

# 영산강 3백 50리

김 경 수  
(향토지리연구소장)

## II. 뱃길따라 꾸며진 삶과 터전(개항전)

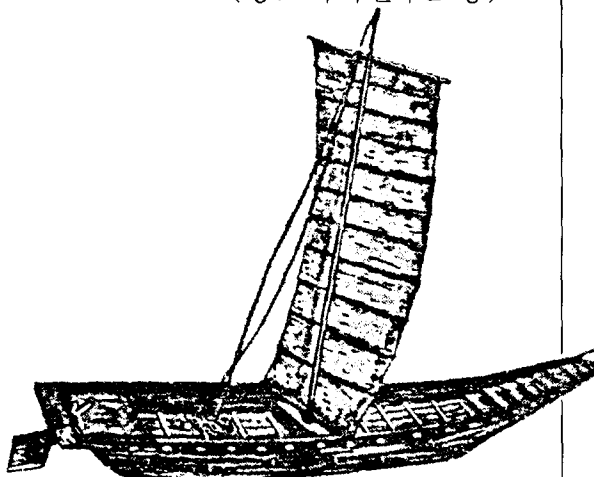
### 1. 물살에 머물러 뱃길따라 옮겨다니니

지구상에서 생명있는 것은 모두 그 삶의 원천을 물에 두고 있다. 사람도 맨 처음 삶터로 꾸민 곳이 물이 있는 곳, 곧 물살이었다.

사람들은 물을 단순히 마시며, 물속에서 식량을 구하고 낱알(?)을 얻기 위해 끌어대는 차원을 넘어 물고기처럼 물과 강속에 몸을 맡기고 길로 삼게 되었다. 어쩌면 인간은 수상동물이었을지도 모른다. 다만 도구를 사용하는 것이 사람과 동물의 차이점이므로 탈 것, 곧 배를 착안해 낸 것이다.

사실 도로와 철로같은 근대 육상 교통수단이 등장하기 전에는 장소이동에 있어 오솔길이나 수로 즉 뱃길에 의존했다. 특히 뱃길은 천연교통로 구실을 맡아 짐을 옮기는데 있어 절대적이었다. 나아가 뱃길은 각종 사상과 정보까지 흐름이 동반되어 지역통합에 매우 중요한 역할을 했다.

우리나라는 3면이 바다이고 만조 때는 바닷물이 내륙수로(江)를 따라 거슬러 올라가기 때문에 하천과 바닷길을 통한 운송시스템을 주로 이용했다. 특히 강은 자연적 조건들이 악화되어 불리했음에도 국가의 간선 역할을 했다. 정약용(1762-1836)은 이러한 현상에 대해 『경세유



우리나라의 강배 모형 하천에서 여객과 화물을 운반하는데 사용했던 江船이다. (자료 : 한국해운항만사, 1980) 강배는 대개 밑바닥이 평평하고 넓으며, 뱃전이 얇고 해선에 비해 길이가 길고 폭이 좁았다고 한다. 대동통편에 따르면 中船의 경우 강배는 길이 46척, 너비 9척이었고 바닷배는 길이 36척, 너비 13척 6촌이었다.

표』에 다음과 같이 적고 있다.

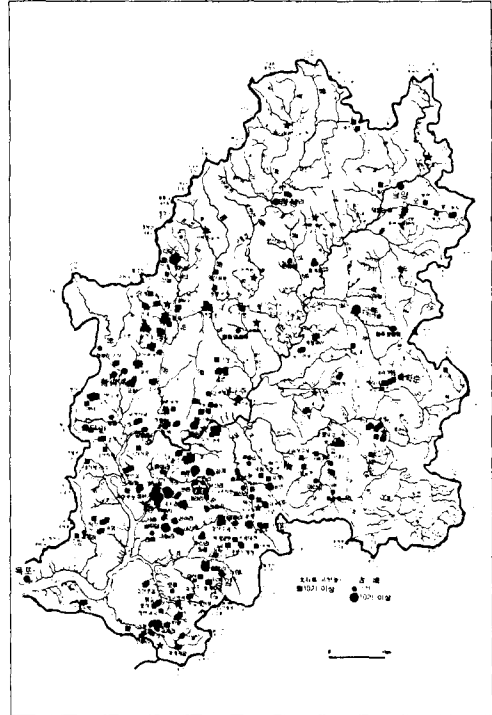
우리나라는 3면을 바다가 둘러고 룩수(압록강)·살수(청천강)·패수(대동강)·저수(예성강)·대수(임진강)·열수(채령강)·사비수(금강)·영수(영산강)·잔수(섬진강)·한수(한강)·람수(낙동강)가 씨로 되어서 강과 바다에 큰 배, 작은 배는 천으로 만으로 헤아리게 된다. 무릇 곡식, 생선, 소금, 제묵, 땀감 따위를 다 배로 운반한다. 나라에는 수레가 없고 암소가 홀레 불이고

망아지가 치달리는 풍속도 없다. 모든 일용 백물의 운반을 배가 아니면 메어 나르는 이 두 방법 뿐이니 배의 쓰임이 이와 같이 전적이고 긴요했던 것이다.

이상에서 강과 바다는 식량을 생산하는 젖줄로 뿐만 아니라 영양분을 운반하는 핏줄같은 역할을 해 온 것을 알 수 있다. 따라서 영산강도 그동안 전남의 젖줄로서만 일컬어졌으나 술한 사연과 애환이 깃들어 있는 남도의 핏줄로서 몹을 지적할 필요가 있다. 더우기 하천을 중심으로 펼쳐지는 생활권 연구와 더불어 삶터에 대한 현실적이며 통합적인 고찰이 절실하다.

광주광역시 북구 용봉동 전남대학교 법대 앞에 용주마을이 있었다. 이 동네 동쪽 주렁이 동뜬이 왕개(王浦)라고 전한다. 이 곳은 영산강으로 흘러드는 서방천가로 바로 남쪽에는 경양역과 방죽이 있었다. 왕포! 옛날 배가 들어다니던 포구였다는 얘기도 함께 남아 있다. 오늘날 생각해보면 도저히 믿기지 않는 전설과 같은 이야기로만 느껴진다. 그러나 대동여지도에 바로 이 부분에 광주의 고읍(古邑) 표시가 되어 있고 바로 북쪽 생룡동에 진훤대(견훤웅거지)까지 기록돼 있어 최근 광주의 옛 중심지로까지 삼는 논의가 있다. 실제 조선후기에 나온 장성 청암(단암)역 지도에도 배가 닿는 곳이었던지 주막 표시가 선해주점(船海酒店)이라고 선명하게 그려져 있다. 바로 이 곳은 황룡강 장성댐 바로 밑쯤이다. 지식강의 상류인 화순군 이양(梨陽)면 소재지로 배골(배고을)로 풀이하고 있다. 이처럼 영산강의 상류까지 배와 관련된 화석(化石)지명들이 있는 것으로 보아 뱃길과 더불어 삶의 터전이 꾸며지고 정보를 교환하며 문화를 형성했을 개연성을 갖지 않을 수 없다.

1993년 9월 17일 조선대학교 박물관팀의 광주첨단과학단지 내 유적발굴 중간보고에 따르면 비아산월동에서 강물에 씻겨 내려온 듯한 구석기유물(1만5천년~1만년전)이 발굴되었고 1994년 12월 7일에는 상무지구문화재 조사에서 역시 구석기시대 것으로 여겨지는 짝개(개차돌)



영산강 유역의 선사 고대 유적 분포도

가 발견되었다. 모두 영산강가 안온한 둔덕 밑이다. 삶의 잉태와 터전의 꾸밈이 영산강 물곶 따라 매우 오래전부터 시작되었다는 증표이다. 나아가 나주 다시 가흥리 화분 채집으로 신석기시대 농경문화가 시작되었다는 사실도 알게 되었다. 한편 나주 반남과 영암 시종일대에 널려 있는 용관묘군의 규모가 하도 엄청나서 그 세력 집단에 관한 구구한 주장들이 나오고 있다. 또한 나주 회진성의 발굴에서 백제시대 유적으로 판명되는 등 무엇인가 영산강을 따라 사건들이 전개되었다는 암시들을 안고 있다.

이에 과연 영산강이 사람들의 삶터로 가장 중요한 조건이었나를 알아보는 과정에서 뱃길로 사용되었을 것이라는 사실들을 더듬어 정리하기로 했다. 인간이 공간이동에 있어 뱃길을 사용할 수 밖에 없었던 것에 대해서는 앞에 말한 바 있어 줄이기로 하고 역사적인 사건들을 통해 영산수로의 중요성을 강조하기로 한다.

그러면 이와 같이 배가 다녔던 영산강이 지금에 와서 상상도 할 수 없이 변했는데, 어떻게 어떤 과정을 통해 영산강의 수로가 메워졌는지에 대해 알아보자.

## 2. 영산강의 고대환경과 뱃길

영산강 유역에 쌓인 이 퇴적층은 오랜동안 이웃 산지나 언덕에서 각인 흙과 모래가 옮겨와서 이루어진 것이다.

이화여대 김연옥교수는 특히 서기 100년 이후에 더욱 많이 쌓인 것으로 알아냈다. 이런 사실은 꽃가루분석을 통해 밝혀졌다. 화분(花粉) 다이어그램에 지표 2.7미터를 경계로 낙엽·광엽수림의 꽃가루가 갑자기 줄고 벼·쑥·부들속 따위의 초본 꽃가루가 늘어가고 있음이 표시된 것이다. 영산강 유역의 멧밭에서 깎여서 흘러내린 흙모래가 영산강에 쌓인 것이다. 내륙 깊숙한 이 골짜기부터 매립돼 갔다. 경북대 조화룡 교수는 금강과 만경강에서 퇴적층 조사를 했다. 하구(河口)에서 75킬로미터 상류까지 퇴적층이 나타나고 있음을 캐어냈다. 영산강 유역도 이와 비슷한 상황임을 간접적으로 얘기할 수 있다. A.Young의『기후와 지형에 따른 지표면의 삭박 속도(1983)』에 따르면 영산강 유역 같은 곳에서는 5cm/1,000년 쯤이 깎아지니 하상퇴적량을 대량 짐작할 수 있다. 이와 같이 과거의 자연환경에 대한 전반적인 이해 특히 고기후(古氣候)와 관련지워 뱃길에 대한 해석이 필요하다.

영산강(136km)은 한강(498km), 금강(397km)에 견주어 유로가 짧은 편이나 교통로로서의 비중은 결코 대하천에 손색이 없었다. 이는 어

느 강보다도 조수의 영향을 많이 받기 때문이다. 영산포 상류 5킬로미터되는 지점(목포로부터 73km)까지 바닷물이 드나들었다. 이러한 사실은 20년 전 상황이고 땅이름 조사를 통한 감조구간은 훨씬 상류까지 나타난다. 우선 상류지역만 보더라도 본류의 경우 담양 봉산면 와우리 부근의 조수(潮水)고개가 있다. 이 곳 해발고도는 40미터쯤 된다. 풍영정천가인 광주 하남 안청동의 소금나들이는 해발 30미터 쯤이다. 황룡강가를 알아보면 광상 송산교 부근의 염해평(소금바다들)을 비롯하여 평림천가인 장성 삼계 덕산리의 해평(海平)과 상선들, 개천(河川)가의 장성 서삼 송현리 바다들과 북일면 성산리 구해(舊海) 등이 있다. 지석강의 경우도 화순천가인 화순읍 다지리의 잠바맷들이 있다.

우리나라의 『삼국사기』에 보면 4세기쯤 삼국이 모두 배를 제작했던 것으로 기록되어 있다. 이 기록으로 추정해 볼 때 고대 영산강 유역의 삶터 중심지는 확 터진 큰 들 보다는 조강(潮江)의 셋강으로 거슬러 오르면 언덕에 가려진 소분지에 자리잡고 있었을 것이다. 그 대표적인 본보기가 나주 반남 자미산성(94.5m)이다. 만봉천 유역인 금정안로리 안로현터도 성산리 내성 승자산 일대를 주목해야 할 것이다. 최근 회진성이 발굴 조사되어 백제 말기에 쌓은 것임이 확인되었다.

백제 때 군현터로 추정되는 곳이 모두 뱃길과 방어에 유리한 터이다.

왕인이 일본행 배를 탔던 영암 구림 상대포 부근에서는 용범(국보 제 231호)과 토기요지(사적 338호)가 발견되었고, 무안에는 당나라와 교류한 흔적으로 추정되는 부근 당곳, 당호, 하당도 등 지명도 주목할 만하다. 또한 불교전파에 있어서 영산수로의 이용도 연구해 볼 만하다. 당나라의 정명스님이 지금부터 1200년전 무안 몽탄에 총지사를 창건했으며, 원명은 승달산 기슭에 암자를 짓고 목우암을 세웠으며 이후 그의 제자 500명이 스승을 찾아와 법천사를 창건하고 득도했다.

그 밖의 불교 유적으로 화순 이양 쌍봉사 철감선사탑(국보57호)과 담양 남면 개선사지 석등(보물 111호)이 있다. 철감선사탑은 868년 직후 건립되었을 것으로 보이며, 광주호반에 있는 개선사지 석등은 사잇돌이 장고형으로 우아한 연화문이 아름답다. 팔각화사주신에 구양산 글씨체로 된 명문이 음각되어 있다. 새겨진 내용에서 용기 3년(891년)으로 확실한 연대가 있어 우리나라 석등 연구에 귀중한 자료로 꼽히고 있다. 쌍봉사가 있는 이양일대에 뱃터에 관한 지명이 많이 남아있는 것도 흥미롭다. 부도의 주인공인 철감선사의 행적과 함께 당시 도당 유학승과 사찰창건에 있어 장보고의 청해진과 영산수로와 결부된 성 싶다. 즉 장보고가 청해진 대사가 되어 해상권을 장악하자 당나라를 왕래한 신라인들은 물론 일본과 당나라인까지 선단을 이용하기에 이른다. 이에 신라 자체들이 당나라로 유학가기가 쉬워졌다. 따라서 양자강 이남일대에서 세력을 펼치던 남종선의 선지를 체득, 신임을 전수 받고 돌아오는 각 선문의 조사들도 거의 청해진 부근인 나주 회진이나 영암 구림 등지로 귀국한다. 이에 이 주변에는 이들 혁신 사상가들이 정착할 수 있는 선종사찰이 일찍부터 세워지기 시작했는데 쌍봉사도 그렇게 세워진 가장 초기의 선종사찰 가운데 하나이다.

### 3. 조운선과 장삿배의 왕래

개항 전까지의 수로를 이용한 선운(船運)은 조운(漕運)과 선상체제(船商體制)로 구분된다. 조운이라 함은 지방의 세곡을 서울로 운송하는 것을 말하고 선상은 일반 상인들이 연안, 내하의 각 포구를 근거지로 삼고 교역을 하는 것을 말한다. 그런데 이 중에서도 조운기능은 국가의 생명선이나 다름 바 없이 매우 중요했다. 따라서 이를 관리키 위해 고려 성종 11년(992)에는 주, 부, 군, 현 등의 일반행정구획과 아울러 조운을 담당하는 창, 수참 등을 설치하였다. 각 군현은 개별적으로 부근의 포에 설치된 창에 세곡

을 집결시켰다가 그곳에서 선박으로 운송했다. 이 포는 후에 조창과 수참이 설치되었다. 이것 역시 포와 같이 군현에 예속된 하부 행정기관으로서 촌락의 구조를 이루게 되었다.

고려는 국초에 13개 조창을 여러 도에 설치했다. 그 중 12창이 하삼도의 연해와 강가에 분포했다. 영산강유역에는 두 개의 창이 설치되었다. 나주 금강안의 치을포(置乙浦)에 설치된 해릉창(海陵倉)이었고 하나는 영암 해창리 신포(薪浦)의 장흥창(長興倉)이었다. 성종 11년에 포구의 이름은 각각, 통진포(通津浦)와 조동포(潮東浦)로 개칭되었다. 당시에 12창 중 4개창이 전남지방에 설치되었다는 사실은 고려왕조에서 이 지방이 차지하는 경제적 비중이 얼마나 높은가를 알 수 있는 지표가 된다. 정종조(1035~1046)의 조선수를 보면 1,000석을 적재할 수 있는 초마선(哨馬船)이 전남의 4개창에 각각 6척씩 배치하도록 규정했다.

『고려사』세가 권38, 공민왕조에 보면 러말 서남해안에 출몰한 왜구들이 자주 조선을 약탈하기 시작했다. 공민왕 3년 4월에 전라도 조선 40여척을, 이듬해 4월에도 역시 전라도 조선 400여척을 빼앗아 갔다. 이에 우왕 2년(1376) 조운은 거의 육로로 전환되었다. 육운은 해운에 비하여 수송상의 불편이 컸던 관계로 국가 재정상 어려움이 적지 않았다. 공양왕 2년(1390) 조정의 노력으로 조운이 재개되었으나 왜구를 완전히 소탕하지 못했으므로 국가재정의 근원이 된 국세의 수집과 수송이 정상화될 수 없었다. 이 문제는 결국 고려왕실의 멸망을 초래한 원인의 하나가 되었다. 여말부터 선초(태종)까지 약 100년간 서남해의 조운로가 막힘에 따라 영산강 뱃길(水路) 역시 일시적으로 기능을 상실하게 되었다.

조선조에 들어와 군현을 병합하고 직촌화가 이루어지고 면리제도가 생겼다. 합평과 모평이 합평, 화순과 능성이 순성이 되었고 나주의 경우 영산현을 비롯한 8현 2향 6부곡 1소가 직촌화 됐다.

조선초에 조운제는 재정비 되었으나 태종조에 전라도 조운선의 거듭된 침몰로 인하여 다시 육로 수송을 강행하였으나 중량이 큰 세곡을 육로로 수송하는 것은 경제적으로 바람직한 일이 아니었다.

영산강 유역에 있어 조운은 영산창(榮山倉·현 나주시 삼영동 택촌 뒷산)을 중심으로 이뤄졌다. 『세종실록지리지』전라도 편에 따르면 영산창은 금강언덕에 설치되었으며 오늘날 전남일원 즉 나주, 순천, 장흥, 담양, 낙안, 보성, 해진(해남·진도), 영암, 영광, 무진(광주), 강진, 고흥, 광양, 능성(승주), 남평, 화순, 동북, 곡성, 옥과, 창평, 진원, 장성, 흥덕, 무장, 함평, 무안 등 26고을의 세곡을 모아 서울로 운송했다. 『태종실록』에 따르면 12년(1412) 11월 전라도 세곡 7만석 중 관선으로 5만석, 사선(私船)으로 2만석을 운송했다는 점으로 보아 영산창 소속의 세곡은 3만5천석 이상은 되었던 성 싶다. 당시 전라도 전결 총수가 27만7천5백88결인데 비해 영산창 소속 전결수는 13만6백81결로 절반 쯤 되었기에 세곡도 같은 비율로 산정해볼 수 있기 때문이다.

이후 조운제에 대한 규정은 『경국대전』의 반포를 통해 확정되었다. 영산창에는 8백석을 적재할 수 있는 선박 53척이 배치되었다. 관할고을은 나주, 영암, 무안, 화순, 남평, 동북, 흥양(고흥), 보성, 능성(승주), 광산(광주), 순천, 광양, 낙안, 강진, 진도, 장흥, 해남 등 17곳으로 영광, 흥덕, 옥과, 함평, 진원, 담양, 무장, 장성, 곡성, 창평 등 10고을은 법성창 소속으로 넘어갔다. 법성창에는 부안, 정읍, 고부, 순창, 고창고을 세곡도 모아지고 39척의 선박이 배치되었다.

조세곡의 상납기간은 항해가 순조로운 2월에서 5월사이로 전라도의 경우 영산창과 법성창 소속 조운선은 해운판관의 책임하에 3월 15일 이전에 발선하여 4월 10일 이내에 상납하도록 경국대전에 규정했다. 영산창 보유 선박 53척만 가지고 산정했을 때 경창까지 보통 20여일 소요

되었기에 1회 수송량은 4만2천여석 쯤 되었고 재운했을 경우는 8만여석이 넘었던 것으로 추정할 수 있다. 이와 같이 국가에서 조운선을 직접 운영하는 관선 운영체계는 여러가지 부작용이 나타나 사선조운에 대한 논의가 전개되었다. 1471년(성종 1년) 대사헌 이극돈은 사선조운을 요구하는 상소를 올렸다. 이와 더불어 조운선의 잦은 침몰과 함께 이납론(移納論)이 대두되었다. 1489년(성종20) 4월 법성창 소속 조운선 31척이 침몰됨에 따라 5월 즉각적으로 전라도 세곡의 육운(陸運), 즉 수세관할구역의 변경론이 제기되었다.

특진관 이극균은 전라도 세곡 운송의 유래를 그 이익과 폐단을 더불어 설명하면서 안홍량의 사고를 줄이는 길은 덕성·법성창 관할의 세곡을 공세곳으로, 영산창 세곡을 덕성·법성창으로 이납하고 영산창을 폐쇄하자는 주장을 했다. 드디어 1512년(중종7) 전라도 관찰사 남곤의 건의를 받아들여 영산창은 폐쇄되고 법성창으로 세곡을 이납케 되었다. 그러나 법성창이 있는 법성포는 어항기능을 겸하여 번잡한데다가 순천, 낙안, 광양, 흥양, 보성, 강진, 장흥 등지와는 너무나 멀었으므로 광주, 담양, 영광, 순창, 옥과, 고창, 화순, 곡성, 동북, 정읍, 창평, 장성 등 12고을만 관할하고 나머지 전남 일원 고을은 임운으로 전환되어 옛 영산창이 있던 영산포를 비롯하여 고을에서 가까운 포구로 운송한 뒤 선단을 이루어 법성창을 거쳐 경창까지 수송했다.

『중종실록』에 따르면 24년 4월 전라도 세곡은 10만석에 달했다. 조선초기 전국 전결 160만결중 수전(水田)은 46만결 쯤 되었는데 전라도가 11만결이 넘었으니 국가세액의 20% 쯤을 전라도지방에서 맡았고 영산창을 비롯한 전남일원에서 10% 이상은 담당했던 것으로 짐작된다. 최완기 선생은 1976년 「조선전기조운시고」에서 전국 조세추정액중 영산창의 몫이 7.1% 쯤 된다고 발표한 바 있다. 이는 토지 등급을 고려하지 않는 것이기 때문에 나주 땅과 같은 걸찬 토지를 고려한다면 10% 정도 차지했을 것으로 여겨

진다.

특히 왜란 중에는 거의 전라도 세곡에 의해 국가재정이 운영되다시피 했다. 이순신의 ‘호남이 없으면 나라가 없다’는 얘기도 사실 경제적 면에서 호남의 비중을 강조한 말이다. 전란 후의 경우를 살펴보면 인조 18년(1640) 전라도에서 징수한 세곡은 4만 176석이었다. 이는 5도 총세액 8만2천849석의 50%쯤에 해당되는 것이었다. 전남이 국가재정의 근본을 이루었다고 볼 수 있다. 그 중 영산강 유역의 비중도 전결로 산출하면 절반쯤은 되었을 것으로 추정된다.

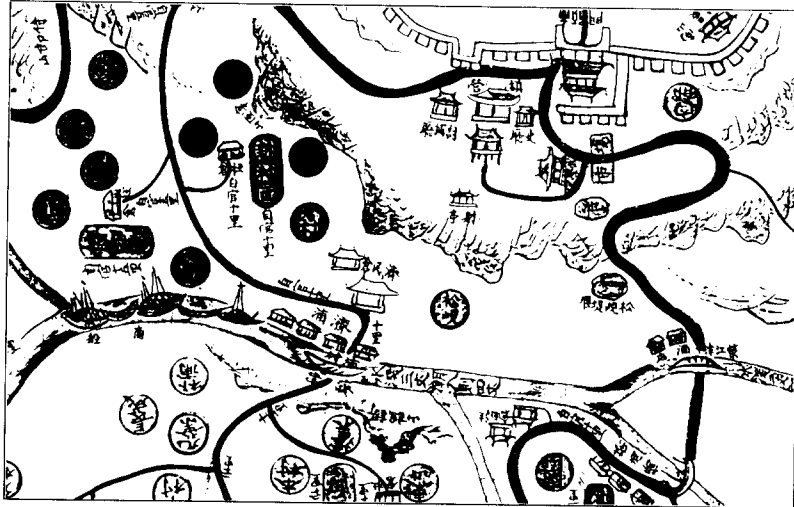
한편 1635년 전라도 전결은 2십만2천결이었다. 당시의 세액을 기준으로 추정해 보자. 결당 8두(斗)의 전세와 1.2두의 삼수미를 산정하면 1백85만8천4백두가 나온다. 석으로 환산하면 12만3천8백93석이 되고 부가세 10%를 합하면 13만6천2백82석으로 전국의 31%를 차지한다. 이와 같이 17세기의 세액에 있어 다소 차이를 엿볼 수 있는 것은 당시 토지관리를 비롯한 국가재정문제에 대한 어수선했음을 얘기해 주고 있다. 『반계수록』에는 전라도 세곡을 15만석 정도로 추산하고 있다. 이로써 미루어볼 때 전라도 세곡 그 중에서도 영산강 유역이 국가 재정상에서 갖는 중요성은 쉽게 파악할 수 있다.

이러한 국가 동맥을 당시 사선을 빌려 담당케 했다. 사선운용은 이미 고려시대부터 있었다. 고려 성종 11년(992)에 사선조운에 대한 수경가(輸京價)로 전라도 지방은 8석당 1석으로 정한 것으로 보아 영산강 유역에도 사선이 다녔음을 알 수 있다. 조선 태종 때 전라도 세곡 중 30%를 사선으로 운반했다는 기록이 있다. 본격적으로 사선운송체계가 확립되어 운송의 중추역할을 한 것은 영산조창 폐지 후 법성창 이관과 더불어 온 17·18세기로 이화여대 최완기 교수는 보고 있다. 그는 『조선 후기 세곡운송과 선운업 발달』에서 관선조운제에서 사선임용제로 전환된 이유를 조역(漕役)의 포납화(布納化)현상, 조군(漕軍)의 대립과 피역(避役)현상의 심화로

조운 확보의 문제에 따른 대안 부족, 조선 침몰 사고에도 관장제(官匠制)의 붕괴, 선재(船材)난의 악화로 조선 건조의 어려움 등을 들었다. 그는 또한 16세기 이래로 자생적 기반을 구축하고자 활로를 모색하고 있던 사선인(私船人)들이 세곡운송용역 참여에 따라 관선조운제의 해체과정으로 작용하고 있다는 점도 덧붙였다. 특히 경강 연변에서 어로채집, 나루운영, 선상(船商) 등에 종사하던 사선인들은 당시 널리 보급되고 있던 외방농장(外方農莊)의 소작료를 실어나르면서 운송역량을 높이면서 항로개발, 운항기술, 조선(造船)기술을 점차 향상시킨 그들은 선운업(船運業)의 기반을 조성했다. 따라서 관선조운제는 와해되어 가고 선운업계의 동향은 확실히 전통사회의 기반체제를 무너뜨리고 자율적이고 영리적인 임운업(賃運業)이 자리잡아 자본주의적 성향이 나타났다. 이와 같이 세곡 임운업이 성장을 가속시킨 노정에는 농업생산력의 증대로 인한 운송물량이 늘어난데도 있었다. 여기에 전세제(田稅制)와 대동법(大同法) 시행은 경강선은 물론 지방에서 운영하던 지도선(地土船)까지 운송체계에 있어 중요한 역할을 담당케 되었다.

영산강 유역에 있어서도 이러한 선운업계의 변화가 반영되었다. 조선후기 나주의 결수는 28,000결로 전국에서 가장 많았고 호수는 22,300호로 다섯번째로 많았다.

임진왜란과 병자호란을 겪으면서 조선왕조의 정치·경제적 기초는 크게 와해되었다. 조선사회가 전후 복구를 마무리 짓고, 불합리한 제도를 재정비, 강화한 시기는 영정시대(1726~1800)였다. 이때 조운제 역시 당시의 사회·경제적 실정에 맞도록 변경되었다. 특히 영조 48년에 시행된 수세관할지역 변경에 따라 영광, 장성, 나주, 영암, 무안, 창평 등의 곡물은 사실상 일단 영산창에 집결되었다가 영산강을 따라 이루어졌다. 영산강 유역에는 16세기 이후 저지개발이 시작되고 17~18세기 이후 새로운 농법으로 농업생산력이 높아져 인구증가와 더불어 잉여곡물의 상품화가 가능한 상황에서 포구와 내륙강변



19세기 나주지도에 나온 장삿배와 시장 영산포 근처의 수심까지 기록된 것으로 보아 배의 출입이 활발했던 것으로 여겨진다.(규장각 소장)

을 연결한 하나의 경제권이 구축되면서 무곡(貿穀)활동도 전개되었다. 선상들이 곡물을 매입하기 위하여 출입한 곳은 갯벌장이었다. 갯벌장의 대부분이 해로, 수로와 육로가 접한 곳에 발달되었으며 영산강가에 이러한 장시가 집중되어 있었다. 『전라도지도』중 「나주지도」를 보면 강가에 상선과 시장이 표시되어 있어 당시의 상황을 잘 나타내고 있다. 특히 나주지방은 1470년경 이미 시장이 발생했다는 것을 암시하는 기록이 있다.

중앙대 김성훈 박사는 1977년 「한국 농촌 시장의 제도와 기능연구」에서 우리나라의 정기 시장의 발생지를 나주로 추정했다. 그는 자료로 『성종실록』권 27권을 제시했다. 그 내용을 보면 우리나라에는 서울이외에 시포(市鋪)가 없었는

데, 흥년에 전라도의 백성이 서로 모여 시포를 열어 장문(場門)이라고 불렀다는 것과 나주 목사 이영건은 시장을 금하지 말 것을 청했으나 호조는 이를 굳게 금하였다는 기록이다. 당시의 조정은 농사에 힘쓰지 않고 미풍양속이 흐트러지며 도적이 많이 생긴다는 이유로 금압정책으로 일관했으나 이러한 정책에도 불구하고 백성의 시장수요는 날로 늘어나 임진왜란 전후 전국에 보급된 것으로 사료된다. 즉, 나주 일대에서 시장이 발생하여 경상, 충청 등지로 보급된 것으로 추측된다. 신경준이 쓴 『도도로』권 2「개시」편을 보면 1770년께 나주에 개시된 장은 읍내, 남문, 도마교, 박산, 도야, 남창, 대산, 음산, 선암, 접의, 초동, 창홀, 용두 등 13개나 된다.