

“나무의 생애”를 통해 본 조선후기 건축기술의 한 단면*

오유빈†

머리말

순조 30년(1830) 창경궁의 침전을 중심으로 400여 칸이 소실되는 대규모 화재가 발생하였다.¹ 이때 소실된 전각의 개건 논의는 이듬해 7월에 임금이 호조에 재건을 명함으로써 시작되었으나, 극심한 흉년과 천재지변에 따른 열악한 재정 상황으로 공역은 중단되기에 이르렀다. 그 와중에 순조 33년(1833) 창덕궁에 한 차례 더 불이 났으니, 이번 화재로 대조전(大造殿)과 희정당(熙政堂)은 물론, 징광로(澄光樓)·옥화당(玉華堂)·양심합(養心閣)까지 화재가 번졌다.²

1833년 화재 피해 지역은 사실상 정궁(正宮) 역할을 하던 침전과 편전 영역이었다.³ 순조는 당시 경희궁(慶熙宮)으로 거처를 옮긴 상황이기도 하여 인명 피해는 없었으나, 자신의 생활 공간이자 정부 공간인 이곳의 재건 계획을 서둘러 하지 않을 수 없었다. 이에, 앞서 화재가 발생했던 창경궁과 함께 두 궁궐의 화재 영역을 동시에 재건할 계획에 착수하였다. 그러나 여전히 흉년으로 민심이 좋지 않을뿐더러, 중앙 재정도 열악한 상황에서 이와 같은 대규모 토목 공사 시행은 상당히 난감한 것이었다. 영건 비용을 줄이기 위해서라도 공사 기간 단축은 필

* 본고는 2025년 서울대학교 국사학과 BK21 참여대학원생 성과발표회인 “사물과 기술, 장인으로 보는 조선시대사”의 발표문을 수정한 것이다. 논문을 완성하는 데 아낌없는 조언을 주신 서울대학교 건축사연구실 구성준 선생님께 감사의 뜻을 전한다.

† 서울대학교 역사학부 강사, 202021443@snu.ac.kr

1 『순조실록』 권31, 순조 30년 8월 1일 丙戌

2 『순조실록』 권33, 순조 33년 10월 17일 甲寅; 『承政院日記』 순조 33년 10월 26일.

3 대조전은 창덕궁의 가장 깊은 내전의 정전에 해당하며, 희정당은 영의정·종친 등과의 경연이 이루어지는 편전, 징광루는 대조전 옆의 휴식 공간이었다.

수적이었다.⁴ 공기(工期) 단축을 위해 영건도감(營建都監)은 낭비 없는 지출을 위해 계획을 철저히 해야만 했다.

도감의 계획에 따라 다종의 건축 자재는 나름대로 해결되었으나, 문제는 나무였다. 17세기 이후 산림의 황폐화가 가속하는 가운데,⁵ 대규모 목재 건축물을 짓기 위해 요구되는 수많은 나무를 단기간에 구하는 일은 결코 쉽지 않은 일이었다. 그중에서도 가장 골칫덩어리는 대조전에 들어갈 대들보용 나무였다. 순조는 불이 난 전각을 옛터에 그대로 중건하면서도 규모와 구조가 바뀌지 않기를 바랐다. 유지하고자 했던 대조전의 규모는 45칸으로 상당했고, 그 규모에 부합하려면 대들보는 “길이 30자[尺] 밑동 지름 3자[尺]”는 되어야 했다. 적격한 나무를 찾는 것도 문제였으나, 찾은 나무를 공사 현장까지 운송하는 데까지는 다시 수많은 인력과 수송 인프라가 필요했다. 기실, 이 나무를 구하는 기술이야말로 전근대 중앙의 권위를 보여주는 가장 중요한 건축기술이었다.

조선후기 관영 건축 공사 과정에 대한 논의는 건축학계를 중심으로 꾸준히 전개되어왔다. 특히 『화성성역의궤』를 중심으로 자재 조달 방식과 공정 전반에 대한 분석이 일찍부터 축적되었다.⁶ 이 분야에서 김왕직은 현존하는 영건의궤를 전수 조사하여 조선후기 관영 건축을 건축경제사라는 학문 영역으로 정립하는 시도를 하였는데, 그는 재료의 수급 경로, 고용 노동의 변화, 예산 운영 체계를 거시적으로 분석하였다.⁷ 그의 선구적인 연구 이후 영건의궤연구회의 『영건의궤: 의궤에 기록된 조선시대 건축』이 출간되면서 조선후기 관영 공사의 과정, 건축기술, 도면 그리고 건축 용어를 망라한 종합적인 이해의 토대가 마련되었다.⁸

다만, 기존 연구는 건축물을 주로 “완성된 결과물”로 설정하고 그 통계적 수치를 구조화하는 데 주력한 측면이 있다. 즉, 성공을 거두는 과정에서 이루어진 복잡한 작업 과정, 그 과정에서 형성된 여러 행위자의 연결고리에는 크게 주목

4 조재모, “돈을 아끼는 또 다른 방법, 공사기간을 줄여라”, 『경복궁 중건 천일의 기록』 (서울역사편찬원, 2019) 248-249.

5 김호중, “조선후기의 산림보호 정책”, 『인문과학연구』 2 (1999).

6 김동욱, “조선후기 건축공사에 있어서의 목재공급 체제 - 수원성곽공사를 중심으로”, 『대한건축학회지』 28:117 (1996); 김군태, “화성전설공사에서 자재의 조달방법 연구”, 『한국건축사공학회』 9:6 (2009); 최종현, “화성 성역 물자 조달방법(華城 城役 物資 調達方法)에 관한 연구”, 『국토계획』 44:2 (2009).

7 김왕직, “조선후기 관영건축 공사의 건축경제사적 연구”, (명지대학교 박사학위논문 1999).

8 영건의궤연구회 편, 『영건의궤: 의궤에 기록된 조선시대 건축』, (동녘, 2010).

하지 않았다. 브뤼노 라투르(Bruno Latour, 2001)의 표현에 따르면, 이는 과학적 사실이나 기술이 성공을 거두는 과정에서 이루어진 복잡한 작업 과정을 보지 않은 채, “블랙박스화(Blackboxing)”된 최종 결과물만 조명한 것과 같다.⁹ 그 결과 자연적인 조건 또는 물질의 저항을 극복하기 위해 노력했던 여러 행위자의 목소리는 조명되지 못했다.

『영건의례』는 중앙의 도감이 기록한 것이기에 중앙의 관점에서 물량의 조달과 예산의 수입지출이 작성된 측면이 강하다. 그러나 자세히 살펴보면, 건축자재 조달 과정에서 일어난 여러 애로 속에서 다양한 층위 행위자들의 목소리를 발견할 수 있다. 특히, 최단기간에 공사를 마쳐야 하는 상황에서, 자연적 조건 및 물질의 저항은 공정 일자를 계획하고, 인력과 재원을 마련하며, 물자를 조달하기 위해 임무를 배정하는 일련의 과정에 상당한 개입을 하였다. 그리고 이러한 개입의 대응이야말로 중앙은 물론 지방의 축적된 건축기술 없이는 불가능한 일이었다. 건축기술이란 비단 궁궐 영역에서 중앙 주도하에 이루어지는 게 아니었다.

이와 같은 문제의식으로, 본고에서는 “완성품”으로서 궁궐이 아닌 “과정”으로서 영건에 주목하며, 왕실 건축물의 목재가 되는 “나무의 생애”¹⁰를 추적해 보고자 한다. 나무에 주목한 이유는 영건 과정에서 이 “나무 구하기”가 가장 난제였기 때문이다. 특히 순조 34년 창덕궁 영건 과정에서 대조전 대들보용 목재의 부

9 브뤼노 라투르, 장하원·홍성욱 역, “인간과 비인간의 집합체”, 『판도라의 희망: 과학 기술학의 참모습에 관한 에세이』 (휴머니스트, 2018)에서 가장 구체적으로 해당 개념을 설명한다. 그는 과학 기술적 작업이 성공을 거두면서 그 과정의 복잡성이 보이지 않게 되는 현상을 “불투명화(obscurtion)”로 명명한다.

10 “나무의 생애”는 사물이 상품화되는 과정을 경제학이 아닌 문화·인지적 관점으로 접근한 Igor Kopytoff의 “사물의 문화적 생애사(Cultural Biography of Things)” 개념에서 착안하였다. 그는 무의미 상태의 사물이 어떻게 인간의 행위와 작용하면서 특정한 의미와 가치를 획득 혹은 소멸하는지를 사물의 생애 관점에서 고찰하였다. 특히, 상품화를 ‘상태’가 아닌 ‘과정’으로 이해했다는 점에서 나무·재목감·재목·목재의 흐름을 따라가고자 하는 본고의 관점과 맥을 같이한다. (Igor Kopytoff, *The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process in The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, ed. Arjun Appadurai (Cambridge: Cambridge University Press, 1986), 64-91) 이는 물질의 형태와 속성이 변화하는 과정에 얽힌 인간 사회의 정치적·경제적·기술적 상호작용을 추적할 때, 기존의 인간 중심적 연구가 포착하지 못했던 역사의 한 단면을 포착할 수 있다는 ‘물질적 전환’의 믿음과도 상통한다. 즉, 물질을 단순히 인간의 의도를 담은 수동적 도구로 보지 않고, 그 자체의 물질적 특성을 사회적 관계와 권력 구조에 개입하는 존재로 접근할 필요가 있다는 것이다.

재는 전국에 흩어져 있던 느슨한 연결망을 강력하게 작동하도록 만들었다. 결국, 자연 상태의 “나무”가 왕실 건축물의 “목재”로 가치를 획득해 가는 과정을 추적함으로써, 그에 연계된 다층적 연결망을 통해 조선 후기 건축기술을 보다 입체적으로 조명하는 게 본 연구의 목표이다.¹¹

기왕의 선행연구와 크게 다음 두 가지 지점에서 차별성을 갖고자 한다. 첫째, 물자 조달의 절차를 밝히는 데에서 나아가 그와 같은 특수한 네트워크가 형성된 맥락을 검토해볼 것이다. 구체적으로는 산림 황폐화라는 위기 속에서 서남해 수영(水營)이 봉산(封山) 관리의 주체로 등장하게 된 배경에 주목한다. 둘째, 물질의 저항이 지닌 기술적 함의를 고찰한다. 대조전 증건에 필요한 “지름 3자”의 대들보 부재는 물자 조달 연결망을 전국적으로 확장하였으며, 결과적으로 초기 영건 계획을 변경하여 영건 위상을 재구성하도록 강제하기에 이른다. 그 과정에서 그간 주목받지 못했던 다층위 행위자들의 목소리도 더불어 발견할 수 있을 것이다.

요컨대, “나무의 생애사”의 추적이 단순히 물자 조달 경로 추적을 넘어 조선 왕실이 어떻게 위급 상황 속에서 유연하게 행정적·재정적 기능을 확장했는지 보여주는 하나의 렌즈가 될 수 있기를 바란다.

1. 대들보의不在가 개입한 營建 계획

순조 33년(1833) 10월의 화재 직후, 열악한 재정 상황 탓에 기약 없이 미뤄지던 창경궁 증건이 창덕궁 영건과 함께 전격적으로 단행되었다. 이는 새로 소실된 구역이 왕실의 최고 권위와 직결된 국왕의 침전과 편전 영역이었기 때문이다. 무엇보다 국왕의 일상적 거처인 대조전이 지나는 상징적 위상은 재정적 한계를 넘어 대규모 공사가 즉각 시행되도록 하는 명분이 되었다. 순조가 곧바로 호조에게 대조전에 대하여 옛터에 그대로 증건하되 규모와 구조를 바꾸지 말도록 한 사실에

¹¹ 각주 9)의 문제의식을 기저에 두며, 본고에서는 의식적으로 나무·재목감·재목·목재 용어를 구분하여 사용할 것이다. 아직 어떠한 가치도 획득하지 않은 자연 상태의 나무를 ‘나무’로, 중앙의 송정 및 건축 지식에 따라 조달의 대상으로 선정된 나무를 “재목감”으로, 도감에서 파견한 실무자와 水營, 나아가 역에 동원된 연해민의 별목과 운반역을 거쳐 중앙으로 운반될 준비를 마친 실체를 “재목”으로, 수영과 중앙 군영의 수송 네트워크를 거쳐 마침내 현장에 도달한 최종 산물을 “목재”로 칭하여 서술하겠다.

서도 잘 드러난다.¹² 인조 25년(1647) 작성된 『창덕궁수리도감의궤』를 참조하면, 기존 대조전의 규모는 정면 9칸 측면 5칸으로 총 45칸이었다.¹³ 이는 같은 시기 화재가 발생한 회정당(15칸), 징광루(20칸)와 비교해도 상당한 규모였다.

그러나 여전히 대규모의 공사를 강행하기에 민심은 좋지 못했다. 1832년 경기도 지방을 중심으로 한 극심한 흉년의 여파로 쌀값은 2배가 폭등할 정도였으며, 쌀가게 상인들까지 횡포를 부려 수만 집의 허다한 사람들이 굶주리는 지경이 되었다.¹⁴ 서울에는 도적이 횡행할 뿐 아니라 평안도 지역에서는 천재지변이 심하게 일어나 민심을 고려해 창경궁 화재 복구 공역마저 중단된 상황이었다.¹⁵

민간뿐 아니라 중앙 재정 상황도 좋지 않았다. 당시 호조의 수입은 1년의 지출조차 감당할 수 없는 상황인데다 선혜청(宣惠廳)까지 텅 비었고,¹⁶ 군영(軍營)들의 자금도 쉽지 않은 상황이었다. 본래 호조는 전세(田稅)를 주 수입원으로 운영되었으나, 조선 후기 호조의 재원이 만성적으로 부족해지기 시작하면서 호조는 타관서의 재원을 일부 활용하기 시작하였다.¹⁷ 이때 선혜청과 금위영(禁衛營)·어영청(御營廳) 등 군문(軍門)이 호조의 만성적 재정 부족 재원을 메우는 데 중심적 역할을 하였는데,¹⁸ 그마저도 녹록지 않은 상황이었다. 이러한 외중에 강행된 궁궐 영건 사업은 지출을 최소화해야 했고, 이를 위해서는 철저한 사전계획이 이루어져야만 했다.

영건 계획을 위해서는 가장 먼저 예산안을 짜야 한다. 이에 순조가 먼저 나서서 당시의 상황을 ‘천검지시(荐歉之時)’·‘검황지시(歉荒之時)’라고 말하며 어공(御供)을 줄여 영건 비용에 보탬 것을 명했다. 이어서 영남(嶺南)과 관동(關

¹² 『宮闕志』 1, (서울시립대학교 부설 서울학연구소 1994) 65.

¹³ 『昌德宮修理都監儀軌』, 實入, “【大造殿】 四十五間”

¹⁴ 『순조실록』 권33, 순조 33년 3월 10일 辛巳; 1833년에 발발한 쌀폭등 사건에 대해서는 李旭, “19세기 서울의 미곡유통구조와 쌀폭등”, 『동방학지』 136 (2006), 94-97 참고.

¹⁵ 『昌慶宮營建都監儀軌』, 承傳, 壬辰八月初八日.

¹⁶ 『순조실록』 권33, 순조 33년 1월 19일 辛卯, “自前度支所入, 不能當一歲之出, 則取足於惠廳各營門, 今則惠廳各營門, 猶患不給”; 『昌德宮營建都監儀軌』, 承傳, “今此所下三年權減條外, 當有別船加劃, 而度支惠局舉皆匱乏, 實無以着手.”

¹⁷ 박소은, 『조선후기 호조 재정정책사』, (해안 2008)

¹⁸ 이를 ‘加入’이라고 하는데, 이와 관련해서는 임성수, “18세기 후반~19세기 전반 호조의 수입구조 변화와 그 영향”, 『역사와 현실』 90 (2013); “『택지전부고(度支田賦考)』를 통해 본 호조의 재원 파악방식과 재정구조 변화”, 『민족문화연구』 59 (2013), 538-539 참고. 한편, 조선후기 중앙 군문의 재정적 기능 변화에 대해서는 “조선후기 중앙 군문의 재정운영”, 『역사와현실』 102 (2016) 특집 논문집을 참고할 수 있다.

東) 두 지역의 공물인 인삼의 양을 권감(權減)하여 그만큼을 영건 비용으로 충당(①·②)하고, 사도(四都)의 갑옷과 투구에 쓰일 쌀값(③) 그리고 내국(內局)의 연무(燕貿)¹⁹ 절반 값(④)을 영건 비용으로 전환하도록 하였다. 이것만으로는 예산이 부족하여 비변사에서 추가적인 예산안을 올렸으니, 그 내용에는 선혜청의 운영 자금으로 사용되어야 할 치선(雉鮮) 등의 공물(⑤), 지난해 관동 지역에서 인삼 공물을 감면해주면서 발생한 잉여분(⑥), 영남의 조운(漕運)에서 남은 돈[漕餘錢](⑦) 등을 우선 옮겨 사용할 것이 포함되었다. 나아가 금군(禁軍)과 어영(御營) 두 군영(軍營)의 번차(番次)를 조정하여 군포(軍布)를 줄이는 동시에 군사 인력을 영건 현장에 투입해 모군(募軍) 고용 비용을 절감하자는 제안(⑧·⑨)도 함께 제기되었다.²⁰ 19세기에 이르면 조선 정부는 재정 부족 문제를 해결하기 위해 금위영과 어영청의 정번(停番)을 정례화하고 또 국가적 수요가 있을 때 추가 정번을 운영하기도 하였는데,²¹ 이번 영건 공사에서도 부족한 공사 비용 충당을 위해 정번을 단행하여 부족한 예산에 보충한 것이다.

표 1. 營建物力區劃數 (초기 예산안)

항목	연번	세부항목	錢
임금의 特劃	①	嶺南 貢蔘	38,400냥
	②	關東 貢蔘	46,080냥
	③	四都 甲冑	17,876냥 4전
	④	內局 燕貿	11,229냥 4전 2푼
비변사 제안	⑤	日下 雉鮮 減貢	26,630냥 4전
	⑥	關東 減蔘 贏餘 減貢蔘	29,465냥 8전
	⑦	嶺南 漕餘	10,000냥
	⑧	禁衛營 停番	65,217냥
	⑨	御營廳 停番	65,184냥
총액			310,083냥 2푼

¹⁹ 燕貿는 호조에서 담당하는 궁궐의 소비에 필요한 여러 귀중 품목을 말한다. (『六典條例』 권3 戶典, 戶曹)

²⁰ 『昌德宮營建都監儀軌』, 承傳, 癸巳十月二十二日.

²¹ 유현재, “조선후기 금위영의 재정운영과 그 성격”, 『역사와 현실』 102 (2016), 115~150; “조선후기 군문과 상평통보”, 『조선후기 중앙 군영과 한양의 문화』, 한국학중앙연구원출판부 (2018), 121~122; 정승화, “19세기 금위영·어영청 향군 정번의 확대와 경군화”, 『대구사학』 161 (2025).

이렇게 여러 관서의 남은 재원을 최대한 끌어모은 중앙 정부는 창덕궁 영건 비용으로 약 3만 냥을 확보할 수 있었다. 그 구체적인 예산안은 <표 1>의 『창덕궁의궤』의 「물력구획」에서 확인할 수 있다. 초기에 계획된 예산과 조달된 자원이 실제 공사 진행에 맞춰 이루어지지는 못하였지만,²² 궁궐 영건의 예산 계획은 국가의 재정 동원 역량을 최대한으로 발휘함으로써 비로소 가능했다는 점만큼은 분명하다.

예산안이 마련되었으니, 이제 본격적인 공역 전반에 대한 계획이 이루어져야 한다. 18세기 이후 공역의 전반적인 계획은 영건도감에서 주도했다.²³ 이번에도 영건도감에서는 낭비 없는 공사비용의 지출과 공사 기한 준수를 위해 필요한 물량을 정하고 자재의 규모 및 공사 현장까지 운반하는 과정을 구체적으로 계획하였다.

도감에서는 먼저 자재 조달 일정을 조율해야 했는데, 육로 운송보다 하천과 연해 항로를 통한 선운 활동이 중요시되던 전근대 시기에 결빙기는 공정 계획을 제약하는 결정적인 변수였다. 특히 재목의 경우 강을 통해 운송되기에 한강의 수심이 알아지거나 동결되는 결빙기에는 뗏목 방류가 어려워진다. 창덕궁 화재가 발생한 시점은 음력 10월 17일이었다. 선행연구에 따르면, 조선시대 한강은 평균적으로 음력 12월 초부터 결빙되기 시작했으며, 대체로 음력 2월 초가 해빙의 하한선이었다.²⁴ 즉, 공사가 시작된 시점부터 강이 본격적으로 얼기 전까지 약 1개월 남짓밖에 남지 않은 상황이었다. 공사 기간을 최소화하기 위해서 이 기간에 상당 부분의 자재 조달은 이루어져야만 했다.

이에 영건도감에서는 전국 각지에서 필요한 각종 건축 자재를 끌어모았다. 붓을 만들기 위한 돼지털[家猪毛]은 평안감영과 개성부, 아교(阿膠)에 필요한 소가죽[牛皮]은 수원부·개성부·광주부, 단청[丹靑]에 쓰일 기름[油]과 끈으로 사용될 생갈(生葛)은 강원감영, 질기고 단단한 종이[扇子紙]는 전라감영과

²² 이를 ‘物力區劃’에서는 初次와 再次로 나누어 기재하고 있다. 한편, ‘物力區劃’에는 예산안과 함께 각 기관에서 조달된 재원을 반환한 내용[上來還報次]도 함께 기재하고 있다. 즉, 타 기관으로부터 빌린 재원 혹은 빌렸다가 남은 재원의 내용까지 철저하게 기록한 것이다. 조선후기 중앙의 재정난이 심화하면서 군영을 비롯한 각 기관으로부터 재정을 충당하는 과정에서 더욱 철저한 회계 장부가 요구된 결과가 아닐까 싶다.

²³ 17세기까지 관영 공사가 이루어질 때 작업소별로 독립성이 강했으나, 18세기에 이르면 도감에서 직접 감독관을 파견하여 도감의 지휘 아래 공사 진행이 이루어진다. (김왕직, 앞 논문, 35)

²⁴ 김덕진, “17세기 한강의 장기 결빙과 그 영향”, 『한국사연구』 157 (2012), 259-261.

경상감영, 기와와 벽돌[瓦甄]은 중앙의 와서(瓦署)와 황해감영에 할당되었다. 공사에 필요한 각종 철물은 주로 황해감영에 할당되었는데, 해당 읍에서 실물 마련이 어려우면 돈으로 대납(代納)하도록 하였다.²⁵ 그 상납된 동전을 삼군영(三軍營) 즉 훈련도감·금위영·어영청에 지불하면, 그곳에서 실물을 조달하였을 것이다.²⁶

모든 건축 자재 중에서도 목재 마련 계획은 유독 까다로웠다. 일단, 조선의 궁궐이 목조 건축물인 만큼 영건 공사에 필요한 수많은 건축 자재 중에서도 목재가 가장 큰 비중을 차지했다. 그 사실은 「실입」 하단의 “영건도감장료급실입잡물절가수(營建都監匠料及實入雜物折價數)” 즉, 소요된 장인 품삯 및 자재 비용 내용을 통해서도 확인할 수 있다. 장인 품삯[匠料錢](71,980냥)을 제외하면, 목재 마련 비용[木物價錢]이 24,760냥으로 압도적이다.

²⁵ 『昌德宮營建都監儀軌』, 移文, “昌德宮營建所用正鐵三千斤, 強鐵一千斤, 參酌卜定而, 如難本邑輸納, 依本道會減例, 代錢上送則, 自都監質用於三營門計料爲去乎, 相考施行宜當.”

²⁶ 조선 후기 중앙 군영은 단순히 병력 관리 및 국방을 담당한 조직의 기능을 넘어 국가적 프로젝트의 주요 생산자 역할을 하였다. 임진왜란 이후 중앙 군영이 수도 방위의 핵심으로 자리 잡으면서, 무기 및 철물 제작이 軍器寺를 중심으로 한 관영 수공업에서 각 군영의 자체적 제작 방식으로 전환된 결과였다. (『備邊司謄錄』 85책 영조 5년 5월 25일; 노영구, 2007, 「군사혁명론과 17~18세기 조선의 군사적 변화」 『서양사연구』 36, 47-48; 유현재, 2016, 앞 논문, 125 쪽) 이에 조선 후기 군영 조직에는 장인들이 통합되어 생산 활동을 수행하는 일종의 자체 ‘군영 작업장(division workshop)’이 만들어졌으니, 영건도감이 삼군영으로부터 철물을 매입하는 아이디어는 바로 그러한 산출물이라 할 수 있다. 조선후기 ‘군영 작업장’에 대해서는 Hyeok Hweon Kang, “The Material Turn: Knowledge, Technology, and the Production of Space in Chosŏn Korea, 1600-1800” (PhD diss., Harvard University, 2021), 64-118 참고.

그림 1. 창덕궁 영건시 건축 자재 조달 지역

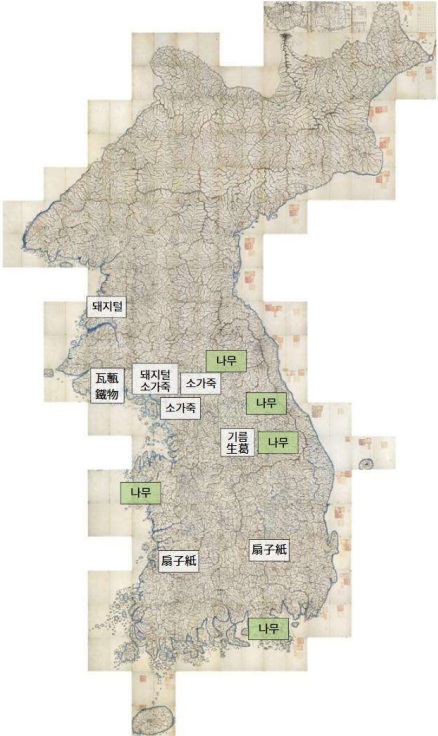


표 2. 賣入雜物折價數 (자재 조달 회계 내역)

단위: 兩

품목	비용 (%)
匠料錢	71,980 (50.26)
木物價錢	24,760 (17.29)
石子價錢	5,460 (3.81)
鐵物價錢	10,830 (7.56)
彩色漆物價錢	8,500 (2.64)
瓦甓價錢	7,640 (5.33)
窓戶價錢	3,780 (2.00)
紙席價錢	2,690 (1.88)
車馬運價錢	8,500 (5.94)
雜物價錢	4,700 (3.28)
합계	143,210

더 큰 문제는 17세기 이래 조선이 심각한 산림 황폐화 문제를 겪고 있던 사실에서 비롯됐다.²⁷ 일찍이 조선 정부는 이를 타개하기 위해 강력한 산림 보호 정책을 시행하면서 의송지(宜松地; 封山), 즉 국용 보호림을 지정하였다. 1684년 (숙종 10)에 635곳의 봉산이 지정되기에 이르고,²⁸ 또 사양산(私養山)의 민간 벌채에 대한 규제도 강화되어 이제 사양산에서 벌채할 때조차 반드시 관에서 발급하는 첩문(帖文)을 만드도록 조치하였다.²⁹ 그러나 여전히 조선 후기 내내 소나무 부족 문제는 ‘대정(大政)’ 중 하나로 인식될 정도로 심각했다.³⁰ 따라서 단기간에 다종·다량의 나무를 구하기 위해 도감에서는, 중앙에 축적된 전국 단위의 산림 정보를 총동원하여 조달처를 전략적으로 안배해야 했다.

본래 궁궐 영건과 같은 국가적 대규모 공역에 소요되는 목재는 원칙적으로 국용 보호림인 봉산에서 충당하는 것이 맞다. 그러나 대규모 공사에 필요한 막대한 물량을 오직 봉산에서만 구하기란 어려웠을뿐더러, 극심한 흉년으로 민심이 흉흉한 상황에서 인근 봉산 벌목 강행 역시 쉬운 일은 아니었다. 봉산에서의 벌목은 백성들의 강제 부역이 필연적이기에 이는 봉산 인근 주민들의 상당한 부담으로 이어지기 때문이다. 따라서 이미 18세기부터는 민간 목재상이 등장하면서 그들을 통한 민간 목재 공급망이 활성화되고 있었다.³¹ 이에 이변 영건도

²⁷ 산림 황폐화 문제는 임진왜란 이후부터 거론되기 시작하였다. 전쟁으로 소실된 궁궐·관청·민가의 복구, 17세기 인구 증가와 이상저은 현상에 따른 산림의 급속한 황폐화, 戰船用 船材와 官用 건축재 수요의 증가 등이 맞물려 산림자원은 급속도로 고갈되었다. (배재수 외, 『조선후기 산림정책사』 (임업연구원 2002) 8-33) 전국의 봉산들 대부분이 만동산이라는 丁若鎰의 발언에서 알 수 있듯, 19세기 초까지 산림의 상황은 좋지 않았다. (『松政私議』, 순조 4년(1804); 허태용, “조선후기 산림정책과 정약전(丁若鎰)의 『송정사』(松政私議)”, 『문헌과 해석』 34 (2005), 91-94)

²⁸ 『萬機要覽』 財用編5, 松政. 이는 세종 30년 기준 300여 곳의 禁山을 크게 확대한 것이었다. (『世宗實錄』 권121, 세종 30년 8월 27일 庚辰)

²⁹ 노성룡·배재수, “조선후기 송정(松政)의 전개과정과 특성”, 『아세아연구』 63:3 (2020), 55.

³⁰ 『諸道松禁事目』 奎957, 정조 12년(1788), “有國大政松居其一. 蓋備陰雨則爲戰艦之用, 運稅穀則爲漕船之用. 上焉而儲宮室之材, 下焉而資養送之, 需其爲用也. 至大故其爲禁也至嚴.”

³¹ 김왕직, 1999, 앞 논문, 38-64; 실제로 정조대 화성건설 공사 당시 전체 목재의 약 70%는 민간 목재상으로부터 구매한 것이었고, 나머지 약 30%가 봉산에서 관급으로 벌목한 것이었다. 물론 전자는 대부분이 판재나 서까래와 같은 소형 목재인 한편, 후자는 대부분이 길이 20자 이상 밑동 지름 1자 3치 이상의 대형 목재였다. (김균태, “화성건설공사에서 자재의 조달방법 연구”, 『한국건축사학회』 9:6 (2009), 185)

감에서는 비교적 작은 크기의 재목은 패장(牌將)을 파견하여 사양산에서 매입해 오도록 하고, 체대목(體大木) 정도의 재목은 봉산에서 벌목하기로 계획하였다. 전자는 강원도 양천(狼川)·인제(麟蹄)·영월(寧越)·금성(金城)의 사양산이, 후자는 충청도 안면도의 봉산이 지정되었다.

이와 같은 도감의 체계적인 계획하에 재목은 순차적으로 공사 현장에 도착하였고, 그 덕분에 공사가 본격적으로 시작한 약 1개월 뒤인 12월 초 4일 대조전·희정당·징광루의 상량식이 거행되었다.³² 그런데 계획에 차질이 생겼다. 현장에 도달한 그 어떤 재목도 대조전 대들보로 쓰기에 규격이 작았기 때문이다.

(가) 癸巳(1833) 12월 □일 三道水軍統制使가 牒報를 올리오니, 곧 監關 내로 부치십시오. 이번 영건 시 상량할 날짜가 다급한데, 마땅한 대들보를 갑자기 구하기 어려워 우선 다른 곳의 들보를 옮겨 가져다 썼으나 결국 크기가 작아 부족합니다. 내년 봄 영건 시에는 체대목을 대들보로 삼지 않으면 안 될 것이며, 마땅히 그래야 할 것입니다. 안면도 및 호남의 섬들의 나무는 길이가 30자 밑동 지름 3치에 적합하다 칭하기 어렵습니다. 오직 통영 관할 내 체대목이 예로부터 많이 있었습니다. 이에 입춘 전에 취할 대들보용 나무 네 그루를 봄에 운반해 올 뜻을 비면사에 보고하여 결재를 받았으니, 지금 이것을 발관합니다.³³

대들보의 규격은 건물의 규모와 구조를 결정짓는 핵심적인 요소이다. 기둥과 기둥 사이의 거리인 경간(徑間)을 늘릴수록 보에 가해지는 구조적 부담은 커지며, 이를 안전하게 지탱하기 위해서는 보의 단면, 특히 부재의 높이(춤) 또한 이에 비례하여 커져야 하기 때문이다. 따라서 당시 기술로 구할 수 있는 가장 길고 단단한 나무는 건축의 규격을 결정하는 핵심적인 요인으로 기능하였다. 순조는 대조전이 지닌 상징성을 고려하여 그 규모와 구조가 이전과 다름없기를 바랐으며, 그러하기에 대들보용 나무의 확보는 그만큼 중요했다. 즉, 대들보는 단

³² 『昌德宮營建都監儀軌』, 各項時日, “十二月初四日申時, 大造殿·熙政堂·澄光樓, 上樑 [以上竝先始北方]”

³³ 『昌德宮營建都監儀軌』, 來關, 癸巳十二月日, 三道統制使 爲牒報事, 卽刻到付監關內. 今此營建時, 上樑日子迫急, 可合大樑卒難求得故, 姑以他處樑木, 雖爲推移取用, 終欠體小. 明春營建時, 不可不以體大木以爲大樑然後, 可以恰好, 而安眠島及湖南諸島, 似難稱合於長三十尺末圓徑三尺者. 惟統營掌內, 體大木自來多在矣. 迨此, 立春前所取大樑可合者四株, 待春輸來之意, 報備局停當後, 茲以發關爲去乎.

순히 하나의 건축 부재를 넘어, 왕실 건축물의 권위와 그 격을 증명하는 가치를 지녔다.

1833년 12월 초4일에 거행될 상량식 준비 과정에서 현장에서 소지하고 있던 재목은 모두 그 가치에 부합하지 않았다. 결국, 다른 건물의 대들보까지 임시로 가져다 사용한 것인데, 그마저 크기가 부족하고 또 안면도 및 호남에서도 기존 대조전 영건 계획에 적합한 나무를 찾지 못하니 통영으로까지 수색에 나선 것이다.

그런데 왜 하필 통영이었을까? 즉, 영건도감은 어떠한 건축 지식을 배경으로 통영에서 대조전 대들보용 나무를 구할 계획을 했을까? 다시 강조하듯, 1833년 극심한 재정난과 흉흉한 민심 속에서 이루어진 대규모 영건 공사는 비용 절감과 공기 단축이 무엇보다 중요한 과제였다. 그런데도 공사 현장에서 가장 먼 서남해 끝자락에서 재목을 구하는 방안이 가장 효율적이라는 계산이 도출된 연유는 무엇 때문일까? 이를 이해하기 위해서는, 당시 중앙 정부가 축적하고 있던 산림 지식과 자재 조달 네트워크를 복합적으로 조망할 필요가 있다.

이제 중앙의 어떠한 건축적·생태적 지식이 자연 상태의 “나무”를 “재목감”으로 선정하게 하였는지, 그 별채된 “재목”들이 어떠한 조달 경로를 거쳐 공사 현장에 도착해 전각의 “목재”가 되는지를 살펴보도록 하자.

2. “나무”가 만들어낸 물자 조달 네트워크

1) “나무”에서 “재목감”으로: 중앙의 건축 지식, 松政

앞서 언급하였듯, 영건도감은 통제영에 대조전 대들보용 나무의 수색 임무를 위임하기 전에 강원도 양천·인제·영월·금성 그리고 충청도 안면도에서 재목을 구하도록 계획하였다. 안면도와 강원도가 재목 조달 지역의 최우선으로 선정된 이유는 우선 지리적 요건을 고려한 그간의 영건 경험의 축적 결과였다.

강원도 낭천, 금성 등 지역은 모두 북한강 상류 지역으로 서울의 한강과 연결되는 강변에 자리하였다. 이와 같은 수운(水運)의 편의성으로 이 인근은 일찍부터 자주 목재 공급처로 이용되었는데, 실제로 화성건설 시에도 낭천·

금성 등지 강원도에서 가장 압도적인 비중을 차지했음을 확인할 수 있다.³⁴ 한편, 충청도의 안면도는 일찍이 ‘안면송(安眠松)’이라 불릴 정도로 품질이 우수한 소나무가 많이 있었고, 지리적으로도 해상 운송의 유리한 점이 있어 예로부터 한양에서 필요로 하는 목재의 주 공급지였다. 그만큼 봉산도 많았는데, 1873년(고종 10) 『충청수영소관송전성책(忠淸水營所管松田成冊)』을 보면 안면도에만 의송산이 71곳이나 있었음이 확인된다.³⁵

그런데, 양자는 나무 관리의 주체에 있어 다소 차이가 있었다. 강원도의 경우 감영이 관리하는 한편, 안면도의 경우 성책 이름에서 알 수 있듯 수영이 관리하고 있었다. 이후 살펴보겠지만, 재목 조달의 과정에서 서남해 지역 수영이 핵심적인 역할을 하는 것으로 보아, 수영이 나무 관리의 핵심 주체였음을 알 수 있다. 이를 단순히 해상 운송의 편의성을 위해 해안에 위치한 수영이 이를 담당했다고 이해할 수 있겠으나, 그렇다고 하기에 수영이 산림 관리를 본격적으로 독점하기 시작한 기점은 임진왜란 이후부터였다.

임진왜란 이전까지 서남해 지역의 나무 관리는 주로 지방 수령이나 관찰사와 같은 민정 계통이 주도하거나 해운판관(海運判官) 등 특정 관직이 담당하였다.³⁶ 그런데 임진왜란 이후 재목 특히 선박 건조에 필요한 소나무 부족에 대한 공포가 증대하면서 서·남해의 연해 지역에 국가 차원의 산림이 확대되었는데, 이때 핵심 집행 기구로 수군진(水軍鎭)이 대두하였다. 전시라는 특수한 상황을 겪으면서 군사제도가 국가 산림 행정의 핵심 주체로 부상한 것이다.³⁷ 이와 같은 흐름은 이후에도 이어져, 각 도 수영이 산림보호를 맡게 되었다. 그를 가장 잘 보여주는 것이 『만기요람』에서 확인되는 수영 속읍에 설치된 봉산의 비율이다. 삼남지역 561곳의 봉산 중 수영 속읍에 설치된 것이 무려 432곳이니 이는 전체의 77%에 해당한다.³⁸ 군현 단위에서 송정 감독은 대부분 수사(水使)가 행사했다고 해도 과언이 아니다.

송정에 대한 정책은 시간이 흐를수록 더욱 체계화되었다. 정조 12년(1788)에

34 김왕직, 1999, 앞 논문, 45-46.

35 『忠淸水營所管松田成冊』 奎16379, 고종 10년(1873).

36 『經國大典』, 工典, 栽植, 諸邑漆木桑木.

37 이상의 내용은 John S. Lee, “Postwar Pines: The Military and the Expansion of State Forests in Post-Imjin Korea, 1598-1684”, The Journal of Asian Studies (2018) 77-2 참고.

38 노성룡, 2021, “조선후기 산림과 송정(松政)”, 웹진 역사랑 13호 (한국역사연구회).

제정된 『제도송금사목(諸道松禁事目)』³⁹은 소나무 보호를 위해 전방위적이고 엄격한 통제 및 관리를 위함이었다. 여기에는 각 읍 수령의 권한은 물론 섬과 해안 지역의 소나무 책임 주체로서 변장(邊將)의 역할, 나아가 최고 말단에서 봉산을 관리하는 자들인 산지기[山直]와 감관(監官)에 관한 규정까지 세세하게 적혀있다. 특히 각 수령에게는 재목의 수급 내역을 상세히 기록한 장부를 만들어 수시로 비변사에 보고하도록 하였다. 각 읍에서는 작은 소나무라도 벌채하기 전에 비변사로부터 허가를 받은 낙인을 받아야만 했고, 이 낙인은 통제영·수영에서 파견한 초관(哨官)이 동행해 수행을 확인한 후 비로소 받을 수 있었다. 이러한 일련의 과정에서 나무—수영 간의 관계는 더욱 긴밀해졌다. 그리고 각 수영에서는 자체적으로 관할 봉산의 소나무에 대한 상세한 정보를 기재하고, 수시로 중앙에 보고해야 하는 의무를 지녔다.⁴⁰

여기에서 대조전 대들보용 나무를 강원도·안면도에서 구하지 못하자, 서남해 끝인 통제영에서 구하도록 계획한 이유가 드러난다. 통제영은 수영 중에서도 경상·충청·전라도의 수군을 총지휘하는 최고 사령부였다. 조선 후기 군영 기능의 변화라는 흐름 속에서 통제영 역시 군사 지휘에 그 역할이 국한되지 않고 국가의 군수용품을 관리하고 생산하는 기구로 기능하였는데,⁴¹ 그중에서도 군선 건조와 관리는 단연 통제영의 가장 중요한 업무였다.

통제사에게 군선 건조를 대비하여 상시로 소나무를 관리하는 일은 매우 중요한 임무였다. 그 결과 통제사는 중앙으로부터 양송처 관리의 막강한 권한을 위임받았다. 소나무 현황을 기록하는 장부인 『송안(松案)』을 작성하고 관리하며, 때로는 직접 군관을 파견해 불법 벌채 등을 단속하였다. 실제로 통제영은 전국에서 가장 많은 양송처를 관리하는 관청 중 하나였다. 『만기요람』에 따르면, 충청·전라·황해·강원·함경도 5도에 총 635개의 양송처가 있었는데, 그

39 『諸道松禁事目』奎957, 정조 12년(1788). 이 내용은 숙종 10년(1684) 「松禁事目」의 사항을 구체화한 것이다. (『備邊司謄錄』 38책, 숙종 10년 2월 30일, “松禁事目”)

40 통제영에서 작성한 『統營管下右沿各邑鎖封山雜頭松株數成冊』(奎17031, 1787)이나 충청수영에서 작성한 『忠淸水營所管松田成冊』(1873, 奎16379)·『忠淸水營所管按眠島甲申條風落松用遺在區別成冊』(奎17030)·『忠淸水營卜定關內差備役處所用材木烙斫株數各項雇價及裝運藍色沙格裝載車糧米磨鍊成冊』(奎17032, 1849)과 같은 문서들은 수영의 소나무 관리 수행 모습을 구체적으로 살펴볼 수 있다. 여기에는 소나무가 위치한 산 이름, 소나무의 크기(大·中·小·兒·稚), 상태가 기재되어 있으며, 태풍에 의해 재목감으로 쓰이지 못하는 風落宋의 정보까지 기재되었다.

41 김현구, “17세기 후반 통제영의 화포 제작과 監造軍官의 궤적”, 『부경역사연구소』 49 (2021).

중 통제영이 관리하는 경상우도에만 229처가 있었다. 이는 전국 양송처의 33% 비중에 해당하는 수치이며, 특히 거제도에는 전국의 1/6에 해당하는 126개 처가 있었다.⁴²

흥미롭게도 현존하는 조선시대 건축물 중 남해의 관영 건물에 유독 큰 대들보를 사용했다. [표 4]는 현존하는 목조 건축물 중 대들보 크기를 기준으로 내림차순 한 것이다. 두 개의 보를 겹쳐 사용한 희정당을 제외하면 단일 부재 기준 가장 큰 대들보를 사용한 건축물은 여수 진남관이다. 사찰 건물을 제외하면 대체로 남해 지역 수영의 중심 전각이 상위에 차지하고 있으며, 그중에는 통영의 세병관도 포함되어 있다. 영건도감에서 근거리에서 더 수색을 이어나가기보다 땅끝의 남해 통영에서 대들보용 재목을 구하는 게 더 효율적이라고 판단한 데는 그만한 이유가 있던 것이다.

표 3. 주요 목조 건축물의 대들보 핵심 치수 내림차순
[구성준 (서울대 건축사연구실) 제작·제출]

(단위: mm)

연번	이름	세기	유형	길이	춤	너비
1	창덕궁 희정당	20세기	궁궐	8,803	1,054	555
2	여수 진남관	18세기	관영	8,895	895	802
3	밀양 영남루	19세기	누정	7,244	852	678
4	대구 동화사 대웅전	18세기	불교	8,630	750	600
5	하동 쌍계사 대웅전	17세기	불교	10,306	745	745
6	김천 직지사 대웅전	18세기	불교	8,843	743	673
7	양산 통도사 대광명전	18세기	불교	6,113	742	590
8	구례 화엄사 대웅전	17세기	불교	10,419	730	730
9	통영 세병관	17세기	관영	11,309	726	702
10	부산 범어사 대웅전	17세기	불교	9,654	720	550
11	부안 개암사 대웅전	17세기	불교	9,403	720	720
12	논산 쌍계사 대웅전	18세기	불교	10,274	708	542
13	고흥 능가사 대웅전	17세기	불교	9,507	680	556
14	영광 불갑사 대웅전	18세기	불교	3,709	678	484
15	고창 선운사 만세루	18세기	불교	7,920	671	643
16	강화 전등사 대웅전	17세기	불교	7,402	658	650

⁴² 『萬機要覽』 財用5, 松政; 송기중, “조선후기 통제영의 군선 건조와 양송처(養松處) 관리”, 『영남학』 78 (2021); “통제사 李碩寬의 부임과 활동” 『조선시대사학보』 109 (2024).

17	논산 돈암서원 응도당	17세기	학교	8,424	656	625
18	기장 장안사 대웅전	17세기	불교	5,679	646	545
19	나주 금성관 정청	17세기	관영	8,675	642	546
20	덕수궁 중화전	20세기	궁궐	8,621	642	607
21	고창 선운사 대웅전	17세기	불교	7,057	633	516
22	전주 풍패지관 정청	17세기	관영	9,644	630	600
23	청양 장곡사 하 대웅전	17세기	불교	5,551	619	480
24	청도 운문사 대웅보전	17세기	불교	8,350	614	689
25	완주 화암사 극락전	17세기	불교	6,239	609	569
26	전주 경기전 정전 본전	17세기	제사	6,677	603	543
27	종묘 영녕전	19세기	제사	6,363	602	465
28	거제 기성관	17세기	관영	6,570	600	480
29	경주 불국사 대웅전	18세기	불교	8,832	600	472
30	완주 송광사 대웅전	17세기	불교	7,588	600	600

다시 말해, 자연 상태의 ‘나무’가 ‘재목감’으로 선정된 데는 단순히 지리적 요건에 기인한 것이 아니라, 산림 황폐화 속에서 조선 정부가 수백 년간 구축해 온 송정의 결과였다. 그리고 이는 궁궐 영건이라는 대규모 관영 공사에 있어서, 건축물의 규모와 한계를 결정짓는 가장 핵심적인 건축 지식 중 하나로 작동하였다.

2) “재목감”에서 “재목”으로: 水麓의 木物 조달 인프라

자연 상태의 나무가 중앙의 축적된 산림 지식과 조응하여 재목감으로 선정되었다면, 이제 그에 준하여 재목으로 획득하는 구체적인 실행 단계가 뒤따라야 한다. 살펴본 바와 같이, 도감에서는 비교적 규격이 작은 부재는 패장을 통해 강원도 사양산에서 매입해 오도록 하는 한편, 체대목의 벌목은 충청수영 그리고 통제영의 지휘망에 전적으로 위임되었다. 수령 관할의 연해민들은 특정 지역에 편중된 부역에 불만의 목소리는 없었을까 궁금해지는 지점이다.

일단, 강원도 사양산으로 파견된 패장 오필현(吳弼賢), 김익룡(金翼龍), 이인득(李仁得)은 도감으로부터 발급받은 첩문을 가지고 현장에 가 둘레 길이와 척도를 측정해 수량만큼 벌채를 감독하였다. 이때 각 읍의 수령이 매입 및 벌목 과정에서 사상(私商)들의 폐단이 발생하지 않고, 패장의 지시가 원활히 이루어질 수 있도록 매개 역할을 해주었다.⁴³

강원도 사양산에서의 목재 조달이 수령의 중재와 패장의 실무적 협상을 통해

이루어졌다면, 수영 관할 봉산에서의 체대목 확보는 수사의 지휘 아래 군사 소속 장교들을 중심으로 행해졌다. 이러한 차이는 현장의 파견 인력과 감독 방식에서도 드러나는데, 강원도에는 도감 산하 실무자인 패장을 파견하는 한편 안면도에는 계사(計士)와 목수 각 2인만을 파견하고, 그보다 충청수사(忠淸水使)가 직접 수영 소속의 영비(營裨)와 장교(將校)에게 계사·목사의 재목 선별 및 낙인 과정을 직접 감독하도록 하였다.⁴⁴ 이때 파견된 영비와 장교는 ‘나무의 품질에 정통한 자[熟諳木品者]’들로, 수영에서 상시로 관할 봉산의 소나무를 점검하게 되면서 이처럼 나무에 정통한 자들의 존재는 필수적이었다. 이렇게 안면도에서 초기 계획본 체대목 200그루와 함께 추가 할당된 박달나무[朴槿木] 및 참나무[眞木] 각 150그루가 조달될 재목으로 결정되었다.

사양산 매입과 안면도 봉산에서 재목 확보는 비교적 순탄하게 이루어졌으나, 역시나 문제는 대조전 대들보용 나무였다. “길이 30자 밑동 지름 3치”에 달하는 나무를 찾기로 매우 어려운 일이었기 때문이다. 임무를 받은 통제사는 적격한 재목을 찾기 위해 거제부사 이현성, 남해현령 유상표를 파견하여 수색을 명하고 또 감독하였음에도, 끝내 지름 3자에 준하는 재목은 구할 수 없었다.

(나) 三道水軍統制使가 牒報를 올립니다. 監關 내 대들보용 재목 네 그루를 널리 구하고자 한 연유는 전에 이미 보고한 바 있습니다. 즉시 정통한 編裨, 잘 아는 營校 그리고 나무의 품종을 잘 아는 자들을 정하여, 통제영 소관의 봉산에 나누어 보내 사방을 두루 다니며 빠짐없이 찾고 탐색하게 한즉, 길이가 30자가 되는 소나무는 간혹 있었으나 지름이 표준 척수에 맞는 것은 전혀 없었습니다.⁴⁵

이에 거제부사 이현성은 다시 예운(曳運) 차사원(差使員)인 올포(栗浦) 권관(權管) 및 감작(監斫) 영비(營裨)·영교(營校) 그리고 목수와, 남해현령 유상표는 영비와 팀을 꾸려 대들보용 나무를 수색하였다. 거제의 경우 가배량(加背梁)의 구망산(舊望山), 올포진(栗浦鎭)의 망포산(網浦山), 지세포(知世浦)

43 『昌德宮營建都監儀軌』, 移文, “此意, 嚴飭各該邑, 斫伐時, 如有私商輩, 爲弊之端, 各別禁斷. 凡事, 一依下去 牌將 所告, 隨卽施行, 俾有實效.”

44 『昌德宮營建都監儀軌』, 移文, “計士及木手下去, 亦自貴營定送解事營裨及將校, 眼同看審後, 同體大木二百株依計士擇執, 卽斫伐並與末端木而無遺, 上送爲有矣.”

45 『昌德宮營建都監儀軌』, 來關, “三道統制使 爲牒報事. 監關內, 大樑材四株, 廣加求覓緣由前已仰報爲有在果. 卽定編裨與解事營校及熟諳木品者, 分送於所管 封山, 使之四處遍踏窮搜極覓是乎則, 木松之長滿三十尺者, 間或有之是乎, 乃至於圓經準尺者, 絕無乙.”

의 대동산(大洞山)이, 남해의 경우 미조항진(彌助項鎭)과 삼중산(三重山)이 그 수색 대상이었다. 그러나 길보기에 규격에 맞더라도, 막상 별목하고 나니 구멍이 뚫려 있거나 비와 눈이 쌓여 썩어서 쓸 수 없는 경우가 허다하여, 별목하고 다시 수색하기를 반복할 수밖에 없었다.

그림 2. 통제영·거제·남해 위치 [배경지도: 대동여지도]



제한된 기한에서 결국, 거제부사와 남해현령은 나무 각 두 그루씩을 통제영에 올려보냈다. 그러나 나무를 받은 통제영은 난감할 수밖에 없었으니, 그들이 보고한 치수와 실제 보낸 치수가 일치하지 않았기 때문이다. 거제와 남해에서 운송된 나무들은 모두 영비·영교의 보고와 달랐고, 어떤 것은 밀동 지름이 2자 5치 5푼에 불과하였다. 이에 통제사는 자신이 사용한 척도를 직접 그려 중앙에 올려보내면서, 해당 척도로는 도저히 규격에 맞는 재목을 구하기 어려움을 호소하기에 이르렀다. 이에 영건도감은 밀동 지름 기준을 하향 조정해주기에 이른다.

(다) 題辭가 도착하였다. 부쳐서 말하면, 대들보의 수와 척도의 成冊에 작성하여 올린 바, 애당초 “길이 30자, 밀동 3자”라고 한 것은 대개 몸집이 큰 것을 가리킨 것이다. 이번에 보고한 네 그루가 만약 지름이 2자 6~7치 이상이라면 모두 準用해도 된다. 다시 머뭇거리거나 의심하지 말고 즉시 배어내어 포구로 내려보내, 얼어붙은 바다를 기다렸다가 배에 실어 보내도록 하고, 3월 내 京口에 도착하도록

함이 마땅하다. 재목을 베어내고 운반하는 船價 등 잡비는, 전에 지시한 공문이 있으니 이대로 거행하라.⁴⁶

보이는 바와 같이, 영건도감은 대조전 대들보의 최소 규격을 “밑동 지름 2.6~2.7자”으로 하향 조정하였다. 전국 최대의 양송처를 관할하던 통제영에서조차 적극적인 나무를 구할 수 없던 생태적 한계에서 공사 기한을 무한정 늘릴 수는 없기 때문이다. 도감은 해방기가 도래함과 동시에 재목을 즉각 경강으로 수송하기 위해, 통제사가 보고한 미달 규격의 재목 4그루를 하용할 수밖에 없던 것으로 보인다. 결과적으로, 통제사는 1그루를 제외하고 규격에 맞지 않는 3그루의 재목 그리고 예비용 재목 1그루를 포함해 총 5그루에 ‘답통(踏統)’이라는 낙인을 찍어 운송 준비를 마쳤다. 보고한 재목의 규격과 운송 날짜 모두 맞추지 못한 채 말이다.⁴⁷

그렇다면, 남은 한 가지 의문은 충청수영과 통제영에서는 그 수많은 채대목과 거목의 벌목 및 운반을 어떻게 가능하게 했는가의 문제이다. 예컨대, 거제에서는 재목마다 2일씩 총 역부 120명이 동원되어 운반해야 했고, 남해에서는 산에서 물가까지 30~40리가 떨어져 있어 군(軍) 100명이 6일간 동원되었다. 이는 수영 관할 연해민들이 편중된 부역에 어떻게 대응했는가의 문제와도 맞닿아 있다.

(다)에서 보이듯, 도감에서는 “재목을 베어내고 운반하는 선가 등 잡비”는 공문대로 하라고 하였고, 그 내용은 명목상으로 품삯이 주어지는 고군(雇軍)을 통해 이루어진 것으로 기재되어 있다. 그러나 그 실상은 중앙에서 별도의 품삯을 보낸 것이 아니라, 경상납전(京上納錢) 즉 해당 지역 각 읍이 중앙으로 상납해야 할 세금을 전용(轉用)한 것에 불과하였다.⁴⁸ 이는 실질적으로는 안면도·통제영 관할 연해민의 노동력을 동원한 것과 다름없다.

기실, 수영의 지휘망 휘하의 연해민들은 수영이 송정을 장악한 이래 목물 운

46 『昌德宮營建都監儀軌』, 來關, “據題辭到付. 是在果, 大樑株數尺度成冊捧上而, 當初長三十尺末圓三尺云者, 蓋指體大之謂也. 今此所報四株, 如過圓二尺六七寸以上則, 皆可準用. 更勿越且持疑, 卽速斫取下浦, 待氷洋裝送, 以及三月內到泊京口之地, 宜當. 至於斫運船價等雜費, 前有知委公事, 休此舉行.”

47 그런데 대들보의 길이는, 앞서 언급하였듯, 건물의 규모와 칸수를 결정하는 핵심 변수였기에 이러한 하향 조정은 단순한 규격 변경 이상의 의미를 지니니, 이에 따른 파급적 효과는 3장에 서 상세히 다루기로 한다.

48 『昌德宮營建都監儀軌』, 移文, “斫伐, 曳下, 出浦, 船運等各項雜費, 就附近各邑某樣上納錢中推移以用後, 修成冊報于本部監, 以爲拮據之地爲跡, 舉行形止, 爲先馳報宜當.”

반 역에 수시로 동원되며,⁴⁹ 국가의 필요에 따른 막중한 부역을 감내할 수밖에 없는 구조적 제약 아래 있었다. 결국, 중앙은 수영의 지휘 아래 구축된 목물 조달 인프라를 그대로 가동한 것과 다름없다. 안면도의 사례를 보면 1669년(현종 10) 송정이 홍주·서산·태안 3군 관할되던 데에서 충청수영으로 일원화된 이래, 충청수영은 220여 년간 안면도의 송정을 군정(軍政)의 일환으로 관리하였다. 이는 충청수영의 전체 격군(格軍)의 60%가 안면도 주민으로 구성된 데에서 가장 잘 드러난다. 수영은 송정을 직접 집행하면서 거목을 베고 운반하는 예운역(曳運役)에 안면도 민들을 수시로 동원하였다.⁵⁰

이러한 구조는 통제영 관할 연해민들에게도 동일하게 나타났다. 거제와 남해 등 통제영 소속 수군진의 명령을 받는 지역 주민들은 조막역(造幕役)이나 운반역(運搬役) 등으로부터 중첩된 부역 의무 아래 놓여 있었다. 더구나 통제영은 삼도 수군의 군선 건조를 총책임지는 최고 사령부인 만큼, 건조에 필요한 목재, 철물 등 각종 물자와 목수, 야장(冶匠) 등 장인들을 확보하고 관리하는 전 과정을 감독하였다.⁵¹ 그러한 임무의 특성상 통제영의 휘하의 수군진과 관할 촌락들은 일찍부터 목재 조달에 특화되어 있었다. 예컨대, 거제도의 구조라(舊助羅)·왜구(倭仇)·망치(望峙)·양화(楊花) 네 마을은 정례에 따라 “가룡목물(駕龍木物) 예운역”을 돌아가며 수행[輪回]하는 것이 관례였다. 이들은 부역을 공정하게 나누기 위해 마을끼리 합동하거나, 계방(契房)을 맺어 역 부담을 조율하는 등 수영의 지배력 안에서 조직적인 체계를 만들어가며 대응해 나갔다.⁵² 즉, 수영 인근 거주 연해민들이 자생적으로 구축한 협력망은 결과적으로 목물 조달 인프라의 하부 구조를 형성하고 있었다.

결국, 중앙의 건축 지식 아래 재목감이 된 자연 상태의 나무들은 수영의 군사적 지휘망과 지역 사회의 인프라를 통과함으로써 비로소 포구에서 중앙으로 수송될 재목으로서 준비를 마칠 수 있었다.

49 예컨대, 통영과 인근 水軍鎭의 영향 아래 있던 거제도민들은 선박 제조를 위해 駕龍木物을 운반하는 曳運役을 지고 있었다. (宋亮燮, “19세기 巨濟 舊助羅里의 부세운영과 촌락사회의 동향”, 『大東文化研究』 114 (2021), 412-423) 이는 봉산이 밀집하여 충청수영 관할에 있던 안면도 주민들의 상황도 비슷하였다. (김명래, “조선후기 충청수영의 松政 -안면도를 중심으로”, 『사학연구』 130 (2024).)

50 김명래, 앞 논문 (2024), 104.

51 송기중, 앞 논문 (2021), 225; “통제사 李碩寬의 부임과 활동” 『조선시대사학보』 109 (2024).

52 宋亮燮, 앞 논문 (2021), 413-423.

3) “재목”에서 “목재”로: 중앙-연해 軍營의 수송 네트워크

중앙에서 요구된 “재목감”은 비록 그 이상적 규격을 맞추진 못했으나 지난한 절차를 거쳐 “재목”이 되어 중앙 전각의 “목재”가 될 준비를 마쳤다. 낙인된 재목은 중앙의 목재가 되는 과정에서 또 다른 네트워크를 만들어냈다. 강원도, 안면도 그리고 통영에서 중앙까지 재목을 운송하는 데 수송 네트워크의 작동이 요구되었기 때문이다. 이제 이 재목은 각지 수영 그리고 중앙 군영을 운송 네트워크로 연결되게끔 했다. 이번에는 중앙에서 먼 데부터 가까워지는 흐름으로 살펴 보도록 하자.

거제·남해에서 통제영까지의 대들보 운송은 통영 관하 선박으로 조달되었을 가능성이 크다. 통영은 일찍부터 선역(船役)이 발달하였기에, 18세기 초부터 19세기 말까지 다양한 군선을 보유했다. 그중에서도 『각선도본(各船圖本)』에서 확인되는 통영 상선(上船)의 규모는 상당했는데, 다른 지역의 선박은 물론 조운선보다도 큰 규모였다.⁵³ 그러한 추정은 통제사가 거제·남해로부터 조달받은 재목을 두 척의 조운선에 나누는 장면에서도 분명해진다.⁵⁴ 통영에서 조달받은 재목은 남해의 노량포구에서 합류하여 출발하도록 하였고, 통제사로부터 파견된 편비는 재목의 그루 수와 길이, 지름의 척도, 끌어 나르는 고용비의 액수, 선박의 자호(字號)를 아울러 책자로 만들어 올려보냈다. 재목을 실은 조운선의 최종 목적지는 경강 포구였다.

안면도에서는 초기 계획본 체대목 200그루와 함께 추가 할당된 박달나무 및 참나무 각 150그루가 운송되어야 했다. 그 운송의 임무 역시 충청수사에게 주어졌다. 중앙에서는 충청수사에게 지토선(地土船)을 빌려 운송하도록 지시했으나 충청수사는 인근 지역의 지토선이 모두 견고하지 못하고 크기가 작아 운송의 어려움이 있다며 경강선을 보내 달라고 요청하였다.⁵⁵ 이에 비변사는 교통수사

53 金鉉丘, “조선후기 造船業과 造船術에 관한 연구”, 『國史館論叢』 81 (1998), 246.

54 조선 후기 호조 소속 조운선의 최대적재량 1천 석인 데 반해, 통영 상선은 2천 석이었다.

55 조선 후기 세곡의 賃運이 보편화되면서 京江船과 地土船 등 私船의 참여도 활발해졌다. 『萬機要覽』에 따르면, 선박을 고용함에 있어 반드시 地土船을 우선으로 하고, 지토선의 고용이 여의치 않을 때에 한하여 京江船을 이용하도록 규제하고 있었음이 확인된다. (『萬機要覽』財用編2, 漕轉, “凡漕倉屬邑外, 以舟橋船載運稅納, 數少者, 以地土船賃載, 並直納京倉.”) 이는 1698년(숙종 24)에 정리된 『受教輯錄』의 규정이 이어진 것인데, 조선 후기 船人들의 부정행위와 선박·선인에 대한 감독을 강화하기 위함이었다. 지토선의 경우 각 고을에 등록

(喬桐水使) 소관의 덕전도(德積島)의 선박[德積船] 20척을 사용하도록 하고, 이와 함께 주교사(舟橋司) 관할 경강선 2척을 안면도로 보내 정해진 수량만큼 나누어 싣도록 지시하였다. 『서궐영건도감의궤』(1832)를 참고해 보면, 덕적선은 주로 평안도·황해도 등 관서 일대부터 서해안 일대에서 활동하며 한양으로 세곡을 운송했던 선박이었던 것 같다. 덕적선을 사용했다는 것은, 중앙으로 향하는 기존의 조운망 속에서 적재 공간이 남는 선박을 현장의 수영이 이를 수시로 포착하여 물류 운송에 적극적으로 활용했음을 의미한다.⁵⁶ 안면도에서 출발한 덕적선 그리고 경강선의 최종 목적지 역시 경강이었다.

강원도의 사양산에서 매입한 목재의 경우 『창덕궁영건의궤』에서는 그 구체적인 운송 경로가 확인되지 않는데, 화성 성역 사례를 통해 그 경로의 추적이 가능하다. 화성 성역 당시도 강원도 인제·영월·금성의 봉산에서 나무를 벌목하였는데, 그 재목은 뗏목을 이용해 양천현의 방현포(芳峴浦)에 집결시킨 후 그곳에서 경강선에 옮겨 경강까지 운송되었다.⁵⁷ 이번에도 크게 다르진 않았을 것이다.

이렇게 강원도·안면도·통영에서의 다종·다량, 그리고 대규모의 재목 운송 작업은 각지 수영의 협업으로 중앙의 경강까지 올라올 수 있었다. 이제 그 나머지의 재목 조달의 임무는 중앙의 군영으로 넘어갔다.

경강으로 들어온 재목들은 먼저 사촌리(沙村里)로 이동되었다. 이곳에서 목적지까지의 육로 운송이 용이하도록 재목들의 1차 가공이 이루어졌다.⁵⁸ 『만기요람』에 따르면 경강의 선박 관리는 송파·한강·노량·영하 등 4진(津)의 별장(別將)이 나누어 맡았는데, 그중 노량진은 금위영 소속 별장이 통제하였다.⁵⁹

되어 있을 뿐 아니라 선인이 해당 고을에 거주하고 있었기에 비교적 부정행위가 용이하지 않았다. 중앙에서 재목 조달에 있어 지도선 운송을 먼저 권한 것은 그러한 맥락에서 이해된다. (崔完基, “朝鮮後期 地土船의 稅穀貨運”, 『한국사연구』 57 (1987), 96.)

⁵⁶ 『西關營建都監儀軌』, 移文, “備邊司甘結內, 德積船調遣蓋爲北運一事而, 北船多數出來, 德船自爾無用歸路, 因本曹知委, 仍載西關改建材木以來矣.”; 「來關」 “本營卜定西關營建材木輸納次, 德積船二十隻不爲一時下來, 而或有方來者, 或有將還者, 故就其中八隻段, 隨所現爲先報留, 其餘各船分送營校於嶺沿湖海, 廣加探問是如乎.”

⁵⁷ 『日省錄』 정조 18년 甲寅 4월 壬午(26일), “狼川縣監 李東實, 牒呈內, 金城、楊口等邑所斫木物, 以峽水之淺險, 不得作筏, 箇箇流下, 到本縣芳峴浦, 并與本縣所斫木物, 同爲裝發.”

⁵⁸ 『昌德宮營建都監儀軌』, 稟目, “此營建一時, 爲急故所, 入木物自沙村里江邊, 初鍊輸入, 而體尺木物雖爲車運, 其餘椽木積心次飛木, 以三營門卜馬駄人, 然後可以及時舉行乙.”

⁵⁹ 『萬機要覽』財用編3, 海稅, “京江缸隻, 分授松坡·漢江·鶯梁·楊花 四津將勾管, 缸稅亦使各津將成陳省上納”; 軍政篇2, 訓練都監, “[禁衛營] … 西部 龍山坊新村里契, 沙村里契,

사촌리는 행정구역상으로는 한성부 서부 용산방에 속했으나, 한성 수비 체제상으로는 금위영의 통제 구역 안에 있었다.

그림 3. 京江 4津 [배경지도: 대동여지도]



(라) 큰 규격의 목물[體尺木物]은 비록 수레로 운반하더라도, 그 나머지 서까래[椽木]와 적심과 같은 얇은 목재[飛木]들은 三營門의 짐말[卜馬]과 이를 부리는 인력을 동원한 연후에야 제때 진행할 수 있습니다. 이에 이곳에서 감결을 받아서 가오니, 삼영문의 짐말은 소재한 바에 따라 모두 수를 갖추어 대기하는 것이 옳겠습니다. 다시 본 도감의 감독을 기다리면서, 몇 필씩 개별적으로 할당하여 차례차례 정해 보내는 것을 기한으로 두고, 일을 마치고 운반하는 곳으로 향하겠습니다.⁶⁰

사촌리에서 육로 운송에 용이하게 1차 가공된 재목들은 사료 (라)에서 확인되듯, 대들보와 같은 거대한 “체척목물”을 운반할 때에만 수레가 제한적으로 활용되는 한편, 다수의 재목은 삼군영의 짐말과 이를 부리는 복마군을 적극적으로 활용하여 현장에 운반되었다. 중앙 군영인 훈련도감은 창설 초반부터 단순한 수

以上城外.”

60 『昌德宮營建都監儀軌』, 甘結, “體尺木物雖爲車運, 其餘椽木積心次飛木, 以三營門卜馬馱人然後, 可以及時舉行乙. 仍于茲以捧甘爲去乎, 三營門卜馬隨所在盡數整待是如可. 更待本都監知委私通幾匹, 次次定送以爲限, 畢役馱運之地向事.”

도 방어를 넘어 군량과 군기 등 군수품 관리의 핵심적 역할을 수행하였다. 이 과정에서 군수품 수송을 전담하는 북마군의 조직적인 운용도 함께 정비되었는데, 이들은 원류군(願留軍)과 함께 도성에 상주하며 장번(長番) 근무를 수행하는 특수 병종이었다. 이들이 영건과 같은 공역에 동원될 경우, 북마군은 말의 사료비 등으로 인해 유지 비용이 일반 군인보다 많이 든다는 점이 고려되어, 여수전(旅需錢)이 별도로 지급되기도 하였다.⁶¹

그런데, 사촌리에서 궁궐까지의 재목 운송 비용이 1,757석 5두에 달하자, 도감은 차계(車契)·마계(馬契) 공인(貢人)에게 값을 주어 운송 업무를 분담할 것을 제안하였다. 마계는 18세기 초 군영의 북마군과 별개로 짐말 부역을 전문으로 하는 공인 조직으로 설립되었다.⁶² 정부는 삼군영을 통해 물자 조달의 실무를 총괄 지휘하도록 하면서도 동시에 이들 공인계를 활용하여 수레와 말 등 민간의 운송 수단을 최대한으로 확보하여 공기 단축을 꾀한 것으로 생각된다.⁶³

결국, 수천 리 밖의 “나무”가 공사 현장에 도달하여 전각의 “목재”로 완성될 수 있던 것은, 단순한 물리적 이동이 아니었다. 이 운송 과정의 이면에는 17세기 무렵부터 이어온 군영을 중심으로 한 국가 물품 조달의 체계화, 나아가 18세기 무렵부터 이루어진 공인계와의 협력이 응축되어 있었다. 이 지난한 과정을 거친 재목들이 드디어 현장의 치목소(治木所)로 옮겨져 장인들에 의해 모듈 원칙에 따라 가공돼 최종적으로 전각의 목재가 되는 것이다.

3. 대들보가 강제한 營建 위상의 재구성

61 최주희, “균역법 시행 전후 훈련도감(訓練都監)의 재원확보 양상”, 『역사와 현실』 102 (2016); 송기중, “균역법 실시와 어영청 재정 운영의 변화”, 『역사와 현실』 102 (2016).

62 金東哲, “18세기 坊役制의 변동과 馬契의 성립 및 都賣化 양상”, 『한국민족문화』 창간호 (1988); 김미성, “18-19세기 노동력 조달 전문 軍契貢人의 형성과 운영”, 『조선시대사학보』 70 (2014).

63 도감의 이러한 제안은 공인계를 통한 비용이 군영에서의 비용보다 더 저렴했기 때문이라기보다, 공인계가 가지고 있는 수레·말 등을 함께 동원하여 공사 기간을 최대한 단축하기 위함으로 생각된다. 순조 30년(1830) 健陵山陵 조성 당시의 상황을 보면, 군영에서 동원한 수레는 大車 6대, 平車 21대, 運沙車 8대 총 35대였고, 차계를 통해 동원한 수레는 32대였다. (이정림, “조선후기 정부의 수레 운용과 기술 체계”, 『한국문화』 110 (2025) 343)

지금까지 자연 상태의 나무가 재목감으로서의 가치를 획득하고, 다양한 층위의 연결망을 거쳐 현장에 도착하는 여정을 쫓아가 보았다. 그 여정은, 열악한 재정적·환경적 제약 속에서도 대조전이 지니는 공간적 상징성을 유지하기 위해 요구된 “대들보”가 사실상 수정한 초기 영건 계획의 결과였다. 12월 초4일 전각의 골조를 갖추어 상량식이 이루어진 때, 적격한 대들보가 확보되었다면 공사 현장으로부터 가장 먼 땅끝의 남해까지 연결망이 작동하지는 않았을 것이기 때문이다.

중앙에서는 대조전에 들어갈 대들보용 재목을 찾기 위해 당대 최고의 건축 지식인 산림 정보를 총동원하여 통제영에 수색 지휘를 요구했으며, 거목의 벌목과 운반을 감당하는 과정에서 수영의 군사적 통제력은 물론이거니와 수영 통제 하에 연해민들이 자생적으로 구축해 둔 목물 조달 인프라가 필연적으로 가동되었다. 여기에 조달과 물류의 거점으로 변모한 조선 후기 군영 기능의 변화, 그리고 부족한 물력을 보완하기 위한 공인계와의 결탁과 맞물리며 대들보를 둘러싼 연결망은 더욱 확장되었다. 이른바, 대들보가 재편한 영건 계획이었다. 다시 말해, “대들보”는 영건의 완성을 결정하는 핵심 부재이자, 전국적으로 흩어져 있던 느슨한 연결망이 강력하게 연결되도록 하는 촉매제 역할을 한 셈이다.

그런데 이 대들보는 자재 조달 계획을 변경하는 것을 넘어, 대조전의 종래 규모를 유지하려던 초기 영건 계획마저 변경하였다. 공사 기한을 더는 늦출 수 없는 현실 속에서, 대들보의 밀동 지름을 3자에서 2.6~2.7자로 하향 조정한 것이 그 원인이 되었다.

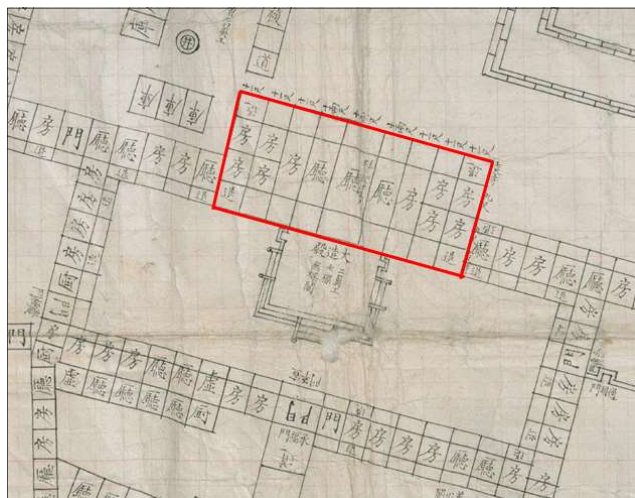
앞서 언급하였듯, 대들보의 규격은 건물의 규모와 구조를 결정짓는 가장 핵심 부재 중 하나였다. 12월 초4일 상량식 때 임시 대들보를 세우면서 “길이 30자 밀동 지름 3자”보다 부족하다고 했음은, 이때 이미 대조전 영건이 “길이 30자 밀동 지름 3자”의 보를 기준으로 계획되었음을 의미한다. 건물의 뼈대를 결정하기 위해서는 건물의 전체 규모 즉 정면과 측면의 칸수 및 층수, 지붕 형태 등이 미리 설정되어야 하기 때문이다. 중앙에서 대들보용 나무를 하향 조정했음은, 대조전 영건 계획 역시 수정되었음을 뜻한다. 최대 소나무 소재지인 통영에서조차 규격에 맞는 나무가 없다는 보고를 받자, 초기 계획은 필연적으로 수정될 수밖에 없던 것이다.

실제로 그 계획이 변경되었음을, 고종 연간 후반부에 편찬되었다고 추정되는 『궁궐지(宮闕志)』를 통해서 확인할 수 있다. 『궁궐지』에서 묘사하는 대조전은

초기 영건 계획이었던 정면9칸×측면5=45칸이 아닌, 정면9칸×측면4칸=36칸의 규모를 띠고 있다. 구체적으로는 “보 방향으로 (가운데) 두 칸은 9자씩이고, 전후 퇴칸은 7자 5치”라고 기록되어 있으나,⁶⁴ 이는 초기 계획보다 얇아진 대들보 규격에 맞춰 건물의 구조적 안정성을 확보하기 위해 조율된 수치로 읽힌다.

이러한 사실은 『동궐도형(東闕圖形)』(1907, 디지털장서각 소장)⁶⁵에서 확인되는 대조전 실측과도 일치한다. <그림 4>에서 보이는 바와 같이, 대조전은 45칸이 아닌 36칸이며, 칸수, 공포, 지붕, 기둥 간격 등 세부 사실이 『궁궐지』의 기록과 일치한다. 순조는 화재 복구에 있어 기존 규모와 구조를 바꾸지 말도록 하였으나, 적극적인 대들보의 부재는 끝내 순조의 뜻을 이루어주지 않은 것이다.

그림 4. 『東闕圖形』(디지털 장서각)에서 大造殿



64 『宮闕志』 “大造殿 三十六間 二翼工無樑閣 柱長十五尺五寸樑通 二間九尺式 前後退七尺五寸道理通 御間三間十兩尺式 左右挾間六間十一尺式”; 국립고궁박물관 편, 『국역 『궁궐지』 고종 연간』 (2023), 83.

65 창덕궁 대조전은 15세기 처음 지어진 이후 네 차례 소실되었다가 증건되었는데, 첫 번째 소실 1592년으로 1609년에 증건되었다. 두 번째 소실은 광해군이 폐위된 해인 인조 1년인 1623년에 있었고, 24년이 지난 1647년 仁慶宮 慶壽殿을 철거하여 나온 부재로 증건되었다. 세 번째 소실이 이때의 순조 연간으로 1834년 증건되었다. 1917년 화재로 네 번째 소실이 일어났고, 1920년 景福宮 交泰殿을 옮겨 복원하였다. 『東闕圖形』은 이 네 번째 소실이 일어나기 이전의 기록이다.

지금까지의 정황을 미루어보면, 상량식 시점까지도 대조전의 초기 규모를 유지하려던 중앙의 의지는, 통제영에서조차 규격에 맞는 나무를 찾지 못했다는 보고를 받고 대들보 규격이 하향 조정되면서 굴절되었을 가능성이 크다. 이는 현장의 장인들에게는 이미 투입된 시간과 노력을 폐기하게 만드는 일이었다. 경간이 변하면 가구구조의 구성 및 비례도 변하니, 진행 중이던 치목은 수정된 규격에 맞는 재치목(再治木)으로 이어졌을 것이기 때문이다.

흥미로운 점은, 『창덕궁의궤』 실입조에는 초기 계획대로 “【대조전】 45칸”으로 기록하며, 이와 함께 대들보 4개를 새로 복정했다는 내용도 함께 기록하고 있다는 사실이다.⁶⁶ 더욱이 대조전이 초기 계획대로 건설되지 않았음에도, 대들보용 나무가 제때 무사히 목적지에 도착한 일은 기적과 같은 성과로 기록되었다. 순조는 대들보용 나무가 무사히 도착한 것을 ‘지극히 아름답고 칭찬할 만한 일’로 평가하며, 운송 감독관인 통제영의 운송 감독관 정준에게 포상을 내릴 것을 독려하였다.⁶⁷

이와 같은 현실과 기록의 차이는 어떻게 이해해야 할까? 이에 대해서는 두 가지 가능성을 상정해볼 수 있다. 첫째, 초기 계획에서 건물 규모의 축소를 인지했음에도 의도적으로 그 변경 사실을 기록하지 않았을 가능성이다. 창덕궁 화재 이전까지 순조는 창덕궁을 사실상 정궁으로 사용하고 있었고, 그중에서도 대조전은 국왕과 왕비의 침전으로서 국왕의 권위와 직결되는 상징적인 공간이었다. 이러한 핵심 전각 규모의 축소는 왕실 권위의 실추로 비칠 여지가 다분했다.

둘째, 의궤에서 “실입”조가 영건의 결과가 아닌 계획을 기록했을 가능성이다. 당대인들은 구상 속의 수(계획) 역시 국가의 지향점이나 제도적 이상향을 보여주는 중요한 정보로서 가치를 부여했다. 즉, 이들에게 계획된 수치는 오늘날처럼 달성하지 못한 예상치가 아니라, 공식적으로 기록으로 남겨야 할 또 하나의 결과로 인식되었다.⁶⁸ 『의궤』가 국가 영건 사업의 공식적인 설계 목표와 완결된 규범을 기록하는 데 중점을 둔 기록물이라면, 이 실입조 역시 제도적 이상의 기

66 『昌德宮營建都監儀軌』, 實入, “【大造殿】 四十五間...大樑四箇【統木新卜定】”

67 『昌德宮營建都監儀軌』, 移文, “甲午三月 日. 爲相考事, 本營運木監官鄭俊公, 三千餘里水路, 體大大樑無事領納, 使國役及時者, 極爲嘉尙. 盆除良, 大樑與凡木有異, 不可比論於西關材木則, 此等效勞之人, 宜乎施賞而尤倍於庚寅已例乙, 仍于茲以移文爲去乎, 到卽自本營從優稟收用, 以示酬勞勸獎之意, 宜當.”

68 방법석, “장용영에 관한 구상과 실상 -규장각 소장 『撮要』와 다른 자료들의 비교 분석”, 『古文書研究』 66 (2025), 177-201.

록으로 이해할 수 있다.

어느 쪽이든 분명한 것은, 이 대들보는 단순한 건축 자재의 의미를 넘어 국가의 대규모 프로젝트의 성공을 증명하는 상징적 매개체로 기능했다는 점이다. 이 거대한 부재 안에는 당대의 산림 정책과 남해에서 중앙까지 연결된 인적·물적 기반의 조달 과정이 응축되어 있었다. 의뢰가 현실의 물리적 축소에도 불구하고 이를 “기적적 성과”로 포장한 이유는 여기에 있지 않을까? 즉, 의뢰를 통해 남기고자 했던 것은, 건물의 물리적 치수만큼이나, 대들보 하나에 응축된 국가 연결망의 총동원과 그 성공적인 작동 그 자체였을지도 모른다.

맺음말

본고는 『창덕궁영건도감의궤』(순조 34, 1834)를 중심으로, “나무의 생애”라는 미시적 물질의 흐름을 추적하여 궁궐 영건이라는 국가적 과제에 동원된 조선 후기 물자 조달 방식의 작동 원리를 살펴보고자 하였다. 자연 상태의 “나무”가 규격화된 “재목감”으로, 다시 운송할 만한 품질의 “재목”으로, 최종적으로 궁궐 전각에 들어가는 “목재”가 되는 데까지의 과정은 단순한 물리적 이동이 아니었다. 여기에는 조선 후기 중앙의 축적된 건축 지식, 산림정책, 중앙과 지방의 유연한 행정 시스템, 나아가 군영의 기능적 변화가 복합적으로 얹혀있었다. 그 과정에서 “밀동 지름 3자”라는 거목의 생태적 한계는 국가의 초기 영건 기획에 개입하여 왕실 건축물의 규모를 재편하게 만든 결정적 요인이었다.

순조 33년(1833) 10월의 화재 규모는 상당하였다. 화재가 발생한 일대가 모두 침전과 편전 영역으로 국왕의 권위를 상징하는 공간인 만큼, 하루빨리 재건 계획이 이루어지지 않을 수 없었다. 그러나 당시는 심각한 흉년의 여파로 민간은 물론 중앙의 재정 상황도 열악한 상황이었다. 이를 해결하기 위해서는, 왕실 내부의 자원부터 전국 각지의 세입과 물자에 이르는 국가적 역량을 총동원할 수밖에 없었다. 특히, 목재라는 부재의 특수성은 중앙과 연해 지역의 수영을 유기적으로 연동하였다. 서남해 수영들이 목재 조달의 핵심 주체로 기능할 수 있던 것은, 조선후기 산림 황폐화로 인한 송정의 강화로 서남해 수영들이 각 읍의 봉산 관할 권한과 책임이 강화되었기 때문이었다. 중앙의 입장에서는 벌목과 운송

에 드는 막대한 재원과 노동력을 전국 차원의 군영 조직 도움 없이는 수행하기 어려웠다.

화제가 음력 10월에 이루어졌기에, 음력 12월 초 한강의 결빙이 본격화되기 전에 서둘러 목재 조달은 이루어져야 했다. 사양산에서 매입한 비교적 작은 크기의 나무, 그리고 충청수영·공충수사의 협업으로 안면도 봉산에서 운송된 채대목은 현장에 순차적으로 들어왔고, 그 결과 12월 초 4일 건물의 골조를 갖추어 상량식이 이루어졌다. 그러나 문제는 대조전에 들어갈 대들보용 나무였다. 순조는 대조전이 국왕의 권위를 상징하는 침전인 만큼 기존의 규모와 구조를 바꾸지 않기를 바랐다. 그 규모와 경간을 유지하기 위해서는 상당한 길이와 굵기의 대들보가 요구되었으니, ‘길이 30자 밑동 지름 3자’는 되어야 했다. 영건도감에서는 상량식이 이루어질 때까지 강원도나 안면도로부터 적격한 재목을 구할 수 있으리라 기대했으나, 결빙이 이루어질 때까지 해당 규격에 맞는 재목은 확보되지 못했다.

이 대들보의 부재는 공정 일정을 연기하는 것을 넘어 중앙의 영건 프로젝트가 땅끝 남해까지 연결되도록 강제하였다. 이는 조선 후기 수군을 총지휘하는 최고 사령부로서 가장 막강한 산림 통제 권한을 쥐고 있던 통제영의 행정력에 위임하는 것이 더 효율적이라는 산림 지식 축적의 결과였다. 그러나 통제영에서 조차 지름 3자에 달하는 재목은 찾을 수 없었고, 더는 공사 기한을 늦출 수 없는 현실 속에서 규격은 지름 3자에서 2.6~2.7자로 하향 조정되었다. 이는 결과적으로 대조전 측면이 축소되는 결과로 이어졌으니, 대들보의 부재는 자재 조달 계획을 넘어 순조의 초기 영건 계획까지 변경한 셈이다.

흥미롭게도 대들보의 물질적 저항이 건축물의 물리적 위상을 축소하였음에도, 의궤는 이 부재의 현장 도착을 국가적 차원의 기적적 성과로 기록하며 새로운 상징적 위상을 부여하였다. 이 대들보는 조선 후기 복합적인 건축기술과 물자 조달 인프라가 촘촘히 응축된 핵심 부재이자, 국가적 과제의 성공을 증명하는 기념비였기 때문이다. 결국, 당대인들이 의궤를 통해 남기고자 했던 것은, 건물의 물리적 치수만큼이나 대들보 하나에 응축된 국가 연결망의 총동원과 그 성공적인 작동 그 자체였을지도 모른다.

The Cultural Biography of Wood and Late Joseon Architectural Technology: Focusing on the Changdeokgung Yeonggeon Dogam Uigwe (1834)

OH Youbin (Seoul National University)

Abstract. This study explores late Joseon architectural technology through the "cultural biography" of wood, focusing on the 1834 reconstruction of Daejojeon (大造殿) Hall in Changdeokgung (昌德宮) Palace. By tracing timber's journey from forest to palace, it illuminates complex socio-technical networks involving central administration, forestry policies (Songjeong, 松政), and naval logistics (Suyeong, 水營). Crucially, the study analyzes how the ecological constraints of the main beam (daedeulbo, 大樑) functioned as active "material resistance." The inability to procure ideal timber was not a procurement failure, but a catalyst that forcefully expanded the state's logistical network to the Tongjeyong (統制營, Naval Headquarters) in the south. The material ultimately imposed its own physical conditions, actively reconfiguring the royal architecture's scale from 45 to 36 bays. Finally, this research highlights the discrepancy between this physical reality and its idealized depiction in the Uigwe (儀軌, Royal Protocols). Rather than merely documenting dimensions, the Uigwe recorded the successful mobilization of a nationwide network condensed within the daedeulbo. Thus, the "life of wood" demonstrates how a natural entity acted as an active agent in reshaping royal space, transforming an architectural member into a symbolic monument.

Keywords: ANT, Material Resistance, Late Joseon Architectural Technology, Uigwe, Pine Tree Policy, Suyeong