

ARCHITECTURE

고산 윤선도를 통해 다시 물길을 생각한다

함성호 | 시인, 건축평론가

최근 청계천이 열리고 다시 물이 흐르고는 있지만 사실 그렇게 복원된 청계천은 큰 의미가 없다. 왜냐하면 물길이라는 것은 생태적으로 도시와 연결되어 있어야 하기 때문이다. 서울은 북악산이나 인왕산 쪽에서 청계천이 있는 남쪽으로 흘러내리는 크고 작은 개천으로 이루어져 있는 도시였다. 물길을 살리는 것이 아마도 21세기 한국의 새로운 지도가 될 것임을 생각해 본다.

내가 서울로 거처를 옮겼을 때 처음에 제일 기이하게 느꼈던 일이 차가 막힌다는 사실이었다. 아마 언뜻 이해가 가지 않을지도 모르겠지만 그 때까지 내가 살던 지방의 소도시에서 차가 막힌다는 것은 좀체 일어나지 않는 특이한 일이었다. 지금은 설악산 그늘 밑의 속초도, 소양강가의 춘천도, 차가 막히지 않는다는 게 더 이상한 일이 되어버렸지만 적어도 그 때는 그랬다. 차가 막혀서 약속 시간에 늦는 일은 아예 없었고, 당연히 차안에서 답답증이나 조바심을 쳤던 기억도 없다. 그러나 서울에 와서는 사정이 달라졌다. 사고가 난 것도 아닌데 출근 시간의 도로는 늘 정체였다. 만약 그 때 한강이 없었다면 나는 아마 일찌감치 집을 써서 춘천이나 속초로 내려갔을 것이다. 출근 시간에는 햇빛에 반짝이는 한강의 수면에 뉘를 뺏기며 빠져들었고, 퇴근 할 때는 푸른 색조로 전체를 드리운 한강을 보며 위안을 얻었다. 그러다가 나는 아예 한강을 타고 출퇴근하는 방법을 생각해냈다. 양수리에 집을 얻고 조그만 보트를 구입해 한강을 통해 서울로 출퇴근하는 것이었다. 그러면 차가 막힐 일도 없고 물살을 가르며 한강을 풍경을 즐길 수 있으니 일석이조였다.

나는 당장 양수리에 집을 알아보고 중고보트의 가격을 알아보았다. 그러나 난관은 엉뚱하게 한강에 정박 허가를 받아야 하는데서 불거져 나왔다. 정박하는 위치도 지정되어 있었고, 허가를 받는 조건도 까다로웠다. 한마디로 배를 타고 다니는 일이 생각처럼 자유로운 게 아니었다. 실망한 나는 모든 계획을 포기하고 말았지만 지금도 나는 서울의 교통체증을 한강을 이용해서 풀어야 한다는 생각에 변함이 없다. 워터버스를 신설해서 한강을 오가며 사람들을 실어 나르면 육로의 부담도 그만큼 줄어들 것이고, 한강의 풍경도 훨씬 생기 있게 변할 것이다. 나아가서 (댐 때문에 불가능하겠지만) 남한강이나 북한강, 낙동강을 이용해 전국의 수



한강대교 사진

로를 개발할 수도 있을 것이다.

그런 의미에서 우리는 가시문학의 대가인 윤선도 말고, 해상의 물길을 자유자재로 활용했던 윤선도를 다시 한 번 조명해야 한다. 아마도 장보고 이후 서해와 남해의 바닷길을 중흥무진 했던 인물은 이순신 이후, 문인으로는 윤선도가 처음이자 마지막일 것이다. 병자호란 때 개인선단으로 수군을 조직했을 정도로 윤선도의 해상선단은 규모가 컸고, 진도와 노화도 일대의 간척 사업을 일으킬 정도로 그의 재력은 막강했다. 덕치에 의해 인민을 교화하는 책상물림의 구태의연함을 답습하지 않고 직접 바다를 메우고 토지를 만들어 인민의 생활을 구휼하고자 했던 그의 생각은 이후 그의 외손인 다산 정약용에게도 그대로 나타난다. 바닷길을 이용하고 간척사업을 벌이며, 도시계획을 하고, 기계를 개발하여 활용하는 이 실용정신이야말로 민중들과 가까이 있지 않으면 불가능한 정치적인 불우를 겪고 나서야 건질 수 있었던 남인의 대안이었다.

조선의 물길

윤선도의 해상로는 북으로는 의병으로 이루어진 수군 선단이 오르내렸던 해남에서 강화도까지, 그리고 남으로는 보길도 너머 제주도까지 이르렀다. 장보고의 해상 무역로에 비하면 지극히 개인적이지만 윤선도는 해남, 진도, 노화도, 보길도 등지를 오가며 윤씨 가문의 재산을 관리했다. 이는 해로들을 일상적으로 이용했다는 뜻이다. 윤선도는 이 해로들을 바쁘게 오가며 윤씨 가문의 재산을 관리하는 한편, 간척사업 등을 통해 사유재산을 확대 재생산해 거대한 해상 장원을 이룩하였다. 보길도를 경영했던 그의 스케일은 이런 엄청난 부가 없는 도저히 불가능한 것이었다. 물론 여기에는 조선 후기의 사회 경제적인 변화도 단단히 한몫 했음은 두말할 것도 없다.

조선 후기 즉 17~18세기에 이르러 한국사회에는 큰 변화가 일어나기 시작하였다. 임진왜란과 병자호란으로 인해 중세사회를 지탱하고 있던 이데올로기가 흔들리면서 농업생산력의 발달과 그에 따른 생산관계에 변화가 생기기 시작했다. 우선 수리시설과 농구의 발전을 바탕으로 이앙법(移秧法)이 급속히 보급되었다. 이로 인해 도맥이모작(稻麥二毛作)도 가능하게 되었고, 소의 사육과 대형 쟁기가 보급됨에 따라 1년 1작 식에서 2년 3작, 2년 4작도 가능하게 되었다. 윤선도가 간척사업과 개간사업에 주력한 것은 이러한 사회 경제적 현실에 일찍이 눈을 떴기 때문이었다. 그리고 이런 광범위한 장원을 관리함에 있어 바닷길은 빠르고 정확하게 업무를 수행하는 유효한 수단이 된다. 생각해 보면 삼면이 바다로 둘러싸인 우리나라 같은 경우에는 바닷길과 강을 타고 오르내리는 물길을 연결하면 훨씬 입체적인 교통로를 마련할 수 있다. 조선시대의 조운(漕運)이 조세를 위해서 이용되었다면 민주주의 시대의 물길은 훨씬 광범위하게 이용될 수도 있었을 것이다. 흥측하게 물길을 막고 서있는 댐 때문에 우리의 물길은 아예 없어지고 말았다.

화폐경제가 발달하지 않은 조선시대에는 조세를 미곡·잡곡·면포·마포 등 현물로 조달했다. 그 중에서도 주로 곡물이 세납의 대상이었는데, 당시에는 수레가 발달하지 않아 물길이 가장 효율적인 운송수단이였다. 경기, 충청, 황해, 전라, 경상 등의 바다가 가까운 곳에서는 바닷길로 서울의 조세창고에 날랐으며, 바닷길이 없는 곳에서는 지방의 관선(官船)인 지토선(地土船) 혹은 개인선박들을 임차하여 물길이나 바닷길을 통하여 운송하였다. 특이하게 평안도와 함경도는 조운의 의무에서 제외되었는데 그것은 사신접대비와 군량비 확보 차원에서 자체로 세곡을 소비하였기 때문이었다. 일견 굉장한 혜택 같지만 오죽했으면 조세의 의무에서 빠져

있을까 생각하니 착잡해진다.

조운은 고려시대부터 제도화되었다. 그러다가 13세기 말 이래 왜구의 노략질이 기승을 부리고 군현제의 개편 등으로 점차 그 운영이 부실해져 갔고, 마침내 1376년 우왕 때는 조운제를 폐지하고, 세곡을 육로로 수송하게 했다. 그러나 육운은 수송도 어려울 뿐 아니라 도적들의 빈번한 약탈은 국가 재정을 위협할 정도였다. 실제로 고려는 육운의 실패로 국가 재정이 부실해져 점차 그 지배력이 약해져 갔다. 1388년 위화도회군으로 정권을 장악한 이성계 일파는 이러한 고려의 예에 심분 주목했다. 그래서 토지제의 개혁과, 육로로 운송되던 세곡을 다시 조운하게 하여 국가재정을 충실하게 했다. 특히 한양을 새 도읍지로 정할 때도 조운에 적합한가 하는 것이 입지의 조건 중에 하나였다.

그러나 역시 조운에는 물길의 여건이 계속 문제가 되었다. 특히 태안의 안흥량(安興梁), 임천의 남당진(南堂津), 강화의 손돌항(孫丕項) 등은 수시로 배가 좌초되고 난파되었다. 그 중에서도 태안반도의 돌출부에 위치한 안흥량은 해안선의 굴곡이 심할 뿐 아니라 암초가 곳곳에 있어서 안흥량이 아니라 난행량(難行梁)이라고 할 정도로 해난사고가 빈번했다. 이러한 해난사고의 예로 1403년 태종 3년에 경상도에서 34척이 난파되었고, 1414년 전라도에서 66척의 배가, 그리고 1455년 세조 1년에 전라도 조선 54척이 침몰된 기록으로 보아 국가 재정에 막대한 지장을 초래했던 것으로 여겨진다. 그래서 나중에 경상도는 비교적 안전하다고 여겨진 남한강 수로를 이용하기 위해 충주의 경원창(慶源倉)에 세곡을 납부하게 된다. 그러나 문제는 총 세액의 절반을 차지했던 전라도 지역에서 끊임없이 사고가 발생했고¹⁾, 결국 이 문제를 해결하기 위해 중앙정부는 지역의 해로를 잘 아는 사설 선단을 꾸며 세곡을 운반하게 하는 방법을 택하게 된다.



물길이 복원된 청계천의 모습

따라서 선박의 건조도 활발하게 이루어졌는데 주로 한강 연안이나 목재가 풍부한 안면도 완도 등지에서 이루어졌다. 그 양도 대단해서 1401년에는 250척, 1413년에 80척, 1460년에는 변산과 완도에서 100여 척을 건조했다.²⁾ 예측하건데 해남 윤씨의 재벌가도 조운 사업이나 선박 건조 사업으로 부를 축적해 갔을 것이다. 우리나라의 조선산업이 불과 수 십 년 만에 세계 3위의 위치에 올라 선 것은 결코 우연이 아니었다.

윤선도의 물길

윤선도는 선조 20년 1587년에 서울의 연화방에서 태어났다. 연화방은 지금의 명동성당 근처(지금은 '윤선도 선생 생가터'란 풋말만 있다)로 연산군의 모친인 폐비 신씨의 친정이 있던 동네이기도 하다. 원래 해남 윤씨 집안의 세거지는 해남이다. 윤선도의 4대조인 어초은 윤희정이 해남의 정씨 집안으로 장가들면서 처가로부터 엄청난 재산을 상속받은 후 이 재력을 바탕으로 해남 윤씨 가의 영화가 이루어진다. 고산 윤선도(1587~1671)는 본래 유심(惟深)의 둘째 아들로 태어났으나, 8

1) 15세기 초에는 약 7만 석, 16세기 중엽에는 10만여 석, 기근이 심했던 17세기 중엽에는 4만여 석으로 총세액의 절반을 넘고 있었다.

2) 세조 때 건조된 조선은 매척에 큰 소나무 17·18조가 소요되는 대선으로서, 그 규모에 비해 매우 경제했고, 비상시에는 해전에 사용했다. 이를 위해 선장(船匠)과 목공 등 300명이 동원되었다.

한강을 이용해서 양평과 김포, 통일 이후에는 과주를 연결하는 물길을 생각할 필요가 있다.
한강에 워터버스를 이용하여 출퇴근을 하는 제안이 서울시에 의해
이제야 계획되고 있는 것은 만시지탄이지만 환영할 만하다.

세때 숙부 유기(唯幾)의 양자로 들어가서 해남 윤씨의
대종(大宗)을 잇게 되었다.

그러나 그가 살던 시절은 말 그대로 격랑이었다. 6
세 때인 1592년 임진왜란이 발발했고 12세 때인 1598
년 정유재란이 끝났으며, 50세 때인 1636년 병자호란
을 겪었으니 한 평생을 전쟁의 소용돌이 속에서 살다
간 인물이었다. 더군다나 장년기에는 당쟁의 영웅 송
시열과 한 관 승부로 정치적 좌절 속에서 살다갔으니
단지 그의 해상장원의 화려함만으로 고산을 평 할 수
는 없다.

고산(孤山)이라는 윤선도의 호는 지금의 남양주시
수석동에 있는 퇴매재산에서 유래하였다. 갑자기 해남
과 서울을 말하다가 이야기가 남양주로 넘어가니까 조
금 어리둥절하겠지만, 고산은 서울시절에 남양주에 별
서를 두고 있었다. 한강에 홍수가 일어 강물이 범람하
면 수석동은 사면이 물에 잠기고 다만 퇴매재산이 물에
솟아 있었는데 호방한 윤선도의 성품으로 보아 자신의
마음과 이 외로운 산을 동일시했을 것이다. 윤선도는
또 해옹(海翁)이란 호도 썼다. 나중에 보길도 부용동에서
많은 시간을 해도(海島)에 묻혀 살면서 유유자적하
는 생활을 자위하기 위해 호를 해옹(海翁)이라 하였던
것이다. 그러나 윤선도의 호가 되었던 고산이라는 장소
는 지금도 정확치 않다. 임진왜란 중인 8세 때 숙부집
(남부 명례방 : 지금의 중구 명동)으로 양자를 갔다. 수
석동의 별서는 윤선도가 30세 이후에 주로 찾았는데 이
재수 박사가 지은 『윤고산연구』(학우사, 1955)에는 “고
산별서는 서울에서 30리 밖 양주에 있는데 임강하고 경
기의 명승지이다”라 하였고, 박성의 박사는 『고산시가』
(정음사, 1957)에서 고산별서는 서울에서 30리 밖 양주
에 있음”이라 하였다. 여러 가지 문헌으로 이 위치를 추
정하는데 있어 내 눈에 가장 확 들어오는 것은 다음과
같은 단서였다.

‘배를 대기에 좋은 곳이어야 한다’

그렇다면 분명 고산은 한강의 수계를 이용하여 배를 물
고 이 별서를 드나들었을 것이다. 명동이나, 연지동에
서 왜 그렇게 먼 곳에 별서를 두었나 하는 의문이 한꺼
번에 풀리는 단서였다. 수석동에도 예부터 배를 대었다
는 구시피라는 지명이 설화와 함께 전해 오듯이 해남의
금채동이 있는 구시리(九市里)에도 배를 대었다는 점
에서 일치한다. 말하자면 고산은 배가 갈 수 없는 곳에
는 가지 않았다는 말이다. 걸어서 금방 갈 수 있는 그리
저럭 괜찮은 장소보다는 차라리 먼 곳일망정 마음에 꼭
드는 장소를 택해 배를 이용했다는 것이다. 여기서 우
리는 그가 풍수와 천문의 달인이었다는 걸 다시 한 번
상기해야 한다. 땅을 보는 뛰어난 안목이 있었던 그로
서는 교통이 불편하다 해서 훌륭한 산세를 저버릴 수
없었다. 당시에 가장 편하고 빠르게 목적지에 도달할
수 있는 교통 수단은 배가 유일했다. 그러니까 고산은
저 중부 내륙에서 땅끝 해남, 그리고 남해의 보길도까
지 배를 타고 이동한 셈이 된다.

여러 정황으로 윤승현과 방상현은 고산이란 지명을
다음과 같이 추정한다. “이곳 거칠 뒀에 살고 있는 박광
수(남 55세) 등의 증언으로도 자기집 부근이 옛날에 진
사인지 벼슬한 시인의 집터였고 직접 보지는 못했지만
초가 세 채가 이곳에 있었다는 말을 전해 들었다고 한
다. 이곳 거칠뒀 지형을 자세히 살펴 문헌과 대조하면
面背榮紆十里沙小屋短籬如辨得이란 말로 미루어 고산
촌사 자리로 확실한 심증이 간다. 윤고산께서 이곳에서
지은 시는 모두 석양의 경관을 노래하였다. 또 이패동
에 농지가 있는 고산뒀, 북두내와 조운리앞 칠성바위에
서 臨江斗起獨成하고 漢陰나루터 위쪽 원장군도 앞 정
자터 지역을 一區眞近畿勝地라 보면 정확히 맞다(고산
연보, 인평대군의 시와 일치).”

결론을 말하면 고산(孤山)이란 지명은 범적이나 행

정적으로 명명된 지명은 아니었고, 일부 선비들 사이에서 통용되던 말이라고 짐작되며 정확한 지명은 왕숙천변의 거칠피가 윤선도의 별서가 있었던 자리로 보는 게 합당하다고 한다. 금쇄동과 보길도를 가본 사람이면 알겠지만 풍수지리에 뛰어난 윤선도의 안목은 좀 특이한 면이 있다. 일반적으로 그가 고른 땅은 고개를 가웃하게 만든다. 금쇄동은 너무 편협하며 보길도는 너무 꺼졌고, 거칠피는 그야말로 외롭다. 윤선도의 풍수적 안목은 능을 고를 때도 참고되었던 안목인데 정작 그 자신이 살 터는 스스로 고립을 자초하여 자족하는 측면이 있다. 간혹 집을 설계하러 오는 건축주들 중에도 고산 같은 사람들이 있다. 어떤 사람은 하나를 버리지 못하고, 하나만 버린다. 버리지 못하는 것은 자동차고, 버리는 건 세상이다. 나는 그를 위해 은유적으로 구름이 감싸고도는 집을 도심에 설계했다. 고산이 만약 나에게 집을 부탁해도 같은 주문을 할 것이다. 배를 버리지 못하니 절해고도에 내 집을 지어주소.

다시 물길을 생각한다

우리나라에 물길이 끊어진 것은 아마도 일제 강점기에 철도가 놓이면서 배로 수송되던 물자들이 철도를 이용하게 된 시점부터 일 것이고, 70년대 개발독재로 4대강 유역 개발이 시작되면서 생긴 댐 건설 때문일 것이다. 그리고 80년대 한강 개발로 하상을 바꿔 놓고, 강둑을 정비한 것이 그나마 한강의 수로도 자연스럽게 못한 것으로 만들어 놓는 결정적인 계기가 되었다. 철도가 놓이고 고속도로가 뚫리면서 강이라는 것은 단지 전력공급을 위한, 혹은 홍수조절을 위한 수단으로만 존재하게 되었고, 우리나라에서 강 자체가 가지는 자연스러운 역할은 이미 진작에 없어서 버렸다.

길을 가다보면 간간이 먼 산들이 채석으로 인해, 혹은 길을 뚫기 위해 머리에 난 기계충처럼 군데군데 깎

여져 있는 것을 보게 된다. 그리고 보면 우리의 산하는 지금 거대한 몸살을 앓고 있는 중이다. 아무리 나무가 울창해도, 그리고 물이 맑아졌다 해도 산은 인간과 공존하기 위한 본연의 역할이 있고, 물은 또 물대로 그 본연의 역할이 있기 마련이다. 우리가 산을 타고 넘으며, 산에 대해 생각하듯이 물을 건너며 물에 대해 생각할 그런 물길이 필요하다. 한강을 이용해서 양평과 김포, 통일 이후에는 파주를 연결하는 물길을 생각할 필요가 있다. 한강에 워터버스를 이용하여 출퇴근을 하는 제안이 서울시에 의해 이제야 계획되고 있는 것은 만시지탄이지만 환영할 만하다.

청계천이 열리고 다시 물이 흐르고는 있지만 사실 그렇게 해서 복원된 청계천은 아무 의미가 없다. 왜냐하면 물길이라는 것은 생태적으로 도시와 연결되어 있어야 하기 때문이다. 이것이 청계천 복원의 대전제가 되어야 한다. 청계천 복원은 단순히 복개된 콘크리트 더미를 걷어내고 거기에 풀과 나무를 자라게 한다고 되는 게 아니기 때문이다. 사실 서울은 북악산이나 인왕산 쪽에서 청계천이 있는 남쪽으로 흘러내리는 크고 작은 개천으로 이루어져 있는 도시였다. 청계천이라는 이름도 인왕산의 청풍계곡에서 발원하는 개천이란 뜻에서 그렇게 불렀던 것이다. 그 실개천들을 언뜻 살펴봐도 지금 우리의 눈에는 전혀 의외인 곳이 많다. 광화문에서 자하문 터널로 넘어가는 추사로도 개천이었고, 지금은 흔적도 없지만 이 개천에서 빠져나간 또 다른 줄기가 경복궁의 흥례문과 광화문 사이를 흘렀다. 또 경복궁의 동쪽문인 건춘문 앞의 사간동 길도 개천이었고, 낙원상가 길도 개천이었다. 아마도 이 개천들을 모두 복원한다면 서울에는 수많은 작은 다리들이 생길 것이고 서울의 또 다른 풍경이 되어 줄 것이다. 물길을 살리는 것, 아마도 이것이 21세기 한국의 새로운 지도가 될 것이다. 