

도시 매체와 인력거

- 인력거를 따라 근대 도시의 풍경선 둘러보기 -

趙 誠 煥*

<目 次>

I. 들어가며	IV. 교통수단의 근대화와 인력거의 퇴출
II. 도시매체로서의 인력거[꾼]	V. 도시 빈공문학과 인력거
III. 인력거를 따라 도시 풍경선 옆보기	VI. 나가며

I. 들어가며

인력거는 사람 ‘인’+힘 ‘력’+수레 ‘거’의 합성어로, 순수한 중국말이 아니라 근대 일본어에서 파생된 차용어다. 이 한자어는 일본의 ‘진리키샤’에서 중국의 ‘런리차’, 한국의 ‘인력거’로 전화된 근대어이기도 하다.

일본에서 수입된 인력거는 홍콩, 上海[1874]를 거쳐 北京 거리에 첫 선을 보인 때는 1886년이었다. 이는 출현과 동시에 논란의 대상이 되었다. 가마나 마차의 진보물로써 인정을 받았지만 인간이 인간을 태우고 끌고 간다는 인류 진보의 퇴보, 착취의 상징으로 낙인찍혔다. 이는 중국에서 5·4운동 시기까지 계속된다.

인력거는 한때 동아시아 중국, 한국, 일본에서 도시민의 두 발 역할을 해주었던 교통매체였다. 일제강점기 한국 유학생이 일본에 유학하여 학비가 모자라면 인력거를 끌어 학비를 충당하기도 했으며, 청나라가 망한 뒤

* 상명대학교 중국어문학과 강사

만주 旗人들 중에는 생계의 압박을 받아 몸소 인력거를 끌며 생계를 꾸려 나가거나 심지어 생계 때문에 여성이 남장하고 남성도 감당하기 힘든 중노동에 종사하는 사람들도 있었다. 동아시아 도시민의 상당수가 인력거꾼 후손인 것이다.

본 글에서는 ‘인력거꾼’이라는 등장인물뿐만이 아니라 문학작품의 배경이 되는 지리적 공간 사이의 관계를 탐지하는 ‘문학지리학’(literary geography)의 각도에서 접근하기로 한다.

아래에서 분석 대상으로 삼은 작품은 魯迅(1881~1936)의 <一件小事>, 郁達夫(1896~1945)의 <薄奠>, 老舍(1899~1966)의 《駱駝祥子》, 穆時英(1912~1940)의 <南北極>, 구한말 작가 安國善(1878~1926)의 <인력거꾼>, 李光洙(1892~1950)의 《흙》, 蔡萬植(1902~1950)의 《태평천하》, 玄鎮健(1900~1943)의 <운수 좋은 날>(1924), 朱耀燮(1902~1972)의 <인력거꾼>(1925), 廉想涉(1897~1963)의 《만세전》 등의 소설과 沈尹默(1883~1971)의 <人力車夫>, 胡適(1891~1962)의 <人力車夫>, 聞一多(1899~1946)의 <天安門>, <飛毛腿>, 臧克家(1905~2004)의 <人力車>, 한국 楊開雲의 <人力車夫> 등의 시, 각종 여행기, 巴金(1904~2005)의 <一個車夫>, 李輝英(1911~1991)의 <老車夫>, 盛成(1899~1996)의 <一個洋車夫的暴卒> 등의 수필이다. 이 가운데 논지 전개의 필요에 따라 선택적으로 발췌, 인용할 것이다.

II. 도시매체로서의 인력거[꾼]

인력거는 도시의 산물이며 그 도시의 경제지표를 알려주는 바로미터다. 인력거는 근대 도시가 생기면서부터 사람을 목적지까지 실어 나르는 도시매체이기도 하다. 전통적인 커뮤니케이션 이론에서 매체는 전달자가 피전달자에게 정보를 실어 보내는 일종의 기구나 도구로 이해된다. 그렇다면 인력거는 어떤 정보를 어떤 방식으로 실어 나르는가? 아마도 이들은 소유

자나 사용자의 사회적 지위, 취향, 성벽 따위를 타인에게 느낌이나 인상의 형태로 전달한다고 볼 수 있을 것이다.

인력거꾼들은 어느 직업보다도 골목골목을 뛰어다녀야하는 직업을 가졌기에 그 도시의 지리를 환하게 꿰뚫고 있다. 그리하여 거리를 뛰어다니며 직접 본 것과 손님, 인력거대기소에서 동료 인력거꾼들에게서 들은 정보들은 모두 도시의 사회상을 반영하는 언론 매체였다. 예를 들어 聞一多의 시 <天安門>에서 인력거꾼은 1926년 3월 18일 학생 참사 사건의 목격자이자 증언자다. 인력거꾼은 군벌들의 총에 맞아 쓰러진 학생들의 유령을 보고 공포 속에 이곳 天安門 앞을 지날 때마다 두 다리가 바들바들 떨린다.

1. 정보원

民國 시기 上海나 北京 등의 대도시는 국제, 국내의 밀정이나 스파이들이 득실거리는 소굴이었다. 이들은 정적을 체포하거나 암살하기 위하여 혈안이 되어 수단 방법을 가리지 않았다. 이들의 변장술은 ‘인력거꾼’도 비켜갈 수 없는 직업 중의 하나였다.

중국 공산당의 창시자이자 북방 최고책임자였던 李大釗(1889~1927)는 北京 영사관 구역인 東交民巷에서 군벌 張作霖(1875~1928)에게 체포당했다. 중국 공산당의 활동 초기에 군벌의 파괴 공작을 피하기 위해, 중국 공산당 北方區委 사무실을 러시아의 옛 병영 내에 사무실을 두고 북방 혁명 운동을 진두지휘하던 참이었다.

1927년 4월 6일 오전 東交民巷의 동, 서, 북쪽의 길 입구에 인력거꾼과 행인을 가장한 사람들이 나타나 정탐하였고, 정오에는 경찰과 실탄을 장전한 헌병들이 포위하더니 소련대사관 서쪽의 中東鐵路辦公處 俄款委員會와 遠東銀行으로 들어와 밤늦게까지 이 잡듯이 수색하여 중국인과 소련인 등 80여 명을 체포하였다. 당시 체포를 진두지휘한 사람은 러시아 병영 맞은편의 네덜란드 대사관에 있던 奉系 군벌 張作霖의 安國軍總司令部 外交處長 吳震東이었다.

이들은 일상적인 사법 심리 과정조차 거치지 않은 채, 급히 군법회의에 넘겨 육군형사조례에 의거하여李大釗 등 20명의 혁명가에게 사형을 선고했다. 4월 28일李大釗 등 20명의 혁명가들은 警察總監의 客廳에서 비밀리에 심문을 받은 뒤, 西郊民巷 法部 뒤의 京師看守所로 압송되어 사형당했다.

이처럼 정보원들이 인력거꾼으로 가장한 것은 행인에의 접근성이 용이하고 인력거 손님의 언행과 동태를 쉽게 파악할 수 있기 때문이다.

2. 인력거와 광고

인력거는 또한 도심의 광고 매체로도 활용되기도 하였다. 인력거는 흔히 임대용과 자가용으로 나뉜다. 임대용은 차주에게서 매일 선불이나 후불을 주고 인력거를 빌려 새벽부터 늦은 저녁까지 영업을 하고 반납하는 것이며, 자가용은 인력거꾼이 개인집에 고용되어 주인의 출, 퇴근을 도와주고 여주인의 장보기, 아이들의 등교 등을 도와주는가 하면, 심지어는 그 집안의 잔심부름까지 도맡아 해주곤 했다.

임대용 인력거의 경우에는 인력거꾼의 적삼에 인력거 회사의 이름을 새겨 넣어 홍보하는가 하면, 자가용인 경우에는 부귀한 집일 경우 자신의 성씨를 새겨 넣어 대외적으로 과시하기도 하였다. 이처럼 인력거는 한동안 광고 매체로도 활용되기도 하였는데, 老上海의 영화에서 이런 광고를 종종 볼 수 있다.

3. 창작의 원천

작가들에게 인력거는 그들의 신체를 이동시키는 교통매체이자 창작의 원천이 되기도 한다.

郁達夫의 단편 <二詩人>의 주인공은 시인 何馬이다. 그는 上海 三江里에 거주하고 있다. 《地獄》, 《新生》, 《伊利亞拉》 등의 시집을 낸 자

칭 ‘말세 시인’이다. 그는 다락방에 처박혀 있다가 밖에 나가 시적 영감을 찾고 싶어도 그의 수중엔 돈이 한 푼도 없었다. 그가 거주하고 있는 다락방도 여주인이 그의 애독자인 까닭에 공짜로 방을 내준 것이다. 그의 친구 馬得烈을 시켜 여주인에게 돈 2원을 빌려 外灘 근처의 무도회장으로 향했다. 그러나 치질을 앓고 있던 何馬는 더 이상 음악 감상할 기분이 생기지 않아 빅토리아 도로가에서 헤매지만 집으로 가는 전차 길을 몰라 결국 인력거를 탄다. 시인은 인력거에 앉아 가볍게 몸을 흔들면서 시를 읊다가 臭豆腐 튀기는 냄새에 이끌려 사먹고는 또 다른 구상을 한다. 이때부터 시인은 ‘말세 시인’에서 ‘혁명 시인’으로 바꾸어 행세하기로 결심한다. 집으로 돌아와 저녁을 먹고는 인력거에서 지었던 시 <日暮歸來>라는 혁명시를 여주인에게 읽어주고는, 오늘 그가 인력거에서 ‘혁명 시인’이라는 호칭을 바꿀 필요가 있다고 생각하던 터였으므로 기회가 된다면 혁명 시인의 자격으로 詩官이 될 수 있다고 생각하여 그는 새 명함을 찍으러 나간다.

朱自淸(1898~1948)의 <飄零>의 주인공 ‘나’는 가을밤에 P와 더불어 W의 소설을 읽고 있다. W는 河南의 C대학에서 근무하다가 미국의 메릴랜드 주 볼티모어에 있는 존스 홉킨스 병원의 조수로 초빙되어 미국으로 건너간 작가다. ‘나’와 W는 P대학에서 같이 공부한 친구인데, ‘나’는 그의 소설의 독자다. ‘내’가 가장 잊을 수 없는 소설은 北京 인력거꾼의 생활을 묘사한 <雨夜>였다. 이 소설에서 작중 인물은 인력거꾼의 생활을 묘사한 작가다.

이처럼 작가들은 인력거를 통해 자신의 창작 영감을 얻었고, 아울러 그들의 작품 속에 인력거꾼의 비참한 생활상을 묘사하거나 혹은 그들의 부정적인 면모를 반영했다.

Ⅲ. 인력거를 따라 도시 풍경선 엮보기

1. 北京

인력거는 1886년 北京에 첫 선을 보인 후 1950년대에 이르기까지 도심의 중요한 교통매체였다. 새로 생겨난 직업 ‘인력거꾼’도 당시 북경 시민의 중요한 직업 중의 하나이기도 했다. 중화민국 시기에 접어들면 도시 사회 각계의 보편적인 관심을 받았는데, 그들에 대한 조사와 기록이 많이 보인다¹⁾.

林語堂(1895~1976)이 말했듯이 “北平에서 가장 감동적인 것은 신성한 학자나 대학교수가 아니라 평민이고, 인력거를 끄는 쿨리들”²⁾이었다. 인력거의 출현을 계기로 北京 교통의 근대화가 진행되었고 北京 시민의 도시 생활 속도가 빨라지게 되었다.³⁾ 1920년대에 접어들어 인력거가 전국 각지에 보급되면서 北京 인력거의 수량은 上海보다 많아지게 되었다. 上海는 전차와 버스가 발달한 반면에 北京은 전차가 늦게 출현했고 그 발전 속도도 느렸기 때문이다. 공용 인력거의 경우, 1924년 上海 조계와 華界의 인력거 총수는 15,161대인데 반해⁴⁾, 1923년 당시 北京은 24,000대의 공용 인력거를 보유했다. 北京의 인력거와 인력거꾼의 숫자를 도표화하면 다음

-
- 1) 이러한 현상은 동아시아 근현대 잡지에 무수하게 출현한다. 중국의 경우, 希原의 <黃包車夫訪問記>(《新東方》 반월간 제1권 제2기) 등이 있고, 한국의 경우 뒷장 참조.
 - 2) 林語堂, <迷人的北平>, 姜德明 편, 《北京乎: 現代作家筆下的北京(下)》(北京三聯書店, 2005), 458쪽. 北平最大的動人處是平民, 決不是聖哲的學者或大學教授, 而是拉洋車的苦力.
 - 3) David Strand, 《Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s》(Univ. of California Press, 1989), 26쪽. “The rickshaw modernized urban transportation and speeded up the movement of the people around the city in a manner comparable to the way in which telegraph wire hastened intercity communication, and factories accelerated production.”
 - 4) 《申報》 1924년 8월 6일자

과 같다.⁵⁾

년도[월]	공용	개인용	총수	인력거꾼 숫자
1915년				20, 859
1923년 9월	24, 000	6, 941	30, 941	
1923년			41, 553	70, 000
1924년 4월	29, 000	7, 500	36, 500	70, 000
1924			44, 200	60, 000
1925년 6월	18, 937	6, 940	25, 877	
1925년 9월	18, 899			
1929년 9월	30, 252			
1930년	38, 600	4, 300		

아래에서는 한, 중 유명 작가들의 작품에 나타난 인력거꾼의 뒤편무늬를 따라 北京의 도시 풍경선을 엿보도록 하자.

北京 東城區에 ‘金魚胡同’이란 골목이 있다. 이 길은 동으로는 王府井大街, 서쪽으로는 東西南大街로 이어지는데 전체 길이는 560미터다. 이 골목은 朱耀燮이 輔仁大學 교수로 재직할 당시 기독교청년회(煤渣胡同 소재)에 다니면서 자주 걸었던 거리다.

일전에 청년회에서 나서서 金魚胡同 골목으로 들어섰더니, 10여 명의 인력거꾼이 싸우다시피 달려들면서 타주기를 애원하였다. 그러나 얼마 멀지도 않은 길인 고로 산보 겸 걸어볼 생각으로 걸었더니, 그 인력거꾼들 “東安市場까지 가는데 큰 동전 한 푼만 주시고 타십시요!”하고 아주 빌면서 따라들 왔다. 동전 한 푼! 동전 한 푼이면 1전의 반도 채 못 되는 4厘 가량이다. 아마도 4리를 내고 인력거를 탈 수 있는 곳은 세계에서 북평 밖에 없을 것이다. 청년회에서 동안시장까지면 통상시면 그래도 1전 5리 가량

5) David Strand, 《Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s》 (Univ. of California Press, 1989), 300쪽 참조.

이나는 주어야 탈 수 있는 거리인데, 이렇게 갑자기 단 4리로 폭락이 되는 이유가 이상해서 한 인력거꾼에게 물었더니 그 대답이

“저 중간에 파출소가 있는데, 거기서 순사가 빈 인력거는 이 길로 통과하는 것을 허락지 않습니다. 동안시장까지 가야 그래도 밥 버릴 할 텐데, 다른 길로 돌아가자니 그게 어딥니까? 그저 적선하는 줄 아시고 타주십시오.” 하는 대답이었다.

사실 北平서는 거리로 산보하기가 어려운 곳이다. “사람이 끄는 차를 人道上 어떻게 할 수가 있나?” 하는 것도 값싼 양심의 수작이다. 인력거를 타주는 것이 자선행위가 되는 이곳에서 꾸준히도 따라오면서 “타줍쇼”, “타줍쇼.”하고 조르는 인력거꾼의 떼를 볼 때 산보가 결코 즐거운 일이 못 되는 것이다. 단돈 4리에 끝났다는 그 인력거꾼에게 同距離를 택시로 가려면 그 4리짜리 동전 280매를 주고야 된다는 말을 들려주고 또 그 운전수는 팁으로 적어도 22매 이상을 주어야한다는 말을 들려준다면, 아마 그 인력거를 타고 가서 아무리 단거리라기론 4리짜리 동전 한 푼을 던져준다는 일은 아무리 인력거꾼 자신은 애원하는 것이지만 차마 못할 노릇으로 생각되었다. 더구나 早春의 밤 날씨도 유난히 좋은지라 그들의 애원을 물리치고 그냥 도보로 걸었다. 그랬더니 웬걸 금어호동 한길에서 걸인을 만나기 무릇 네 번 동전 한 푼씩 던져주고 나니 도합 너 푼이 달아났다. 인력거를 탔으면 한 푼에 올 곳을 안타고 걸기 때문에 너 푼에야 오는 내 꼴! 이런 경제학 해설은 무어라고들 하는지 한번 ‘학자’의 卓說을 듣고 싶었다.⁶⁾

한국 단편소설의 백미 <사랑손님과 어머니>의 작자 주요섭이 본 北京은 아름답고 평화스럽고 아늑하고 고전적이고 고귀하고 사랑스런 ‘곳’이다. 그는 ‘도회’란 말을 쓰지 않고 ‘곳’이라 하였다. 당시 세계의 어디나 도회지라고 하면 더럽고 분주하고 냄새나는 것이 통상적인 관념이었기 때문에 그는 “北平은 원래가 도회로 발달된 곳이 아니고 천자의 한 정원으로 발달된” “인구 150만이 사는 한 공원”으로 명명하였다.

6) 주요섭, <북경잡감: 이국 수상>(《白光》 제6집, 1937년 6월), 조성환 엮음, 《북경과의 대화: 한국 근대 지식인의 북경 체험》(학고방, 2008), 58~59쪽 재인용

주요섭이 본 北平은 三多, 즉 수목, 담정, 인력거의 도시였다. 인력거는 도시민의 발이다. 주요섭은 1934년에 다시 중국으로 건너가 北京 輔仁大學 교수로 있으면서 수많은 명작을 발표하였으며 1943년에는 일제의 방침에 협력하지 않는다는 탄압으로 귀국하였다.

위의 글은 바로 輔仁大學 교수 시절에 쓴 잡감으로 여기에서 皮千得(1910~2007), 화가 金永基(1911~2003), 全武吉(1905~?) 등과의 교우 관계를 알 수 있다.

이튿날 밤에 北京에 도착. 친구의 집을 몇 곳 찾으니 모두 불행하게도 주인 부재중이었다. 여관 주인은 모두 스파이라 믿을 수 없다고는 하나 하는 수 없이 前門 밖의 東方飯店에 투숙했다.

일부러 밤 11시에 들어서 아침 7시에 나오니 숙박인 명부에 가성명이야 기록했지만 놈들에게 보고할 겨를이 없었을 것이고 여관 客主가 밀정이라 할지라도 조사할 여유를 주지 않았다.

아침 7시에 여관을 나온 부부는 종일 東安시장, 北海공원, 景山, 中山公園으로 인력거 타고 오락가락해서 하루해를 보냈다.

北京서 밤차를 타야만 우리가 목표로 하는 望都驛에 밤이나 새벽 미명에 도착하기 때문이다. 石家莊 가는 표를 타고 望都서 내렸다. 望都에는 조선 사람이 전혀 살지 않기 때문에 望都 간다고 하면 이상히 여길까 생각했기 때문이다.⁷⁾

金泰俊(1905~1949)은 延安으로 탈출할 때 北京에 들러 前門에서 1km 떨어진 東方飯店에 투숙했다. 宣武區 萬明路 11號에 자리한 이 호텔은 1918년에 설립되어 1953년, 1985년에 증축된 유서 깊은 숙박업소다. 그는 北京 체류 당시 이처럼 인력거를 타고 北京 명소를 유력하면서 그동안 쌓인 울분을 푸며 延安行을 도모했다.

다음으로 郁達夫의 <쓸쓸한 제사(薄奠)>를 보도록 하자.

주인공 '나'는 맑은 봄날 오후에 거리에 나와 前門의 변화가에 이르렀

7) 김태준, <연안행>, 《金台俊全集·3》(보고사, 1998), 449쪽.

다. 초롱을 파는 가게에 들어가 경극을 보고는 다시 거리로 나오자, 6, 7 전을 달리는 인력거꾼을 물리치고는 “여러 잡음들이 어지러운 교향악을 연주하고 있는”⁸⁾ 前門 큰길까지 걸어갔다. 주머니 사정이 여의치 않았던 ‘나’는 다시 西單牌樓까지 걸어가서 인력거를 탈 작정이었다. 그러나 正陽橋 주변에서 40전에 흥정하여 巡捕廳胡同⁹⁾까지 인력거를 대절하였다. ‘나’는 인력거를 타면 반드시 인력거꾼과 이야기를 나누면서 노동의 고달픔을 털어주려 했던 알파한 사회주의의 실천자였다.

집에 도착하여 이웃 간에는 인력거 샀을 받지 않겠다던 인력거꾼에게 가진 돈 48전을 모두 건네주고는 자신의 신세를 인력거꾼보다도 못하다며 감상에 젖는다. 하여 다시 그 인력거꾼의 뒤통무니를 따라가 인력거꾼의 집을 확인하고는 平則門[지금의 阜城門] 큰 길을 거닐다가 집으로 돌아왔다.

平則門 밖에는 성을 둘러싼 하천이 흐르고 있는데, 비가 내리는 봄 가을에는 물이 맑고 깨끗하여 북쪽으로 서서 바라보면 西直門 성루가 보였다. ‘나’는 우울증과 무료함을 달래기 위하여 주로 平則門에 들어와 기닐었는데, 남쪽으로 돌면 南順城街이고 그길 동쪽 첫 번째 골목이 바로 巡捕廳胡同이다.

어느 날 前門 밖에서 술에 취했다가 당시 흥등가였던 韓家潭에서 인력거를 타고 西單牌樓까지 와서 다시 인력거를 갈아타려다가 예전의 그 인력거꾼을 만났다. 그때 인력거꾼은 예전과는 달리 자신의 생활고를 털어놓았다. 인력거 샀을 1, 2전밖에 오르지 않았는데, 두 배나 오른 생필품 가격, 인력거 임대료 납부 등을 화두로 하소연과 생활의 고충을 늘어놓았다.

보름 뒤 平則門에서 집으로 돌아오다가 우연히 그 인력거꾼과 부인이 다투는 소리를 듣게 되었다. 부인이 3원을 넘는 돈을 주고 얽히는 광목을

8) 郁達夫, <薄奠>, 《郁達夫小說全編》(浙江文藝出版社, 1989), 286쪽. “并不知從何處來的許多雜音, 盡在那裏奏錯亂的交響樂.”

9) 명대에 생긴 巡捕廳胡同은 속칭 西巡捕廳이라고도 부르다가 1949년에는 民康胡同으로 바꾸어 지금에 이르고 있다.

사왔다고 부인에게 화를 낸다. 그의 소망은 하나, 즉 낡은 인력거라도 하나 사서 자가용으로 쓰고 싶은 것이었다. 그 소리를 들은 ‘나’는 은시계를 탁자 위에 몰래 올려놓고는 문을 빠져나왔다.

하지가 지나자 北京에는 비가 보름 동안이나 내렸다. ‘나’는 심한 병에 걸렸다가 병상에서 일어나 첫 외출 길에 우는 소리가 나는 집으로 가보았다. 그의 남편은 결국 생활고를 감당하지 못해 南橫街¹⁰⁾ 남쪽의 커다란 웅덩이에 빠져 죽었다. 항시 자가용 인력거 한 대를 사고 싶어 했다던 아내의 말을 들은 ‘나’는 四牌樓 부근의 가게로 가서 종이 인력거 주문을 부탁하고, 인력거 네 대를 세내어 부인과 두 아이들을 데리고 그의 무덤으로 갔다. 인력거 위에 종이로 만든 화려한 종이 인력거가 실려 있는 모습을 구경하던 젊은 남녀들에게 ‘나’는 “이 불쌍한 인력거꾼은 다 네놈들이 죽인” 것이라고 욕설을 퍼붓고 이 소설은 끝난다.

2. 上海

1869년에 일본에서 처음 만들어진 인력거가 上海로 들어온 것은 프랑스 상인 메나르(Menard)에 의해서였다. 그는 일본에서 上海로 들어와 1873년 봄 프랑스 公董局에 10년간의 독점권을 신청하고 그 이듬해에 300대를 들여와 최초로 인력거 회사를 차렸다. 이때부터 인력거가 上海 거리를 누비게 되었다.¹¹⁾

10) 南橫街는 紹興會館 부근에 있다. 《周作人日記》을 보면 周作人(1885~1967)은 이 南橫街의 이발소를 자주 다녔다. 1917년 8월 7일자에 “下午往南橫街剪髮”라고 되어 있는데, 주작인은 1917년 4월 초에 북경대학의 교수로 초빙되어 북경에 올라와 魯迅과 함께 숙칭 ‘S會館’이라 불린 紹興會館에서 거주하고 있었다. 또 8월 29일자 “至南橫街剪髮”, 9월 23일자 “至巷口剪髮”, 10월 17일자 “至巷口剪髮”, 11월 6일자 “至巷口街剪髮”라고 기록한 걸로 봐서 봉두난발의 형과는 달리 깔끔한 헤어스타일을 유지하고 있었다. 그러나 1917년 11월 28일부터는 이발 장소를 북경대학 구내 이발소로 옮긴다.

11) 이에 대해서는 문정진 외 지음, 《중국 근대의 풍경》(그린비, 2008), 152~159쪽 참조.

李光洙의 중국인 인력거꾼 구타 사건이 벌어진 곳도 上海이며¹²⁾, 朱耀燮의 단편소설 <인력거꾼>의 무대도 上海다. 주인공 아정은 어려서 시골에서 남의 집 잔심부름을 해주다가 上海로 끌려들어와 공장에 들어갔다가 쫓겨나면서부터 인력거를 끈 지 8년이 지났다.

새벽 두 시에 잠을 청했던 아정은 날이 밝기도 전에 일어나 쫄루[돼지]라는 별명을 가진 뚱뚱보를 깨워 쪼빙과 미음으로 아침을 때운다. 그리고 인력거 임대소에 들러 大洋 50전을 인력거 임대료로 먼저 지불하고 인력거를 끌고 거리로 나온다. 아정의 주요 영업 장소는 북정거장이었다. 당시 上海는 江浙 전쟁의 소문으로 민심이 흉흉하여 북정거장은 피난민들로 가득 찼다. 江蘇 독군 齊燮元(1879~1946)과 浙江 독군 盧永祥(1867~1933) 간의 지엽적인 전쟁이지만, 실제적으로는 直隸과와 반직예과 간의 전쟁인 제2차 奉直 전쟁의 전초전이었다. 1924년 9월 3일 전쟁이 벌어져 직예과의 제섭원은 8만, 안휘과의 노영상은 9만의 병력을 동원하여 上海 인근에서 싸웠다. 처음에는 노영상이 유리했으나, 강소 독군의 반격이 성공하여 10월 15일 절강 독군은 상해를 잃고 패배했다.

북정거장은 ‘上海火車北站’ 혹은 ‘上海北火車站’, 줄여서 ‘上海北站’, ‘上海站’이라고도 불렀는데 지금의 閘北區 天目東路 寶山路에 있었는데, 1987년에 새로운 상해역이 생긴 뒤에는 이곳은 ‘上海鐵路博物館’으로 꾸며졌다. ‘北站’은 일찍이 滬寧, 滬杭甬 및 淞滬 철로가 만나는 지점이었고 당시 이곳은 조계지와 가까웠다. 天目東路는 바로 公共租界와 華界의 경계선이었다.

아정은 바로 북정거장에서 보통 때보다 네 배나 비싼 40전에 흥정하여 젊은이를 태우고 四馬路까지 가게 되었다.

지금은 福州路라고 부르는 예전의 四馬路에는 中華書局, 商務印書館, 開明書店, 時報, 華美報館 등의 서점과 신문사, 출판사가 들어서서 자연히 문화계 인사들이 몰리게 되었으며 그리고 그곳에는 약방, 여관, 목욕탕, 사

12) 李光洙, <북경호텔과 寬城子의 밤>, 조성환 엮음, 앞의 책, 109~110쪽 참조.

진관, 극장에다가 妓館들이 즐비하게 늘어서 있었다.

아짱은 손님을 태우고 사마로에 와서 여관을 찾아다녔지만 이때는 피난민들로 가득 차 있었기에 더러운 여관의 응접실에 내려다주고는 大洋 1원을 받아내고 거리로 나온다.

이 날은 또 운이 좋아서인지 미군 해군을 태우고 팔레스호텔까지 태워다주는 행운을 얻는다. 팔레스 호텔(Palace Hotel)은 南京路 19호에 있었던 滙中飯店을 가리킨다. 이 호텔은 1908년에 세운 것으로, 지금은 그 자리에 和平飯店 南樓가 들어섰다.

해군이 던져준 은전과 동전을 싱글벙글 받아들고는 인력거 정류소로 들어가서 쪼빙 두 개를 사서 먹는다. 아짱이 순서를 기다릴 때 팔레스호텔의 문지기인 인도인이 인력거꾼을 부르자, 달려가려고 일어서려다 넘어지는 바람에 뒤에 있던 인력거가 튀어나와 그 인도인을 짹싸게 태우고 가버렸다.

아짱은 몸을 겨우 일으켜 노인의 도움으로 인력거도 팽개친 채 무료로 진료료를 봐준다는 四川路青年會로 향하고자 南京路로 뛰어갔다.

정신없이 청년회로 찾아왔으나 담당 의사는 두 시가 넘어야 온다는 것이다. 무료하게 기다리랴노니 한 신사가 들어와 예수에 대한 설교를 시작한다. 열심히 경청을 하고난 아짱은 혼란에 빠진다. “자기 같은 인력거꾼들은 모두 아담 이브의 죄의 형벌을 받는 중이라고 하려니와 그러면 어찌하여 자동차를 타고 다니는 양고자들이나 또는 자기도 가끔 인력거에 태우는 비단옷 입은 색시들은 아담 이브의 죄형벌을 받지 않고 잘 사는지 알 수 없는 일이었다.”, “죽은 후에 천군 천사와 함께 노래 부르면서 잘 살려고 하면 왜 살아서는 매일 똥똥한 사람을 인력거 위에 태우고 땀을 흘려야 하며 발길에 채워야 하고 ‘홍도 아찌’ 순사 몽둥이에 얻어맞아야만 되는가? 죽은 다음에 생명과를 배부르게 먹으려면 살았을 적에는 어찌하여 남 다 먹는 아침 죽 한 그릇도 맘대로 못 먹고 쪼빙과 미음으로 요기를 하여야만 되는 것일까?”

머릿속이 온통 의혹으로 가득 찬 아짱은 옆 사람에게 “천당에도 인력거

꾼이 있답데까?”라고 물어보지만, 없다는 말에 낙담하며 “역시 고생하는 놈은 우리들뿐인 것이다. 돈 많은 사람들은 세상에서나 천당에서나 늘 즐거운 것뿐이지!”라는 결론을 내렸다. 그는 오지 않는 의사를 기다리지 못하고 제 집으로 가다가 점쟁이를 만나 점을 치고는 돌아와 점괘와는 달리 고꾸라져 다시는 일어나지 못했다. 의식이 흐릿한 상태에서 8년 동안 上海에서 인력거를 끌던 시간이 주마등처럼 스쳐지나간다. 애스톨하우스호텔→올림픽극장, 大東旅舍→불란서 조계 寶康里, 靜安寺로 가는 도중 억울하게 당한 일들이 다시금 생각났다.

그 이튿날 새벽에 돌아온 똥똥보의 신고를 받고 출동한 조계 공보국의 순사와 의사는 시체를 보고는 영어로 대화를 나눈다. “저 죽을 때가 다 돼서 죽었군요. 8년 동안이나 인력거를 끌었다니깐요. 남보다 한 일 년 일찍 죽은 셈이지만, 지난번 공보국 조사를 보면 인력거를 끌기 시작한 지 9년 만에는 모두 죽는다고 하지 않았습니까?”

그들의 사망 진단은 “매일 과도한 달음질”로 인한 ‘자연사’다.

3. 京城

인력거는 1869년경 메이지 시대의 발명가였던 다카야마 고스케(高山幸助), 이즈미 요스케(和泉要助, 1829~1900), 스즈키 도쿠지로(鈴木徳次郎, 1827~1881) 등이 서양마차를 본떠 만들었으며, 한국에는 1894년(고종 31) 일본인 하나야마(花山)가 인력거 열 대를 수입해 들여와 영업을 함으로써 처음으로 선을 보였다고 한다. 그래서 한국 최초의 인력거꾼은 모두 일본인이었다가 점차 한국 사람으로 바뀌었다. 이로부터 인력거는 부산, 평양, 대구 등 지방도시에 급속히 보급되어 가마를 대신해 중산층 이상의 교통수단으로 변성을 누렸다.

그러나 인력거의 갑작스런 범람은 서민의 보행 교통을 크게 방해하였고, 또한 초기의 승객들은 대부분 일본인이거나 일본인 기생(藝者), 한국인의 경우는 신사 또는 유지들이었기 때문에 이들의 횡포 또한 적지 않았다. 警

務廳은 1908년(융희 2) <인력거영업단속규칙>을 공포하여 인력거 영업허가를 비롯해 인력거꾼의 자질, 운임, 속도, 정원, 길 양보하기 등에 관한 최초의 교통법규를 만들었다.

인력거는 손님이 인력거조합에 전화를 걸어 대절하였는데, 중국과 마찬가지로 부유층은 자가용을 두기도 하였다. 인력거 영업은 1923년 절정에 이르러 전국에 4,647대(서울 1,816대)를 기록했으나 1912년부터 등장한 임대승용차(택시)와의 경쟁에 밀려 점차 사양길을 밟았으며, 일부 지방도시에는 한국전쟁 뒤에도 얼마 동안 인력거조합이 남아 있었다.

일제강점기에 人力車는 京城의 대중 교통수단 중에서 꽤 큰 몫을 차지했다. 관리나 택시를 이용하기에는 쉽지 않은 돈 있는 사람이나 노약자, 기생 등 특수한 신분의 사람들이 이용했다. 그리고 전차나 버스 심지어 택시가 미치지 못하는 곳까지 편안하게 실어다 주어 인기가 자못 높았다. 1923년 말 서울의 인력거는 1,816대로 전국 4,647대의 37%가 서울에 집중된 셈이었다.

인력거 운행은 새로운 교통수단이 등장할 때마다 큰 충격을 받았다. 전차는 말할 것도 없고, 府營 버스나 택시가 출현하자 영세한 자본과 절대 수송량의 빈곤으로 타격을 받지 않을 수 없었다. 그리고 요금 시비를 없애기 위하여 인력거 승차표를 발행하기도 했다.

현진건의 <운수 좋은 날>의 주인공 김침지는 동소문 안에서 인력거꾼 노릇을 하고 있다. 동소문[혜화문의 다른 이름]은 종로구 혜화동 네거리에서 삼선교 네거리로 넘어가는 큰 길 중간 한 복판에 있던 한양성 4小門 중 하나다. 그는 10일 동안 돈 구경도 못하다가 이날따라 손님이 줄을 잇는다. 동소문에 들어간다는 앞집 마나님을 전차길까지 모셔다드리고 또 정거장에서 어정거리다가 교원인 듯한 양복쟁이를 東光學校¹³⁾까지 데려다준

13) 동광학교는 동국대학교의 전신이라고 할 수 있다. 불교의 현대적 교육을 목표로 1906년에 설립된 명진학교는 佛敎師範學校(1908), 能仁普通學校, 高等佛敎講塾, 佛敎中央學林(1916), 東光學校(1921), 普成高等普通學校(1922년 인수), 불교전수학교(1925년 합병), 중앙불교전문학교(1930년 승격), 惠化專門學校

다. 집안에 앓고 있는 부인이 걱정되기는 했지만 그래도 아내에게 설렁탕 한 그릇을 사줄 수 있다는 생각에 기쁜 나머지 동광학교 문을 나올 때 남대문 정거장까지 간다는 학생을 태우게 되었다. 이곳 남대문 정거장에서는 또 전차에서 내린 손님을 인사동까지 태워다주게 되었다. 이렇게 그에게 역세계 ‘운수 좋은 날’은 거꾸로 비극이 되고 말았다. 약 한 첩 써보지도 못하고 설렁탕 한 그릇 제대로 먹어보지도 못한 아내가 죽은 것이다.

이 소설에서 알 수 있듯이 <운수 좋은 날>의 주요 무대는 남대문 정거장이 들어선 메인 스트리트인 남대문 거리다. 이곳은 근현대 문학의 단골 무대이기도 하다. 李人植(1862~1916)의 <귀의성>(1906), 崔南善(1890~1957)의 창가 <경부철도가>(1908), 현진건의 <운수 좋은 날>(1924), 羅稻香(1902~1926)의 <병어리 삼룡이>(1925), 朴泰遠(1909~1986)의 <소설가 구보 씨의 一日>(1934), 《천변풍경》(1936~1937), 李箱(1910~1937)의 <날개>(1936), 李範宣(1920~1981)의 <오발탄>(1959), 朴婉緒(1931~2011)의 《나목》(1970), 趙善作(1940~)의 《영자의 전성시대》(1975) 등은 모두 남대문로 일대 주변의 이야기를 담았다.

이광수의 장편소설 《흙》의 주인공 허송이 京城驛에 내렸을 때 눈에 들어온 것은 “바쁜 택시의 떼, 미친 년 같은 버스, 장난감 같은 인력거, 얼음 가루를 팔팔 날리는 싸늘한 사람들”¹⁴⁾이었다. 당시 경성 거리의 주요 교통수단은 전차, 택시였다.¹⁵⁾

허송은 살여울에서 경성역에 도착하여 불륜에 빠진 부인을 목격한다. 택시를 타고 추격하다가 이들은 농치자, 서울 북관의 일류 여관에 방을 잡아놓고 겨울밤의 종로 네거리로 나왔다. 화신상회 앞에 서 있다가 마침 태서관 모퉁이에서 나오는 강, 임 변호사를 우연히 만난다. 반가운 나머지

(1940년 개명), 東國大學(1946년 9월 개명), 동국대학교(1953년 승격)로 승격되어 오늘에 이르고 있다.

14) 이광수, 《흙》(하서출판사, 1997년 4판), 17쪽.

15) 이광수가 《흙》을 1932년부터 《동아일보》에 발표한 시점을 생각하면 당시 인력거는 ‘퇴출 대상’의 대중 교통수단이었다.

술 한 잔 하기로 하고 택시를 불렀으나 인력거들이 몰려든다.

“영감, 어디로 모시랍시오?”

하고 한 인력거꾼이 인력거를 놓고 어깨에 뒹었던 담요를 팔에 걸고 세 사람의 앞으로 다가온다.

“이건, 자동차 부르는데 인력거가 왜 덤벼?”

하고 강은 아주 장히 노엽기나 한 듯이 눈을 부릅뜬다.

“저희도 좀 벌어 먹어얹지요, 자 타십쇼.”

하고 인력거꾼은 인력거 채를 끌어서 바로 강 변호사 앞에다 대고 팔에 걸었던 담요를 다시 어깨에 걸고, 그리고는 앉을 자리를 잘 펴고 기대는 쿠션을 한 손으로 누르고,

“영감, 자 타십쇼.”

하고 허리를 굽신굽신한다. 다른 인력거들은 어찌 되는 것인가 하고 반은 이해관계로, 반은 호기심으로 하회를 보고 있다가 뺨심 있는 인력거꾼이 하는 양을 보고는 저희들도 인력거를 내려놓고 선다.

강 변호사는 취한 눈으로 여러 인력거꾼(채를 놓은 세 인력거꾼과 밖으로 둘러선 서너 인력거꾼들)을 둘러보더니 자기 앞에 놓인 인력거에 올라 앉으며,

“나 노형의 직무에 대한 충실과 열성에 감복하였소(이것은 자기가 타는 인력거꾼에게 하는 말이나, 그 인력거꾼은 자기에게 하는 말인 줄을 모르는 모양이다).”

하고 다른 인력거꾼들을 돌아보며,

“글쎄, 이 못생긴 놈들아, 이 사람 모양으로 손님 앞에 바짝 대들든지, 그렇지 아니하면 다른 손님을 구하러 가든지 하지 그래, 그래 눈치만 보고 영겨주춤하고, 애끼 굶어 죽을 놈들 같으니.”

하고 단장을 둘러메니 인력거꾼들이 닭들 모양으로 꼬리를 젓고 달아난다.¹⁶⁾

허승은 경성역을 거쳐 종로 네거리로 나왔다가 우연히 이전에 알고 지냈던 두 변호사와 대면하였다. 여기에서 인력거를 타고 당시 조선 최고의

16) 이광수, 앞의 책, 267~268쪽.

요릿집 ○○관으로 가는데, 이들이 인력거를 바라보는 시각은 중국의 ‘人力車夫派’ 작품들이 그렸던 것처럼 인도적이거나 동정적이지 않다. “못 생긴 놈”, “굵어죽을 놈”, “닭들 모양” 등의 언어를 써서 인력거꾼을 퇴출되어야 할 대상으로 비하했다.

IV. 교통수단의 근대화와 인력거의 퇴출

老舍의 장편소설 《駱駝祥子》에서도 출현하듯이 駱駝는 고전적 물류 운송 수단이었다. ‘사막의 배’라고 불리는 낙타가 北京에 나타난 계기는 아마도 遼, 金, 元代의 소수민족이 北京으로 이주하면서부터 일 것이다. 이는 청말 민초까지도 중요한 물자 운송 수단이었으며 1950년대까지도 北京 시내를 활보했다고 한다.

한국의 경우 인력거(1884)→자전거(1895)→전차(1899)→자동차(1903)의 도입으로 교통수단의 근대화가 이루어졌다.

중국의 경우는 인력거(1869년 이후, 일본에서 도입), 자전거(영국, 독일, 미국, 일본제), 택시(1913년), 전차(1924년 12월 18일부터 7개 노선 운행 시작: 天橋⇄西直門, 天橋⇄北新橋, 東四⇄西四, 北新橋⇄太平倉(平安里), 天橋⇄永定門, 崇文門內⇄宣武門內, 崇文門外⇄和平門外), 시내버스(1925년 운행 시작)의 순으로 교통의 근대화가 진행되었다.

처음에는 인력거를 ‘洋車’ 혹은 ‘東洋車’라고 불렀다. 청말에 일본에서 수입되었기에 이렇게 불렀다. 후에 北京에서도 인력거를 제조하기는 하였으나 부속품은 여전히 수입품이었다. 처음에 인력거 바퀴는 강한 고무나무로 만들었기에 天津 지방에서는 ‘膠皮’라고도 불렀다. 그리고 上海와 蘇州 일대에서는 ‘黃包車’라고도 불렀다. 1913년 上海 공부국에서 영업용 인력거에 노란색을 칠하게 했기 때문이다.

인력거의 운행은 오늘날의 택시 영업과 다를 바 없다. 주간 영업[拉白天兒], 야간 영업[拉晚兒], 전일제 영업[拉黑白天兒], 전세 영업[包月車] 등으

로 나뉜다.

청말에서 40년대 초반까지 北京의 인력거는 황금시대였다고 할 만하다. 1940년대 초반에 上海에서 삼륜차가 들어오면서 인력거를 대신하게 되었다¹⁷⁾. 그동안 사회의 최하층 계급으로서 착취, 무시를 당했던 인력거꾼들은 이젠 생계의 위협을 받게 되었다.

중국의 蔣夢麟(1886~1964)은 당시 上海人을 5등급으로 나누고 지위가 제일 낮은 인력거꾼을 제5등급으로 구분하였다.¹⁸⁾

여러분들은 인력거를 거의 타지 않고 대부분 버스나 전차를 타고 다닐 것이다. 그러나 가련한 이들 인력거꾼들은 무엇으로 생계를 유지할 것인가? 시골에 들어가 농사를 짓겠는가? 불가능할 것이다. 그들은 본래 농촌의 잉여 노동력이다. 이들 앞에 놓인 길은 세 가지뿐이다. 몸이 건강하고 힘센 사람은 강도가, 신체가 약한 사람은 좀도둑이, 신체가 더 약한 사람은 거지가 되는 수밖에 없다. 그러면 어찌할 것인가? 그들은 역시 인력거를 끌어야한다.¹⁹⁾

人力車는 北京의 교통수단 중에서 꽤 큰 몫을 차지하고 있었다. 그러나 인력거의 운행은 새로운 교통수단이 등장할 때마다 충격을 받았다. 전차는 말할 것도 없고, 버스나 택시가 출현하자 영세한 자본과 절대 수송량의 빈곤으로 타격을 받지 않을 수 없었다.²⁰⁾

17) 清華大學 建築系 曾昭奮 교수는 <大樓與書桌>이라는 글에서 “1930년대 청화대 기계과 殷文友 교수가 삼륜차를 개발하면서 인력거를 대신하게 되었다.”고 하였다. 鄒仲之 편, 《撫摸北京: 當代作家筆下的北京》(三聯書店, 2005), 255쪽 참조. 殷文友 교수는 미국 코넬대학과 하버드대학에서 석사학위를 취득하고 1935년에 청화대학 기계과 교수로 부임하였다.

18) 蔣夢麟, 《西湖·新潮》(岳麓書社, 2000), 183쪽.

19) 앞의 책, 100쪽. “大家還是少坐黃包車, 多乘公共汽車和電車罷! 但是這些可憐的黃包車夫又將何以爲生? 回到鄉下種田嗎? 不可能, 他門本來就是農村的剩餘勞力. 擺在他門面前的只有三條路: 身強力壯的去當強盜, 身體弱的去當小偷, 身體更弱的去當乞丐. 那末怎麼辦? 還是讓他門拖黃包車罷!”

20) 김태준, <文學革命後의 中國文藝觀: 過去十四年間>, 앞의 책, 313쪽.

인력거는 그 소유자와 종업원인 車夫에 의하여 운영되었다. 車夫는 신형 교통수단과 車主의 압력과 횡포로 인해 비참한 생활을 꾸려나갔다. 생존의 위협을 느낀 이들은 人力車夫組合을 결성하여 공동파업 등을 통한 투쟁을 펼쳤으나 큰 실효를 거둘 수는 없었다. 1920년대 초 중국 공산당의 주도로 漢口租界 인력거부들은 동맹 파업 투쟁을 벌이기도 하였다. 臺北에서도 1927년 4월 30일 臺北 시내의 인력거꾼들이 동맹 파업 투쟁을 벌였다. 이러한 투쟁을 반영한 臺灣 작품으로 朱點人(1903~1949)의 <打倒優先權>(1932년 1월 20일)이다. 일군의 臺灣 인력거꾼들이 깊은 밤에 모여 장사가 되지 않아 생계를 위협받는 현실을 두고 불평을 토로한다. 그 원인은 일본인 인력거꾼들처럼 우선권을 가지고 있지 못하기 때문이다. 그들은 조합에서 담판에 실패한 이후로 직접 행동에 나서기로 한다. 그들은 이를 널리 알리기 위하여 전단을 길거리에 뿌린다.

투쟁만이 살 길이다! 기아선상에서 방황하느니 ‘삶’의 길로 나가자! 넘자! 사선을 넘자! 우리는 단호하다. 우선권을 타도하자! 무능한 조합을 반대한다! 남북이 동맹하자!(唯有鬪爭才是出路! 與其彷徨於餓死線上, 寧可投向‘生’的道路上去! 越! 越過死線! 我們斷然的: 打倒優先權! 反對組合無能! 南北同盟!)

남북인력거부투쟁위원회(南北人力車夫鬪爭同盟會)

이 소설의 남북인력거부투쟁동맹회에서는 일본인이 독점하고 있는 ‘우선권’을 타도하는 것만이 사선을 넘을 수 있다고 인식하고 있다.

劉半農(1891~1934)은 “자동차는 부자가 아니면 탈 수 없고, 부자는 자동차가 아니면 그의 부유함을 보여줄 수 없다”²¹⁾라고 하였듯이 당시 자동차는 부자들의 전유물이었다. 그러나 北京의 경우 1928년에 수도가 南京으로 옮겨감에 따라 北京의 부자나 관리들도 그들의 차를 싼 값에 팔고

21) 劉半農, <北舊>(《半農雜文二集》 良友文庫, 1935), 159쪽. “汽車非闊人不能坐, 闊人非汽車不能顯其闊.”

내려갔기 때문에 종전에 인력거를 타던 사람들 중엔 중고 자동차를 구입하여 타고 다녔다. 劉半農의 표현대로 ‘兩輪階級’에서 ‘四輪階級’²²⁾으로 신분이 상승한 것도 인력거가 점차 퇴출된 한 가지 원인이기도 하다.

V. 도시 빈공문학과 인력거

5·4운동 이후 수많은 작가들은 다양한 장르의 형식을 빌어서 인력거꾼들에 대한 담론을 생산하기 시작했다. 이러한 담론을 대략 몇 가지 범주로 나눌 수 있겠으나 대부분은 사회적 불의에 대해 저항하기 위해서 알팍한 인도주의적, 사회주의 문화운동적 차원의 동정이며, 이는 또한 자신들의 도덕적 위상을 반성하거나 재확인하기 위해서 그들은 ‘인력거’의 이미지를 택했다. 이처럼 인력거꾼의 비참한 생활을 묘사한 작품을 두고 梁實秋(1903~1987)는 ‘人力車夫派’로 분류하였다.²³⁾

李大釗의 <가련한 인력거부(可憐之人力車夫)>에서는 “해마다 인력거부가 목져누워 사망한 사람 가운데 폐병 환자가 대다수를 차지한다.”²⁴⁾고 했고, 俞平伯(1900~1990)의 <人力車>(1934년 10월 12일)에서는 “근래 인력거부의 형편이 종전만 못한 것 같다.”²⁵⁾고 말했다. 일제강점기의 대중가요 <花柳春夢>(조명암 작사/김해송 작곡/이화자 노래, 1940)에서도 “청춘이 바스러진 낙화 신세”인 가련한 기생이 “밤늦은 인력거에 취하는 몸을 실어 손수건 적신 적이 몇 번이고”²⁶⁾하고 기생의 처지를 동정하고 있는데, 대중가요에도 인력거가 심심찮게 출현한다.²⁷⁾

22) 劉半農, 앞의 책, 159쪽.

23) 梁實秋, <現代中國文學之浪漫的趨勢>, 李正西、任合生 編, 《梁實秋先生文壇沉浮錄》(黃山書社, 1992), 264쪽.

24) 李大釗(필명 守常), <可憐之人力車夫>(《甲寅》 1917년 2월 10일). “年中車夫之殞臥而死者, 必以患肺病者居多.”

25) “近來人力車夫的氣分似乎不如從前了.”

26) 이영미·이준희 편, 《사의 찬미 외: 근대 대중가요》(범우사, 2006), 215쪽.

黃遵憲(1848~1905)의 <人力車>에서는 두 마리 말이 끄는 마차와 경쟁할 수 있는, ‘근대 도시문명의 상징’으로 인력거 자체를 찬양했다. 그러나 민국 초년부터 서구의 자유평등 사상이 도입되면서부터 인력거꾼의 이미지는 불평등의 요소로 그려지기 시작한다.²⁸⁾ 그리고 인력거 자체가 전근대적인 것으로 치부되면서 당시 사회 각계에서는 인력거꾼의 생존 상태에 대해 주목하기 시작했다. 예를 들면 中國青年會에서는 1914년에 중국에서 최초로 <關於北京302個人力車夫生活情景>이라는 조사를 실시함으로써 이때부터 문인들이 이들을 소재로 작품을 생산하기 시작했다. 1918년에 胡適은 <建設的文學革命論>에서 협소한 제재의 범위를 확대하여 공장의 남녀 노동자, 인력거꾼, 농민, 각지의 행상과 소상인 등, 도시빈민 사회로 확장시킬 것을 주장했다. 이렇게 하여 인력거꾼이 중국 현대문학에 등장하게 되었다. 그 주요 작가들은 胡適, 魯迅, 劉半農, 沈尹默, 聞一多, 徐志摩(1897~1931), 葉聖陶(1894~1988), 鄭振鐸(1898~1958), 郁達夫 등인데, 이들의 진용을 보면 모두가 중국 현대문학을 창시, 확립했던 인물들이다. 이들은 거의 대부분 인력거꾼의 입장에서 사회의 악을 고발하는 정의의 입장에서 접근했다. 물론 이를 반대하는 사람도 있었다. 1919년에 林紓(1852~1924)는 北京大學 교장 蔡元培(1868~1940)에게 <致蔡鶴卿太史書>를 보내 “인력거를 끌거나 콩국을 파는 무리들의 소음”²⁹⁾으로 학문과 문화를 유린하고 있다고 공격하기도 했다.

나중에는 인력거를 끄는 사람과 타는 사람의 관계를 놓고 이것이 ‘비인도적’이라는 견해도 출현했는데, 이는 대부분 구미 유학생 출신의 지성인

27) 범오 작사/George W. Johnson 작곡/강홍식 노래 대사의 <유쾌한 시골영감>에는 “이력저력 서울에를 도착하여 인력거를 타시는데 발판에 앉아 위로 올라 앉으라니 영감님 말씀 이등 타면 돈 더 받게 나는 싫구매”라고 하여, 서울 사정을 알지 못하는 시골영감을 희화화하고 있다. 위의 책, 114쪽. 한편 이 가요의 원곡은 19세기 말부터 20세기 초에 미국에서 유행했던 <The Laughing Song>이다.

28) 吾廬孺, <京華慷慨竹枝詞·人力車>(1910). “短小輕盈製自靈, 人人都喜便中乘. 自由平等空談說, 不向身前問弟兄.”

29) <<北京公言報>> 1919년 3월 18일. “引車賣漿之徒所操之語.”

이 가졌던 견해다. 따라서 ‘인력거 폐지론’까지 등장하게 됐다. 이러한 관점들이 지상에서 논의될 때 胡適의 <人力車夫>가 초판 《嘗試集》(1920년 3월)에 수록될 때 마지막 시구 “客人點頭上車, 說: ‘拉到內務部西’”를 빼버렸다. 이는 당시 胡適의 심경을 반영했다. 이를 두고 成仿吾(1897~1984)는 <詩之防禦戰>(1923)에서 “인력거를 타고서 빈곤 노동문제를 말하는” 것은 “창부를 껴안고 세계를 개조하겠다는 큰 꿈을 가지는 것과 같다.”고 비난했다. 즉 다시 말하면 인력거를 타는 위치에 있는 사람들은 빈곤 노동문제를 운운한 자격이 없다는 말이다.

이후 1926년에 胡適은 “동양과 서양의 경계선은 인력거 문명과 모터 문명의 경계선”³⁰⁾이라고 하였다. 아울러 “중국은 아직 인력거를 용인하고 있어서 문명국에 진입할 자격이 없다.”는 요지로 강연을 한 적도 있다.

1. 인력거 1: 비인간성의 상징

일제강점기 한국 기생의 이미지가 우편엽서에 인쇄되어 식민제국의 남성을 유혹한 것처럼, 인력거꾼의 이미지도 20세기 전반 서양의 여행 책자에 인쇄되어 부유한 여행객들을 이국적이고 낭만적인 동양으로 유혹하는 이미지였다. 그러나 펄 벅(Pearl S. Buck, 1892~1973)은 자신의 몇몇 단편소설에서 인력거를 비인간성의 상징으로 사용했다. 《대지》에서 왕룽이 南京에서 인력거를 끌면서 고생하는 모습도 가장 기억에 남는 장면 중 하나다.³¹⁾

먼저 老舍의 《駱駝祥子》를 보도록 하자.

이야기의 줄거리는 너무나 간단하다. 인력거를 소유하여 독립적인 인간이 되는 것이다. 이는 ‘호모 이코노미쿠스’의 원초적 본능이다. 돈, 자본, 투자, 소유권의 관계망이다. 그 도시는 北平이다. 北平은 祥子에게 부모

30) 胡適, <漫遊的感想(二)>, 《現代評論》 제6기.

31) 피터 콘 지음, 이한음 옮김, 《펄벅평전》(은행나무, 2004), 481쪽 참조.

친척도 없는 사고무친의 땅이다. 그럼에도 불구하고 北平은 “사랑스러운 땅, 은전을 생산하는 땅”이다.

젊은 祥子는 농촌에서 북평성으로 들어와 인력거를 끌었다. 그는 부지런하고 정직하며 선량한 품성과 강렬한 생활 의욕을 가지고 있었다. 그는 남의 인력거를 임대하여 끌면서 언젠가는 꼭 자기의 인력거를 가진 독립적이며 자유로운 인력거꾼이 되고자 작심했다. 젊고 힘깨나 쓰는 그는 3년간의 노력 끝에 자신의 피땀으로 인력거 한 대를 장만했다. 그때 나이 한참 피가 끓을 스물두 살 때였다. 첫 인력거를 샀을 때 “웃칠한 판대기에다 자기의 얼굴을 비추어보면서” 자기와 동일시하고, 인력거를 구입한 날을 자신의 생일로 간주하여 공동의 기념일로 삼는다.

그러나 군벌 혼전이 벌어졌을 때 군인들은 그의 인력거를 징발해 갔다. 그 후 그는 다시 인력거를 사려고 절약해서 돈을 모았으나 그것마저 형사들에게 빼앗기고 말았다. 이런 일련의 타격 앞에서 그는 무진 애를 썼으나 그가 요구하던 최저의 생활 이상마저 수포로 돌아갔다. 나중에 그는 虎紐가 저축한 돈으로 인력거 한 대를 샀으나 호뉴가 난산으로 죽어 장례를 치르느라고 진 빚으로 길거리에 나왔게 되었다. 그 후 그는 이와 같이 세 번이나 좌절당했으나, 자기와 같은 가난한 처지인 小福子를 사랑하게 되면서 다시 생활을 꾸려보려는 용기와 일말의 희망을 갖게 되었다. 그러나 그 뒤 小福子は 기생집으로 팔려갔다가 굴욕적인 생활을 견딜 수 없어 그만 목을 매어 자살하고 만다. 이렇게 사악한 세력은 祥子が 사랑하던 사람을 죽여 버렸고 삶의 한 가닥 희망마저 쓸어 버렸다. 생활은 걸음마다 그를 꺾박하였다. 좌절과 분투 속에서 소박하고 부지런하며 선량했던 祥子도 마침내 타락하고 말았다.

제23장 祥子와 전직 인력거꾼이었다가 거지로 전락한 小馬兒 할아버지의 대화를 들어보자.

소식적인 나 역시 몸도 튼튼하고 맘씨도 좋았어. 그런데 지금은 이 모양이 꼴이 됐다고! 튼튼한 거? 강철 인간이라고 해도 이 그늘에선 못 벗어

나. 맘씨 좋은 건 또 무슨 소용이 있고! 인과응보라고들 하지만 그런 일은 없어! 젊었을 때 나도 한 맘씨 했다네. 다른 사람들 일을 내 일처럼 생각하고 도와줬다고. 하지만 다 필요없어! 사람 목숨도 구해줬어. 강에 뛰어든 언 사람, 목 매단 사람, 가지가지로 다 구해봤지. 보답? 그런 건 받아본 적도 없어! 나도 언제 일어 죽을지 몰라. 하지만 한 가진 분명히 알아. 막일을 하는 사람이 혼자서 잘 산다는 건 하늘 꼭대기에 오르는 것보다 더 힘들다는 거지.³²⁾

개도 골목에서 숨을 헐떡이며 누워있는데 우리는 인력거를 끌고 달린다. 더워 죽겠는데 인력거에 탄 손님은 빨리 달리지 않는다며 소리친다. 아스팔트길은 완전 변해버려 한발 한발 내디딜 때마다 발에 도장이 찍히는 것이 마치 끓는 기름 위를 밟는 것 같은데, 그럴 때마다 고통으로 가슴 밑바닥까지 쓰러온다.³³⁾

蔡萬植(1902~1950)에 의해 회화적, 풍자적으로 묘사된 尹直員 영감이 '정축년 구월 열××'날 석양 무렵 府民館에서 열린 명창대회에 구경 갔다가 인력거를 잡아타고 桂洞의 자택으로 돌아오는 것으로 이 소설은 시작된다. 올해 72살의 거대한 체구를 가지고 머리에는 탕건을 받쳐 竹纒 달린 통영갓(統營笠)을 쓴 윤직원 영감은 일환을 달라는 '좁쌀계급'인 인력거꾼과 가격 흥정에 나선다. 다시 50전에서 20전으로, 30전에서 25전으로 윤직원 영감이 억지와 궤변을 부려 인력거 샅을 꺾는 과정을 통해 채만식은 그의 인간됨됨이를 독자에게 적나라하게 보여주고 있다.

“왔네……꼭 15전만 줄 것이지만, 자네가 하두 그리싸닝개 20전을 주녕 것이니, 5전을랑 자네 말대루 막걸리를 받아먹든지, 탁배기를 사먹든지 맘대루 허소. 나넌 모르네!”

“건 너무 적습니다!”

“즉다니? 돈 20전이 즉담 말인가? 이 사람아 촌으로 가면 땅이 열 평이

32) 라오서 지음, 심규호·유소영 옮김, 《낙타샨즈》(황소자리, 2008), 349~350쪽.

33) 穆時英, 《上海的孤步舞》(中國戲劇出版社, 2002), 46~47쪽.

네, 땅이 열 평어!”

인력거꾼은, 그렇거들랑 그거 20전 가지고 촌으로 가서 땅 열 평 사놓 고서 3대 4대 빌어먹으라고 쏘아 던지고서 핵 돌아서고 싶은 것을 겨우 참습니다.

“10전 한푼만 더 줘사요. 그리구 체두 퍽 무거운시구 허셨으니깐, 헤 ……”

“아니, 이 사람이 이제넌 벨 트집을 다야 잡을라구 허네! 이 사람아, 그 럴 티면 나넌 이 큰 몸집으루 자네 그 꺾외간헌 인력거 타니라구 더 욕을 부었다네. 자동차나 기차나, 몸 무겁다구 돈 더 받넌 디 부았녕가?”³⁴⁾

이를 통해 가진 자는 억지 궤변을 부리고, 인력거꾼처럼 못가진 자는 온갖 굴욕을 참고 감내하며 살아가야 하는 비인간성을 엿볼 수 있다.

2. 인력거 2 : 서양 제국주의의 상징

펼 벼은 인력거를 서양 제국주의의 상징으로 바라보았다. 그녀는 이러한 정치적 관점을 1943년에 《칼리어스》에 연재했다가 老舍의 《駱駝祥子》 영문 번역본 《인력거꾼》이 나오기 몇 달 전인 1945년에 재판한 소설 《중국 비행(China Sky)》(The Jone Day Company, Inc, 1941년 초판)에서 가장 확연히 드러냈다. 그 소설의 주인공인 젊은 미국인 포로 대니얼 제임스 대위를 처벌하기 위해, 시고라는 일본 장교는 그에게 자신의 인력거를 끌도록 한다. 치욕을 주기 위해 시고는 제임스에게 말한다.

인력거를 처음 발명한 게 한 미국인이라는 걸 아나? 그래, 일본에서 그랬지. 그는 일본인을 고용해서 자기 인력거를 끌라고 했어. 미국인들은 인력거를 무척 좋아하더군. 일본인이 끄는 걸 말이야. 이제 너도 그걸 즐기게 될 거야. 손잡이를 쥐고서겠지만.

이 장면은 아시아인의 외국인 혐오증이 어느 정도 서양인의 행동에 근

34) 채만식, 《태평천하》(창작과비평사, 1997년 2판 8쇄), 12쪽.

원을 두고 있다는 것을 상기시키는 생생한 반식민주의 묘사다.³⁵⁾

穆時英(1912~1940)의 <上海的孤步舞>에서도 이런 관점이 표출된다. “인력거 위에 앉아 있는 해병은 취한 눈을 깜빡거리며 인력거꾼의 엉덩이를 조준해 건어차고는 깔깔거리며 웃었다.”³⁶⁾

이러한 묘사는 중국인과 외국인, 혹은 중국에 거주하는 외국인간의 민족적 갈등을 그리고 있는데, 인력거를 통해 서양 제국주의의 횡포를 반영했다.

3. 인력거 3: 도시의 죄악을 실어 나르는 도구

한편 金光洲(1910~1973)의 눈에 비친 인력거꾼은 “도시의 온갖 희극과 비극, 온갖 음모와 사기를 가장 저렴한 가격으로 운반하는 가엾은 무리들이다.”³⁷⁾

施蠶存(1905~2003)의 단편소설 <四喜子的生意>의 주인공은 외국인으로 설정되어 있다. 이 소설도 인력거꾼이 서양 여인을 인력거에 태우고 上海 거리를 지나며 겪는 이야기를 묘사했다. 인력거꾼 四喜子는 빈 인력거를 끌고 上海 북부에서 나룻배를 타고 공공 조계지로 들어가 자신이 南京路에서 배회하는 모습을 발견한다. 대형 백화점 세 곳을 지나가면서 자신의 돈벌이를 빼앗아가는 자동차와 전차를 저주한다. 이어서 보석가게 옆에 있는 카메라 점을 지나다가 한 외국 여성을 태우게 된다. 이 여성은 러시아인 매춘부다. 그녀는 처음에는 뽀족한 가죽 구두로, 나중에는 맨발로 그의 어깨를 차면서 경마장과 그레이트 월드 오락장을 돌아 프랑스 조계의 하비로 쪽으로 가자고 재촉한다. 인력거꾼은 이를 성적 자극으로 받아들여 재촉이 심해지면 심해질수록 그의 성적 욕망도 상승한다. 결국 그는 그녀

35) 피터콘, 앞의 책, 481쪽 참조.

36) 穆時英, 《上海的孤步舞》(中國戲劇出版社, 2001), 271쪽. “坐在黃包車上的水兵擠着醉眼, 瞧準了拉車的屁股踹了一腳便哈哈地笑了.”

37) 김광주, <상해의 겨울밤>(《신동아》 제38호, 1934년 12월 1일)

를 인력거에서 끌어내려 강간을 시도하자, 그녀는 소리를 지른다. 그리고 외국인 경찰 두 명이 그를 체포해간다.

중국인 인력거꾼의 폭발은 식민 지배자의 관점에서 보면 강간을 시도한 것으로 보이지만, 내재된 비이성적인 의미에서 이것은 또한 ‘백인의 억압’을 상징적으로 벗어던지는, 바로 인종적 복수의 원시적 행동이라고도 볼 수 있다.³⁸⁾

VI. 나가며

21세기에 인력거가 아직도 있는가? 벌써 박물관에 들어가야 할 물건이 아닌가? 그러나 현대화된 도시에 아직도 기어 다니고 있거나 남보란 듯이 힘차게 뛰어다니고 있다. 기억의 힘은 지금까지 이어져 무궁무진하게 이어져 오고 있다.

중국의 대도시나 명승지에 가보면 길가에 청동이나 철제로 과거의 그네들 조상이었던 ‘인력거꾼’의 형상을 만들어 놓고 호객 행위, 즉 사진 찍기의 대상으로 전락하고 말았다. 과거 생계를 유지하기 위해 끌었던 인력거가 이제 복고적 문화상품으로 등장했다. 북경의 ‘胡同旅遊’나 베트남의 씨클로 여행뿐 아니라, 일본 東京의 아사쿠사(淺草)에서도 인력거가 이미 도심 여행의 명물로 자리 잡았다고 한다. 서울의 모 음식점에서는 골목에 인력거를 대기시켰다가 손님을 태워오는 등, 인력거는 신중 호객 매체로 재탄생했다. 현대판 ‘祥子’나 ‘金奩知’, ‘아짱’의 후손들은 조상이 남겨준 유물을 즐기고 있는 것이다.

이들에 대한 좀 더 꼼꼼한 학제적 분석과 연구가 필요한 시점이라 하겠다. 작자의 시선[보기와 듣기, 읽기와 쓰기를 통한], 인력거 손님의 시선[타기, 흥정하기, 황포 부리기, 내국인과 외국인의 민족 갈등], 인력거꾼의

38) 리어우판 저, 장동천 외 옮김, 《상하이 모던: 새로운 중국 도시문화의 만개, 1930~1945》(고려대학교출판부, 2007), 305쪽, 참조.

시각[끝기, 사기 치기], 문화지리적 각도[단거리, 장거리], 내국어[방언]와 외국어 구사력, 인력거꾼의 의식주, 가족의 생계 문제 등을 다각도로 분석하고 정리하는 일도 필자에게 남겨진 몫이기도 하다.

< 參考文獻 >

- 郁達夫, 《郁達夫小說全編》(浙江文藝出版社), 1989.
- 李正西, 任合生 編, 《梁實秋先生文壇沉浮錄》(黃山書社), 1992.
- 蔣夢麟, 《西湖·新潮》(岳麓書社), 2000.
- 穆時英, 《上海的孤步舞》(經濟日報出版社), 2002.
- 姜德明 編, 《北京乎: 現代作家筆下的北京(上下)》(北京 三聯書店), 2005.
- 鄒仲之 編, 《撫摸北京: 當代作家筆下的北京》(三聯書店), 2005.
- 이광수, 《흙》(4판; 하서출판사), 1997년.
- 채만식, 《태평천하》(2판 8쇄; 창작과비평사), 1997년.
- 피터 콘 지음/이한음 옮김, 《필벽평전》(은행나무), 2004.
- 이영미, 이준희 編, 《사의 찬미 외: 근대 대중가요》(범우사), 2006.
- 리어우관 저/장동천 외 옮김, 《상하이 모던: 새로운 중국 도시문화의 만개, 1930~1945》(고려대학교출판부), 2007.
- 문정진 외 지음, 《중국 근대의 풍경》(그린비), 2008.
- 조성환 엮음, 《북경과의 대화: 한국 근대 지식인의 북경체험》(학고방), 2008.
- 데이비드 스트랜드(David Strand), 《베이징 인력거: 1920년대 도시 주민과 정책(Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s)》(Univ. of California Press, 버클리), 1989.
- 일본 竹中伸 역, 《ロウタ シアング》(新潮社), 1943.
- Evan King(원명 Robert S. Ward), 《Rickshaw Boy》, reymal & hitchcook, 1945.

- 후지이 쇼조(藤井省三), 《에로센코의 도시 이야기: 1920년대 도쿄·상하이·베이징(エロシエンコの都市物語-1920年代東京·上海·北京)》(みすず書房)
- 후지이 쇼조/백영길 옮김, 《현대 중국 문화 탐험: 네 도시 이야기》(도서출판 소화), 2002.
- 요코미쓰 리이치/김옥희 옮김, 《상하이》(도서출판 소화), 1999.
- 앙드레 말로/김봉구 옮김, 《인간의 조건》(지식공작소), 2005.
- 왕안이/유병례 옮김, 《장한가(1-2)》(은행나무), 2009.
- 마오둔/김하림 옮김, 《자야(상하)》(도서출판 한울), 1986.
- 梁實秋, <現代中國文學之浪漫的趨勢>, 李正西·任合生 편, 《梁實秋先生文壇沉浮》, (黃山書社), 1992.
- 주요섭, <북경잡감: 이국 수상>, 《白光》 제6집, 1937년 6월.
- 김태준, <연안행>, 《金台俊全集·3》(보고사), 1998.
- 김광주, <상해의 겨울밤>, 《신동아》 제38호, 1934년 12월 1일.
- 김태준, <文學革命後的 中國文藝觀: 過去十四年間>, 《金台俊全集·3》, (보고사), 1998.
- 孟鄰, <新文學早期的人力車夫形象>(《鄭州大學學報》(1998년 제6기))
- 방각, <1920년~1930년대 한·중 인력거꾼 모티프 비교연구>(부산대학교 국어국문학과 석사논문, 2009년 2월)
- 김영근, <일제하 서울의 근대적 대중교통수단>, 《한국학보》 Vol. 26, No. 1(일지사), 2000.
- 유세중, <베이징의 근대화와 기층민의 삶: '사막'에서 '모래도시'로>, 《중국현대문학》 제28호, 2004년 3월.
- 이승하, <주요섭 초기 작품 중 상해 무대 소설의 의의>, 《비교한국학》 Vol. 17, No. 3, 2008.
- <<운수 좋은 날>과 《낙타상자》의 비교 연구>, 《비교문학》 28, 2002.

<中文提要>

從日本進口的人力車，經由香港、上海(1874)，1886年才最終出現在北京的街道上。人力車一出現，便成爲爭議的對象。轎子或馬車最爲進步的東西雖然得到了承認，但用人來馱人，拉人卻成爲人類進步中的退步，作爲榨取的象征留下深深的烙印，一直延續到中國 5·4運動時期。

人力車曾經作爲東亞，包括中國、韓國、日本的都市市民的代替兩腳行走的交通手段。日帝強占時期，韓國在日本的留學生，爲了掙學費，曾拉過人力車，清朝滅亡後，滿洲旗人中在生存的壓力下，也被迫靠拉人力車來維持生存，甚至因爲生存，有的女性假扮男裝，從事男人都深感吃力的重勞動。東亞都市市民有相當數量的人是人力車夫的後代。

本論文中，不僅僅闡述所謂的“人力車夫”這類登場人物，還探索文學作品的背景所構成的地理空間之間的關係，即從‘文學地理學’(literary geography)的角度，考察都市媒介的人力車以及追隨人力車，審視北京、上海、京城的風景線。還考察隨著交通手段的近代化，人力車退出的過程以及都市貧窮文學和人力車的關係。

21世紀人力車還有嗎？不會已經是陳列在博物館裏的東西了吧？但實際上現代化的都市市中心仍然有人力車在奔走著，正如大家看到的，在吃力地奔走著。記憶的力量直到現在爲止一直無窮無盡地持續著奔湧而來。

如果去中國的大都市和名勝之地看看的話，街道上擺放著用青銅或鐵制造的過去‘人力車夫’的雕像，以此來吸引遊客，成爲合影照相的對象。過去爲了維持生存而拉的人力車已經成爲復古的文化商品。北京的‘胡同遊’，越南的三輪車旅遊，日本東京淺草人力車已經成爲市區旅行的特色。首爾的某飯店，用人力車拉客人來飯店，成爲新出現的拉客的媒介。現代版的‘祥子’，‘金僉知’，‘阿金’等後代們正沉迷於雕像的遺物之中。

對於這些，更需要細致的跨學科分析和研究，作者的視角(通過審視、聆聽、閱讀和書寫)，人力車客人的視角(乘坐、討價、蠻橫、本國人和外國人的

民族衝突), 人力車夫的視角(拉、討錢、擦), 文化地理的視角(短途、長途), 本國語(方言)和外國語表達力, 人力車夫的衣食住, 家庭的生存問題等多角度的分析和整理, 成爲筆者的任務。

주제어 : 都市媒介, 人力車, 人力車夫, 近代都市, 風景線, 北京, 上海, 京城