

1. 서론
2. 서해안 관련 자원 현황
3. 서해안 관련 자원 활용방안 검토

1. 서론

여름은 바다의 계절이라고 한다. 그리고 피서철에 딱치면, 바다로 향하는 자동차 행렬로 모든 도로가 북새통을 이룬다. 마치 여름휴가는 바다라는 등식이 성립한 것 같다. 그리고 동해는 이미 주도권을 잡았다.

영동고속도로 개통 이후 30년이 지나면서, 동해 바다는 여름을 대표하는 상징이 되어 버렸다. 얼마 전 새해안고속도로가 개통되었으나, 1975년 영동고속도로가 뚫리면서 얻은 명성을 뛰어넘기에는 아직 이른 듯하다.

그러나 바다에도 역사가 있다. 이글거리는 태양과 모래사장의 낭만이 전부는 아니라는 이야기이다. 『택리지』에서 ‘동해 바다는 선박이 항해할 수 없으나, 서해에서도 험하기로 소문난 안흥량(安興梁)의 경우도 뱃사람들이 자기 뜰을 밟듯이 지나다닐 정도’로 뱃길과 관련된 역사가 많은 곳이다. 그리고 그 역사의 향기야말로 동해를 압도할 수 있는 강점이다.

교통과 군사적인 부분에서 서해는 요충이 되는 곳이었다. 서해를 건너면 곧바로 서울에 다다를 수 있었고, 반대로 적에게 내준다면 왕조가 위태로울 수 있었다. 국가 재정을 지탱했던 삼남(三南)의 세곡을 운반하고, 반대로 해적의 침탈을 방지하기 위해서는 군사시설이 필요하였다. 그런 까닭에 서해안에는 교통과 군사적 시설들이 늘어서 있다.

대규모의 물자가 운송되는 통로였으므로, 포구와 장시가 발달하였다. 육상의 이동거리를 줄이기 위하여 하천을 따라 내륙 깊숙한 곳에 포구가 위치하였고, 포구에 섰던 갯벌장[浦口場]은 물산의 집산지가 되었다.

서해안은 또한 정부에서 필요한 물자의 생산·공급지였다. 그 대표적인 품목이 목재와 마필이었다. 중앙정부나 지방관아에서 필요로 하는 목재는 주로 금산(禁山 또는 封山)으로부터 조달되었다. 금산 또한 바닷가에 지정된 경우가 많은데, 이 또한 운송의 편리함에 기댄 때문이었다.

* 충남발전연구원 책임연구원

해안의 곳(串)이나 섬에 국마장(國馬場)을 설치했던 것은, 마필의 운송과 더불어, 기후 등 관리상의 이유 때문이었다. 당시에는 겨울철에도 방목하였던 까닭에, 상대적으로 동절기 기온이 온화한 해변이 유리하였고, 특히 맹수의 피해를 방지할 수 있다는 점에서 섬은 목장으로 적격이었다.

서울은 또한 지금까지도 가장 큰 소비시장이었다. 따라서 많은 물자가 서울로 향했고, 그 경로상에 위치한 거점들은 큰 시장으로 발전할 수 있었다. 서해안에는 그러한 거점 시장들이 많았다. 금강의 물자가 집산하는 강경이 그러했고, 어청도에 이르는 해역의 물산이 모여드는 광천도 마찬가지였다. 아래에서는 위와 같은 관련 역사문화자원의 현황을 유형별로 살펴보고, 활용 가능성을 진단해보게 될 것이다

2. 서해안 관련 자원 현황

1) 교통 및 군사 관련 자원

조선시대까지 대규모의 물자는 거의 선박을 이용하여 운송되었다. 교통수단이 발달하지 못하고, 도로 상황도 여의치 못한 상황에서, 대규모 물자를 육로로 운반하기는 어려웠기 때문이다. 그런 까닭에 바다와 강을 전통시대의 산업도로에 비견하는 것이다.

한편 고려시대 개경을 수도로 정한 이후, 서해, 특히 경기만은 많은 물자가 집결하는 통로가 되었다. 그 추세는 조선시대 중앙집권적 체제가 강화되고, 조선 후기 서울의 도시화·상업화가 진행되면서 더욱 강화된다.

그런데 조선시대 중앙정부 또는 서울 주민들이 필요로 하는 물산의 많은 부분은 삼남에서 공급되었다. 따라서 삼남에서 서울 경강(京江)으로 향하는 뱃길은 위정자들의 큰 관심이 되었다. 현 충청남도 서해안은 바로 그러한 지점에 위치한 해양 교통의 요충이었다.

해양 방어의 측면에서도 충남 서해안은 막바지 저지선에 가까웠다. 북으로는 장산곶 일원, 남으로는 태안반도 일원이 뚫리면, 곧바로 강화도와 교동도에 이르게 된다. 이런 까닭에 태안반도 등과 강화도 등의 관계는 입술과 이의 관계에 비유되기도 했다.¹⁾

1) 이와 관련한 기사로는 다음과 같은 사례가 있다. ‘비변사가 아뢰기를, “... 우선 충청도로 말하면, 충주(忠州) 진관의 법이 잘 다스려질 경우 황간(黃澗)·영동(永同)·추풍령(秋風嶺) 등지의 파수하는 형세가 이루어질 수 있고, 공주(公州) 진관의 법이 잘 다스려질 경우 금강(錦江) 일대는 근심할 것이 없을 것이며, 홍주(洪州) 진관의 법이 잘 다스려질 경우 내포(內浦)나 연해(沿海) 등지를 모두 방어할 수 있으니, 이것이 바로 일은 간단하고 공은 많은 것임을 말하지 않아도 알 수 있는 것입니다. ...”’ <『선조실록』 권55, 선조 27년(1594) 9월 16일 辛卯條>; ‘... 유성룡이 아뢰기를, “... 조종(祖宗) 때에는 진관(鎭管)을 네 곳으로 나누고, 홍주(洪州)는 해적(海賊)을 막고 공주는 호적(湖賊)을 막도록 했는데 유근(柳根)이 충청(忠淸)에 영(營)을 설치한다 하니, 그 뜻이 좋습니다. ...” 하였다. ...’ <『선조실록』 권82 29년 11월 26일 戊午條>; 왕이 <시사청에 나아가> 공홍감사(公洪監司) 윤효전(尹孝全)을 인견하였다. ... 윤효전이 아뢰기를, “... 공주(公州)·홍주(洪州)·청주(淸州) 세 고을은 양남(兩南)의 요충지이며, 게다가 홍주는 양포(兩浦)의 인후(咽喉)인데, ...” 하였다. ... 『광해군일기』 권80 6년 7월 17일 丁卯條. 육로를 통한 적을 방비하기 위하여 충주와 청주를 방어해야 한다는 의견은

이러한 연유로 서해안 곳곳에는 교통과 군사적 목적을 겸하는 국가시설이 설치되었다. 그런데 선박의 운행을 감시하고 바다를 통하여 접근하는 적을 살피기 위해서는 바다 쪽으로 돌출한 지형을 선택하여야 했다. 그러나 한편으로는 기상악화에 따른 피해에 대비하여야 하고, 또한 군사시설 자체가 적에게 노출되어서는 안되었다.

따라서 대부분의 해방시설은 돌출된 반도 지형의 후면에 위치하는 것이 일반적이었다. 수영(水營)과 같은 거점 시설은 큰 바다로부터 다소 멀리 떨어질 수 있지만, 대부분의 진성(鎭城)들은 반도 끝 부분의 후면에 위치하는 것이 보통이었다.

사실 반도로 돌출한 해역은 암초가 발달하여 해난사고가 잦았던 곳이기도 했다. 따라서 선박의 좌초를 예방하는 차원에서도 관련 시설이 있을 필요가 있었다. 항해의 안전을 기원하는 사찰이나 신당(神堂)도 그러한 맥락에서 보아야 할 대상이다.

조선 후기 충남 서해의 항로는 사료를 통하여 어렵지 않게 확인할 수 있다. 당시 뱃길은 전라도 군산을 지난 후 마량진-원산도-안면도-안흥진-소근진-황금도를 따르는 연안을 따랐다. 이와 관련된 역사문화유적들은 다음의 표와 같다.

難知島	당진 석문면 난지도리	조선 후기 폐지됨. 뱃길이 험한 곳으로 알려져 있으며, 한말 의병들이 봉기한 곳임. 전해지는 이야기로는 동학혁명 때 패퇴한 농민군이 이곳에서 활빈당으로 활동하다가 다시 1905년 홍주의병으로 활동하였다고 하며, 최근 1908년 당시 의병과 일본경찰의 전투를 벌였던 기록이 발견되었음. 1987년부터 ‘소난지의병항쟁 추모제’를 지내고 있음.
大津浦	당진 송악면 한진리 한진나루	조선초 大津萬戶가 설치되었음. 1980년경까지 내포주민들이 서울을 출입할 때 이용하였던 대표적인 나루임. 현 나룻터는 나룻배가 汽船으로 바뀐 후에 옮긴 곳으로, 원래는 서북쪽 절벽 아래에 있었다고 하고, 그 주위에 절이 있었다고 전해짐
貢稅浦	아산 인주면 공세리	牙山貢稅申庫址는 도 지정 기념물 제21호임. 충청도 여러 고을의 賦稅를 거두어 서울로 운송하던 대표적인 海倉임
영웅바위	당진 송악면 한진리 앞바다	뱃사람들이 지날 때 항을 피워 기도하므로, 賽神이라 함(西連大海 遇風波濤極險 中流有巖如峯 高六七十丈 巖巖卓絕 號賽神令公 舟人遇此必香火祈禱 故號賽神 而令公爲稱也 賽神 今說爲宰神) 이 외에도 토정 이지함, 또는 청일전쟁과 관련된 전설이 있음 <『만기요람』>

한편 해로상에서는 험로가 있어서 난파의 어려움을 겪는 사례가 많았다. 그 대표적인 해역이 경기만으로 진입하는 초입에 있었던 황해도의 장산곶과 충청도 태안의 안흥량, 그리고 한강 하구에 위치한 경기 강화도의 손돌목 등이었다. 특히 중앙정부 재정의 근간을 이루었던 삼남의 세곡과 아울러, 서울 권문세가의 농장에서 거둔 수입을 운반하는 경로상에 있었던 안흥량과 손돌목에 대해서는 많은 관심을 기울일 수밖에 없었다.²⁾

서해 유성룡과 잠곡(潛谷) 김육(金堉)이 제기하고 있다. 『만기요람』 軍政編 4, 關防 忠淸道條 柳成龍所論; 同 金堉所論.

유적 명칭	현 위치	비 고
舒川浦 (長巖鎮城)	서천 장항읍 장암리	도 지정 기념물 제97호. 조선초 水軍萬戶가 주둔하던 곳으로, 고려시대 杜英哲과 관련된 長巖曲이라는 樂府가 있다고 했으나, 원래의 가사는 전해지지 않고, 노래의 유래와 한역한 詩가 『고려사』에 수록되어 있음 <『고려사』, 『신증동국여지승람』, 『만기요람』>
馬梁津	서천 서면 마량리	후에 都呂音串으로 옮김
石串浦	홍성 결성면 성호리 (속칭 ‘돌곶이’)	별칭 : 성호나루, 천북나루. 각 道의 漕船이 돌아와서 정박하는 곳임 <『만기요람』>
母山堂浦	홍성 서부면 신리	태종 8년 결성현감 김자가 왜구를 물리침 <『만기요람』>
水軍節度使營	보령 오천면 소성리	도 지정 기념물 제9호. 명승지로 꼽힘 <『택리지』, 『만기요람』>
高巒梁	보령 주포면 고정리	
元山鎮	보령 오천면 원산도	군량 창고가 있는 곳으로, 水營의 虞侯가 겨울과 봄에 들어왔다가 여름에 돌아감 <『만기요람』>
要兒梁	태안 고남면 고남리 (속칭 ‘영목’)	水營이 있었음 <『세종실록지리지』>
安興城	태안 근흥면 정죽리	도 지정 기념물 제11호. 1905년 鎭을 폐지한 후, 그 자재로 동학혁명 때 소실된 태안군청 및 부속건물을 복구하였음<『서산군지』(1927)>
所斤鎭城	태안 소원면 소근리 2구	도 지정 기념물 제93호.
波只島營	서산 팔봉면 파지도리	후에 서산 팔봉면 호리로 옮김
平薪鎭	서산 대산읍 화곡리 삼길포	황금산(서산 대산읍 독곶리)에서 망일산(대산읍 대산리 속칭 ‘구진’)으로 옮겨다가 다시 이전하였음<『충청도읍지』(영조-헌종 연간)「平薪鎭誌」沿革條>
唐津浦	당진 고대면 당진포리	문화재자료 제365호. 조선 후기 폐지됨

손돌목과 안흥량의 험로를 피하기 위한 노력의 결과가 바로 운하 굴착공사였다. 손돌목의 경우, 강화해협(海峽)의 험로를 피하기 위하여 고려시대 무신정권 하에서 최이(崔怡)에 의하여, 그리고 조선시대 김안로(金安老, 1481~1537)에 의하여 김포운하를 굴착하려는 시도가 있었다.³⁾

한편 안흥량은 신진도(新津島)와 마도(馬島)를 거쳐 관수각(官首角)과 가의도(賈誼島)에 이르는 해역(海峽)을 말한다. 안흥량에는 암초가 많고, 또한 좁은 수로로서 조류가 빠르며, 간만의 차가 커서 선박 운항이 어려웠다.⁴⁾ 따라서 조수의 차가 심하지 않은 밀물을 기다

2) 忠淸道內浦泰安西有安興串 亦如長山之斗入於海 海中雙峭起 而舟從兩石間 過去船人甚畏之 惟此南北二串 屹然相對於海中 而舟行到此多敗 然全羅慶尙忠淸三道 則賦稅皆漕至京師 故水道皆置漕軍 歲內鱗次輸運 且京城諸宮家及士大夫家 無不置庄土於三南 皆仰其轉輸 船人水路慣熟 而商賈亦多視安興 如履門庭矣. 『택리지』 卜居總論 生利條.

3) 『만기요람』 財用編 2, 漕轉 漕規 金浦掘浦條.

4) 관수각은 관장목[冠丈項 또는 關障項]이라고도 했다. 1872년 간행된 「泰安地圖」(규10422)에는 관장목이 태안군 소원면 파도리 해변에서 남서쪽에 위치한 섬[小島]과 암초[大礁] 사이의 해역으로 표시되어 있다. 『만기요람』 財用編 2, 漕轉 漕規 險灘條. 한편 지령산에 있는 안포사는 조운선의 안전 운항을 위하여 건립한 사찰이라고 한다. 『신증동국여지승람』 충청도 태안군 佛宇條. 주민들과의 면접에 따르면, 관장목과 소원면 모항리 속칭 ‘유리곶’에 이르는 해역의 물살이 급하다고 한다.

려서 건넜다고 하며,⁵⁾ 최근까지도 이 해역을 경계로 북쪽 어촌은 주로 인천, 남쪽은 군산 또는 강경을 출입하였다고 한다.

이에 중앙정부에서는 운하[漕渠] 건설을 시도하였다.⁶⁾ 태안반도 중간인 남쪽 천수만(淺水灣)과 북쪽 가로림만(加露林灣) 사이의 폭은 매우 좁았다. 구체적으로 현재 태안읍 인평리, 도내리와 서산군 팔봉면 어송리, 진장리와의 경계에 해당되는 곳이다. 그 지점의 폭은 불과 10리 미만이었으며, 늪지를 포함하더라도 20여 리에 불과하였다.

기록에 나타난 최초의 운하공사는 고려 인종 12년(1134)이다. 인종은 내시(內侍) 정습명(鄭襲明)을 파견하여 인근 군졸(郡卒) 수천 명을 동원하여 10여 리를 파다가 도중에 중단하였다.⁷⁾ 그리고 공양왕 3년(1391)에는 왜구 소탕에 공이 많았던 종실(宗室) 왕강(王康)의 논의로, 공사가 재개되었으나, 조수에 밀려온 토사로 메꾸어지면서 다시 실패하였다. 고려조에 약 10리 정도를 굴착하고 남겨진 공사는 조선조의 사업이 된다.⁸⁾

여말선초 왜구의 침입이 심한 가운데에도, 태조조에 최유경(崔有慶)과 남은(南閔)을 현지에 파견하여 살피게 한 바가 있었고,⁹⁾ 태종조에 마침내 하륜(河崙)의 발의로, 갑문식(閘門式) 운하공사를 재개하였다. 그리고 인근의 군민 5,000명을 동원한 대대적인 공사가 시작되었고, 불과 2개월도 안되는 기간에 완공하기에 이르렀다.¹⁰⁾

태종조에 완공된 운하는 남북의 고지대 5개소에 계단식의 저수지를 축조한 방식이었다. 즉 천수만 방향에는 바다로 이어지는 수로 끝 지점에 길이 270척(尺), 너비 130척, 깊이 6척의 연못[鰲池]을 만들어 7~8척의 선박을 대기할 수 있게 하고, 또한 길이 100척, 폭 40척, 높이 18척의 남내방축(南內防築), 그리고 길이 470척, 폭 40척, 높이 18척의 남방축(南防築)을 쌓았다. 가로림만 방향에도 역시 길이 104척, 너비 62척, 깊이 5척의 연못을 만들어 3~4척의 선박을 대기할 수 있게 하고, 또한 길이 200척, 폭 40척, 높이 18척의 북방축(北防築)을 만들었다. 그리고 두 방향의 연못으로부터 천수만쪽으로는 길이 2,290척, 너비 130척, 가로림만쪽으로는 길이 925척, 너비 50척, 깊이 3척의 물길을 내어 고려조에 완공된 수로[水渠]와 연결시켰던 것이다.¹¹⁾

그러나 굴포운하를 통과할 수 있는 선박이 불과 150석(石)을 실을 수 있는 소선(小船)인 관계로, 500석을 싣는 조선(漕船)의 짐을 옮겨 실어야 하는 번거로움이 컸고, 더욱이 천수

5) 『만기요람』 財用編 2, 漕轉 漕規 險灘條. 주민들은 밀물 때에는 ‘물이 어병병하여 배를 저을 수 있다.’고 말한다.

6) 운하 건설의 역사적 연혁에 대해서는 이종영의 선행 연구를 바탕으로 하여 필자가 보완하였음을 밝혀두는 바이다. 이종영, 1963, 「安興梁 對策으로서의 泰安漕渠 및 安民倉 問題」, 『동방학지』 제7집.

7) 『고려사』 권16, 世家 仁宗 12년 秋7월.

8) 『고려사』 권116, 列傳 29, 王康條; 『고려사절요』 권35, 공양왕 3년 秋7月條; 『신증동국여지승람』 충청도 태안군 山川條. 이종영이 지적하였듯이, 고려 예종(睿宗)과 숙종(肅宗) 때에도 굴포운하 개착이 있었을 가능성도 전혀 배제할 수 없다. 그 원문은 다음과 같다. 其在前朝睿王肅王 及乎叔世 皆動民疏鑿 夫見其效. 『태종실록』 권26, 태종 13년 8월 14일 庚申條.

9) 이 당시에는 암반층 때문에 공사를 포기했었다. 『태조실록』 권7, 태조4년 6월 戊辰條; 同 권12, 태조 6년 10월 乙酉條; 同 乙未條.

10) 『태종실록』 권24, 태종 12년 11월 丁酉條; 同 권25, 태종 13년 정월 壬寅條; 同 2월 己未條.

11) 『태종실록』 권25, 태종 13년 2월 己未條.

만의 수심이 얕아 대형 조선(漕船)이 운하까지 도달할 수 없었으며, 운하 저수지 안에도 암석이 있어서 선박의 운항에 장애가 되는 등의 이유로, 실효를 거두지는 못하였다.¹²⁾

굴포운하를 건설하려는 계획이 수포로 돌아감에 따라, 차선책으로 강구된 것이 의항운하 건설이었다. 현 태안군 소원면 파도리 연안에는 험한 수로 세 곳이 있었는데, 소원면의 잘룩한 부분, 즉 의항리와 모항리 사이에 운하를 건설하면 그 해역을 피할 수 있었다.

의항운하 건설 논의는 중종 16년(1521)에 시작되었다. 김전(金銓)과 남곤(南袞)이 굴포운하 건설을 다시 제기한 상황에서, 현지를 답사한 고형산(高荊山)이¹³⁾ 오히려 안흥량 부근 의항(蟻項, 속명 개미목)¹⁴⁾에 운하를 만들 것을 건의하였고, 호조에서도 의견을 같이 함에 따라 중종이 재가를 하게 되었다.¹⁵⁾

공사는 이듬해 수군(水軍) 약 3,000명을 동원하여 시작하였다. 그러나 정부 의견이 엇갈리면서 공사는 4개월만에 중단된 것으로 보인다.¹⁶⁾ 그리고 중종 30년(1535)에 다시 김안로(金安老)가 굴포운하의 건을 제기하였고,¹⁷⁾ 굴포와 의항의 특질을 재검토한 후 의항운하 공사가 재개되었다.¹⁸⁾

12) 이 후에도 굴포운하에 논의는 그치지 않았다. 곧 바로 하륜은 운하의 대폭적인 개축을 청하기도 했다. 『태종실록』 권25, 태종 13년 8월 丁未條; 同 丙辰條; 同 권26, 태종 13년 8월 庚申條. 그러나 忠淸道都觀察使 李安愚의 비판 등에 부딪쳐서 결정을 못 내렸고, 공사는 중단한 후 이듬해에 태종이 직접 살펴보는 것으로 결론이 났다. 『태종실록』 권26, 태종 13년 8월 庚申條; 『태종실록』 권26, 태종 13년 8월 庚申條. 그러나 막상 논의가 재개되지 않았다. 그런 가운데 태종 14년 8월에 전라도의 조선 66척이 敗沒하는 사고가 발생하였고, 다시 하륜이 운하 공사의 재개를 발의하였다. 『태종실록』 권28, 태종 14년 8월 甲辰條. 태종이 한 때 태안의 治所였던 굴포운하 부근 蓴城鎮을 방문했던 길에 살펴보는 것으로 결론 지었다. 『태종실록』 권31, 태종 16년 2월 丁卯條. 그러나 이 역시 논의에 그치고 말았다.

굴포운하에 대한 논의가 다시 재개된 것은 세조조였다. 안흥량에 관한 대책을 논의하는 과정에서, 세조 7년 좌의정 신숙주의 주장을 쫓아, 그를 忠淸道都體察使로 하여, 현지를 살펴보게 한 후 공사를 개시하였다. 『세조실록』 권25, 세조 7년 7월 丁巳條; 同 8월 甲申條. 이 공사는 태종 10년까지 약 3년에 걸쳐서 계속되었으나, 계속 수로가 메워지면서 실패로 돌아갔다. 『세조실록』 권32, 세조 10년 3월 丙寅條; 『신증동국여지승람』 권19 泰安縣 山川條; 『만기요람(萬機要覽)』 財用編 2, 漕轉 漕規 安興掘浦條. 『신증동국여지승람』에는 공사 책임을 맡았던 신숙주의 시(詩)가 전해지고 있어, 당시의 심정을 엿볼 수가 있다.

굴포운하 건설은 현종조에 다시 논란거리가 되었다. 『현종실록』 권15, 현종 9년 8월 癸巳條; 同 9월 戊戌條; 同 9월 乙巳條; 同 권16, 현종 10년 정월 甲辰條; 『승정원일기』 제212책 현종 10년 정월 초6일 庚子條; 同 초10일 甲辰條. 송시열을 필두로 하여 굴포운하의 건설을 주장하였고, 이에 대하여 좌의정 許積 등이 반대 의견을 내어놓았던 것이다. 결국 면밀한 검토 끝에 천수만과 가로림만의 얕은 갯벌 때문에 건설이 어렵다는 결론이 내려졌고, 대신에 천수만과 가로림만 사이 육지에 창고를 건설하여 육로로 운반하는 조치가 취해졌다.

13) 『중종실록』 권42, 중종 16년 8월 己亥條.

14) 이종영에 의하면, 의항운하의 위치는 소원반도 서쪽 끝자락에 있는 국수봉과 대소산(大小山) 사이의 수유동(水踰洞, 속칭 무내미) 협곡이다. 이종영, 1963, 「安興梁 對策으로서의 泰安漕渠 및 安民倉 問題」, 『동방학지』 제7집, p.111.

15) 『중종실록』 권43, 중종 17년 정월 丙辰條.

16) 『중종실록』 권82, 중종 31년 6월 己亥條.

17) 『중종실록』 권80, 중종 30년 8월 己亥條.

18) 이와 관계된 『왕조실록』의 기사는 아래와 같다. 『중종실록』 권43, 중종 17년 정월 丙辰條; 同 권82, 중종 31년 9월 癸丑條; 同 己卯條; 同 11월 戊寅條; 同 권83, 중종 32년 2월 丁巳條; 同 권84, 중종 32년 4월 甲寅條; 同 乙卯條; 同 권85, 32년 7월 甲午條; 同 10월 甲戌條; 同 권 88, 중종 33년 9월 丁酉條; 同 戊戌條.

당시 보고에 의하면,¹⁹⁾ 의항운하를 건설한다 하더라도 거리가 단축되는 것은 아니나, 안흥량의 위험한 4곳 가운데 3곳을 피할 수 있다고 하였다. 이러한 현지 답사에 의한 보고에 따라서 15~50세의 승려 약 5,000명을 동원하였고, 그 보상으로 호패(號牌)를 지급하는 조치가 취해졌다. 공사는 중종 32년 2월에 공사를 시작하여 약 5개월만에 준공하였다. 그러나 준공 후 흩으로 메워져 쓸모가 없게 되었다고 한다.²⁰⁾

뱃길의 안전을 도모하려는 노력은 거기에서 그치지 않았다. 본래 안면도는 남면과 연륙되어 곳을 이루었다. 그러던 중 조선 인조조에 태안의 아전 방경잠(房景岑)²¹⁾이 충청감영에 진정하여,²²⁾ 현재의 안면도와 남면 사이를 끊어서 운하를 완성하였다.²³⁾ 그 결과 안면도의 내해(內海)인 적돌강의 배가 직접 서해로 통하게 되어 안면도를 도는 200여 리의 뱃길을 단축하였다. 그 운하를 일명 ‘백사수도(白砂水道)’라고도 한다. 두 운하가 완공된 결과, 태안반도를 경유하는 조운로는 ① 안면외해, 그리고 ② 안면내해[천수만] - 백사수도 - 의항운하로 이원화되었다. 내해를 이용하는 경우 외해의 거친 풍랑을 피할 수 있는 이점이 있었다.

그러나 천수만과 가로림만을 뚫는 운하가 완공되지 못한 상황에서 뱃길은 안전은 보장되지 못했다. 이러한 파선(破船)의 위험을 줄이기 위하여, 차선택으로 천수만과 가로림만 사이를 육로로 운반하는 조치가 취해졌다. 이 조치는 이미 세조조부터 논의되기 시작하였으나, 조창(漕倉) 건설은²⁴⁾ 송시열의 주장에 따라 효종 10년 3월에 착공되었다. 안민창사목(安民倉事目)²⁵⁾으로 구체화된 육운(陸運) 방식은 얼마 간 계속되었으나, 갯벌이 발달하고, 운반을 위하여 많은 민력(民力)이 필요하다는 이유로 오래 가지는 못한 듯하다. 이상의 논의와 관련된 운하 유적의 위치는 아래의 표와 같다.

19) 『중종실록』 권82, 중종 31년 9월 癸丑條.

20) 『중종실록』 권88, 중종 33년 9월 27일 丁酉條. 현재까지 의항운하가 개통되지 못한 것으로 알려져 있다. 그러나 『대동여지도』, 『여지도서』, 『해동지도』 등의 관찬 지도에 의하면 의항운하를 경유하는 항로가 분명하게 표시되어 있고, 무너진 시설은 복구하는 법령이 있었던 것으로 미루어 의항운하는 조선후기까지 부분적으로 이용되었던 듯하다. 이에 대해서도 보다 세밀한 검토가 필요하다.

21) 『만기요람』에 의하면, 泰安郡吏房景齡이라 되어 있다. 이에 대해서도 자세한 검토가 있어야 할 것이다. 『만기요람』 軍政編 4, 海防 西海南部條.

22) 안면도의 백사수도를 굴착한 일에 대해서도, 당시 충청감사 김육(金堉)이 주도했다는 설과 영의정 김유(金瑬)라는 설이 엇갈리고 있다. 참고로 김육은 인조 16년(1638) 6월 25일에 충청감사로 임명되었다가 2년 후 인조 18년 3월 14일에 좌부승지로 자리를 옮겼다. 『인조실록』 권36, 인조 16년 6월 丙辰條; 同 권40, 인조 18년 3월 乙未條.

23) 토정 이지함은 안면도의 산수를 좋아하여 자주 들렀고, 뒷줄기를 파낼 것이라는 예언을 남겼다는 전설이 전해진다. 『만기요람』 軍政編 4, 海防 西海南部條; 『서산군지』(1927) 古蹟條. 토정 이지함은 배를 타는 것을 좋아했다고 한다. 『율곡전서』 권30, 만력 6년(1578) 7月條. 그런 때문인지 서해안 곳곳에는 토정과 관련된 전설이 많다.

24) 『세조실록』 권1, 세조 원년 윤6월 癸酉條.

25) 『비변사등록』 제28책, 현종 10년 2월 초10日條.

운하 유적	현 위치
泰安 漕渠	태안 태안읍 인평리·도내리와 서산 팔봉면 어송리·태장리 경계
蟻項 掘浦	태안 소원면 의항리와 송현리 사이
白砂水道	태안 안면읍과 남면 경계

2) 옛 포구와 장시

서울로 향하는 길목에 위치했던 관계로 장시도 발달하였다. 특히 주목할 부분은 포구에 위치한 갯벌장[浦口場]이다. 『택리지』에는 아산(牙山) 공세호(貢稅湖), 덕산(德山) 유궁포(由宮浦), 홍주(洪州) 광천(廣川), 서산(瑞山) 성연(聖淵) 등을 장삿배가 닿는 곳으로 들고 있으며,²⁶⁾ 뱃길이 편리하고 서울과 가까운 관계로 물산을 운송하는 데에 힘입어 부유한 집안이 많이 거주하는 곳으로 보령(保寧)의 청라동(靑羅洞), 홍주(洪州)의 광천(廣川), 해미(海美)의 무릉동(武陵洞), 남포(藍浦)의 화계(花溪)를 들고 있다.²⁷⁾

당시 군사시설이 바다로 돌출된 지형의 후면에 위치한 반면, 물자를 반입하는 포구는 내륙 깊숙한 곳의 갯벌에 자리잡았다. 조수(潮水)의 힘을 빌어서 화물을 선박으로 운반하고, 되도록 육상에서의 이동거리를 줄이기 위한 때문이었다.

그런 까닭에 한강이나 금강과 같은 큰 하천의 경우, 썰물 때에도 조수의 영향이 미치는 지점에 있는 포구는, 물산의 입·출입이 활발한 대표적 거점 시장으로 성장하기도 했던 것이다. 그렇지 않은 경우라 하더라도, 밀물 때를 이용하여 내륙 깊은 곳으로 이동하는 것이 유리하였다. 전통 한선(韓船)이 바닥이 평평한 평저선(平底船)인 까닭은 여기에 있었다.

충청남도의 경우, 금강 및 삽교천·무한천에서는 중·상류까지 배가 거슬러 올라갔고, 광천만·대호지만 등에서도 될 수 있는 한 만(灣) 깊은 지점까지 선박을 운행하였다. 금강의 경우, 썰물 때에도 바닷배를 이용하여 항해가 가능한 강경포구에 정박하였고, 다시 강배로 옮겨 실어서 공주-부강까지 거슬러 올라갔다.²⁸⁾ 입포·강경·논산·은산·공주·대평·부강 등 금강변의 큰 시장은 모두 뱃길에 힘입은 포구장의 성격이 강하였다.

삽교천과 무한천에서도 중류까지 강을 거슬러 올라갔다. 일제시대까지도 삽교천의 구만포, 무한천의 신례원까지 소강(遡江)하였던 것으로 전해진다. 이러한 뱃길을 이용하여 무한천변의 예산장은 대규모의 집산지로 성장하였다.²⁹⁾ 대천장(현 예산군 고덕면 대천리) 또한 구만포의 배후 장시로 볼 수 있다. 서해안 곳곳에 발달한 만에도 크고 작은 장시가 개설되

26) 內浦則牙山貢稅湖德山由宮浦 水大而源長 洪州廣川瑞山聖淵 雖溪港而通潮 故並爲商船居留轉輸之所. 『택리지』 卜居總論 生利條.

27) 忠淸則保寧靑蘿洞洪州廣川海美武陵洞藍浦花溪 俱多世居富厚者 且隣比諸邑海道便近 故京城士大夫 皆仰其轉輸之利 雖無深山巨谷 以海隅地僻 兵戈初不入 故最稱福地. 『택리지』 卜居總論 山水條.

28) 朝鮮總督府 農商工部水産局, 1910, 『韓國水産誌』 3권, 朝鮮總督府印刷局,

29) 호서은행의 설립은 이러한 배경에서 살펴보아야 할 것이다.

어 있었다. 대표적인 서해 해산물의 집산지였던 광천장이다.

이처럼 충청남도에는 뱃길과 관련한 장시가 번성하였고, 일제시대까지도 쇠퇴하지는 않았다.³⁰⁾ 일제시대였던 1922년과 1938년 당시 충청남도 주요 재래시장의 현황은 다음의 표와 같다.

	시장명	소재지	開市日	1922年 賣買高(圓)	1938年 賣買高(圓)	비 고
금강수계	笠浦	부여군 양화면 입포리	3·8		342,377	
	恩山	부여군 은산면 新大里	1·6	215,186	536,500	
	江景	논산군 강경읍 本町·中町	4·9	677,500	1,885,000	
	論山	논산군 논산면 本町	3·8	522,223	1,395,450	
	公州	공주군 공주읍 本町	1·6	288,200	1,829,008	
	新場	서천군 마산면 신장리	3·8	656,564	100,120	
삼교천 무한천 수계	禮山	예산군 예산면 예산리	5·10	963,200	1,990,614	홍주장은 삼교천 배후장시의 성격이 강함
	大川	예산군 고덕면 大川里	3·8		460,700	
	洪州	홍성군 홍주면 오관리	1·6		375,840	
서해안	舒川	서천군 서천면 군사리	2·7	322,786	304,950	관교장은 서해안의 배후장시의 성격이 강함
	良峙	보령군 주산면 金岩里	1·6	236,952	16,250	
	大川	보령군 대천면 대천리	3·8	536,772	47,778	
	廣川	홍성군 광천면 광천리	4·9	275,000	580,450	
	瑞山	서산군 서산면 읍내리	2·7	208,540	217,530	
	板橋	서천군 동면 玄岩里	5·10	260,093	400,150	
내륙	鳥致院	연기군 조치원읍 조치원리	4·9	225,269	673,928	
	溫泉	아산군 온양면 온천리	4·9		667,292	
	溫陽	아산군 온양면 읍내리	1·6	410,000	43,910	
	鴻峙	부여군 鴻峙面 南村里	2·7		589,691	
	廣亭	공주군 광정면 광정리	5·10		322,530	
	天安	천안군 천안읍 읍내리	3·8	1,974,986	2,454,000	
	大田	大田府 本町 二丁目	1·6	333,937	1,013,515	
	竝川	천안군 葛田面 병천리	1·6		306,100	
	靑陽	청양군 청양면 읍내리	2·7	284,400	206,580	

* 자료 : 1922년 (조선총독부, 1924, 『朝鮮の市場』)

1938년 (문정창, 1941, 『朝鮮の市場』, 日本評論社)

그러나 일제시대 철도와 신작로가 개설되면서, 육로를 통한 운송이 확대되었고, 한국전

30) 일제시대의 주요 포구는, 인천에서 출발하는 汽船의 정박지를 통하여 짐작할 수 있다. 기선은 인천을 기점으로 하여, 屯浦 (조선조 아산현 소속; 현재 아산시 둔포면 둔포리), 頓串 (조선조 德山; 아산시 선장면 돈포리), 富里浦 (일명 사발포, 조선조 泗川; 당진군 우강면 江門里), 漢津 (조선조 洪州; 당진군 송악면 한진리), 古波島 (조선조 泰安; 서산시 팔봉면 고파도리), 安興津 (조선조 泰安; 태안군 근흥면 정죽리), 水營 (조선조 保寧; 보령시 오천면 소성리), 於靑島 (조선조 洪州; 전라북도 옥구군 옥도면) 등지에 정박하였다. 朝鮮總督府 農商工部水産局, 1910, 『韓國水産誌』 3권, 朝鮮總督府印刷局, p.585. 이 포구들은 조선시대 津·營·倉 등이 설치되었거나 장시가 있었던 교통 및 군사상의 요충지였다.

쟁 이후 한강 수운이 폐지되면서, 뱃길 주변의 포구와 시장은 사양길로 접어들게 되었다. 그러한 가운데 홍수 방지를 위하여 금강과 삼교천 하구에 방조제 건설되면서 옛 포구의 기능은 완전히 상실되었다. 서해안에 연한 경우에도 자연적인 퇴적과 아울러 20세기 이후 활발하게 진행된 간척사업으로 인하여, 옛 포구의 모습은 찾아보기 어렵게 되었다.

3) 금산(禁山)과 국마장(國馬場)

조선시대에는 국가에서 목재를 조달하기 위하여 금산(禁山) 또는 봉산(封山)이라는 이름으로 지정한 지역이 있었다. 그 대표적인 송림지대로 황해도 장산곶 및 전라도 변산과 함께 안면도가 유명하였다.³¹⁾ 금산으로 지정된 지역은 시기에 따라서 다소 변동이 있었을 터이고, 그 구체적인 지점을 모두 알 수는 없되, 대체적인 내역은 『만기요람』을 통하여 확인할 수 있다.³²⁾ 그 현황은 다음과 같다.

지역		封山	黃腸	松田	계
공충도	泰安	20			73
	洪州	2			
	瑞山	51			
전라도		142	3		145
경상도		65	14	264	343
황해도		2			2
강원도			43		43
함경도				29	29
계		282	60	293	635

그런데 『만기요람』에는 각도의 봉산(封山) 현황에 바로 이어서, 유명한 송산(松山)을 기록하고 있다.³³⁾ 호서의 안면도를 비롯하여, 호남의 변산(邊山)·완도(莞島)·고돌산(古突山)·팔영산(八影山)·금오도(金鰲島)·절이도(折爾島), 영남의 남해와 거제, 해서의 순위(巡威)·장산(長山), 관동의 태백산·오대산·설악산, 관북의 칠보산 등을 꼽고 있다.

이들을 살펴보면, 대체로 백두대간의 산악 외에는, 모두 서·남해안의 섬들이다. 이 또한 운송의 편리함 때문이었다. 태안이나 서산은 별도로 언급할 필요가 없거니와, 충청도의 많은 도서를 관할했던 홍주목에 봉산이 있는 것은 이 때문이다.

관용목재로 사용하는 황장목의 관리는 매우 엄격하였다. 조선후기 전선(戰船), 조선(漕

31) 안면도는 세종 연간에 이미 봉산으로 정해진 듯하다. 『세종실록』 권121, 세종 30년 8월 27일 庚辰條.

32) 『만기요람』 財用編 5, 松政 各道封山條.

33) 『만기요람』 財用編 5, 松政 著名松山條.

船), 강화에서 임금이 타는 정자선(亭子船), 운석선(運石船) 등의 선재(船材)는 물론이요, 목재까지도 비변사에서 직접 벌채하여 내어주도록 되어 있었다.³⁴⁾

호서에서는 선박을 만드는 목재는 안면도에서 많이 조달하였던 것으로 짐작된다. 『만기요람』에 의하면 아산현감이 순영(巡營)에 보고하면, 호조를 거쳐 비변사에서 수영(水營)에 관문(關文)을 내어주도록 되어 있었다.³⁵⁾ 이에 따르면 아산현감이 조선(漕船)의 건조를 맡고³⁶⁾ 수영(水營)에서 감독하였던 것으로 볼 수 있다. 그것은 아산의 공세곶은 충청도 대부분 군현의 세곡을 운송하는 곳이었으며, 안면도의 송림은 수영(水營)에서 관할했기 때문이다.³⁷⁾

이러한 금송정책으로 송림이 우거졌던 안면도는 구한말에서 해방 직후까지의 혼란기에 ‘도끼자루 하나만 있으면 먹고살 수 있는’ 지역으로 알려졌다. 막상 조선조에도 소나무를 베어 장작으로 쓰려했던 염한이[鹽漢]를 비롯한 주민들과 우거진 송림을 보존하여 목재로 쓰려했던 정부 사이에서는 솜박꼭질이 끊이지 않았다. 거기에다 금산(禁山)까지도 절수(折受)받으려는 궁방(宮房) 등의 노림수가 있었으니, 안면도 땅을 둘러싼 이해관계는 복잡할 수밖에 없었다.³⁸⁾

궁방 등에서 안면도의 땅을 허급(許給)받으려 했던 것은 경작할 토지를 확보할 목적도 있었으나,³⁹⁾ 오히려 풍부한 산림을 이용한 염밭[鹽田] 경영에 있었던 듯하다. 주지하다시피 20세기 천일제염법(天日製鹽法)이 도입된 이후에도, 거의 1960년경까지 우리나라에서는 자염법(煮鹽法)에 의하여 꽃소금[花鹽]을 생산하였다. 따라서 소금 생산을 위해서는 막대한 연료가 필요하였고, 그런 측면에서 송림이 우거지고 갯벌이 발달한 안면도는 소금가마[鹽盆]를 설치할 수 있는 최적의 장소였던 셈이다.

이런 까닭에 안면도로 몰래 잠입하는 주민들이 많았고, 국가에서는 엄격한 주민을 쇄출하는 등 금송(禁松) 조치를 취하여 송림 보호에 노력하였다.⁴⁰⁾ 그러나 생계를 도모하려는 유민(流民)이나 막대한 이익을 꾀하는 궁방(宮房) 등의 세력가는 물론이요, 국가에서도 재정 확대를 위해서 염분 경영을 무시할 수는 없었다. 이러한 현실적 상황을 절충한 조치가 잡목 또는 바람에 쓰러진 소나무[風落松]를 매각하거나 자염용(煮鹽用) 연료로 활용하는 방안이었다.⁴¹⁾ 그리고 정조 16년 충청도 기근 때에는, 구황을 위하여 한시적으로 관의

34) 『만기요람』 軍政編 1, 備邊司 所掌事目 松政條.

35) 『만기요람』 財用編 2, 漕轉 漕船材漕復米布退船條.

36) 『정조실록』 권 42, 정조 19년 정월 7일 庚寅條.

37) 『비변사등록』 숙종 20년 7월 15일조의 湖西水營所管 安眠島培養船材事目.

38) 『숙종실록』 권6, 숙종 3년 8월 3일 丁未條; 『영조실록』 권25, 영조 6년 4월 1일 戊戌條. 숙종 3년의 논의는 明安公主房에서 절수받으려 했던 일을 말하며, 영조 6년의 논의는 司圃署의 절수 논의를 말한다. 『비변사등록』 제33책, 숙종 3년 8월 3일조; 『비변사등록』 제40책, 숙종 12년 9월 14일조.

39) 水營에서 송림을 看養하기 위하여 倣建한 山直의 경우는 경작할 토지의 확보가 절실했다. 숙종 3년 이전에 그들을 위하여 토지 30결의 경작을 허가하였으나, 암암리에 그 면적이 확대되었던 듯하다. 『비변사등록』 제33책, 숙종 3년 8월 3일조; 『비변사등록』 제40책, 숙종 12년 9월 14일조.

40) 『세종실록』 권121, 세종 30년 8월 27일 庚辰條; 『세조실록』 권6, 세조 3년 정월 16일 辛巳條; 同 권6, 세조 3년 2월 25일 己未條; 『선조실록』 권19, 선조 18년 4월 29일 庚午條; 『영조실록』 권30, 영조 7년 11월 22일 辛巳條; 『정조실록』 권16, 정조 7년 10월 29일 丁亥條.

41) 『인조실록』 권36, 인조 16년 정월 17일 辛巳條; 『영조실록』 권31, 영조 8년 정월 10일 戊辰條; 『정조실

감독 아래 민간이 소금을 굽는 일을 허락하기도 하였다.⁴²⁾

위에서 살펴보았듯이 서산과 태안 일원의 송림이 우거진 독특한 경관은 위와 같은 금송 정책(禁松政策)의 결과로 형성된 역사적 경관이다. 그런데 현재 안면도 외에 금산으로 관리되던 지역에 대한 구체적인 조사는 이루어진 바가 없다. 또한 조선 말 이후 정부의 관리가 소홀해지면서 옛 경관을 유지하는 곳도 많지 않다.

국마장 또한 서·남해안에 집중 설치되었다. 선조 중앙정부에서는 원(元)나라의 직영목장이었던 제주도의 예에 따라 전국 각지에 국마장(國馬場)을 만들었다. 그런데 국마장은, ① 겨울철에도 방목(放牧)할 수 있게 기후가 온화하면서도, 또한 물과 풀이 풍부하고, ② 비상시에 손쉽게 운송할 수 있게 서울에서 가까우며, ③ 맹수가 출몰하지 않고, 또한 말이 산림으로 도망하지 못하는 곳을 선정하였다. 이러한 조건을 충족할 수 있었던 서·남해안의 도서(島嶼)가 대거 국마장으로 편입되었던 것이다. 서울과 가깝고 섬과 곳(串)이 발달한 내포 일원도 그러한 곳 가운데 하나였다.

태안반도에 설치되었던 국마장 현황은 효종조(孝宗朝) 허목(許穆)이 사복시(司僕寺) 제조(提調)로 있을 당시 만든 「목장지도(牧場地圖)」⁴³⁾를 통해서 확인할 수 있다. 당시 각도의 목장 총수(總數)는 제주목장(濟州牧場)을 합하여 138소(所)였는데, 대부분 폐지되고 53처(處)만이 설장(設場)하고 있었다. 국마(國馬)의 수는 총 20,213필(雄馬6,939필, 雌馬13,274필)로서 5,178명의 목자(牧子)가 돌보고 있었다. 그 중 공청도(公淸道)에는 4읍(邑)에 10목장이 있었고, 설장(設場)한 곳은 3처(處)였으며, 총 613필(雄馬167필)의 마필을 705명의 목자(牧子)가 사육하였다. 그 마필과 목자의 수가 각각 3%와 13.6%에 불과하다. 이렇게 적은 수의 마필을 사육하게 되었던 이유는 제주도의 목장이 절대 다수를 차지하였던 탓도 있었으나,⁴⁴⁾ 임진왜란 이후에 군제(軍制)가 다시 바뀌면서 많은 수의 국마장이 폐지되었기 때문이다. 효종조(孝宗朝)의 공청도 국마장 현황은 아래와 같다.

록』 권30, 정조 14년 7월 1일 己卯條.

42) 『정조실록』 권36, 정조 16년 12월 26일 庚寅條.

43) 『목장지도(牧場地圖)』 국립중앙중앙도서관 古20650.

44) 제주도의 목장에서는 1,386명(26.8%)의 목자가 총 12,821필(63.4%)의 말을 사육하였다. 제주도 목장을 제외했을 때에는 공청도의 마필과 목자의 비율은 각각 8.3%와 18.6%를 차지한다.

郡縣名	地名	규모	위치	馬匹數	牧子	비고
沔川	倉宅串	東西6里 南北20里 周廻50里	在郡北35里	雌雄竝23匹	60名	
瑞山	大山串	東西10里 南北35里 周廻90里	在郡西北	雌雄竝330匹	488名	(영조조 폐지)(1)
	興陽串	周廻60里				廢止
泰安	梨山串(2)	東西5里 南北30里 周廻60里	在郡北42里	雌雄竝260匹	157名	(正宗朝 폐지)(3)
	智靈山串	周廻30里				廢止
	薪串		在郡北29里			廢止
	禿津島		在郡北洋中			廢止
	安面串(4)					東陽尉 折受處
	大小山串		在郡西25里			廢止
洪州	元山島	東西10里 南北5里 周廻47里	在州西南洋中			移給安興鎭 水營移屬

(1) : 영조의 계비 정순왕후의 묘역이 있는 관계로 절수되었다고 전해짐

(2) : 현재 태안군 이원면 관리(官里)로 추정된다. 『서산군지』(1927) 古事條.

(3) : 『서산군지』(1927) 고사조(古事條).

(4) : 현재 태안군 남면 진산리(榛山里) 속칭 ‘장군벌[장문벌, 진벌]’로 추정된다. (黑松山
在南面 脈出泰安白華山 西南經同面南山里 爲本面榛山里 地形槩多平原小丘陵 更南
走 作將門坪 古昔牧馬場遺址 … 『서산군지』(1927) 山岳條)

앞의 표에서 알 수 있듯이 충청도 국마장은 모두 내포지방에 위치하였다. 시대적 변화에 따라 치폐(置廢)를 거듭하던 국마장은 숙종조를 고비로 점차적으로 폐지되었고, 충청도에서도 면천군의 창택곶 목장, 태안군의 이산곶 목장, 서산군의 대산곶 목장, 홍주목의 원산도 목장만 남았다.

폐지된 목장 토지는 조선후기, 특히 숙종조 이후 많은 분란을 야기한 이유가 되기도 하였다. 목장이 해변의 평탄한 지역에 있었던 관계로, 왕가를 비롯한 권력층들이 절수(折受)받으려 하였고, 반면에 정부에서는 재정을 확보하기 위하여 둔전(屯田)으로 경작하려 하였으며, 주민들도 토지들을 확보하기 위하여 적극적으로 노력하였다. 숙종조에 폐지되어 왕가에 절수된 목장의 토지는 안면곶 목장 뿐인데, 나머지의 목장은 둔전으로 경작되었거나 주민들에게 분배되었을 것이다. 이러한 목장 토지는 그후로 활발하게 간척사업이 진행되었다.

국마장 가운데 관심을 끄는 곳은 원산도 목장이다. 현재 태안해안국립공원에 바로 인접해 있고, 조선조에 국마장과 아울러 원산진이 설치되어 있어서, 보령의 수군절도사의 지휘 아래 수군우후(水軍虞侯)가 조운선(漕運船)의 호송을 책임졌던 군사시설이었기 때문이다.⁴⁵⁾ 이렇듯 군사와 교통의 요충지였던 까닭에, 숙종 42년(1716)에는 안흥원산창(安興元

45) 『충청남도지』(1870년대)에는 다음과 같은 기록이 있다. ‘用川面 元山島에 있으며, 前水의 虞侯가 있다. 매년 3월 초1일에 (漕船을) 護送하고 9월 초1일에 돌아와서 水營으로 간다. 甲寅年(1854)이 되어 巡營自辟軍官

山倉)을 설치하고, 안면도의 둔세(屯稅)를 유치하여 섬주민들을 위한 환곡(還穀)을 만들기도 했던 것이다.⁴⁶⁾ 이와 관련하여 원산도에 이웃한 삼시도가 국가에서 어린 사슴을 방목하던 곳이라는 점도 염두해 둘 만하다.⁴⁷⁾

3. 서해안 관련 자원 활용방안 검토

현재 충청남도 서해안 지역에서는, 중국의 부상과 발맞추어 서해안고속도로의 개통 등으로 서해안시대가 열렸다는 기대심리가 높은 상황이다. 물론 사회기반시설의 확충과 함께 산업발전이, 성장의 기반이 될 것으로 짐작된다. 그러나 또한 지역문화가 지역경쟁력의 한 요인으로 자리잡기 시작한 이 시점에서 역사문화자원에 대한 관심이 소홀할 수는 없다.

특히 어느 자치단체라 할지라도, 지역 정체성을 확립함으로써 주민의 자긍심을 고양시키고, 나아가 관광자원으로 활용함에 있어서 역사문화적 자원보다 나은 것은 드물다고 생각한다. 그런 의미에서 볼 때, 서해안은 자신들만의 독특한 자원의 발굴에 힘을 쏟아야 할 것으로 본다.

그런 측면에서 볼 때, 서해안 옛 뱃길과 관련된 역사문화자원은 차별적 경쟁력을 가진 분야로 판단된다. 다만 이름난 경승지로서, 고승이나 명현들이 방문했던 자취들만 전하는 동해안과 비교했을 때, 서해안의 문화유적은 색다른 면모를 갖고 있다.

서해 연안은 20세기 이전 가장 활발했던 교통로서, 수많은 사건이 발발했고, 그와 관련된 시설이 설치되었으며, 민초들의 생생한 숨결이 느껴지는 역사의 현장이었다. 예를 들자면, 동해 울진의 망양정이 송강 정철과 겸재 정선이 잠시 들렀다고 한다면, 광천 포구는 물 뱃사람들이 화물을 실어 나르고 젓갈을 매매했던 장터였다.

한 걸음 더 나아간다면, 명사들이 왕래하면서 많은 작품을 남긴 까닭에, 관련 조사와 연구가 진행되었고, 또한 상당 부분 복원 등의 조치가 취해졌다고 보아도 과언이 아니다. 반면 민초들의 생활의 근거지였던 서해 연안의 민속적 역사자원에 대한 관심은 저조하였고, 관련 자원도 방치된 채로 남아 있는 것이다. 서해안의 역사문화자원을 활용함에 있어서는 이런 측면을 고려할 필요가 있다. 동해안과는 차별적인 성격을 부각시키고, 이에 대한 활용방안을 마련하여야 할 것이다.

한편 역사문화자원을 활용함에 있어서, 기초조사의 필요성은 아무리 강조해도 지나침이 없다. 현재 서해안의 역사문화자원의 경우, 사실 자체에 대한 조사가 미비하고, 혹 알려졌다 하더라도 방치된 채로 남아 있는 경우가 허다하다.

안면도 영목의 경우, 조선초 수영(水營)이 있었던 사실도 거의 알려지지 않은 채, 대표적

으로 元山別將을 삼아 호송토록 하였으나, 己巳年(1869)에 다시 別將을 혁파하고 水虞侯로 하여금 예전처럼 별장의 예에 따라 나가도록 하였다. 호송의 책임을 전담하는 바, 사고가 발생하면 우후에게 책임을 논하게 된다.’

46) 『만기요람』 財用編 6, 諸倉 安興元山倉條.

47) 『만기요람』 軍政編 4, 海防 西海南部條.

인 해변 횃집으로 유명할 뿐이다. 해수욕장으로 유명한 원산도에 원산진이 설치되어 수군 우후(水軍虞侯)가 근무하였다는 사실, 또는 한진 앞바다의 영웅바위가 뱃사람들이 제사를 올렸던 곳이라는 사실 또한 알려진 바가 없다. 안면도 금산(禁山)은 다만 해변에 가까운 자연휴양림으로 유명할 뿐이다. 우리 나라의 거의 유일한 운하유적지 굴포운하 등도 안내판조차 설치되지 않은 채, 논으로 경작되거나, 혹은 그대로 방치되고 있다.

우선 해당 유적에 대한 기초적인 조사연구를 통하여, 최소한의 관련 조치가 이루어져야 할 것이다. 문헌사료의 검토 및 지표조사 또는 발굴조사, 역사적·학술적 가치가 있는 자원의 문화재 지정, 유적지에 대한 소개 및 안내판 설치 등은 가장 선결되어야 할 사안이라고 본다.

조사연구의 결과는 교육 및 홍보자료로 발간되어야 할 것이다. 그럴 경우에도, 개별 자원에 대한 단순한 설명에 그칠 것이 아니라, 서해안의 특성을 부각시킬 수 있어야 할 것으로 본다. 현재 서해안의 문화적 특성이 널리 소개되지 않은 상황이므로, 관련 자원을 유형별로 묶어서 소개하는 방법 등을 생각해볼 수 있다. 교육 및 홍보자료의 발간의 경우, 지역 청소년층을 대상으로 하는 교육 자료, 일반인을 대상으로 하는 홍보 또는 소개책자 등 수요층에 대한 고려가 있어야 됨은 물론이다.

학술적·문화재적 가치가 높은 자원의 경우, 적극적으로 문화재 지정을 추진할 필요가 있다. 운하 유적, 관방 유적 및 그와 관련된 제사처와 종교시설 등은 물론이고, 현재까지 식생이 양호한 금산(禁山) 등은 보존의 필요성이 충분하다고 본다. 문화재 지정이 가능하지 않더라도, 특히 도로변 곳곳에 재래종 송림이 남아 있어서 독특한 경관을 유지하는 서산과 태안의 경우에는, 옛 금산과 연결된 지역 이미지 구축도 생각할 수 있을 것이다.

문화재 지정 이전이라 하더라도, 관련 자원을 소개하는 안내판의 설치, 관련 조형물이나 전시관의 설치를 생각해볼 수 있다. 서해안의 경우, 지금까지 관련 도로망이 정비되지 못하여 유적지의 위치는 물론, 진출입로조차 확인하기 어려운 실정이다. 따라서 유적지 입구의 진출입로의 표시, 간략한 정보를 담은 안내판, 그리고 가능하다면 관련 조형물의 설치나 전시관의 건립을 생각해볼 수 있다. 예를 들어, 안면도 개발과 더불어 각광을 받기 시작한 안면도 휴양림의 경우, 과거 금산(禁山)이었음을 표시하는 황장금표(黃腸禁標)를 형상화한 조형물을 세우고, 옛 목수들의 장비나 전통 한선(韓船)들을 더불어 전시한다면, 볼거리의 다양화라는 측면에서 효과를 볼 수 있을 것이다.

연계 관광코스의 개발 또한 무시할 수 없는 부분이다. 동해안을 찾는 경우, 일부 관광객들은 옛 ‘관동팔경’을 방문하기도 한다. 서해안에서도 옛 명승지를 묶는 코스의 개발, 또는 새로운 명소를 연계하여 홍보를 강화할 필요도 있다. 예를 들어, 영목, 원산진, 오천성, 안흥성 등 옛 진성(鎭城)과 포구가 이웃한 곳 가운데 경관이 빼어나거나 낚시터로 유명한 곳이 많으므로, 이를 테마 코스로 유형화하는 방안도 생각할 수 있다. 이 경우 관련 시·군의 협력체계 구축은 선행되어야 할 과제에 속한다.

광역에 걸친 테마 관광코스는 물론이고, 인접한 자원간의 연계를 강화하는 방안도 생각하여야 한다. 현재 안면도의 경우, 해수욕장-서해 낙조-휴양림의 송림 등이 자연스러운 방

문 코스가 되고 있다. 이와 유사한 사례, 예를 들어 천수만 유역에서 간월도와 창리 포구-겨울 철새-굴포운하를 연계하는 방안, 마량리에서 포구와 진성-동백정과 동백숲-해돋이를 묶어서 방문할 수 있도록 하는 방안을 강구할 수 있을 것이다.

관련 자원을 적극적으로 관광상품으로 개발할 수도 있을 것이다. 예를 들어, 천수만 부남호에서 선박으로 굴포운하까지 이동하는 방법을 생각할 수 있을 것이다.⁴⁸⁾ 그러나 이는 옛 터[遺址]에 대한 발굴조사를 비롯하여, 철저한 고증이 선행되어야 함은 물론이다.

연계 코스의 개발에 있어서 가장 심혈을 기울여야 할 부분은, 청소년층을 대상으로 하는 교육적 효과이다. 미래를 짚어지게 될 청소년들이 지역의 역사와 문화에 대한 애정을 가졌을 때, 지역 정체성의 재생산이 가능하며, 친숙한 대상으로 자리매김할 것이기 때문이다. 따라서 지역 학교의 역사교육자료로서 쉽게 접근할 수 있는 코스의 개발이 있어야 할 것이다.

관련 프로그램의 개발은 또 다른 과제에 속한다. 특히 옛 생활과 관련된 자원이 많으므로, 다양한 체험 프로그램이 개발될 수 있을 것이다. 옛 한선의 복원과 운행, 진성(鎭城) 등의 관련 의례 복원 및 참여, 옛 포구장터 민속의 발굴 및 재연 등등은, 그 가능성과 잠재력이 큰 자원에 해당한다. 해변가에 위치한 옛 국마장터의 부분적인 재연과 활용도 검토할 만한 소재가 될 것이다.

48) 옛 운하를 철저한 고증과 발굴을 통하여 태종조에 완성된 갑문식 운하로 복원하여 활용하는 것도 가능하겠으나, 문화재의 훼손 가능성도 고려하여야 할 것이다.