

## 개항기 전후 외국인의 조선 도로 인식

Todoroki Hiroshi

Professor, Ritsumeikan Asia Pacific Univ.

Visiting Scholar, AKS

### 1. 들어가며

개항 후 조선 국내를 활발히 탐구하게 된 외국인의 기록을 보면, 지적 원도에 그려진 당시의 도로 상태를 알 수 있다. 그런데 그들의 입장이나 국적에 따라 조금씩 그 인식은 다른 것 같다. 여기서는 그러한 차이가 어떤 것이고, 또 나타나는지에 대해 살펴 보기로 한다.

### 2. 서양인 글에 나오는 개항기 도로 모습

"일본 오지 기행"으로 알려진 이자벨 루시 버드 (비숍 여사)은 청일 전쟁 전후의 조선 각지를 육로와 수로로 여행하고 기록을 남겼다. "조선 기행"(버드 1898)에서 도로에 대한 감상이 자주 나온다. 조금 길지만, 서양인에 의한 당시의 도로에 대한 인식의 요소가 담겨 있다고 생각하기 때문에 그냥 해당 부분을 인용한다.

"여행자가 말 또는 도보로 이동할 속도는 어느 경우에도 한 시간에 세 마일이 고작이다. 인공적인 길은 적고, 있어도 여름에는 흙먼지가 뒤덮고 겨울에는 얼어붙는다. 대개의 경우, 도로라고 해도 짐승과 인간의 통행에 겨우 식별 가능할 정도의 통로에 불과하다.

다리가 걸리지 않은 강도 많아 다리의 대부분은 나뭇 가지와 잔디 흙만으로 만들어졌으며, 7 월 초 비로 흘러가 버린다. 그리고 10 월 중순까지 복구되지 않는다. 지방에 따라서는 강이 나타나면 걸어서 건너거나 또는 나룻배를 타야 하며, 여기에는 반드시 위험 및 지연이 따른다. 간선도로인 "6 대로"조차도 다리는 보통 건너기 전에 우선 말과 인간의 무게를 견딜 수 있는지 여부를 마부가 확인토록 해야 할 경우가 많다.

산간 지역에서는 도로는 대충 계곡의 강바닥에 자갈을 뿌린 것에 불과하며, 최선의 경우에도 겨울철의 서울 제물포 (인천, 필자 주) 사이처럼 깊이가 1 ~ 3 피트에 달하는 습지가 있다."

러일전쟁 중군기자로 활동했던 미국인 소설가 잭런던 글도 비슷한 맥락이다.  
잭 런던

역사를 참조하면 서울에서 베이징까지의 길은 왕도이다. 북으로 압록강까지 반도를 따라 올라가다가 서쪽으로 돌아서 왕해를 끼고 가면 베이징에 도착한다. 이 길로 중국 황제의 수많은 사신들이 금과 은 장식이 달린 휘황찬란한 옷을 차려입고 아시아 국가들의 관행에 따라 조공을 받으러 지나다녔던 것이다.

서양인이 볼 때 이 길은 도로라고 하기에 우스꽝스러울 정도로 웅덩이의 연속에 불과하지만, 이 길이 정말 왕도라고 한다. 비가 조금만 와도 이 길은 진흙으로 가득 찬 강으로 변한다. 다리를 건널 때는 조심해야 하는데, 믿기지 않겠지만 발목이 부러지는 경우가 다반사이기 때문이다. 이 길은 진흙으로 되어 있는데, 조선인 인부는 이 속에 진흙을 조금 더 부어넣음으로써 길을 보수한다. 내가 일부러 '이 속에'라고 말한 것은 길이 옆에 있는 논보다 더 낮은 위치에 있기 때문이다.

일본인들은 빠른 속도로, 그리고 집요하게 군대와 군수품들을 이 늪 속으로 수송하고 있었다. 내가 앞질렀던 보병 대열은 하루에 약 40 킬로미터를 걷고 있다. 제물포항의 얼음이 녹으면 일본군들이 상륙할 수 있을 것이고, 대동강이 녹으면 증기선으로 군대를 평양까지 수송할 수 있을 것이다.

서울에서 만주를 향해 말을 타고 떠날 때 나도 군인이 된 것 같은 느낌이었다. (중략)

밤이면 그 길은 빙판으로 변했지만 북쪽 고개에 있는 길은 낮에도 빙판이었다. 15 도나 30 도의 경사진 빙판 위에서 말을 끌고 가는 사람은 우선 말이 넘어져 다리가 부러지지 않도록 기도하고 그다음에는 짐승이 자기 몸을 덮치며 쓰러지지 않도록 기도해야 했다. 게다가 자기 말에만 신경 쓰는 것이 아니라 자신도 넘어지지 않도록 조심해야 했다. 그 빙판은 반짝 반짝 윤이 나고 무척 단단해 왁스 칠을 한 마루보다 훨씬 더 미끄러웠다.

사람이 미끄러지고 말도 같이 넘어지는 배합은 별로 유쾌한 일이 못 되었다. 일렬로 줄지어 모여 있다가 미끄러지는 경우에는 사람이건 짐승이건 간에 모두를 진땀 나게 했다. 보병 중대 뒤를 따라 기어올라 간 얼음판 같았던 몇몇 언덕을 나는 영영 잊지 못할 것이다. 사람들이 여기저기 넘어져 있었다. 이 미끄러짐은 전염성이 강했다. 내 앞에 가던 맥로드가 몇 번 돌더니 넘어지고 말았다. 한 병사가 그를 일으켜주다가 넘어졌다. 나의 경우로 말한 것 같으면 양 발이 동시에 제각기 다른 방향으로 헛돌다 가까스로 몸이 균형을 잡는 식이었다. 불쌍한 내 말 벨도 나와 똑같은 어려움을 네발로 겪었다. 그리고 다음은 존스와 그의 말이었는데, 존스는 사방으로 미끄러지고넘어지면서도 벨이 자기 위로 넘어질까 봐 소리를 질러댔다. 그는 마치 벨이 당장 자기 쪽으로 넘어지기라도 할 것처럼 쉴 새없이 소리를 질렀다. '조심해! 자네 말 다리가 부러지겠어!' 그는 곧 말을 바꾸어 이렇게 외쳤다. '그러니까 말의 편자를 잘 살펴보라고'.

나는 그의 말을 따랐다. 말은 사방으로 땅을 걷어찼으며 발을 디딜 때마다

편자가 얼음판과 말굽 사이에서 미끄러졌다. 우리가 언덕 꼭대기에 올랐을 때는 편자의 나사가 모두 풀려 손으로 잡아 뺄 수 있을 정도였다. 맥로드의 말은 뒷발의 편자 두 개가 없어졌다.”

또 언드우드 부인은 아래와 같이 서술하였다.

“우리는 이른 새벽에 아치형의 문 밑으로 지나는 길을 따라 정북 쪽으로 방향을 잡아 여행을 떠났다. 그 문은 해마다 조선의 관리들이 조공을 받으러 온 중국 사신들을 만나는 장소로 정해진 곳이었다. 이 관습은 조선의 족립이 선포될 때까지 계속되었다. 그 뒤로 이 옛 문은 헐렸고 독립을 기려서 멋진 문 하나가 새로 세워졌다. 이 문 너머 산으로 들어서니 좀 더 질퍽거리는 자갈길이 뻗어 있었다. 이 길은 서울로 오가는 소들과 짐을 실은 조랑말들로 북적거렸다. 게다가 소리소리 지르는 마부들과 가마꾼들 때문에 혼잡은 더했고 엄청나게 큰 바위들이 금방이라도 떨어져 썰 수 없는 행인을 덮칠 것만 같았다. 실제로 굴러 떨어지는 바위도 많아서 그것이 길을 가로막고 있었다. 이제는 언덕을 가로지르는 길이 잘 닦였고, 위험스럽고 불안하기만 했던 옛 길은 없어졌다. 그 캄캄한 어둠이며, 지독한 시끄러움이며, 소름 끼치는 냄새며, 험악한 도로 상태며, 아무튼 번연의 ‘죽음의 계곡’에 딱 어울리는 모습니랄 수가 있었다. 아직 3 월이었으니까 구석진 곳에는 여전히 눈이 쌓여 있었고, 아침 공기는 매섭게 쌀쌀했다. 여기를 벗어나자 우리는 송도까지는 내내 아주 좋은 길을 찾아서 갈 수가 있었다.”

### 3. 일본인 글에 나오는 조선 일의 모습

한편으로 일제 도로 건설에는 지역 주민들의 부역이 자주 이용되었는데, 그 경우는 “조선의 오래된 전통을 활용한다”는 논리를 동원하고 있어, 자기들의 목적에 따라 모순된 이야기를 전개하기도 하다. ‘조선토목사업지’에는 이하와 같은 글이 있다.

“이조에 있어서 도로 시설은 특별히 법률이 있는 것은 아니었으며, 대개 도, 부, 군, 면 등에서 관습에 의거해서 지방 주민의 자치적 시설에 맡겼었다. 도로 중 차를 통과시킬 수 있는 것은 예로부터 거의 없었다. 청일, 러일 양 전쟁의 결과, 서울-의주, 서울-인천, 서울-원산 사이 3 개 노선은 간신히 차를 통과시킬 수 있게 되었지만, 기타 도로는 폭이 너무 좁고, 구배는 천연 지형을 따라 겨우 우마를 통과시킬 뿐이었다. 따라서 물자 운반은 전적으로 인건 마베에 의존할 수밖에 없으며, 도로라고 칭하는 것도 일정하게 고정된 도로 부지가 있는 곳은 극히 드물기 때문에, 대부분은 통행인의 뜻대로 혹자는 우회전하여, 혹자는 좌회전하여,

노선은 각자 편한대로 항시 이동하는 형편이어서, 도로에 경지 흔적이 있기도 하여, 지주 역시 도로 부지에 경작을 가하는 것을 아랑곳하지 않는다.

또 교량도 전무하여 큰 강에 물이 깊은 곳에서는 나룻배가 있어 행인에게 편의를 제공하고 있었지만, 그 외는 겨울이나 봄에 홍수 위험이 없을 때, 가설 흠다리를 설치하기도 하나, 간신히 도척을 면할 정도에 지나지 않으며, 이들 가설교량도 여름철 홍수가 오기에 앞서 철거하는 것이 통상이다. 따라서 여행중 비가 와서 물이 불어날 때는 일시 체류하여 물이 줄어드는 것을 기다려야만 하는 형편이다.

이처럼 도로는 거의 교통기관으로서의 사명을 다하지 못하여, 물자 운반은 물론이요 여행자 통행도 용이하지 못한 상태에 있기 때문에, 전 도에 걸쳐 곳곳에 사직고개하는 전설을 낳기에 이르렀다. 시도로 몇 가지 사례를 들어 본다.

강원도에서의 사직고개는 석파령 혹은 철파령이라고 부르는데, 춘천읍에서 서쪽으로 약 7 리(일본리)인 경기도 가평군에 있다. 군수와 같은 관리가 춘천에 부임 할 때, 이 고개에 도착하여 중첩한 산악과 구불구불한 오르막을 바라보며, 앞날을 우려하여 비관하다 결국 임지로 가지 않고 관직을 사퇴하여 돌아감으로서, 이러한 이름이 전해지게 되었다.

‘춘천지’에 의하면 석파령 명명에 다른 일설이 있다. 옛날 지방관이 임기중 전임할 때는, 대부분은 파면을 의미하는데, 아무개 님이 춘천 재임 중 갑자기 전임 명을 받아 서울로 돌아가던 중, 그 고개 위에서 재임 중 그가 상용하던 돛자리 깔고 휴식하여, 희구름 밑에 춘천을 바라보며 ‘나는 다시는 관직을 할 일은 없으리라고 생각해서 갑자기 일어서서 깔아 둔 자리를 찢어서 고개를 내렸다는 전설에서 이 이름이 있었다고 한다.

또 충청남도의 2 등도로 인 공주-홍성선 중 공주군과 예산군의 경계는 험준하여 적막했으며, 따라서 교통이 드물기 때문에 이 고개를 넘어 부임하는 자는 신임지까지 가지는 않고 사직하는 자가 있었다고 해서 역시 사직고개 이름을 아았다고 한다. 또 전주-진주간 도로 중 전주와 진안 군 경계에 사직고개가 있는데, 일명 적천고개라고도 한다. 벼랑 수백척이다 우마도 통과하지 못한 험준한 고개여서, 진안에 부임하려던 모 군수가 전주로부터 나가는 길에 이 고개에 다다랐는데, 역시 진안행을 단념하여 사직했다고 한다.

황해도에는 ‘서울에 가려면 눈섭이 무겁다’는 속담이 있다고 한다. 시골 거주자가 여행할 때는 의류, 기타 소요 물품을 등지고 지팡이를 짚고 걸어서 갔었는데, 날마다 피로가 쌓여서 비교적 필요성이 낮은 물품부터 서서히 버리고 마지막에는 눈썹까지 무거워져서 밀어 버리고 싶어진다는 뜻. 장거리 여행의 어려움을 표현한 것이다. 이로서 당시 얼마나 도로가 험하고 교통이 곤란했는지를 알 수 있다.(휴략)”

‘조선의 도로(1935)’에서는 아래와 같이 적었다.

“한일 합방 전에 있어서는 도로에 관한 제도들은 포기하여 없는 거나 마찬가지로여서, 합방 후 1911년 4월부로 도로규칙을 발포하여 도로의 종류, 관리 및 비용에 관한 규정을 제정하여...(후략)”

“(도로의) 항시 수선은 노면 측구 등 유지 및 작은 파손 수선을 집행함에 있어서 항시 부단한 주의 가공이 간요하여서, 구래 관행에 따라 연도 관계 부락민을 하여금 담당 지역을 정하여 그 구역내 유지 수선을 분담시킴과 동시에 도로 수리 인부를 적절하게 배치하여 관계 부락민과 협력하여 그 완성을 기하고 있다. 그리고 적절한 구역에 도로 감시원을 배치하여 항상 도로를 순찰시켜 관계 부락민을 지도함과 동시에 수로 인부의 감독을 시킨다. 이들 비용은 도 지방비를 충당한다.”

#### 4. 외국인의 조선 도로 인식

이상과 같은 담론들을 종합해 보면, 몇 가지 유형을 찾아낼 수 있을 것이다.

일본인들의 논의에는 그들의 입장의 차이에 따라 강약은 있지만, 대체로 지나치게 조선시대 도로의 수준을 폄하하는 논조가 지배적이다. 이는 토목사에 관련된 글들에 특징적으로 나타나는데, 자신들이 계획하고 있는 신작로 개수(사실상의 신설)를 정당화하여, 예산을 확보하여, 업적으로 남기기 위한 것으로 풀이된다.

따라서 위에서 살펴 보았듯이 자주 등장하는 담론 중에는 명확한 오류나 과장이 많이 포함된다. 예를 들어, ‘도로 시설은 특별히 법률이 있는 것은 아니었으며, 대개 도, 부, 군, 면 등에서 관습에 의거해서 지방 주민의 자치적 시설에 맡겼었다’라는 대목이다. “경국대전”이나 그 후속 법전, 수교만 보더라도, 도로에 대해서는 도성내와 외부 도로 각각에 대해서 규정이 되어 있었음을 알 수 있다. 물론 그것이 완벽하게 준수되어 있었는지 여하는 별개 문제지만, 적어도 무법지대는 아니었다는 것을 당시의 법전만 보아도 알았을 것이다.

그리고 도로의 노선은 완전히 정해진 것은 없었지만 “문헌비고” “도로고” “대동지지” 등 지리지만 보면 6대로 내지 10대로 정리되어 있었으며, 그 경로도 대략적으로 정해져 있었다는 것을 알 수 있다. 더구나 역제는 보다 더 제도적이었으며, 각 지방에 복수의 역들을 관광하는 관청인 찰방이 존재하여, 또 각 역을 대로 중로 및 소로에 분류하고 역마를 차등 배분하고 있었다. 역제를 오히려 제대로 있었던 것이 근대화 과정에서 1895년에 폐지된 것이다. 따라서 근대 일본과는 방식이 다를 뿐이지 도로에 대한 제도는 중앙집권국가답게 제대로 갖추어져 있었던 것이다.

“도로가 일정하게 고정된 부지가 있었던 것은 아니다”라는 것도 잘못이다. 일본인 스스로가 토지조사사업 때 작성한 지적원도를 보면 일목요연한데, 당시 초지조사를 하면서 사유지의 도로 부지의 경계는 명확했으며, 그것을 근거로

지적도를 작성하였던 것이다. “교량이 전무하다”라는 것도 너무 과장이다. 물론 나룻배나 도척, 봄철만의 토교가 많았던 것은 사실이지만, 그것은 명치유신 전후까지의 일본도 마찬가지였다. 그리고 남원의 오작교, 서울의 살곶이다리, 시흥의 만안교 등 돌다리도 적지 않게 있었으니, 전무하다는 것은 지나친 말이다.

이들 담론은 결국 일제 통치 이전의 도로 상태를 지나치게 평가절하함으로써 자신들이 펼칠 토목사업의 정당성을 강화하는 책략에 불과한 것이다. 한편으로는 조선총독부와 지방자치단체의 예산 부족으로 인하여, 일제시대 내내 도로 보수에는 주변주민들에 의한 부역이 사용되었는데, 이에 대해서는 ‘옛 관행을 활용한다’는 식으로 합리화하는 모순을 보이고 있는 것이다. 이와 같은 극단적인 담론은 여행기 등보다 토목행정 당사자들의 말에서 잘 나오는 데에도 그 의도를 알 수 있다.

한편 서양인들의 눈은 다르다. 그들은 단순 여행, 탐험, 종군, 선교 등 갖가지 목적을 가지고 여행하였으며, 국내를 이동하는 과정에서, 자연스럽게 도로에 대한 인상도 남기게 되었다. 그들의 내용에 있어서 조선의 도로 환경에 대해 폄하하는 것은 일본인들과 마찬가지였다. 그러나 그들이 그렇게 쓰는 목적은 당연히 자신들의 통치나 사업 정상화를 위해서가 아니었다. 구미 세계와 다른 점, 신기한 점, 뒤떨어진 점을 부각시키므로써 자신들의 문화의 우월성을 각인시키려는 것이었으며, 따라서 그 각인의 대상도 자신들이나 조선인들이 아니라, 구미에 살고 있는 독자들을 향한 것이었다.

물론 그들의 대부분은 신기한 내용의 여행기를 판매하므로써 여비나 선교비 등을 충당하는 목적이 있었을 것이라고 생각되기 때문에, 자연스럽게 상업적인 목적으로 과장해서 표현하는 경향도 있었을 것이다. 그들의 글에는 지나칠 정도의 수식어나 속어, 비교문이 나온다. 다만 일본인들의 글처럼 없는 일을 만들거나, 있는 것을 없다고 하거나 그 정도는 아니라, 어디까지나 분식 수준이었다.

그래서 그들의 길에 대한 표현에 작용된 것들은 일반적인 오리엔탈리즘이라고 할 수 있을 것이다. 그래서 그들의 어조는 길 뿐만아니라 사람들, 마을, 주막, 음식 등과 거의 같은 톤인 것이다. 또 조선에 사는 일본인들도 자주 등장하면서 조선인과 비슷한 맥락으로 일본인을 바라보는 경우가 많은 것도 오리엔탈리즘에서 발원했기 때문일 것이다. 비숍부인의 경우 길 등에 대한 묘사는 일본에 대한 거나 조선에 대한 거나 별 차이가 없는 것도 그것 때문이다.

## 5. 나가며

이상과 같이 개항기에서 외국인들이 바라보는 도로의 모습에 대해 살펴 보았다. 그들 글에서 나오는 길 묘사는 조선의 후진성을 말하는 도구로서인 것은 동일한데, 일본인의 경우 자신들의 통치의 합당성이나 사업의 타당성을 강조하기 위한 경우가

많고, 서양인의 경우는 오리엔탈리즘의 연장선으로 풀이되는 경우가 많았다. 동기는 다르지만 양쪽 다 과장된 표현을 쓰는 것은 마찬가지이고, 일본인의 경우는 허위 사실도 적지 않았다.

The station system of the Joseon Dynasty is likely to strongly inherit the genes of earlier times, especially the Goryeo dynasty and Unified Shilla. The station road knows that the 22 street road of the Goryeo Era became the founder. In addition, the station system itself was established in the ancient *Samguk*(3 countries) era. As described above, it is also imagined that in the section where the start point overlaps, the section on which the ancient or medieval route is followed is also many in the trunk road. This is a speculation that the station name and the mansion name in the waypoint are often the same between the Joseon Dynasty era and those before it. Like the station system, the trunk road of Korea will also need work to confirm the continuity through the times.

In Japan, both the ancient Tokaido and the modern Tokaido, the ancient Sanyo way and the modern Sanyo way, the route, the linearity and the destination are greatly different. On the institutional side, in the ancient station system and modern road system, which is very different from spatial, social and financial. However, in Korea, as with many other governance systems, the basics of the station system has been inherited from the ancient times, the system that puts stations every 30 Korean Miles, and (although there is a difference between the station bell and the horse tile) there are many common points which transcend time, such as letting official travelers carry what carved the number of horses at the station horse.

Early modern Korean mile and ancient Japan mile originally showed approximate numerical length. In the ancient Oriental cultural area, it can be seen that widely implemented transportation system has been maintained until the early modern times in Korea.