

금강유역의 역사 지리적 고찰

나 도 승
(羅燾承)

금강권연구소장



I. 서 언

II. 금강유역의 자연환경

III. 고대의 금강유역

IV. 중세의 금강유역

V. 근대 교통로의 개발과 금강유역

VI. 결 언

I. 서 언

과거는 물론 오늘날에도 물이 없는 인간의 삶이란 상상할 수 없으며, 그것은 미래에도 지속될 것이다. 때문에 강물에 대한 인간

의 관심은 끊임 없었다. 특히 금강의 경우처럼 일정한 지역의 지역성 형성에 밑바탕이 되었던 경우 더욱 중요시 되었다(Van Slyke L.P., 1988, p.211; 藤岡謙二郎, 1978, p.307; 奥田 久, 1977, p.168; 나도승, 1992, p.345).

금강은 오랜 역사를 통하여 유역인의 젖줄이 되어 왔다. 군사적으로, 세조(稅租)의 수송로로서, 특히 근대 교통로 개발 이전에는 유역간은 물론 외방과의 상품 수송로서 그 이용도는 매우 높았다. 근대 철도 교통로에 밀려나면서 수운의 기능은 상실되었으며, 농업을 위시한 각종의 용수원으로서 중요시 되어왔다. 최근들어 금강유역의 개발에 대한 관심이 고조되고 있는데, 이는 282.9만명(1991) 유역인구의 복지를 위해서 매우 바람직스러운 일이다. 다만 지역개발을 위한 본격적 논의와 함께 금강유역의 지리적인 배경과 유역사를 이해한다는 것은 금상첨화라 하겠다. 이런 면을 감안하여 본고는 유역을 하나의 유기적 공간으로 보고, 그

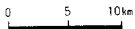
간 경제사회의 변동속에서 금강의 수운과 유역의 경관이 어떻게 바뀌어 왔는가를 살펴봄으로써 과거속의 유역의 현재성을 찾는 계기를 마련하자는데 있다. 아울러 이러한 작업은 금강권 개발의 전략수립에 이바지할 수 있을 것이다.

II. 금강유역의 자연환경

〈그림1〉에서 보는 바와 같이 금강은 한반도 서남부 평야지대의 중앙부를 동서로 관류하며, 유역은 대전, 충남, 충북, 전북과 경북의 일부 등 1광역시·4도·4시19군에 걸쳐 있다. 전북 장수군 장수읍 수분령에서 발원하며 해발 400m 내외의 진안고원 위를 심하게 감입곡류(嵌入曲流, incised meander) 하면서 북류한다. 금강의 별칭이기도 한 영동군 심천(深川)에 이르면 방향을 북서쪽으로 바꾸어 대청호로 흘러 든다. 상류부인 본 구간은 1/1,000 - 1/3,000로 급류를 이룬다(한국수자원공사, 1993, pp.1-3). 지질적으로 소백산 편마암대나 옥천계변성암이 매우 우세하고, 중생대 주라기에 형성된 대보화강암류가 널리 분포되는 금산·옥천읍은 거의 원형(圓形)에 가까운 침식분지를 이루고 있다. 대청댐을 지나서 신탄진과 부강 사이에 이르면 하도의 종단면 곡선은 경사 급변점으로 나타나 한 여울을 이루고 있다. 이런 지형적인 제약 때문에 근대 이전 수운 기능이 성했을 시절의 하선의 출입은

부강 하항을 상한계로 삼아 왔다. 그 이상의 구간은 소형인 시장선(市場船)만이 오르내리고 하였을 뿐이다. 부강에 이르면 유로가 크게 꺾이며, 합강리에서 충북 내륙부로 부터 흘러 나오는 미호천과 합류한다.

이하 하구부까지는 미호천 상류로부터 지질구조선을 따라 흐르기 때문에 구간별로 유로가 골개 이어지고 있다. 공주 공암부근에서 북서류 하다가 공주의 북쪽 전막(新關洞)에서 다시 크게 꺾여 남서류 하면서 북쪽 차령산맥에서 흘러 내린 정안천, 유구천, 금강천과 합류한 다음, 부여 규암에서 일시 남류하여 강경에 이른다. 신탄진에서 강경까지는 경기편마암대와 중생대 화성암류가 널리 분포되어 낮은 구릉지가 많고, 곡간(谷間)에는 좁은 범람원이 발달되어 퇴적평야를 볼 수 있다. 하폭이 400m에 이르는 강경 일대에서는 계룡산·대둔산지에서 흘러 내리는 석성천, 논산천과 합류된 다음, 유로는 다시 직각으로 꺾인다. 여기서부터 하구까지는 진강(鎭江)이란 옛 이름도 있으며, 하구가 가까이에 서천에서 유입되는 길산천 유역에 비옥한 서천평야가 발달되어 있다. 하구는 길이 1,814m, 높이 16.6m의 둑을 사이에 두고 서해를 마주하고 있다. 하상 경사가 1/5,000-1/8,000으로 완만해진 하류부의 강안은 제4기 이후에 있었던 해수면 변동(sea level change)의 영향을 받았다. 현재는 해수면 상승(海進)과 금강의 범람으로 운반된 퇴적층이 발달되어 있는데 이들 제4기층은



〈그림1〉 금강의 주요 하계망(河系網)

954.1㎢에 이른다(충청남도, 1993, pp.93-106; 국립환경연구소, 1983, p.139).

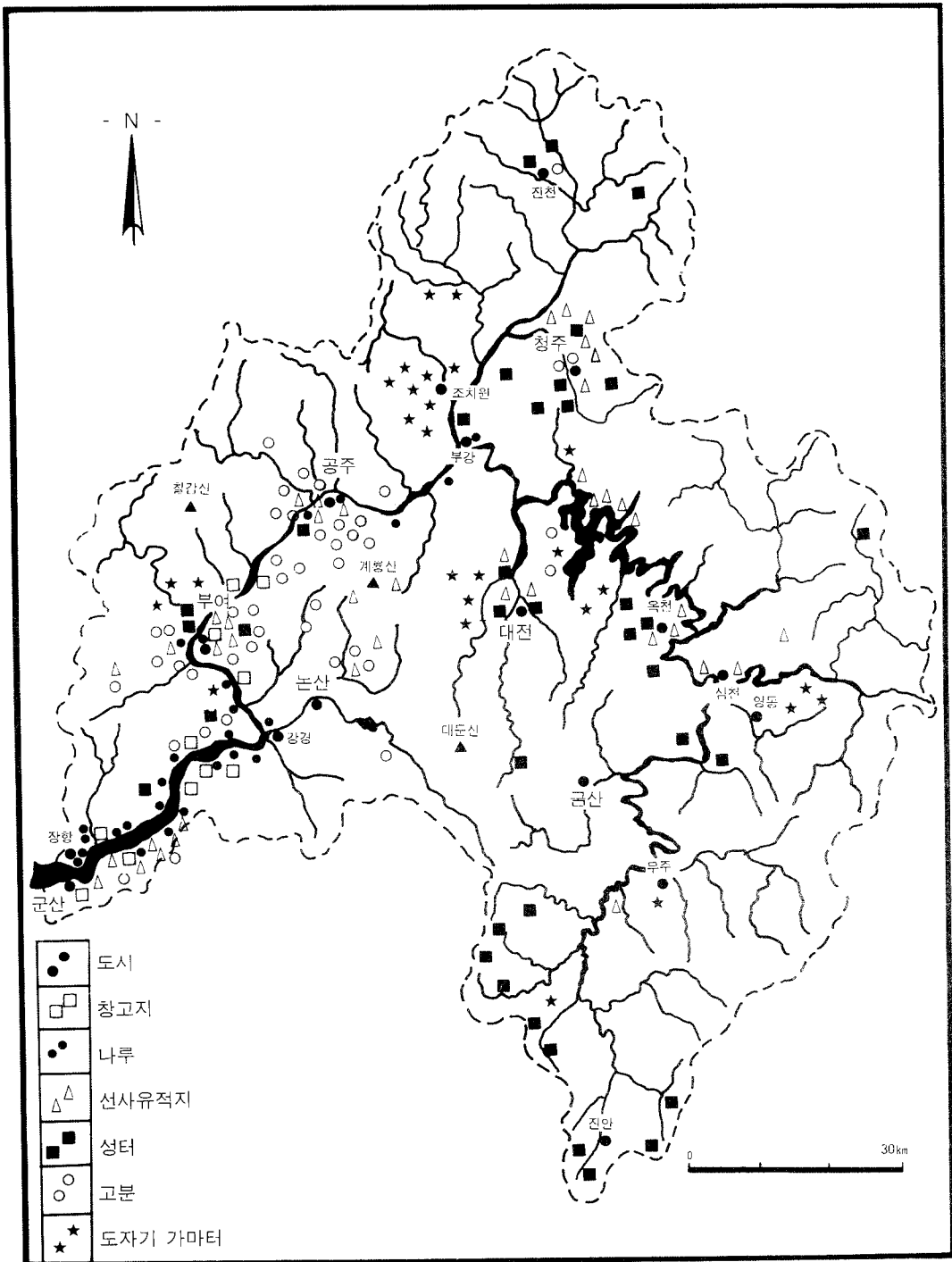
금강수계는 400km 정도인 본류와 약 2,000km에 이르는 300여개의 지류가 약 10,000㎢의 유역에 그물처럼 펼쳐져 있는데, 발원지로 부터 하구까지 직선거리는 90km에 불과하다. 유역의 기온은 연평균 12℃ 내외이며, 강수량은 1,000-1,300mm로 4대강 가운데 상대적으로 적은 편이다. 강수의 집중도는 7, 8월 두달 사이에 전체의 40% 이상이 내려 홍수의 주요 원인이 되고 있다. 금강은 많은 토사를 서해로 운반한다. 유출된 토사는 다시 연안류에 실려 남쪽 해안을 따라 운반 퇴적되어 비옥한 김제·만경평야의 중요한 구성물질이 된다(권혁재, 1974, pp.1-12). 금강유역에는 1991년 현재 16.22만ha의 논과 7.65만ha의 밭이 있으며, 수자원은 대부분 농업용수(1,625백만톤)로 이용되지만 생활용수(259백만톤), 공업용수(77백만톤)의 수요도 점차 증가되고 있다(한국수자원공사, 1993).

Ⅲ. 고대의 금강유역

금강유역은 선사시대에 이미 인간생활의 터전이 되어 왔다. 양주동설에 의하면, 神의義인 “금”이 곰 혹은 고마로도 전하였으며, 또 “금”은 갠, 검, 금 등으로 瓦轉되는 “王”의 古訓으로 沿用(仍用)되었던 것이라고 한다. 이말을 풀이하면 “금강”은 神 또는 王의

강이란 말이되고, 공주의 옛 이름인 “곰나루(熊津)”도 같은 뜻에서 불리어온 이름이라 할 수 있다. 그만치 유역은 인류의 역사와 더불어 중요시 되어온 곳이다(梁柱東, 古歌研究, 1982, 一湖閣, p.9). 이러한 사실은 1964-1992년과 1976-1983년에 각각 10여 차례에 걸쳐 발굴 조사된 공주 석장리 유적과 청원 두루봉 유적과 같은 구석기 유적지를 필두로 하여, 부여·공주·영동·옥천 등에 흩어져 있는 신석기 유적, 그리고 부여 송국리유적으로 대표되는 청동기 유적들과 대전 둔산유적이 발굴·조사됨으로써 확인되었다. 특히 석장리 유적은 전기 구석기부터 후기 구석기까지의 유물이 층위를 이루고 있으며 출토품은 우리나라 구석기학의 중요한 학사적(學史的) 위치를 차지할 뿐 아니라, 가장 대표적인 표준유적(type site)으로 평가 받고 있다. 송국리 유적에서는 탄화미가 발굴되어 금강유역의 농경사 연구에도 획기적인 자료가 되고 있다. 1991년 발굴·조사된 대전 둔산 선사 유적지에서는 구·신석기·청동기 시대를 망라하는 유물이 채집·발굴되어 학계의 관심을 끌었다.

B·C 5-4세기에 이르면 일정한 수준의 지배권력이 형성되고, B·C 3-2세기 이래 확대된 정치집단의 형성이나 정치권력의 성장면에서 한반도 남부의 타지역에 비해 상대적으로 선진지역으로 등장한다(이현혜, 1988, p.204). 백제시대를 지나면서 유역은 역사상 가장 주목받고 화려했던 문화의 시기를 맞



〈그림2〉 금강의 수운권도(水運圈圖)

는다. 그 결과 오늘날에도 백제문화권이라 하면 흔히 금강유역을 떠오르게 한다. 이러한 유역의 번영은 수륙교통의 요지이면서 천연의 요새지인 공주에 도읍했던 웅진시대(熊津時代, 475-538년)를 지나 사비시대(泗批時代, 538-660년)로 이어진다. 그러나 국력이 약해지자 백제문화의 젖줄이었던 금강과 그 유역은 침략자들의 주 침공로로 이용되기도 했다. 백제 중흥기 중국 남조와의 문화의 교류나 일본에의 유교문화를 전수한 일 등은 수로인 금강을 통해서도 이루어졌던 것이다. 또 왕조 말기 사비성 방어를 위한 당군과의 백강전투를 위시해서, 멸망후 국권을 부흥하기 위한 주류성(周留城, 韓山)의 방어전투, 당군을 축출하기 위한 나당군의 싸움 등은 금강의 하류부를 무대로 하고 있다. 이것이 금강이 갖는 문화교류나 군사적 의미가 역사상 가장 뚜렷하게 나타나는 상징적 예라 하겠다.

Ⅳ. 중세의 금강유역

고려왕조로 들어서면서 금강은 이전의 군사·정치적 요충지로서의 의미보다는 상대적으로 비옥한 평야, 수운의 이점이 두드러지는 경제적 측면에서 역대 왕조에 있어 가장 비중을 차지하는 지역이었다. 이것은 고려왕조의 조운제도 확립과정에서 드러난다. 정종(1034-1046)대에 12조창제가 도입되고 문종(1046-1083)대에는 13조창제로 확대되

어 고려 조창제의 골격을 이루었는데 금강 연안의 임피의 진성창이 그것이다. 그러나 금강유역의 경제력 상승에 따른 금부상은 불행하게도 왜구들의 잦은 내침을 초래하여 약탈과 노략질의 주요 목표가 되었다. 당시 특히 부여, 공주 지방을 침입하기 위한 통로로 이용되었다(竹中康雄, 1935, p.19). 그 결과 수운의 쇠퇴와 연안지역의 일시적인 황폐화를 가져오기도 했다. 마침내 고려말 우왕대에 들어 나세(羅世), 최무선(崔茂宣) 등이 활약한 금강하구 진포해전에서 왜구의 대선단을 격파하면서 침탈행위는 점차 감소되었다.

새로이 조선왕조가 열리면서 유역은 다시 한번 조야(朝野)의 관심의 대상지로 되었다. 금강이 갖는 경제·군사적 입지를 감안하여 새로운 도읍지로 신도안지역이 물망에 올라서 기초공사까지 시작되었기 때문이다. 비록 신도읍지 건설은 중단되었지만 금강유역의 경제적 입지와 영향력은 여전하여 주변의 공주, 전주, 청주 등 지방행정 중심지를 연결하는 수운로로 계속 이용되었음은 물론, 중앙정부 재정확보에도 중요한 몫을 해 왔다.

조선왕조 15세기 말부터 확대된 대토지 사유에 따른 농장의 소작료 운송도 수운을 활성화하는데 큰 자극제가 되었다. 세곡 운송정책은 17세기에 이르면 관선조운혁파론(官船漕運革罷論)이 등장하였고 사선임운(私船賃運)으로 전환되어 갔다. 더구나 세계

개편으로 인하여 전세(田稅)와 대동미(大同米) 등 운송되어야 할 물량은 전례없이 증대되었고 이는 지토선을 이용한 임운체계를 촉진시켰다. 특히 조선후기로 들어 미곡은 식생활의 중심이 되고 수요나 구매력이 커서 화폐의 대용품으로 등장하여 재화로서의 가치를 발휘하게 된다. 17세기 중반 대동법이 시행되면서 금강유역도 예외는 아니었다. 전세도 천안, 연기, 청주, 함열, 익산, 옥구 등지를 제외하고는 거의 모든 지역에서 임운을 이용하게 되었다. 마침내 18세기 초에는 공주에 영포창, 은진에 시진창을 설치하고 각 읍의 임운에 은진 강경포, 부여 백마강, 임천 남당진, 임피 서시포, 여산 나암진, 용안 청포진, 임피 나리포 등이 이용되어 왔다(최완기, 1988, p.65, pp.77-78, pp.187-189). 18세기 중엽에 이르러 강경포는 원근의 물화가 모여 거래되는 대장시로 성장하게 된다(이중환, 택리지, 충청도조).

이렇게 수운활동이 활발했던 금강의 기능은 조선왕조 후기에도 계속되어 그 경제적 입지는 더욱 확대되어 갔다. 활발한 수운기능과 배후의 농경지와 주요 지방행정도시를 갖춘 금강유역의 경제적 기반은 조선왕조 말기의 상품유통경제의 활성화를 촉진시키는 계기를 마련케 했다. 특히 17세기 이후 금강 중·하류 지역의 강경, 석성, 논산 일대의 수운과 농경지에 대한 관심을 높인 중앙의 왕족·양반관료들의 대토지 소유와 낙향한 유림(幾湖士林派)들의 정착은 현 زمین

들에게 긍정적인 면과 함께 부정적인 측면의 영향도 주었던 것 같다. 전자의 경우 사계 김장생(1548-1632)을 비롯한 많은 유림, 양반들이 이주·정착하여 강경의 황산서원을 중심으로 많은 유학자들을 양성·배출하여 정신문화를 고양시킨 점을 들 수 있다. 후자는 지나친 수탈에 대한 저항의 역사를 예로 들 수 있으며, 19세기 중반의 동학농민운동은 대표적인 예라 하겠다. 그러나 이 양자의 문화는 20세기 전후 외세의 경제·정치적 침략이라는 민족적 위기에 직면하면서 한단계 승화되어 금강유역에서의 의병활동과 애국지사를 배출하는 원동력이 되기도 했다. 이 과정에서 정치·경제·사회적 변화를 겪게 되며 유역의 토지이용 경관도 많이 바뀌게 된다.

V. 근대 교통로의 개발과 금강유역

외세의 경제적 침탈이 노골화되고 군산항이 개항(1899년)되었던 19세기 후반에 들면서 금강의 수운기능은 절정기로 든다. 선박대형화시대로 들어 통감부 군산이사청 관할하에 들어간 금강은 남한강, 낙동강과 함께 한반도 중남부 내륙부를 해안지역과 연결하는 중추적인 교통로였기 때문이다. 한성을 중심으로 남북으로 연결되던 역로가 발달했지만 도로교통의 경제적 기능이 미미했던 당시만 해도 우리 민족의 실생활과 밀접하게 관련된 교통로는 수운로라고 볼 수 있다.

당시 내륙 수운로는 여객이나 각종 물산의 유통 뿐만 아니라 정보(나도승, 1992, p.202) 전달의 통로로 되어 하천유역은 하나의 기능지역(functional region)을 이루기도 했다. 금강하구 개항 초기의 내륙수로를 운항하던 선박의 종류나 규모에 대해서 다음의 <표1>을 제시하면서 설명에 대한다.

금강구의 수운환경을 살펴보면 0℃이하의 결빙 기간은 1월을 중심으로 약 30-40일간으로 인접 수계인 한강에 비하면 짧은 편이다. 동서방향인 하류부 하도는 편서풍의 방향과 일치되어 있는데다 군산항의 조류도 入潮時는 약 6시간, 出潮時는 5시간으로 느린편 이어서 선박이 비교적 자유롭게 출입할 수 있었다. 그밖에도 금강구는 한강구에 비하여 하안에 암초가 적은 편이어서 근대 선박의 출입 접안도 용이했던 것으로 보고에 나타나 있다.

1830-40년대의 금강유역은 수운을 이용한 포구상업 뿐만 아니라 장시도 활발하여 충남·북의 유역권은 크게 공주·강경·청주권으로 상권이 형성되었다. 그중 공주의 약령시는 춘추 2회, 각각 40일간 입시되던 것으로 이름이 높았다(이현창, 1995, pp.25-43). 특히 황산포와 나바위를 중심으로 금강수로는 천주교의 전래, 전파에도 중요한 통로이었다(샤를르 달레, 1980, pp.81-89). 당시 천주교는 사회적 평등을 내세우는 민중종교운동의 성격을 지녔기 때문에(조광, 1988, pp.82-113) 인구유동이 적지 않은 상

업활동의 무대로 신분제 사회의 변동을 회구하던 이들이 많았던 금강유역에 영향을 주었을 것으로 여겨진다.

1870년대로 접어들면서 강경은 평양, 개성과 함께 전국을 대표하는 장시로 떠오르게 된다(坂上富藏, 1928, p.10). 당시 금강 하만의 주요 하항만 보더라도 하류로 부터 군산, 성당, 나포, 황산, 강경, 석성, 규암, 공주, 부강, 옥천과 함께 미호천 유역의 오근장 등 약 20여개에 이르렀다. 수운의 전성기 당시 백화(百貨)의 출입항(出入港)으로 여겨왔던 강경장의 상권은 충남, 충북과 전북, 경기도 남부까지 포함하고 있었다. 아울러 강경은 19세기 이전부터 금강유역 유통권의 중심지일 뿐 아니라 서울, 원산, 제주도 등지로 교역하는 원격지 교역의 창구로 되어 있었다(이용호, 1986, pp.205-256).

1880년대에 이르면 유역에서 일본인, 중국인들의 상업활동이 본격화 되어(손정목, 1982, pp.262-267; 이병천, 1985, pp.295-332; 이현창, 1985, pp.296-330) 금강의 수운권은 거대한 동아시아 상권에 편입되어 국제교역시장으로 떠오른다.

그러나 1900년대로 들면서 미호천 상류부인 오근장을 비롯한 중류부의 하항들이 토사의 유출이나 유수량의 가감으로 마비되기 시작했다. 그러다가 중류부나 상류부의 하항의 쇠퇴에 결정적 타격을 준 것은 철도가 개통되면서라 하겠다. 즉 경부선(전구간, 1905)과 호남선(1914)이 개통되면서 금강의

〈표1〉 금강내륙수로 운항선(1900-1909)

중심하안	하구-군산	군산-강경	강경-공주	공주-부강
하 폭	河口 1,750m	392m	350m	180m
주행거리	5.0km (하구에서)	42.0km (하구에서)	90.2km (하구에서)	117.1km (하구에서)
범선규모	연안 및 소항용	미곡 만조 400-500석 간조 300-400석	40-50 석	40-50 석
기 선	寶慶丸 100ton(仁川) 仁川-群山-木浦간 白川丸 556ton(大阪商船) 顯益號 144ton(大韓協同郵船) 蒼龍號 423ton(")	개운환, 25t, 60인승, 1910. 5월개항 성기환(강경운수) 군강환(강경운수) 19t, 1908.11월개항 제4진항환(삼남상회) 17t, 1907.11월 개항	제5진항환 제1공주환 1910.5월개항 제2공주환 1910.9월개항	
운항시간		1일2회 1회 3시간	군산-부강 漕 8시간 下 5시간	
구간운임		기선 1인 50전 미곡 1포 20전 범선 1인 30전	1인1원50전 미곡 25전	부강-군산 1인11원50전
비 고				범선 (부강-군산) 구간 우편물 지급송달 및 경부철도와 연락

자 료: 香川源太郎, 韓國案内, 1900, p.262.

田淵友彦, 新韓國地理, 1903, p.32.

小松悦次, 新撰韓國事情, 1907, pp.250-251.

坂上富藏, 最近江景事情, 1909, p.59.

수운 기능은 철도 수송기능으로 바뀌어 과거의 하항을 중심으로 구성되었던 경제권은

조치원이나 대전, 논산역을 중심으로 철도역의 경제권으로 개편되어 갔다. 이무렵 중·

하류간 중계항이던 강경도 철도역의 하나로 되었으며, 1899년에 군산이 개항되면서 한 동안 이와 서로 상권의 보완관계를 유지해 온 것도 수로와 철도가 공존해 왔기 때문이라 하겠다. 수운에서 철도로 옮겨가던 당시 유역의 물화의 수송기능은 미곡, 콩, 소가죽과 같은 농축산물의 대일 수출과 수입된 일본상품의 거래, 수산물의 거래를 위시한 장시상품 등이었다. 그러다가 군산항의 상권이 확장되면서는 점차 이에 흡수당하게 된다.

이후 전국적인 상업도시로 이름이 높았던 강경이나 명태어를 부지깽이로, 김을 불쏘시개로 삼았다던 종점 하항이었던 부강 등 금강연안의 하항들이 쇠퇴되고 근대적 교통로의 중심지로 등장한 대전, 군산이 급성장하면서 충남내륙지역의 경제·사회적 공동화(空洞化) 현상을 가져왔다. 1931년 장항선 전 구간이 개통되어 환상 철도망이 그려지면서 더욱 뚜렷하게 나타났다. 그 피해는 비단 공주, 부여, 청양과 같은 접근도가 낮은 내륙부만의 문제는 아니었다. 도로사정이 원활하지 못했던 1970년대 까지만 해도 서해안지역에서 도청소재지인 동단의 대전까지 접근하기 위해서는 철도편으로 북의 천안이나 남의 군산-이리를 우회하는 반원을 그리는데 노선의 선택이 많았기 때문이다. 더구나 공주에 있던 충남도청이 1932년 대전으로 옮겨가면서 내륙의 대전은 급성장하여 해안의 군산과 수륙간에 상호 대응하는 거점으로 바뀌어 갔다(나도승, 1992, pp.234-261).

금강유역의 지역구조는 새로운 면모를 갖게 되었다. 가장 큰 변화는 수운(水運)이 부각되었던 금강에서 관개(灌溉)가 강조되기 시작했다는 점일 것이다. 일본인들은 19세기 말기부터 이 지역에 진출하여 토지를 매입하기 시작했다. 한국의 주권을 약탈한 후 그들의 관심은 미곡의 수출 뿐만이 아니라 군산항을 거점으로 삼아 금강, 만경강, 동진강 유역의 토지를 매수하여 농장을 경영하는 단계로 발전해 갔다. 동척회사(1908)의 설립후 한국 진출도 그 정책의 일환으로 들 수 있다. 20세기에 접어들면서 금강유역에는 마구평(1909), 서천(1923), 논산(1941) 등지에 수리조합들이 들어서면서 황무지와 구릉지의 개간이 추진되고 각종 수리시설을 갖추어 나가기 시작했다(이영훈 외, 1992, pp.105-188; 권혁재, 1989, pp.129-148). 이로써 '상업의 강'으로 중요시되었던 금강은 '농업의 강'으로 그 초점이 바뀌었다. 이러한 변화는 해방후에도 지속되어 1970년대 후반부터 추진된 금강지구 대단위 농업종합개발사업으로 절정에 이른 느낌이다. 그러던 것이 1988년 건설부의 금강수계종합정비계획(Ⅱ)에 의하면 용수의 수요는 주로 1)생활용수, 2)공업용수, 3)농업용수, 4)하천유지용수 분야로 나누어서 공급계획이 추진되어 오고 있는데, 경제사회의 발전과 더불어 용수의 수요도는 크게 증대되고 있다.

Ⅵ. 결 언

지금까지 금강 유역에 대해 역사지리적으로 고찰한 것을 종합정리할 단계가 되었다. 고대사회에서는 군사적, 문화교류적인 측면에서 중요시 되었던 것이, 중세이후 근세까지는 조운, 임운, 상품유통과 같은 경제적인 활용도에 관심이 많았다. 특히 근대 자본주의 형성기의 선진지역으로서 강경포 같은 대상권이 형성케 된 것은 비옥한 유역의 곡창과 공주, 전주와 같은 도시를 배후지로 삼은데다 경제성이 높은 금강 내륙수로 수운을 이용할 수 있었기 때문이라 하겠다.

근대 교통기관에 밀려나면서 수운의 기능은 상실되고 용수원으로서의 중요성을 더해가고 있다.

위와 같은 유역의 경관변화는 금강의 자연환경과 문화를 지닌 유역인의 생활과의 상호교섭관계로 인식하는데서 그 의미를 찾을 수 있었다. 백제 중흥의 터전으로 국위를 선양한 일이나, 유역의 정치·경제적인 중심권의 이동, 현대적인용수원 같은 일들은 사회변동속에서 외래문화와의 접변에 의한 문화의 쇄신을 가져왔으며, 이로 인하여 양자간의 교섭방식의 차이에서 온 것으로 설명할 수 있다.


다음으로 양자의 교섭관계는 항상 조화를 이룬 것이어야 하며, 그 조화의 질서가 깨어지면 자연훼손, 환경오염, 재해와 같은 반작용을 불러 일으키기 마련이다. 이런 면을 감

안한다면 일제에 의해 감행된 충청남도 순환형 철도 부설은 내륙부를 경제·사회적으로 공동화하고, 동서간의 우회적 접근형으로 바꿈으로써 1500년간의 공간질서를 뒤엎게 한 대 반작용인 것이다.

최근 들어 과거 콘크리트 구조물·시설물로 대변되던 하천의 개발방식을 지양하고 강물과 인간과의 조화로운 공존을 추구하는 친수성 운동이 전개되고 있는 것은 매우 바람직스러우면서도 본고는 이에다 몇마디 첨언을 한다. 강에 대한 친수성이나 애정문제는 생활의 터전인 고장이나 주변에 대한 이해와 관심에서 비롯된다는 것이다.

유구한 역사속에서 금강은 유역인의 생명수이며, 조상들의 온갖 역경과 시련을 이겨낸 피와 땀의 터전일진대, 우리는 내집이나 고장의 내력을 외면하면서 민족사를 운운하고 남의 나라 살림을 참견하는 타성이 없지나 않은지? 맹자의 글귀를 응용한 “先芸己田而 芸人之田”(먼저 자기 밭을 김매고 남의 밭을 매라)이란 말은 이런데 두고 하는 말일 것이다.

끝으로 1990년대의 국정지표인 세계화의 과제는 지방화에서 시작해서 그 결실도 지방화로 이룬다고 한다. 수분령(水分嶺)에서 시작해서 서해로 흘러가는 금강의 지류가 이어지는 한 오염된 하수도 능히 정화될 수 있듯이, 그 생명을 갖춘 충청인의 가슴에는 격변하는 현대사회 속에서도 21세기 한국인의 위상을 드높일 수 있는 선비정신이 저력

으로 살아 있다. 우리 모두 금강을 아끼고 살려 나가는 것이 애국이며 세계화 과제를 해결하는 첩경임을 다짐하면서 맺는 말에 갈음한다. 

참 고 문 헌

- 국립환경연구소, 전국주요하천기초조사(Ⅱ)-최종보고서-, 1983.
- 권혁재, “황해안의 간석지개발과 그 퇴적물의 기원,” 지리학 제10호, 1974.
- , “논산평야,” 사대논집, 제14집, 고려대학교사범대학, 1989.
- 김의원, 한국국토개발사 연구, 서울대학교서, 1982.
- 나도승, 공주 금강권의 역사지리, 대전금강권연구소, 1992.
- 샤를르 달레(안응렬, 최석우 역주), 한국천주교회사(하), 분도출판사, 1980.
- 손정목, 한국개항기 도시사회경제사연구, 일지사, 1982.
- 안병직, 이대근 외 2인, 근대조선의 경제구조, 비봉출판사, 1989.
- 안수환, 한국의 하천, 민음사, 1995.
- 양주동, 고가연구, 일조각, 1982.
- 윤용혁, “백제문화권개발과 충남발전,” 열린충남, 창간호, 충남발전연구원, 1995.
- 이병천, “개항기 외국상인의 내지상권 침입,” 경제사학 제9호, 경제사학회, 1985.
- 이영호, “19세기 은진강경포의 상품유통구조,” 한국사론, 제15호, 서울대국사학과, 1986.
- 이영훈·장시원 외 2인, 근대조선수리조합연구, 일조각, 1992.
- 이중환(이익성 역), 택리지, 을유문화사, 1971.
- 이헌창, “한국개항장의 상품유통과 시장권,” 경제사학, 제9호, 경제사학회, 1985.
- , “조선후기 충청도지방의 장시망과 그 변동,” 경제사학, 제18호, 경제사학회, 1994.
- , 한국개항기 도시변화과정연구, 일지사, 1984.
- 이헌혜, 삼한사회 형성과 과정연구, 일조각, 1984.
- 조 광, 조선후기 천주교회사 연구, 고대민족문화연구소 출판부, 1988.
- 조선총독부, 조선의 시장경제, 1927.
- 최완기, 조선후기 선운업사 연구, 일조각, 1989.
- 충청남도, 금강지(상·하), 1993.
- 한국수자원공사, 금강·영산강·섬진강유역권 용수이용현황 조사 자료집, 1993.
- 坂上富藏, 最近の江景事情, 日韓印刷株式會社, 1911.
- 朝鮮總督府, 朝鮮河川調査書, 1929.

- 竹中康雄, 群山開港前史, 群山府, 1935.
- 奥田 久, 內陸水路の歴史地理的 研究, 東京
大明堂, 1977.
- 藤岡謙二郎, 景觀變遷の歴史地理學的研究,
東京大明堂, 1978.
- 香川源太郎, 韓國案内, 東京青木高山堂,
1902.
- 朝鮮總督府, 調査資料第14輯, 市街地の 商圈,
1926.
- 文定昌, 朝鮮의 市場, 日本評論社, 1937.
- 群山南韓鐵道期成同盟會, 湖南鐵道와 群山,
1910.
- 山中 精, 朝鮮産業誌(中), 東京寶文堂, 1910.
- 富岡儀八, 日本의 鹽道, 東京古今書院, 1978.
- 田中市之助, 忠南産業誌, 大田實業協會,
1921.
- Van Slyke, L.P., *Yangtz: nature, histo-
ry, and the river*, Addison
Wesley Pub. Co, 1988.