

『 500년에 걸친 시공간 극복의 프로젝트, 굴포운하 』

지리교육과 3학년 김병욱

☞ 답사포인트

- 굴포운하를 살펴보고 우리 선조들의 환경에 대한 인식을 생각해보자.

충남 태안군 태안읍 인평리에는 이상하게 꽤인 인공적인 형태의 직선의 굴이 산등성이를 관통하고 있다. 또 일반적으로 물가에서는 자라지 않는 소나무들이 대부분 수로변에 자라고 있는 것으로 보아 개착을 해서 당초의 지질 상태를 유지하고 있다고 판단할 수 있다. 상당 부분이 논으로 매립되어 형태를 알아보는 힘들지만 남쪽으로는 인평저수지를 거쳐 천수만으로 북쪽으로는 가로림만 부근까지 일정한 형태가 보인다. 이곳이 바로 우리 조상들이 운하의 개착을 시도했던 굴포운하(堀浦運河)¹⁾의 흔적이다.



〈 굴포운하 위성사진: 태안읍 인평리 부근 〉

출처: 다음스카이뷰어

1. 굴포운하의 개착(開鑿)

1) 굴포운하의 위치와 필요성

굴포운하는 서해안 태안반도에 만 입하는 가로림만과 천수만으로 유입하는 홍인천을 연결하는 약 3km에 달하는 지협을 통조하는 운하로 충남 서산시 팔봉면

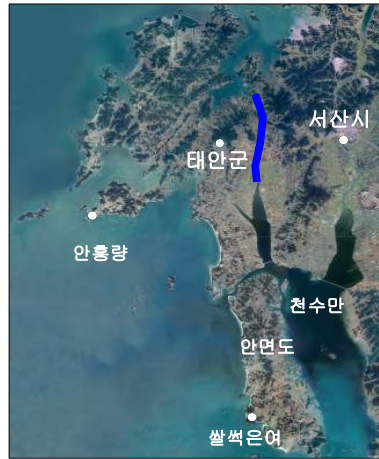
1) 가로림만과 적돌만을 굴착한 것으로 가적운하라고도 말하지만 여기서는 굴포운하로 통칭한다.

진장리, 어송리와 태안군 태안읍 인평리, 도내리의 경계에 있는 개석곡이다. 여기서 굴포란 우리가 상식적으로 알고 있는 일반적인 포구를 일컫는 것이 아니고 운하의 개착지를 말하고 있는 것이다.

태안반도는 수많은 만입과 반도, 크고 작은 섬들로 형성되어 있으며 해안선은 817km나 이르는 복잡한 리아스식 해안을 이루고 있어 시간과 비용이 많이 소요되고 화물운송에도 지장이 많았다.

또한 삼남지방의 세곡미를 서울로 조운할 때 태안반도의 안흥량을 반드시 통과해야만 하는데 안흥량은 전형적 침강해안지대로 해안의 기복이 심하고, 곳곳에 암각이 발달하여 암초에 부딪쳐 수많은 해난사고가 발생했다.

이와 같은 해난사고는 인명과 세곡의 손실은 말할 것은 없고 조역의 기피현상, 새로운 조운선의 제작에 따른 국민부담의 증가, 손실 세미의 환경 등 갖가지 폐해를 가져왔다. 이 같은 안흥량 수로에서의 조운선 침몰사고가 빈번해지자 이 험로를 피하기 위해 굴포운하 개착이 절대적으로 필요하였다.



〈굴포운하 위치〉

출처: 다움스카이뷰어

2) 굴포운하 개착(開鑿)과정

굴포운하는 지금은 그 존재조차 의심받고 있을 만큼 그 흔적이 많지 않지만 굴포운하의 개착공사는 이미 지금으로부터 약 800년 전, 즉 12세기 초 고려 인종때부터 시작하여 조선 세조까지 실로 330여 년간을 통해 계속된 우리나라 운하사상 가장 오래된 것이다.

고려 초부터 조운제도가 제도화되었는데 그 수단은 주로 수운이었다. 그리하여 삼남³⁾의 세곡물을 개경으로 운반하는데 있어서 태안반도의 안흥량을 반드시 통과해야만 했다. 그러나 이곳은 배가 자주 전복되는 지역으로 그 피해가 컸으므로 고려에서는 이 험로를 해결하는 방법으로 굴포운하를 착공하였다.

고려는 특히 송나라와 교역을 활발히 전개하였는데 황해도, 경기도, 충청도, 전라도의 서해안이 주로 무역로로 이용되었고, 이 무역로는 고려의 조운로와 일치하기 때문에 서해에 돌출한 태안반도의 안흥량은 대송교역로의 통과지로서 모든

2) 산을 뚫거나(혈거나) 땅 밑을 파서 길이나 운하(運河) 등(等)을 낸.

3) 충청도, 전라도, 경상도

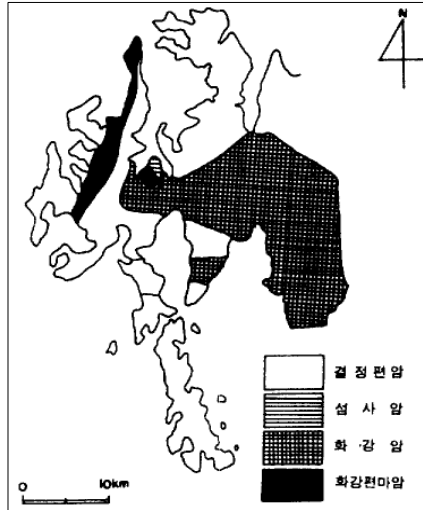
서해안 일대

문물이 교류되는 곳이었다. 그러므로 굴포를 개착한 다른 요인으로 여송(麗·宋) 무역선의 안전기원과도 관련이 있었으리라는 짐작이 간다.

그 후 약 200년이 지난 고려말기에는 서남해안에 왜구가 날뛰어 삼남지방과 개경을 연결하는 조운로를 재정비 할 필요가 있었다. 그리하여 공양왕 3년(1391년)에는 제 2차 굴포운하 공사가 실시되었다. 그러나 굴포운하는 개착지의 지질이 화강암층이라 당시의 기계로서는 단단한 암석을 뚫지 못하였고, 높은 간조의 차를 극복하지 못하여 고려에서 두 차례나 시도된 운하공사가 실패 하게 된다.

조선에서도 마찬가지로 가장 중요한 운송수단은 조운이었으며 고려 때와 마찬가지로 안흥량 부근에서 배가 전복되는 일이 잦았다. 이 때문에 그 대책 수립에 고심하게 되었고 그 결과 제기된 것이 고려 때 두 차례나 시도하여 실패한 굴포운하의 재공사였다.

굴포운하의 가장 큰 실패요인은 지질적인 면에 있었다. 태안반도는 주로 화강암과 준편마암으로 구성되어 있으며, 가야산지를 형성하고 있는 화강암층은 서쪽으로 발달하여 반도의 중앙부를 점유하고 있고 준편마암층은 그 주변에 발달하여 해안지대를 형성하고 있다. 이처럼 굴포운하는 단단한 화강암층의 노출로 말미암아 가로림만과 천수만 사이에 배가 다니는 것이 불가능해 실제로 이용하지 못하고 실패로 돌아가 오늘날 그 흔적만 남아있다



〈 태안반도의 지질도 〉

출처: 태안반도 굴포운하의 역사 지리적 고찰, 유영생

2. 굴포운하의 대안과 그 영향

1) 안면곶의 개척

안흥량보다는 심하지 않지만 안면도 부근에도 해난사고가 잦은 곳이 있다. 이 지역 주민들이 ‘쌀썩은여’라고 부르는 곳이다. 바로 지금의 안면도 부근이다. 우리 조상들은 이 문제를 어떻게 풀었을까? 옛 기록에 그 단서가 있다. 17세기 중반에 그 일대 지명이 달라지는 곳이다. 조선왕조실록에는 인조 16년(1638년)까지는 이곳이 곶으로 표현돼 있는데 숙종3년(1677년)의 기록에는 도(島)로 표시가 되어 있다. 그렇다면 안면도는 원래 곶, 즉 소반도였지만 이 사이에 개착이



〈 안면곶 굴착지 〉

출처: 지오뱅크

이루어져 섬으로 만들어졌다고 볼 수 있다.

천수만의 해저는 암반으로 형성되어 있으나 암초가 없는 것으로 나타나 세곡을 실어나르는 조선들이 자유로이 항해하기에 유리한 해저지형을 이루고 있으며, 특히 안면곶은 천연방파제역할을 하고 있어 그 동안 태풍과 해일로 인한 피해가 없는 천혜의 조운로 조건을 갖추고 있었다. 또한 이 일대에 주로 분포하고 있는 암석은 편마암이 대부분을 차지하고 규암과 사암이 섞여 화강암에

비해 작업이 용이 하였기 때문이다. 하지만 여전히 위험을 무릅쓰고 안흥량을 통과할 수밖에 없어 안면곶의 절단도 굴포운하의 실패에 따른 근본적인 해결책은 되지 못하였다.

2) 조창(租倉)의 설치와 창촌락(倉村落)의 발달

안흥량의 대책으로서 굴포운하 개착이 실패로 돌아가고 안면곶 개착도 큰 실효를 거두지 못하자 부득이 그 대안으로 조창을 설치하는 방법, 즉 설창육수안(設倉陸輸案)⁴⁾이 현종 9년(1668년)에 실시되었다.

조창이란 조세미의 수송을 위하여 수로연변에 설치한 창고를 말하는데 대부분 교통요지에 입지했다. 특히 굴포운하지에 입지하는 것이 가장 유리하였으며 실제로 천수만과 가로림만의 해로를 따라 많은 창들이 입지하여 조운로와 연결되었다.

설창육수안(設倉陸輸案)의 실행도 많은 폐단으로 말미암아 실패로 끝났지만 굴포운하지 주변에는 "창(倉)"자 지명이 상당수를 차지한다. 조창과 직관되어 발생 발달한 것으로 현재까지 지명에 남아 있는 창촌락으로는 "고창포, 창촌, 사창리, 사창개, 해창, 북창(도내2리), 상창, 창대, 안북창, 창평, 수풍창, 창포, 하창(인평3리), 남창, 창리, 창말, 창촌, 창기리, 서창"등이 분포하고 있다.

3) 태안반도일대 산촌(散村) 분포의 한 사회적 요인

굴포 운하와 안면곶 개착의 공사에 필요한 노동력은 수천의 인근지역 농민들

4) 굴포운하지의 남북안에 조창(남창,북창)을 세워 세곡을 실은 조운선이 안흥량을 거치지 않고 처수만으로 거슬러와 남창에 수납 후 육로로 가로림만의 북창에 옮겨 다시 조운선에 싣고 운송하는 방법.

서해안 일대

이 대부분이었다. 그리하여 오랜 기간 강제동원에 의한 힘든 공사로 농민들의 피해가 극심하여 부역 기피 현상이 일어났을 것으로 추측된다. 이로써 태안반도 일대의 산간지역이나 그 이상의 타 지역까지 도망하여 개인 또는 가족단위로 땅을 개간하여 은거하였기 때문에 서산군과 당진군 일부지역에 산촌(散村)이 형성되었다고 생각해 볼 수 있다.

4. 마무리

교통의 발달이 미약한 왕조사회에서 조운로는 왕조의 동맥이었으며 이는 곧 왕조의 안정과도 직결되는 중요한 통로였다. 500여년에 걸친 굴포운하 공사의 끈질긴 시도는 비록 성공을 보지 못했지만 이와 함께하여 새로운 조운로 창안 등 시공간의 극복, 창촌락과 산촌 등이 나타나고 안면곳이 섬으로 변화하는 등 다양한 경관의 변화와 함께 자연을 변화시키려한 조상들의 시도는 종래 전통동양사상이 자연과의 조화임에 비취 볼 때 분명 이색적임에 틀림없다.



〈 굴포운하의 흔적 〉

👁️ 생각해보기

- 2000년대 후반 들어 굴포운하를 다시 발굴과 복원, 개발을 하려는 목소리가 충청남도과 태안군을 중심으로 나오고 있다. 굴포운하를 다시 복원하려는 이유와 그 효과, 문제점에 대하여 생각해보자.

〈 참고문헌 〉

- KBS 역사스페셜 / 2001 / 역사스페셜3 / 효형출판
- 유영생 / 1990 / 태안반도 굴포운하의 역사지리적 고찰 / 국토지리학회

〈 참고사이트 〉

- 태안군지 <http://taean.go.kr/gunzi/>
- 네이버 블로그 <http://blog.naver.com/ynj639>
- KBS 1TV 역사스페셜 http://www.kbs.co.kr/end_program/1tv/sisa/history/

신두리 해안사구

★ 우리는 왜 이곳에 왔을까?

신두리 해안사구는 우리나라 최대의 사구로 이곳에서 사구의 형성과정, 해안사구의 역할과 가치를 알아 볼 수 있다. 또한 사구를 보존하기 위해 어떤 행정이 시행되고 있는지, 사구를 보존하기 위한 방법에는 어떠한 것들이 있는 지에 관해 알아보고, 사구의 지형학적 의의에 관해서 생각해볼 수 있다.

★ 교육과정의 어느 부분과 연관이 있을까?

<제 7차 교육과정 개정안>

• 한국지리

- 2단원 지형환경과 생태계

(다) 해안지형

- ① 해안지형의 형성 작용을 파악한다.
- ② 인위적으로 해안 지형을 변형하는 이유와 이를 통해 발생하는 문제점을 인식한다.
- ③ 다양한 지형이 생태 및 관광자원으로 떠오르게 된 배경을 사례를 통해 탐구한다.

★ 어디와 비교해 볼 수 있을까?

- 호주의 Annabay마을 후방 대형 해안사구
- 호주 Fraiser island의 레인보우비치 사구
- 안면도 기지포, 꽃지해수욕장 사구
- 충남 보령의 원산 해안사구, 전북 고창의 광승 해안사구