

무도즉안전(無道則安全)



金 儀 遠

저 자 약 력

- 일본대학 공학박사학위 취득
- 건설부 국토계획국장, 도시국장
- 국립지리원장
- 한국지역학회 회장
- 국토개발연구원장
- 현재 경원대학교 총장

外侵이 말해준 自救策

왕조시대 우리 선조들은 도로건설에 열을 올리지 않았는데 그 이유가 아주 비관적이다. 「無道則安全」. 즉 길이 없는 것이 도리어 안전하다는 생각에서 였다. 허기야 931회에 달하는 異民族의 공격을 당함으로써 매 삼년마다 한번 꼴의 이른바 <난리>를 경험했으니 무책이 상책이란 식의 논리가 성립될 법도 하다.

931회에 달하는 이민족의 공격을 분석하면 대륙 즉 중국이나 만주족과 몽고족의 공격이 54% 정도이고 일본의 왜구공격이 46% 정도를 차지하고 있다. 이러한 판국에 선조들이 생각할 수 있는 국토 방호는 도로의 역기능을 줄이는데 있었다. 이조 초기의 대정치가인 동시에 대학자인 梁誠之는 그의 국방론(國防論)에서 이런 말을 하고 있다.

자기가 중국에 사신으로 갔을때 명나라 고관이 「海東國의 산천은 어떠하오」하고 묻기

에 「우리 나라는 국토가 좁아 큰 하천이 없소, 그래서 홍수가 나도 그리 비참하지 않소」라고 筆談으로 대답했다. 그는 다시 「海東國의 도로상태는 어떠하오」라고 물어와 가슴이 철렁했다는 것이다. 「이놈들이 또 쳐들어 올라고). 그래서 한참 머뭇거리다가 대답하기를 「義州에서 漢陽까지 오려면 큰강을 여덟개 건너야 되고 큰 재를 여덟개를 넘어야 되오」라고 말함으로써 지형이 대단히 험준하다는 것을 강조했었다. 梁誠之가 겁을 먹은 것은 바로 도로의 역기능을 염려한데 있다.

중국은 도로가 잘 발달되어 기원전부터 수레를 쓰고 있었고 또한 이들 북방민족들은 곧잘 말을 이용했기 때문에 도로를 닦으면 우리 생활에 편리하다는 거야 알지만 일단 적의 수중에 들어가면 무서운 역기능이 작용한다는 것을 잘 알고 있었다.

기왕 말이 났으니 말이지 王鈴의 협력을 얻어 캠브리지 대학의 죠세프 니덤(Joseph Needham)이 쓴 <중국의 과학과 문명(중국토목사)>에 이런 말이 있다.

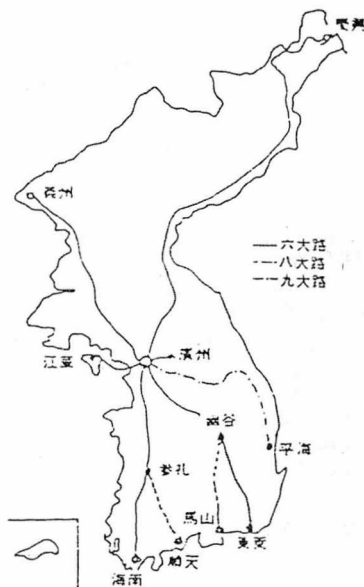
「5세기경 로마제국이 건설한 일급도로의 연장은 赤道 둘레의 두 배에 해당하고 전 도로연장을 합치면 적도둘레의 10배에 달한다는 사실을 아는 사람은 많다. 그러나 같은 시대에 동양의 중국이 건설한 도로연장이 로마제국을 능가했다는 사실을 아는 사람은 몇 사람 안된다」라고. 이 정도로 중국은 일찍부터 도로가 발달돼 있었다는 것을 우리는 알아야 한다.

선조들이 도로건설을 경원한 또 하나의 사례를 들자. 숙종왕 때 함경도 관찰사 南九萬이 厚州에 鎭을 설치해 놓고 왕께 상소하기를 鎭과 연결할 도로를 건설할 것을 청하자 왕이 가로되 「경은 治道는 兵家之大忌란 사실을 모르느냐」고 반문함으로써 접속도로는 무산되고 만 적이 있다. 또 하나의 예를 들자. 이것도 숙종임금 때 일이다. 淸나라에서 穆克登(백두산 定界碑 세운 사람)을 보내 우리나라의 지도를 요구한 적이 있다. 이 말을 들은 숙종임금은 「不詳不略」한 지도를 주라고 한 기록을 보면 우리 선조들이 도로건설에 얼마나 심한 알레르기 현상을 일으키고 있었느냐 하는 것을 알 수 있다. 또 하나의 사례를 들자. 강릉의 大關嶺에는 지금의 국도가 개설되기 이전에 嶺東과 嶺西를 연결하는 지름길이 있었다 한다. 中宗때 高荊山이란 사람이 民力을 동원하지 않고 도로를 개설 함으로써 강릉과 嶺西간의 교통이 매우 편리하게 되었었다. 그런데 丙子胡亂 때 淸軍이 注文津에 상륙하여 강릉을 지나 이길을 이용하여 단 시일에 漢陽에 당도했다. 이에 인조는 크게 怒하여 高荊山의 무덤을 파내라는 명령을 내렸다는 口傳도 있다.

그러면 왕조시대에는 도로가 없었느냐 하면 그것은 아니다. 시대에 따라 다소의 차이가 있기는 했지만 6大路, 8大路, 혹은 9大路의 도로체계가 있었다.

6대로는 중국과의 관계 때문에 漢陽~義州간 도로를 말한다. 왕조시대 우리나라의 도로 중 가장 중요시 된 것이 이 노선이다. 둘째는 漢陽~元山, 咸興을 거쳐 慶興을 연결하는 노선이다.

이 도로는 국방관계 때문에 대단히 중요시



되었다. 셋째는 漢陽~東萊를 연결하는 이른바 영남 士林들의 科擧길이다. 이 노선은 지금의 경부축이 아니고 서울~楊州~忠州~聞慶~尙州~彥陽~東萊를 연결하는 선이다.

넷째는 漢陽~海南~濟州島를 연결하는 호남선이고, 다섯째는 漢陽~京畿道~廣州선이고, 여섯째는 漢陽~江華를 연결하는 노선이 그것이다.

광주와 강화의 단거리가 어떻게 간선도로에 들어갔느냐? 옛날 선조들은 前朝의 수도를 대단히 존중하는 풍습이 있었다. 廣州는 백제의 첫 수도였다는 것이고, 江華는 고려의 임시수도였다는 점에서 이곳을 연결하는 도로를 간선으로 취급했고 또한 郡守(郡守)도 지금의 차관급으로 보하기도 했다.

8大路라 할 때에는 嶺南街道 중 尙州에서 갈라져 마산을 연결하는 것과 湖南街道 중 參禮에서 갈라져 順天·麗水를 연결하는 것을 합치면 8大路요 9大路는 여기에다 平海를 연

결하는 동서간 도로를 추가하면 9大路가 된다.

그러면 왕조시대의 도로는 어떠한 수준이었느냐? 노반이나 노폭의 상태를 포함한 도로의 질적 구조를 밝힌 우리나라 사람들의 기록은 아직 없다. 이와 같은 의문에 좋은 답을 해줄 수 있는 외국 책이 있다.

1899년에 발간된 러시아 大藏省의 「Korea」가 그것이다. 이 「韓國誌」에는 왕조시대 우리나라의 도로사정을 이렇게 기술하고 있다. 「도로에 관한 이 지구상에서 제일 형편없는 나라는 코리아다」라고 전제한 다음 「한국의 도로는 수 세기동안 단 한번도 개량한 바 없다」고 기술한 한편 가장 도로상태가 좋다는 漢陽~義州線의 노폭을 장정 네 사람이 옆으로 나란히 선 어깨폭 넓이라 했다. 그것도 노반이 고정되어 있는 것도 아니고 조그만 개천을 통과하면 연결지점을 찾기가 힘들다고도 말하고 있다. 또한 이 책은 교량에 관해서도 언급하고 있는데 「이 나라의 교량은

가장 교량의 필요성이 없는 小河川에 가설되고 있는데 이것도 대부분은 임시적인 흙다리에 불과하여 우마가 통행할 시는 교각이 파괴된다」고 했다.

또 開城과 平壤 사이에는 큰 산도 없는 평야지대인 데도 노폭이 좁고 가끔 넓직한 구간이 있으나 그런 곳에는 어김없이 큼직한 바위돌이 몇 개 놓여 있다는 것이다. 또한 어떤 곳은 도로상에 빨래판처럼 수많은 홈을 파놓기도 했다는 것이다. 이것을 水路라고 변명하고 있지만 이것은 수로가 아니고 북방에서 공격해 올 때 말발굽이 빠져 부러지도록 한 장치라는 주석도 달려 있다.

각설하고 韓末때 의병대장으로 殉節한 이병선선생의 유서가 생각한다. 「우리 나라의 교량이 튼튼하고 도로가 제대로 되어 있었더라면 그나마의 우리 국토와 역사는 갈기갈기 찢어졌을 것이다.」