

제1절 전통 시대의 역·원과 도로

전통 시대의 교통 시설이라고 하면 먼저 도로와 함께 일정한 거리마다 설치된 역(驛)과 원(院)을 들 수 있을 것이다.⁶⁸⁵ 역은 말을 갈아타는 곳이라는 의미로 도로와 이동 수단인 말을 관리하고 이용자에게 숙식 등과 같은 편의를 제공하는 시설이다. 역대 왕조는 도성과 지방 각지를 연결하는 간선 도로에 역을 설치하고 이를 수십 개의 구간, 즉 역도(驛道)로 나누어 관리하였다. 『고려사』 병지(兵志) 참역(站驛)조에는 22역도에 소속된 525개 역이 기록되어 있으며,⁶⁸⁶ 이것이 조선시대에 들어 『경국대전』 단계에 중앙의 병조(兵曹) 직속 2개 역과 찰방(察訪, 종6품 외관직) 또는 역승(驛丞, 종9품, 1535년 폐지, 찰방으로 일원화)이 관할하는 41개 역도에 소속된 545개 역으로 재편되었다.⁶⁸⁷

한편 원은 역과 별개로 교통로의 주요 지점에 설치되어 민간 여행객에게 숙식을 제공하는 시설이었다. 고려시대에는 주로 불교 사찰이 원의 설립과 운영에 관여한 것으로 알려졌으나, 조선 초기에는 국가의 공적 체계에 포섭되어 전국적으로 설치되었다. 이러한 역(驛)·원(院)은 갑오개혁 이후 근대적인 교통·통신 제도가 도입되면서 점차 사라지게 되었다. 그렇지만 이들은 교통의 요지에 설치되었다는 점에서 도회(都會)를 형성한 경우가 많고 전국 곳곳에 관련 지명이 남아 있다.

울진 지역의 역은 41역도 중 하나인 평릉도(平陵道)에 속해 있었다. 평릉도는 대체로 강릉에서 평해에 이르는 구간으로 여기에는 모두 18개의 역이 소속되어 있었고, 삼척 평릉역에 있는 역승(1535년 이후에는 찰방)이 이 구간을 관할하였다.⁶⁸⁸ 울진 경내에는 흥부역(興富驛, 북면 부구리), 수산역(守山驛, 근남면 수산리), 덕신역(德神驛, 매화면 덕신리), 평해 경내에는 달효역(達孝驛, 평해읍 월송리)이 있어, 대체로 동해안을 따라 북에서 남으로 연결되었음을 알 수 있다. 이 길은 더 나아가 남쪽의 영해(寧海) 병곡역(柄谷驛)으로 이어졌는데, 여기부터 경주까지는 송라도(松羅道)로 편제되어 있었다.

역도를 통해 당시 국가 간선 교통망의 대강을 알 수 있지만, 그것만 가지고 실제의 교통로를 파악하는 데에는 한계가 있다. 이보다 좀 더 상세하게 경유 지점을 표시한 자료들이 있는데, 대표적인 것이 바로 『대동지지』의 10대로이다.⁶⁸⁹ 10대로는 서울에서 전국 각지를 잇는 10개의 간선 도로를 말하는데, 신경준(申景濬)의 『도로고(道路考)』(1770)에서 처음 6대로를

685. 그 밖의 교통 시설로는 사설 주막(酒幕), 배로 물을 건너는 도(渡)·진(津) 등을 포함시킬 수 있을 것이다.

686. 『高麗史』卷82, 志36 兵2 站驛

687. 『經國大典』卷1, 吏典 外官職

『世宗實錄』地理志에도 도별로 역도와 관할 역, 또 군현별로 소재 역이 기록되어 있다.

688. 『經國大典』卷1, 吏典 外官職 江原道 從9品 驛丞 平陵道

689. 『大東地志』卷27, 程里考

정리한 것이 확대되어 조선 말 『대동지지』 단계에는 10대로가 되었다. 그 중 세 번째에 해당하는 것이 바로 평해로(平海路)이다. 평해로는 말 그대로 서울에서 평해에 이르는 길이었다. 종점이 평해로 되어 있는 것은 그 남쪽 영해의 경우 안동을 경유해서 가는 길이 더 가까웠기 때문일 것이다. 그 경유 지점을 직접 인용하면 아래와 같다.

경도(京都)-중량포(中梁浦, 20리)-망우리현(忘憂里峴, 13)-옥산탄(玉山灘, 13)-평구역(平邱驛, 7)-봉안역(奉安驛, 25)-용진(龍津, 7)-월계(月溪, 13)-덕곡(德谷, 10)-양근(楊根, 10)-백현(柏峴, 15)-흑천점(黑川店, 5)-지평(砥平, 10)-전양현(前楊峴, 20)-송치(松峙, 25)-안창역(安昌驛, 15)-원주(原州, 30)-식송점(植松店, 20)-오원역(烏原驛, 3)-안흥역(安興驛, 30)-운교역창(雲校驛倉, 30)-방림역(芳林驛, 20)-대화역창(大和驛倉, 2리)-청심대점(淸心臺店, 40)-진부역(珍富驛, 10)-월정거리(月精巨里, 10)-횡계역(橫溪驛, 30)-대관령(大關嶺, 15)-제민원(濟民院, 15)-구산역(邱山驛, 15)-강릉(江陵, 20)-안인역(安仁驛, 20)-우계창(羽溪倉, 40)-평릉역(平陵驛, 30)-삼척(三陟, 30)-대치(大峙, 10)-교가역(交柯驛, 15)-용화역(龍化驛, 25)-미현(尾峴, 30)-옥원역창(沃原驛倉, 10)-갈령(葛嶺, 20)-흥부역(興富驛, 10)-울진(蔚珍, 30)-수산역(守山驛, 10)-덕신역(德新驛, 20)-망양정(望洋亭, 10)-명월포(明月浦, 10)-정명포(正明浦, 10)-월송포진(越松浦鎭, 10)-달효역(達孝驛, 5)-평해(平海, 5)⁶⁹⁰

강릉에서부터(밑줄 그은 부분)는 평릉도와 거의 동일하다고 할 수 있지만, 고개나 나루와 같은 경유 지점이 나타나 있고 지점 사이의 거리가 표시되어 있어 좀 더 구체적인 도로를 파악할 수 있다.

그렇지만 이것이 울진, 평해에 있는 도로의 전부는 아니었다. 『대동지지』 정리고(程里考)에도 울진과 평해 아래 작은 글씨로 거기에서 분기하는 길과 목적지까지의 거리가 간략하게 나타나 있으며, 중앙과 지방이 아닌, 군현(郡縣) 사이의 도로에 대해서는 무엇보다 『여지도서』를 참고할 수 있다. 조선 영조 때 편찬된 『여지도서』에는 군현에 따라 관문(官門)에서 사방으로 나아가는 길이 기록되어 있기도 한데, 울진과 평해의 도로 정보를 직접 인용하면 아래와 같다.

(울진) 관문(官門)으로부터 동쪽으로 현내진까지 5리이고, 큰 바다[大海]에 이른다.
관문 서쪽으로 두천원까지 30리이고, 두천원으로부터 소조원까지 40리이다. 소조원으

690. 위 책, 程里考 東南至平海三大路

로부터 안동부 경계에 있는 광비원까지 30리이다. 광비원으로부터 길은 경상도에서 충청도에 이른다. 관문으로부터 남쪽으로 수산역까지 7리이고, 수산역으로부터 덕신역까지 30리이다. 덕신역으로부터 평해군 경계 남쪽으로 망양정까지 10리이다. 망양정으로부터 평해군까지 40리 길이고, 경상도로 향한다. 관문으로부터 북쪽은 흥부역에 이르는 데, 40리이다. 흥부역으로부터 삼척부 갈령까지 10리이고, 갈령 북쪽으로부터 삼척부 100리 길을 넘어 함경도를 향한다.⁶⁹¹

(평해) 관문으로부터 동쪽으로 저장해진까지 10리이다. 관문 서쪽으로 선미까지 30리이고, 선미로부터 주령, 신촌, 영양현 경계까지 20리이다. 관문으로부터 남쪽으로 관곡리까지 5리이고, 관곡리로부터 울현리까지 5리이다. 울현리로부터 지경리 경상도 영해부 경계까지 10리이다. 관문으로부터 북쪽은 화구리까지 7리이다. 화구리로부터 어현리까지 13리이고, 어현리로부터 정명리까지 5리이다. 정명리로부터 사동리까지 10리이고, 사동리로부터 망양정 울진현 경계까지 10리이다.⁶⁹²

여기에서 특히 주목되는 것은 밑줄 그은 부분, 즉 울진과 평해에서 서쪽으로 산맥을 넘어 각각 봉화와 영양으로 가는 길이다. 즉 울진에서는 두천원[두천리], 소조원[소광리], 광비원[광회리]을 경유하여 봉화로 이어지는 교통로의 존재가 확인된다. 후술하겠지만, 울진 북쪽의 흥부역[부구리]에서 이 원(院)들을 거쳐 봉화에 이르는 길은 ‘십이령로(十二嶺路)’로 알려져 있기도 하다. 또 평해에서 선미[외선미리]를 지나 주령[구주령]을 넘어 신촌[영양군 수비면 본신리], 그리고 영양군 경계[현 수비면 본신리와 신원리의 경계]까지 이어지는 길도 확인할 수 있다.

이러한 과정을 거쳐 파악할 수 있는 전통 시대 울진, 평해의 교통로는 다음과 같다. 먼저 동해안을 따라서 북에서 남으로 이어지는 도로가 있었고, 이 길은 역들이 배치되어 간선 교통로로 기능했다. 그리고 울진과 평해에서 태백산맥을 넘어 각각 봉화, 영양으로 이어지는 동서 도로가 있었는데, 여기에는 역이 설치되지 않고 주로 원이 경유지의 기능을 한 것으로 보인다. 다음 절에서는 구체적인 역·원의 모습에 대해서 살펴보도록 하겠다.

691. 『集地圖書』, 강릉진관 울진현 도로

692. 위 책, 강릉진관 평해군 도로