 흥덕에서 출발한 말과 몸종이 서울 부근에 도착한 후에야 비로소 길을 떠났다.

그러므로 비싼 가격과 유지비 등을 생각하건대, 당시

에 말을 타고 다니는 것은 오늘날 최고급 외제 자동차를 타고 다니는 것과 같았다. 그것도 운전사겸 정비사가 항상 따라다니는 승용차 말이다. 하지만 말이 이동하는 속도나 수송량은 오늘날의 싸구려 자동차에도 미치지 못했다. 그렇다면 당시 말을 이용한 이동 속도는 과연 어느 정도였을까? 앞서 소개한 황윤석이 말을 타고 몸종을 대동한 채 고향인 전라도 흥덕에서 한양까지 이동했던 속도를 계산해보면, 하루에 대략 70리에서 100리 내외 정도를 이동한 것을 알 수 있다. 당시의 10리에 해당하는 거리에 대해서는 학자들에 따라서 오늘날의 4.2km에서 5.4km까지 다양하게 본다. 1766년 7월에 시작한 여행의 경우, 황윤석은 흥덕을 출발해 한양까지 580리의 거리를 엿새에 걸쳐 주파하였다. 오늘날의 속도로 말하자면, 하루에 약 40km 정도를 진행한 셈이다.

이런 예를 통해 알 수 있듯이 당시에 말을 이용한 여행의 속도는 생각 외로 아주 느렸다. 말을 타고 가기는 했지만 그 이동속도는 사람이 걷는 속도에 불과했던 셈이다. 이렇게 된 이유는 무엇일까? 말을 이용해 여행을 한다고는 하지만 실제로 말을 타고 다니는 이는 주인인 양반뿐이었다. 몸종은 말을 타고 가는 주인의 뒤를 따르면서 걸어서 가야만 했던 것이다. 심지어 몸종들은 말구종이나 주인을 시중드는데 필요한 각종 짐을 지고 걸어야 했다. 사정이 이러할진대 말에 탄 양반이 설혹 빨리 가고 싶다고 해도 마구 속도를 낼 수는 없었다. 설혹 기분을 내 말을 타고 속도를 올려 달려간다고 하더라도 어차피 중국에는 뒤따라오는 몸종을 기다릴 수밖에 없었다. 다시 말해, 말을 타고 다니는 여행임에도 불구하고 전체 여행의 속도는 말의 속도가 아닌 몸종의 걸음걸이 속도에 맞춰질 수밖에 없었던 것이다. 말이 힘껏 달려 이동하는 일은 정부의 공식적인 교통통신 수단인 역원(驛院) 시스템을 이용하여 급보를 전하거나 전투를 수행하는 경우가 아니고서는 아주 드문 일이었다. 속도뿐만 아니라 운반할 수 있는 짐의 양도 말 등에 지우거나 몸종이 지고 갈 수 있는 정도 이상이 될 수 없었다.

그렇다면 여기서 다음과 같은 질문을 한번 던져보자. 조선시대의 사람들은 왜 마차를 이용하지 않았을까? 말에다 수레를 달면 그것이 곧 마차이고 이 마차를 이용했다면 보다 많은 짐을 멀리까지 실어 나르고 장거리 여행을 편리하게 다닐 수 있었을 텐데, 왜 그렇게 하지 않았

을까? 왜 조선의 양반들은 중국인들이나 유럽의 귀족들이 사용했던 것처럼, 여러 필의 말이 끄는 마차를 이용하지 않았을까?

사실 이런 식의 질문과 생각은 필자가 처음 떠올린 것이 아니다. 수레와 마차에 대한 이런 식의 생각은 200여년 전에 박제가(朴齊家, 1750-1805)가 『북학의(北學議)』에서 이미 비슷한 방식으로 강력히 제기했던 것이다. 박제가는 1778년 5월 사은사(謝恩使)의 행렬을 따라 중국의 북경을 다녀왔는데, 그곳에서 그는 청(淸)나라의 여러 선진적인 문물들을 목도하였다. 그 중에서도 가장 우선적으로 거론했던 것이 바로 수레였다. 그는 『북학의』의 『수레』항목에서 중국에서 사용되는 여러 수레의 모습과 수레 제작에 사용되는 기술들을 상세하게 기술한 다음, 수레를 도입하고 보급한다면 상업을 진작하고 조선의 후진성을 벗어날 수 있을 것이라고 주장하였다. 박제가는 수레를 사용할 경우 얻을 수 있는 이점과 수레를 사용하지 않아 초라해진 조선의 경제적 상황 등을 논변하면서 북경에 가는 조선의 사신단 모습을 아래와 같이 흥미롭게 묘사하였다. 그에 따르면, 사신단 일행 중에서 비공식 수행원의 경우 “도보로 따라가는 자가 말의 숫자보다 배나 되었다.”

일반적으로 중국을 왕래하는 사신단은 대개 정사(正使)와 부사(副使), 서장관(書狀官)을 지칭하는 삼사(三使)와 이들을 수행하는 통역관과 조공할 물건을 바치는 관리하는 압물관(押物官)을 비롯하여 의원(醫員)·사자관(寫字官)·화원(畫員) 등의 공식 수행원까지 포함해서 대략 30여명 정도의 인원으로 구성되었다. 이들 공식 사신단 외에도 자제군관(子弟軍官)과 같은 일반 수행원들과 사신단의 행차를 따라가 중국과 장사를 하려는 사람들까지 합하면 사신단의 전체 숫자는 대개 200~300명에까지 이르렀다. 하지만 이들 중에서 말을 타고 중국까지 가는 이는 공식 사신단 30여명과 일반 수행원들 중 일부에 불과하였다. 사신단을 따라서 중국에 무역을 하러 가던 이들의 경우에는 말이 있다고 하더라도 짐을 싣는 용도로 주로 사용했을 것이다. 또한 박제가와 같이 자제군관의 자격으로 사신 행렬에 참여한 이들의 경우에도 별도의 몸종을 대동했을 것이다. 이런 점들을 생각한다면 전체 사신행렬 중에서 아마도 반 이상이 말을 타지 않고 걸어서 한양에서 북경까지 가야 했을

것이다.

생각해보라. 말을 타지 않은 이들은 한양에서 북경까지의 무려 만 리나 되는 거리를, 그것도 모래바람이 휘몰아치는 만주 벌판을 온전히 걸어서만 가야 했던 것이다. 그 결과 사신단 일행이 북경에 도착할 즈음에는 박제가의 표현에 따르면, “마줄(馬卒)들은 징역꾼처럼 산발을 하고서 땀을 뻘뻘 흘리고 숨을 거칠게 헐떡이는” 모습을 하고 있었다는 것이다. 일국의 사신단 행렬이 심하게 말해 징역꾼의 행렬과 같았으니 그는 “타국에 대해서 느끼는 수치스러움이 이보다 더할 바가 없었다”고 탄식하였다. 그리고 만약 사신단이 수레를 이용해서 이동했다면 이런 수치스러운 모습을 보이지는 않았을 것이라고 주장했다.

그렇다면 조선시대 사람들이, 혹은 중국에 가는 사신단이 수레를 사용하지 않은 이유는 과연 무엇이었을까? 그들은 과연 그 간편한 수레를 사용할 줄 몰라서 만 리나 되는 거리를 걸어서 갔을까? 필자가 생각하기에 그렇게 쉽게 단정 짓기는 어려울 것 같다. 왜냐하면, 수레와 같은 하나의 기술이 특정한 사회에 수용되고 보급되는 과정은 그렇게 단순하지가 않기 때문이다.

일반적으로 특정한 기술이 어떤 사회 속에서 통용되고 보급되었다고 하는 것은 그 기술이 해당 사회의 여러 문화적 자연적 조건들과 자연적인 조건들과 긴밀히 관련을 맺고 자리를 잡게 되었음을 의미한다. 기술은 단순히 그 자체로서만 존재하는 것이 아니라 사회의 여러 문화적인 요소와 자연적인 조건들과의 관계 속에서 존재하는 것이며 따라서 기술이 선택되고 수용되는 것은 특정한 사회적, 문화적인 요소들과의 관계 맺기 과정이라고 봐야 한다. 이런 점을 염두에 두고 박제가의 주장을 살펴보면, 그는 단지 ‘수레’라고 하는 단일한 기술에 대해 이야기 하였을 뿐 수레가 조선의 사회적, 문화적, 자연적 조건 속에서 적용되기 위해서 해결되어야 할 여러 문제들에 대해서는 언급하지 않았음을 알 수 있다.

얼핏 생각해도 수레를 말에 연결하여 마차로 사용하려면, 우선 지형적으로 평탄한 도로가 마련되어 있어야 할 것이다. 하지만 당시 한반도에는 그와 같은 평탄한 도로가 건설되어 있지 않았다. 조선의 도로 사정은 수레가 다니기 위한 측면에서 보았을 때는 아주 열악했다고 할 수 있다. 대개의 도로들은 그 폭도 일정하지 않았고

포장도 되어 있지 않았으며, 심지어 주요한 도로임에도 불구하고 어떤 고개에서는 한 줄로 서지 않고서는 지나가기 힘든 경우도 있었다. 만약 한반도의 지형이 만주 대륙이나 중원과 같이 대평원의 형태로 이루어졌다면 수레가 다닐 수 있는 도로를 건설하기가 그다지 힘들지 않았을 것이다. 하지만 한반도의 지형은 그렇지 못하다. 평지라고는 몇몇 평야지대에 존재할 뿐이고 산간지역이 전체 면적의 70% 이상을 차지한다. 이런 지형적인 특징은 한양 부근에서도 마찬가지다. 한양 장안 자체는 대체로 평탄한 지형으로 이루어져있지만 그 사방에는 여러 산들이 둘러싸고 있고, 이들 산들을 통해서 사대문안으로 들어가려면 홍제동 고개, 아현 고개, 만리 고개, 미아리 고개, 남태령 고개 등을 넘어야만 했던 것이다. 앞서 소개한 황윤석도 말을 타고서 한양에 당도하기 위해서는 흥덕의 고향마을 너머에 있는 입현(笠峴)을 비롯해서 여러 크고 작은 고개들을 힘들게 넘어야만 했다.

만약 이런 지형적인 조건에서 수레를 사용하려면 그것을 끌 수 있는 충분한 동력수단이 있어야 하는데, 한반도의 지형에서는 말과 같은 동물들이 제공하는 동력으로는 수레를 원활하게 운용할 수가 없었다. 굴곡이 심한 고갯길을 수없이 오르내리며 다녀야 하는데, 수레 자체의 무게와 짐의 무게를 감당하면서 고개를 오르내릴 수 있는 동력수단은 당시로서는 존재하지 않았다. 짐작컨대, 한반도의 지형에서는 기계식 동력장치인 엔진이 등장하기 전까지 수레를 전국적 차원에서 사용하는 일은 사실상 힘들었을 것이다.

물론 굴곡이 심한 지형에서 수레를 적절히 운용할 수 있는 동력수단이 없었다면, 대신 도로를 아주 평탄하게 뚫으면 되었을 것이다. 하지만 당시 조선의 공학적 능력과 사회적 자원들은 수레들이 원활하게 다닐 수 있을 만큼의 평탄한 도로를 뚫을 수 있을 정도까지 충분히 성장하지 못했다. 사실 이렇게 산지가 많은 지형에서 수레가 다닐 수 있을 만큼의 평탄한 길을 전국적으로 뚫는 것은 지금의 공학적인 능력으로서도 여간 힘든 일이 아니다. 그런데 당시에는 수레가 조선의 구석구석을 분주히 다녀야 할 정도까지 상업이 발전한 것도 아니었고, 다량의 물류를 장거리로 수송하고자 하는 경우에도 수레가 아니라 배를 이용하면 충분했다. 다시 말해, 조선의 지형적 조건을 극복하고 수레가 충분히 다닐 수 있는 평탄하

고 폭이 넓은 도로들을 전국적으로 건설할 능력도 못되었지만, 또 그럴 만큼의 상업적, 경제적 동기도 존재하지 않았던 것이다.

생각해보면, 한반도에 첩첩이 놓여있는 산들을 관통하고 계곡들을 무시하면서 도로들이 일직선처럼 곧게 뻗은 형태로 놓이기 시작한 것은 20세기 후반 이후에야 비로소 이루어진 일이다. 필자의 고향인 마산에서 진해로 넘어가는 도로만 생각하더라도 90년대 초에 장복산을 직선으로 관통하는 새로운 터널이 뚫리기 전까지 마산과 진해를 잇는 버스는 장복산 허리를 휘감고서 구불구불하게 올라가는 위험한 산길을 한참 동안 달려야만 했다.

따라서 이런 자연적인 지형적 조건들과 조선의 도로 상황을 고려해서 다시 생각해볼 때, 박제가의 일행과 같은 조선의 사신단이 수레를 이용하여 북경을 다녀오곤 했다면, 아마도 그들은 한반도를 채 벗어나기도 전에 이미 지쳐버렸을 것이다. 결국 수레는 당시로서는 박제가가 중국에서 본 바와 같이 평탄한 지역에서나 적절히 이용할 수 있는 교통수단이었던 것이다. 그리고 이와 같이 굴곡이 많은 산간지역에서 여러 고개를 오르내리고

다리가 놓여있지 않았던 수많은 강과 개천을 건너며 장거리 여행을 하기 위해서는 사적으로는 말과 몸종을 이용한 방식과 공적으로는 역원(驛院) 시스템을 이용한 방식이 적절한 교통수단이었다고 할 수 있다. 말을 중심으로 구축되었던 장거리 여행수단은 한반도의 지리적 조건에 적절히 부합하는 것이었으며 당시의 사회적 조건들과도 긴밀하게 결합되어 있었던 셈이다.

박제가는 중국에서 사용되는 수레를 보고 감탄을 하면서 도입을 주장하기만 하였지만, 그는 그와 같은 수레가 다닐 수 있는 도로를 전국적으로 건설하는 문제에 대해서는 진지하게 고민하지 않았다. 박제가는 『북학의』의 「도로」 항목에서도 단지 중국의 도로에 대한 짤막한 소개만을 남기고 있을 뿐이었다. 그는 수레의 기술이 조선 사회에 도입되고 널리 통용되기 위해 어떠한 사회적, 공학적 문제들이 우선적으로 해결되어야 했는지를 제대로 이해하지 못했고 따라서 해결책을 제시할 수도 없었던 것이다. 그는 특정한 기술만을 보았을 뿐이지 그 기술을 적용하기 위한 사회적, 공학적 시각들을 결여하고 있었다. 