

한국 항만도시의 도시경관의 형성과 변화에 관한 연구(Ⅱ) —인천을 사례로—

황기원* · 유병림* · 이민우**

*서울대학교 환경대학원 환경조경학과

**서울대학교 환경대학원 협동과정 조경학전공 박사과정

A Study on the Shaping of Townscapes of Port Towns in Korea: with the Case of Incheon(Ⅱ)

Hwang, Kee-won*, Yoo, Byung-Rim*, Lee, Min-woo**

*Graduate School of Environmental Studies, Seoul National University

**Interdisciplinary Program in Landscape Architecture Major

Graduate School of Environmental Studies, Seoul National University

Summary

This paper is the on-site case study of the shaping of townscape of port towns in Korea. Incheon has been experienced the rapid urbanization after the opening of a port. Incheon is selected because of the relatively rapid process, the apparent event and influence, and the enough refernces or data about the landscape formation and transformation. As the value of historical landscape, it is very significant to study Incheon and the causes of change in townscape depend on the external element-the opening of a port, Japan colonial policy, economic progress, nation-wide development. The main purpose of this study is scrutinized the process, the cause and effect, and the contents and the form of shaping of townscape. The result of the interpretation of landcape is never perfect but only a starting point. Finally this study will be applied to the pragmatic task as a basic tool which construct the desirable image of the city.

I. 서론

우리는 개화기 이후 1세기 동안 외세에 의한 강제, 분별이 결여된 외국문화의 도입, 전쟁과 복구, 산업화와 도시화 등과 같은 격변기를 거치면

서 都市化率이 80%에 달한 都市化시대를 맞이하고 있다. 그 過程과 動因, 結果를 이해하는 작업은 단지 지적 작업뿐 아니라 우리 都市의 바람직한 미래상을 정립하는 실용적 작업에도 기초를 제공할 수 있을 것으로 본다. 특히 우리의 港灣

*이 논문은 1990년도 교육부 지원 학술진흥재단의 자유공모과제 학술연구 조성비에 의하여 연구되었음.

都市들은 이러한 격변의 흔적이 여실하면서도 또 계속 격변하는 과정에 처해 있어 해석의 대상으로서 적합성이 있다고 본다.

이 연구는 이와 같은 논의를 바탕으로 개화기 이후에 개항되면서 급격한 都市化가 일어난 港灣都市 중에서 仁川을 대상으로 하여, 都市景觀이 형성 변화하는 過程, 動因, 結果, 豫測 등의 국면을 연구하는 것을 목적으로 한다. 이 연구는 항만도시인 인천의 도시경관 형성과 변화 자체를 논하는 연구이다. 이는 결국 도시경관을 역사경관이라는 관점에서 발생론적 연구를 하게 되므로, 연구방법은 과거로부터 현재까지의 변화를 객관적으로 재구성하여 가설을 파악하기 위한 '역사적 연구' 방법을 취하게 된다. 한편으로는 일정한 개념구조를 연역적으로 제시하는 논리적 연구방법보다는 일정한 개념구조-상당 부분은 가설적이지만-하에서 인천이라는 특정도시를 사례로 연구함으로써 경관의 해석방법론을 도출해보자는 의도도 포함되어 있다. 이 연구에서 인천을 사례도시로 선정한 배경은 다음과 같다.

- 過程이라는 관점에서 경관의 형성과 변화가 비교적 급격하게 일어난 도시여야 한다. 古都市로서 현대화된 도시보다는 근세에 발생한 도시일수록 좋다. 인천은 19세기 후반까지 거의 자연경관 상태로 존속하다가 開港과 더불어 발생하여 1세기여 동안에 대도시로 급성장한 항만도시로서 이 조건을 충족시킨다.
- 要因面에서 도시경관의 발생과 변화에 중요한 단서 내지 계기가 되는 사건과 그 영향이 분명하여야 한다. 도시발생 이전단계의 자연경관에서 시작하여 개항 이후 도시경관이 형성된 과정, 요인 및 내용이 현재의 인천 도시경관에 잘 나타나고 있으며, 일본의 한국 식민지화 및 수탈, 대륙 침략, 전쟁, 국가건설의 현장이자 창구로서 분명한 요인들을 가지고 있다.
- 資料面에서 경관의 변화가 실제 경관 자체에 내재하거나 표출된 것뿐 아니라, 문서, 도서, 사진 등 과거의 경관을 기록한 자료가 풍부하여야 한다. 인천은 100여년간의 변화에 대한 현장자료 및 간접자료가 비교적 충실하고, 너

덕하다. 그리고 도시경관의 변화요인이 개항, 식민지 정책, 경제성장, 국토개발 등 외적 요인에 주로 의존하고 있어 역사경관으로서 가치가 풍부하며, 도시발생기에 작용한 외국의 도시구조와 형태의 영향이 수록된 문화경관으로서 문화수용과 접변의 자취를 파악할 수 있는 곳이기 때문이다.

- 장래 활용성의 관점에서 의미있는 곳이어야 한다. 인천은 인구규모로 볼 때 국내 제 4위의 대도시이자 부산에 이은 제2의 항만도시이며, 장차 중국이나 북한과의 빈번한 교역의 중심지로서, 수도권 인구의 여가공간으로서 그 잠재력이 상당한 곳이기도 하다.

II. 연구의 접근방법

1. 環境으로 보는 도시와 景觀으로 보는 도시

살기 좋은 도시라는 것은 景觀의 관점에서 보는 도시가 아니라 環境이라는 관점에서 보는 도시가 된다. 다시 말해서 인간이 그 속에서 실제로 생활을 하는 환경, 인간의 그러한 생활의 내용을 결정짓거나 영향을 미치는 조건인 환경으로서 도시를 인식하게 된다는 것이다.

따라서 현대의 도시처럼 살기 좋으나 나쁘나라는 질을 중요시하는 대상을 연구함에 있어서는 경관이라는 관점보다는 환경이라는 관점에 입각하는 것이 타당하다는 추론이 도출된다. 이 접근방법은 당연히 그 대상 '속'에 들어가서 미시적 분석을 해야 함을 전제로 하게 된다. 하지만 우리가 산이라는 대상을 이해함에 있어 막상 산 속에 들어가면 산의 부분만 보일 뿐 산의 전체가 보이지 않거나, 그 부분을 조합하여도 산의 전체를 파악할 수 없는 것처럼 거대하고 복잡한 대상을 연구할 때에는 이러한 접근방법이 반드시 유용하지 않음을 알 수 있다(黃琪源, 1991. 18).

대상이 거대하고 복잡하며 변화가 심한 경우에는 이와 같은 近接·分析의 접근에 못지 않게 鳥瞰·解釋의 접근이 유용하기도 하며, 그 방법 중의 하나가 도시를 경관이라는 관점에서 접근해보자는 것이다. 이 경우에 경관을 단순히 '경치'라

는 협의의 개념으로 정의해서는 안되고, 경관이라는 술어가 지시하는 다양한 개념을 바탕으로 하여, 도시라는 대상에 적합하게 새로운 정의를 내려야 함은 물론이다.¹⁾

2. 都市景觀의 解釋

이 접근에 있어 일차적으로 필요한 작업은 연구대상의 속성을 인식하기 위한 '觀察'이다. 이 과정은 대부분의 연구에서 공통적으로 수행되는 것이고, 특히 실험을 통한 대상의 인식이 불가능하거나 불합리한 대상의 연구에서는 대단히 의존도가 높은 연구방법이라고 할 수 있다.

도시에서 일어나는 현상, 또는 도시 자체를 인식함에 있어서 실험이라는 방법은 사실상 적용하기 어려우므로 주로 관찰에 의존하게 되는 바, 이는 도시를 景觀이라고 보는 접근방식과 상통한다. 그리고 관찰의 방법으로서 관찰자의 외부에 있는 대상에 대한 客觀的 觀察이어야 할 것이며, 객관적 관찰 중에서도 일정한 예측과 목적하에서 이루어지는 目的的 觀察이어야 할 것이다.

이렇게 관찰된 자료는 記述(description) 또는 說明(explanation)이라는 방법을 통하여 조직화됨은 어느 연구에서나 동일하다. 記述는 대상의 속성을 비교, 분류하고 사실 그대로의 관계를 정확하게 파악하여 궁극적으로는 대상의 속성을 식별하는 작업이라면, 說明은 한 걸음 더 나아가서 특수한 사실을 기초로 하여 원인과 결과, 이유와 귀결을 파악하려는 작업이라는 점에서 차이가 난다.

일반적으로 解釋이라는 개념은 解釋學(Hermeneutik)의 기본 개념으로서도 이해되고, 또는 說明의 다른 표현, 즉 자연과학이 아닌 문화과학에서의 설명을 별도로 해석이라고 지칭하는 것으로도 이해된다. 어떻게 정의하든간에 이 개념은 도시경관의 형성과 변화를 파악하는 데에는 적합할 것으로 본다. 즉 경관을 책에 비유하여 책을 독해하는 입장을 취하게 되므로 해석학적 개념이

적용될 수가 있으며(Meinig, 1979. 7~41), 또 도시라는 대상은 자연과학적 탐구의 대상이 아니라 문화과학적 대상이라는 점에서 설명 대신에 해석이라는 개념을 적용할 수 있기 때문이다.

이와 같은 景觀의 解釋(landscape interpretation)이라는 방법은 景觀分析(landscape analysis)이라는 방법과 대조적이다. 협의로 보는 경관분석은 경관의 다양한 특성을 체계적으로 파악하는 작업을 뜻하고, 분석된 경관의 특성에 가치를 부여하는 景觀評價(landscape evaluation)를 위한 기초작업이라는 효용성을 가진다. 또다른 경관분석은 사실상 평가를 전제로 하지 않는 경관해석의 동의어로서, 상징적 존재적 의미만을 추구하는 것이다. 그리고 광의의 경관분석은 경관평가를 위한 기초작업, 경관해석, 경관평가를 모두 포괄하는 작업을 지칭한다.

이 연구에서 景觀分析이라는 개념을 채택하지 않은 것은 개념 자체보다는 그 방법론의 차이에 기인한다. 현재 통용되는 경관분석의 기법은 시뮬레이션과 같은 실험이나, 설문, 실측 등과 같은 계량적 관찰에 의존하고 있으며, 대상의 전체성보다는 개체성에 주목하고 있기 때문에 도시경관의 이해에 있어서는 반드시 적합하다고 볼 수 없기 때문이다. 여기에서 景觀의 解釋이라는 작업은 일차적으로 景觀의 構造를 도출하고, 그것을 바탕으로 形成과 變化의 動因, 動因과 結果의 關係, 過程 등을 분석하며, 變化와 連續의 관점에서 본 生活과의 意味관계, 形態와 活動과의 相合性 등을 해석하는 작업이다. 이 작업을 위한 관찰은 지도, 문헌, 사진 등의 자료, 현장조사에 의한 자료를 근거로 하되, 해석의 목적을 달성하기 위하여 목적적 관찰이라는 입장을 취하게 된다.

3. 個別化와 一般化

이와 같은 도시경관 연구에서 특정한 당해 都市의 개별적 景觀을 중시하는 태도와, 여러 都市의 景觀을 일반화하는 태도가 있을 수가 있다.

註 1) 개념의 정의에 대한 내용은 이 연구의 1부인 황기원, 유병림, 이민우(1993), "한국항만도시의 도시경관의 형성과 변화에 관한 연구(1)", 「한국조경학회지」, 20(4), pp. 76~92를 참조.

본 연구주제는 우선 항만도시라는 제한된 상황의 도시에서 그 경관의 형성과 변화를 고찰하는 것이므로, 마땅히 후자의 방향을 택하여야 할 것이다. 그러나 이러한 법칙은 한국의 여러 항만도시에 대한 경험적 연구가 있는 후, 귀납적과정을 거쳐 일반화해야 비로소 정립 내지 제시할 수 있다는 연구범위의 한계를 가지고 있다. 따라서 이 연구에서는 항만도시 중에서도 인천이라는 특정 도시를 사례로 하게 되므로 연구의 결과가 곧 한국 항만도시에 보편성을 갖는다고는 볼 수 없다. 그래서 거시적 차원에서는 인천에 국한된 개별기술 및 해석을 하게 된다.

그러나 인천 도시경관 자체에 초점을 맞추어 본다면 그 형성과 변화에서 나타나는 여러 현상에서 일정한 일반화가 가능할 것으로 예상한다. 즉 일정한 연속성 정도를 보여주는 傾向(trend), 그 경향이 일정하게 발생하는 趨勢(tendency) 및 近似性(approximaty)을 도출할 수 있을 것으로 본다.

4. 時系列의 설정

오랫동안 존속하던 자연경관에 큰 변화가 일어나면서 도시화가 시작되는 仁川의 도시발생은 1883년의 개항에서 비롯한다. 그리고 인천의 행정구역이 크게 축소되는 1914년을 계기로 하여 도시성장기로 이행한다. 이 시기가 끝나는 해를 1914년으로 설정하는 사유는 이 해에 인천의 행정구역이 변하여 그 관할구역이 구 濟物浦를 중심으로 한 인천항의 신시가지로 축소되기 때문이다. 해방 이전까지의 기간동안 인천은 일제의 강점하에서 외적수요에 의해 개발되었으며, 광복을 시발로 하여 5.16혁명에 이르는 혼란기를 겪는다. 1960년대 이후 경제개발계획의 일환으로 경인지구가 특정지역으로 지정됨에 따라 인천은 급속도로 발전하였다. 인천의 도시경관이 이 특정한 연

도를 기준으로 하여 돌변한 것은 물론 아니지만, 인천의 도시경관과정에 작용하는 시계열을 설정해 보면 다음과 같다.

- 1) 개항전 시기(1883년 이전)
- 2) 도시발생기(1883~1914)
- 3) 도시성장기(1915~1945)
- 4) 과도기(1945~1960)
- 5) 고도성장기(1961년 이후)

5. 要因과 동태적 해석

이 사례연구의 1단계에는 인천의 도시경관 형성과 변화의 현상 자체에 대해 경험적 귀납적 연구방식을 적용, 현상 자체에 대한 관찰과 해석뿐 아니라 그 변화요인을 추출하게 된다. 그 다음 작업으로서는 이러한 인천에 국한된 개별적 사실을 근거로 하여, 다른 항만도시에도 적용해 볼 수 있는 일정한 범위 내의 경향 내지 추세를 연역적으로 도출해 보기로 한다.

6. 발생능(發生能; development potency)²⁾

모든 도시의 발생요인은 다양하고, 그 과정 역시 복잡적이어서 발생능이 발휘되는 양상과 정도는 뚜렷하기도 하고 희미하기도 하다. 그러나 한 도시의 발생과정에서 특히 인천처럼 他力에 의해 그 발생되기 시작한 경우 발생능 이론의 적용이 가능하다고 본다(황기원 외, 1993. 88).

Ⅲ. 인천 都市景觀의 시계열별 형성과 변화

1. 開港前 시기(1883년 이전)

仁川의 素景觀³⁾이 되는 자연경관은 19세기말 개항이 되기 직전의 상태로 볼 수 있는 바, 이 해석의 근거는 다음과 같다.

註 2) 발생능이란 생물체를 구성하는 어떤 부위가 발생단계에서 도달할 수 있는 가능한 발생운명의 총체를 말함. 발생 초기에는 상당히 폭넓은 발생운명을 지니고 있으나, 발생이 진전함에 따라서 점차 한정되어 결국 가능한 운명중의 하나가 현실적 운명이 된다고 함.

3) 素景觀이란 어떤 경관에 내재한 시간의 흐름을 거슬러 올라가서 경관의 발생단계의 상황 또는 변화의 바탕이 되는 경관.

- 인천 일대에 인간이 정주하기 시작한 것은 출토된 유물 등으로 볼 때 5~6천년전부터라고 추정된다(仁川開港100年史, 1983. 730-731). 그리고 삼국시대에 沸流가 彌鄒忽이라는 도읍을 경영했다든지, 조선조 말기까지 縣, 郡, 府 등의 治所가 위치했다든지 하는 기록으로 볼 때 자연경관은 오랜 옛적부터 계속 문화화되어 왔음은 분명하다. 그러나 개항 이후의 급격한 변화에 비하면 개항 이전 수천년간의 변화는 거의 무시해도 좋을 정도로 극히 미미하다. 따라서 인천의 자연경관의 수준을 개항 직전으로 설정하여도 큰 무리가 없을 것이다.
- 인천 앞바다는 潮差가 크며, 갯벌이 대단히 넓게 발달하고 수심이 얕아서 대형선박의 접안이 거의 불가능한 조건을 가지고 있었다. 따라서 개항 직전까지 인천의 항만은 현 萬石洞 일대에 영세하게 조성되어 있던 어항 및 군항에 불과하였으며, 거의 대부분의 해안이 자연경관을 유지하고 있었다.
- 현재의 官校洞 일대에 관아와 향교 및 작은 부락과 바닷가에 흩어진 어촌이 존재할 뿐, 여타 지역은 거의 인간이 정주하지 않는 상태에 있었다. 그 원인 중의 하나는 이 일대의 특이한 지형, 기후, 지질 등의 조건 때문에 지표수 및 지하수를 포함한 용수가 극히 부족한 점을 들 수 있다.
- 인천은 개항 전까지는 조선조의 정치·경제·군사적 요충이 아니었다. 경제적으로 볼 때 이 일대의 수산물이 극히 빈약하고, 외국과의 교역창구도 아니었다. 한강을 거슬러 올라가는 전국 漕運網에서 인천은 기착지 역할은 하였으나 산물의 집산지 역할은 하지 못하였다. 인천에 행정관서로서 府가 설치되기는 하였지만 이 경우의 관서는 인천 일대에 산재한 여러 행정단위 내지 군사조직을 통할하는 거점 역할밖에 하지 못하였다. 따라서 한양과 인천을 연결하는 도로망이라든가 통신망이 대단히 빈약하였고, 역참의 형성도 극히 미미

하였다.⁴⁾ 그러므로 인천의 도시경관 형성과정에서 있어 출발이 되는 상태는 개항 직전의 상태라고 하여도 무리가 없다.

개항 이전의 仁川 일대의 경관은 거의 자연경관에 가까운 정도의 상태에 있었다. 그러나 미시적으로 보면 인간 정주에 변형된 부분이 존재하며, 그 상황은 개항 이전의 복원상상도 및 현존 지명 등에서 추측해 볼 수 밖에 없을 정도다(崔永俊, 1974. 4446).

개항전 인천 일대의 지형은 터진개(拓浦), 濟物浦, 月尾島 북쪽, 沙島, 城倉浦, 松島 일원에는 外海의 파랑의 영향을 많이 받아서 海濱이 소규모로 형성되었고 반도의 돌출부에는 海蝕崖도 형성되었다고 하나, 그밖의 해안의 대부분 구역은 저조위시에는 해면상에 노출되지만, 고조위시에는 물밑에 잠기는 간석지를 이루고 있었다.

인천의 지형은 조차가 매우 커 삼각주가 형성되기 보다는 점토와 같은 미립물질은 해안을 따라 멀리 운반되면서 물이 잔잔한 곳에 퇴적되어 갯벌(tidal mudflat)을 형성하였다. 얇은 산지의 줄기 이외에는 만입된 지형을 이루고 있었고, 이 만입부분의 깊은 구역은 육지부의 배수로이자, 해양부로부터의 만조류의 흐름이 부딪치는 갯골(tidal channel)을 이루었다. 이 갯골에는 선박 운항이 가능하며, 특히 官校洞의 동쪽은 조선조 말기까지 배가 올라와서 官船내라고 불리웠다(崔永俊, 1974. 44).

이와 같은 지형 조건 때문에 인천반도 일대에는 상수원의 양과 위치가 극히 제한되었고, 바다가 가까워서 토지가 습하여 취락과 농경 발달에 큰 지장을 초래하였다. 백제 건국신화에서 沸流가 彌鄒忽(彌趨는 城을 뜻하고, 忽은 물을 뜻하여 水城이다)에 도읍을 정하였으나 토지는 습하면서도 용수가 부족하여 실패하였다는 역사가 전해지고 있다. 官校洞 일대가 개항기 이전에 이 일대의 중심지이었던 까닭은 이 일대가 상대적으로 고지대라서 습하지 않고 또 용천수가 있어 취락을 경영하기에 유리하였다는 데에 있다.

註 4) 조선시대에는 도성인 한양을 제외한 지방의 향읍들은 관아를 중심으로 한 지방행정 종합청사의 기능을 주로 담당하였으므로 현대적 도시개념과는 다르다.

官校洞 서쪽의 鶴골 역시 현 소년형무소 밑까지 바다였으며, 남쪽의 총곡도 바다였음을 알 수 있다. 그 외에 습지식물과 관계있는 '浮水池', 干拓地村인 新基里, 간척지의 우물에서 연유한 '시듬물', 어촌이었던 '尺箭', 대중국항로의 도선장이었던 '한津(大津 또는 漢津)', '조갯골' 등이 있다.

인천의 옛이름인 제물포는 외국인 조계지역이 조성된 일대의 영세한 포구에 국한된 지명이었다. 이때 濟는 '大', 物은 '물(水)'을 의미하는 우리말 古語로서, 조차가 큰 포구를 의미한다. 그외에 터진개(拓浦), 自鴻島(현 올림푸스 호텔의 구릉), 팽이부리(猫島), 城倉浦(현 萬石洞), 北城浦(현 인천역), 水隄洞, 涉島洞(현 松峴洞의 低地), 소필(현 경인선의 주안역 일대로서 개항당시 명칭) 등은 현재 별로 사용되지 않는 지명이다. 배다리와 花島 역시 현재는 바닷가에서 상당히 떨어진 시가지에 위치한다.

용수가 풍부했던 官校洞을 제외하면 큰 취락이 발달할 만한 여건을 갖춘 곳이 드물었고 濟物梁 일대는 특히 불리하였다. 개항 당시 龍里, 番洞, 新浦洞, 萬石洞, 北城洞, 松峴里, 濟物浦, 坂田洞, 水隄洞 등 소규모의 취락이 산재했을 뿐인데, 그 규모는 湧泉水의 양과 비례하였다. 그중에서 城倉浦 배후에 있는 萬石洞과 花島가 濟物梁의 중심지로서 軍港 및 商艙의 기능을 보유했을 뿐 대부분의 취락은 농업 위주였다. 조선초부터 水營으로 발전해 온 城倉浦는 임진란 이후 한때 조창의 기능만을 보유했던 채 군사취락의 기능을 상실하였으나, 양요를 계기로 花島鎭이 설치됨으로써(1878), 鎭 주위에 50여호의 兵營村이 형성되었다. 이러한 사실로 미루어 개항 당시 인천의 취락은 濟物梁을 제외하고는 무시해도 좋을 정도로 미미하였다.

이와 같은 인천의 소경관을 관찰해 보면 다음과 같은 해석을 도출할 수 있다.

첫째, 어느 한 지역이 자연경관의 상태에서 문화경관으로 전환하는 데에는 그 문화의 주역인 인간의 의지와 능력, 즉 자연의 환경적 조건을

변화시키는 의지와 능력이 중요한 변수로 작용한다.

이 점은 인천의 환경조건 중에서 인간의 서식을 극도로 억제한 用水부족이라는 제약조건을 개항 전 수천년간 극복할 수 없었다가 개항 이후에는 오히려 양조공업까지 가능하게끔 용수공급이 확충되는 사실에서 알 수 있다. 또 갯벌 역시 이용도가 거의 없는 자연상태로 존속하다가 개항 이후에는 대대적인 매립과 간척 사업이 일어나 큰 변화를 겪게 되는 사실에서도 이를 잘 알 수 있다.

둘째, 인천의 자연경관이 가지고 있는 發生能이 상당히 미약하거나, 또는 제약이 그 발생을 억제할 만큼 강력하였다. 수도권의 개항은 만약 일본인이 아닌 한국인에 의해 자발적으로 이루어졌다면 그 당시 여건으로 보아서 서울의 麻浦 일대나, 항만조건이 양호한 경기만 일대의 타지역이 개항되었을 가능성이 적지 않다. 그러한 경우 인천의 발생능으로 볼 때 수도권 일대 해안지역의 작은 포구 수준에 머물고 있었을 가능성도 있다. 마찬가지로 같은 인천이라고 할지라도 일본인이 아닌 한국인에 의해 개항되었으면 다른 문화경관이 형성되었을 가능성이 크다.⁵⁾

셋째, 이러한 素景觀은 그 후에 전개되는 도시개발에 따라서 문화경관으로 계속 바뀌고, 자연적 제약조건은 더욱 강력한 문화에 의해 극복되기는 하지만, 완전한 극복은 불가능하여 제약조건으로서 여전히 작용하게 된다. 이 점은 특히 인천을 여러 구역으로 나누는 산맥 내지 구릉군에서 찾아 볼 수 있다.

넷째, 인천의 素景觀은 그 형성에 소요된 시간은 매우 길지만 그 변화는 상대적으로 작기 때문에 비록 歷史景觀이기는 하더라도 그 역사성은 잘 표출되지 않는다. 素景觀을 역사경관의 관점에서 고찰하기 위해서는 거시적 관찰보다는 현재 남아 있거나 내재하고 있는 부분에 대한 미시적 고찰이 필요하다. 이에 대한 연구는 특히 官校洞 일대에 전개되었던 취락에 관한 연구를 통해서

註 5) 이 점은 같은 시기에 개항된 釜山의 도시경관에서도 비슷한 양상으로 나타난다. 즉 東萊 일대의 행정거점, 水營 일대의 군사거점, 西面 일대의 상업거점 등으로 구성되어 있던 부산이 개항될 때 항만이 현재의 중앙동 일대가 아니라 타 지역에 조성되었을 경우를 상정해 보면 잘 이해가 될 수 있는 가설이다.

더욱 구체적인 사실이 구명될 수 있다. 이렇게 되면 단순하게 개항기 이전으로 뚝뚝이 이 시기도 더욱 자세하게 세분되든가, 아니면 구역별로 분화되어 고찰될 수 있을 것이다.

다섯째, 文化景觀은 자연경관을 문화화할 뿐 아니라, 그 이름, 즉 地名에 있어 문화내용을 잘 반영하고 있음을 인천의 素景觀에서 찾아 볼 수 있다. 인천 일대의 古地名중에서 행정구역명보다는 자연지명 내지 문화지명에서 그러한 특징이 잘 표현되어 경관의 場所化에 기여하고 있다. 古地名들은 변경되거나 망각되어 버리게 되지만 素景觀의 연구에 있어서는 중요한 실마리를 제공해 준다(姜吉夫, 1985. 84-131).

2. 都市發生期(1883~1914)

개항과 동시에 濟物梁은 인천군으로부터 분리(면적 1.6km²)되었으며, 開港場과 地界를 관장하는 仁川監理署가 설치되었다. 인천감리는 인천부사를 겸직하게 됨으로써 인천구읍(官校洞)은 행정, 문화, 교통의 요지로서의 기능을 상실하게 되었고, 濟物梁이 인천의 대표적인 지명으로 불리우게 되었다(仁川開港 100年史, 1983, 384).

개항 당시는 城倉浦 외에 10여개의 자연부락이 해변 용천을 중심으로 분포했을 뿐이었으나, 개항 후 30년만에 전지역이 시가지화되었다. 개항 초의 시가지는 구릉사면에 발달하였으나, 해면매축공사가 진행됨에 따라 매축지에 상업지구, 철도, 항만지구, 임해공업지구 등이 조성되어 기능분화가 이루어지기 시작하였다.

인천의 도시경관에서 해양 내지 해안선의 경관-자연경관 수준이던-을 본격적으로 변화시키는 계기는 개항에 따른 항만시설의 축조다. 그 후 많은 변화가 있었지만 현재 인천도시경관의 특징을 결정짓는 인공적 변화가 바로 이것이다.

자연경관 상태의 인천 일대의 해안은 파랑이

심하지 않은 양항의 조건을 갖추고 있었지만, 가장 큰 결함은 내항의 수심이 얕고 조차가 심하여 대형선박이 출입하기 어려운 상태에 있었다. 그러나 침략과 개항에 대비하여 일본 해군은 1879년 9월에 월미도해협을 약측하여 濟物浦와 월미도 사이에 조차는 심하지만 선박이 항해할 수 있는 수로를 찾아내었다.

비록 제도적으로 개항은 되었으나, 시설이 극히 불비하여 항만으로서 제기능을 하지 못하므로 한국정부는 일본의 강요에 의해 1906년부터 항만 건설에 착수하였으며, 그 후 얕은 수심과 심한 조차를 극복하기 위한 근대적 항만시설이 필요하게 되어 갑문식 船渠(현 제1 도크)를 1911년에 착수, 1918년에 준공하였다.

仁川의 도시화는 1883년의 개항, 1906년의 항만 건설과 더불어 설치된 외국인의 地界를 중심으로 시작되었다.⁶⁾ 地界 안에는 각국 영사관과 상업시설 및 주거시설이 설치되었다. 개항 당시 수백명 정도로 추정되던 인천 개항장의 인구는 개항과 동시에 타지방으로부터의 인구유입과 일본인의 이주 등으로 인구가 증가함에 따라 1905년 경부터 급격한 인구증가로 1910년에는 거 수배에 달했다. 이때 이루어진 시가지는 현 中央洞 일원의 구도심부로서, 주로 일본인을 비롯한 외국인에 의해 상업기능 위주로 도시화가 진행되었다. 地界의 존속은 약 30년간에 불과하였으나, 이것이 인천의 도시경관에 미친 영향은 다음과 같이 매우 심대하다.

첫째, 거시적으로 볼 때 地界 설치하는 항만 축조와 더불어 인천의 자연경관의 특정지점에 자리 잡아 도심을 형성함으로써 그 立地 慣性에 따른 인천 도시공간의 구조 및 형태 결정의 맹아가 되었다. 이들 地界 지역이 인천의 구도심 형성의 萌芽가 된 것은 거의 자연경관 수준에 있던 이 지역에 시가화가 일어나면서 도시경관이 나타나기 시작했다는 데에 기인하지만, 무엇보다도 경술

註 6) 동양에서 地(租)界는 1845년 이래 영·불·일 등 여러 강대국이 중국 상해를 비롯한 개항도시 25개소에 설치한 것에서 비롯한다. 이것들은 외국인이 거주하는 특정지역으로서 치외법권이 용인되는 곳이었다. 租界(concession)와 地界(settlement)는 종종 혼용되기도 하지만 엄밀하게는 영토권의 영유여부 등의 조건에 따라서 구분된다. 인천은 각종 조약문서에서는 地界와 settlement라는 용어가 사용되고 있으므로 地界로 보아야 한다(인천개항 100년사, 1983. 387~390).

국치 이후 地界가 철폐된 다음에도 이 지역이 인천의 행정과 상업의 중심지이자 교통의 요충지로서 발전했다는 사실에 기인한다.

地界 설치지역은 신문물이 집결해 있고, 도시구조나 시설이 근대 도시에 적합한 바탕을 이루고 있었을 뿐 아니라, 이미 상당한 상권이 형성되어 있어 난개발 상태의 한국인 거주지에 비해 환경이 월등하게 우월한 수준에 있었다. 게다가 도심 정착에 지대한 영향을 미친 것은 인천부청이 일본 地界 안에 있던 영사관 부지에 설치되어 식민통치의 중심으로서 자리잡게 된 것이다. 이 일대에는 경제적 수탈을 위한 전위기구인 仁川米豆取引所 등이 자리잡아 상업 및 서비스업, 금융업 등이 집결하는 都心을 형성하게 되었다. 이와 같은 입지는 광복 이후에도 1985년에 이전하기 전까지 인천부청 청사를 그대로 받아서 인천시청 청사로 사용해 옴으로써 그 관성이 계속 유지되었다.

둘째, 가구 및 가로 설정, 건축 양식, 외국인의 생활양식 등을 인천에 도입함으로써 '외국풍' 내지 이국적 도시경관이 형성되는 계기가 되었다. 地界의 도시경관 형성에 미친 것은 이 곳에 도입된 서양 내지 서양의 영향을 받은 일본, 일본 고유의 도시구조다. 그 중에서 중요한 것으로서 가구와 가로의 구성, 필지의 분할, 지역지구제에 가까운 토지이용규제, 방화 및 위생을 목적으로 하는 건축규제, 공원 등 공공시설, 근대적 양식의 건물 등을 들 수 있다(崔永俊. 1974. 53, 仁川市史下. 1973. 760-761).

또 이 시기에 京仁線 철도가 부설됨으로써 동인천역앞의 仁岷洞 일대에 한국인의 상가가 별도로 발달하기 시작하였고, 서울과 인천 사이에 놓여있던 자연경관이 크게 바뀌기 시작하였다. 또 방치 상태에 있던 朱安의 갯벌이 1907년에 염전으로 개발되기 시작하였다.⁷⁾

도시발생기에 나타난 경관의 변화 및 그 특성을 고찰해 볼 때 다음과 같은 해석을 도출해 볼 수 있다.

첫째, 인천의 도시경관은 개항이라는 외적변화요인이 發生能을 인위적으로 극복하고, 작용하게 됨으로써 형성, 변화하게 된다. 인천의 發生能은 자연환경조건으로만 본다면 결코 근대적 항구도시로서 형성될 만큼 강력하지 않았다. 仁川의 개항은 이러한 자연적 제약에도 불구하고 이 일대가 보유한 지정학적 잠재력이라는 發生能이 국제정세에 의해 촉발된 데에서 비롯한다. 이 점은 인천뿐 아니라 다른 항만도시에서도 도시경관의 형성이 주로 외적 변화요인에 기인한다는 가설을 성립시켜 준다.

둘째, 인천의 개항장의 위치는 극히 미약한 해양조건 중에서도 상대적으로 우수한 지점에 설치되는데, 이렇게 이루어진 개항장의 입지는 인접 지구에 地界라는 외국인 거주지가 조성되도록 유발한다. 이런 과정을 거쳐 설정된 개항장과 지계는 추후 도시 전체의 형태와 구조 형성에 큰 작용을 하게 된다.

셋째, 개항장과 지계는 초기에는 상호 불가분한 요소로서 작용하지만 도시가 커짐에 따라 별개의 성장요소로서 작용하게 되며, 海岸과 內陸의 도시경관 분화가 서서히 일어남을 보여준다.

넷째, 근대도시, 특히 식민지 치하의 도시에서는 行政官廳의 입지가 도시경관의 형성과 변화에 지대한 영향을 미침을 볼 수 있다. 개항 직후 일본 지계에 설치된 영사관 부지가 나중에 인천부청 및 시청으로 사용되어, 1985년에 인천시청이 구월동 신시가지로 이전할 때까지 이 일대가 인천의 도심으로 존속, 활발하게 하는 요인이 되는 데에서 찾아 볼 수 있다.

다섯째, 유사한 환경조건에 적응하는 文化가 다르게 되면, 그 도시경관도 다르게 형성된다. 이는 크게는 외국인이 적용한 地界와 한국인이 적용한 지계 이외의 지역에서 각각 형성된 도시경관에서도 나타나고, 작게는 지계 안에서도 일본인, 중국인, 구미인 지계 구역에서 각각 다른 도시경관이 나타나는 데에서도 발견할 수 있다.⁸⁾ 특히 仁川은 일본인들에 의해 도시발생이 이루어졌

註 7) 1908년(융희 2년) 일본인 기사 中興을 시켜 주안에 천일제염 시험염전 1정보를 개설한 것이 그 시초다.

8) 日本地界는 중심가와 공공시설지구에 2~3층의 양식건물이 있을 뿐이었고, 주택들은 모두 2층 왜식가옥으로 이

지만 극히 짧은 기간동안 개화기의 한국인들에게 보여주었던 서양인의 건축 및 생활양식의 영향이 매우 컸음을 볼 수 있다. 우리나라의 서양문물은 중국, 일본 등을 경유하는 간접수입이 일반적이던 시기에 인천은 서구문화를 직접수입할 수 있는 유일한 통로였고, 구미각국의 都市文化를 이식한 도시계획, 건축 등을 통하여 한국 근대도시 발달의 전기를 만들었다.

인천은 외국인, 특히 구미인에 의한 도시화가 진행됨으로써 왜색이 농후했던 부산과는 달리 구미적 도시경관의 표본을 이루었다는 점에서 중요하다. 비록 당시의 시역이 협소하였고(1.6km²), 地界면적은 15만평에 불과하였다고 할지라도 당시 인천地界의 구미적인 도시화는 한국 도시발달사에서 중요시되어야 마땅하다고 본다. 개항 초의 자연경관 개조 및 도시경관 창출의 주역이 외국인이었으므로 이는 개항전과는 별개의 것이며, 현재와도 관련성이 없는 것으로 단정하기 쉬우나, 현 시점에서 추정하는 당시의 경관연구는 당시의 흔적만 복원, 해석함에 그칠 수 없으며, 과거로부터 현재에 이르기까지의 모든 경관을 상호연관지어 해석하여야 할 것이다.

3. 都市成長期(1915~1945)

開港, 地界조성, 철도부설 등과 더불어 발생한 도시가 본격적으로 성장하는 시기는 일제시대와 중첩되는 바, 이는 인천의 도시발생이 외적 도시개발 수요에 의하여 시작된 상황을 설명해 주고 있다. 이 시기는 前期인 1915~1930년과 後期인 1931~1945년으로 구분할 수 있다.

전기에는 1918년 인천항 제1船渠의 축조와 더불어 항만능력이 대폭 확충되고, 舊地界지를 중심으로 하는 상업화가 진전되면서 濟物浦 일대의 도시경관이 구축된다. 이 시기에는 米穀수출과

관련된 精米공장을 시발점으로 해서 제재, 광공업, 직조공업 등 상업자본의 축적으로 건설된 초기형 경공업이 입지했고, 1920년대를 전후하여 조선화학, 동양방직, 풍국제강 등 비교적 규모가 큰 공장들이 입지하기 시작하였다. 당시의 인천은 한국산 米穀을 일본으로 수출하는 항구로서 최적이었기 때문에 米穀의 상품가치를 높이기 위하여 精米공업이 발달하기 시작하였다.

인천은 공업원료, 연료, 동력, 給水難등으로 일반공업이 들어오기에는 부적지라고 판단되었으나, 지하수의 개발과 매립지에서 얻을 수 있는 풍부한 물로써 당시 생산액의 80%를 차지했던 정미업 이외에 酒造업, 간장, 일본장, 성냥, 비누, 염료, 고무제품, 양초 등을 생산하였다(仁川市史下. 1973. 238-240).

朱安의 염전도 크게 확장되어 1918년에는 총면적이 210정보로 늘어나고, 南洞 및 君子에도 염전이 개발되어 1933년에는 총 1,115정보에 이르게 된다(仁川開港100年史. 1983. 1061-1071).

그러나 후기가 되면 1931년에 일어난 만주사변과 중일전쟁을 시발로 하여 우리나라가 일본의 대륙침략을 위한 병참기지화가 되면서 인천도 중공업과 군수업을 위주로 한 공업화가 이루어진다. 이에 따라서 북부의 萬石洞 松峴洞 일대와 龍峴洞 鶴翼洞 일대 등 그 당시 외곽지역이면서 항만, 철도 등이 인접한 구역에 공장이 집중되었고, 특히 부평에는 인천과 별도로 보아도 좋을 정도로 독립된 공업화가 일어났다. 富平은 공업단지가 조성되어 도시화가 이루어지기 전에는 김포평야의 일부를 이루는 곡창지대이었으나 넓은 대지를 얻을 수 있는 데다가 경인선과 경인국도가 통과하여 영등포공업지대와 연결되어 계획적으로 공업단지가 조성되었다. 이에 따라 부평은 급격한 발전을 이루어 현재는 인천의 임해공업지대, 朱安 공업지대와 부천~영등포를 잇는 경인

루어졌다. 그리고 청국地界와 三里寨거류지는 주택과 상가를 불문하고 원색 단청의 독특한 난간을 가진 중국식 가옥이 대부분을 차지하고, 관공서와 상관의 일부만 양식건물로써 지어졌다. 한편 名國地界에서는 상부 구릉지(현 자유공원)에 구미각국의 건축양식을 지닌 단층 또는 고층(최고 4층)의 저택들이 소위 양관촌을 형성하였지만, 일본地界와 인접한 저지대의 동남부에 양식건물이 산재한 외에는 대부분이 왜식가옥으로 점유되어 있었다. 이에 비하여 각국地界와 한국인 시가지의 경계선인 Y자형 도로 우측은 인천監理署 등 한식와가와 초가가 분포하였다.

공업지대의 핵심적 위치에까지 이르게 되었다.

인천은 공업도시로서 성장을 거듭하여 中日전쟁 2년 후의 공장수는 137개소에 달하였다. 일본은 인천을 병참기지화 하기 위해 공업도로, 干瀆地 매립 등을 추진하였고, 1941년 2차대전이 발발하자 대륙의 병참기지로써 규모를 확대시켜 군수공장의 설립이 급증하였다. 이러한 공업화에 따라 금융·운수·창고업 등 서비스산업이 발달하게 되었고, 급속한 사회적 인구증가가 일어났으며, 이를 수용하기 위한 도시개발사업이 본격적으로 진행되었다. 1936년 공업용수와 주택용지 확보를 위해 1차로 시역을 확장하여 인구가 10만을 넘어섰고, 1937년 최초로 도시계획령 선포가 있었으며, 1940년 2차로 시역을 확장하여 인구가 24만이 넘는 도시로 확장되었다.

도시발생기에서 주요한 변화를 가져온 항만은 1918년에 船渠공사 및 부대시설 공사가 완료된 후 종전때까지 대대적 확충이 없이 그 기능이 활발하게 전개된다. 그리고 전쟁지원을 위한 공업화 수요가 대두되면서 항만 주변의 해면이 상당히 넓게 매립되어 해안경관이 크게 달라졌다.

도시성장기에 나타난 경관의 변화와 특성을 고찰해 보면 다음과 같은 해석을 도출할 수 있다.

첫째, 도시경관의 형성과 변화에 있어 慣性的 작용이라는 현상이 개재한다는 점이다. 한 도시의 물적환경은 그 속성상 토지 위에 자리잡게 되면 좀처럼 소멸되지 않고, 오히려 그 立地慣性에 의해 고착화되면서 새로운 수요를 창출하여 간다. 그러면서 그것은 그 안에 담기는 기능의 변화에 대한 적응력이 상당히 높기도 하다.

인천의 發生能이 도시발생기 중에 외세의 강제적 개항과 地界, 침략과 수탈이라는 부정적 요인에 의해 胚胎되었다고 한다면, 이러한 성향은 그 뒤를 이은 일제 강점기에 두드러지게 나타난다. 특히 도시발생기의 외적 수요가 외부로부터 내부로 침입하는 교두보의 확보라는 특징이 있었다면, 이 시기에는 합방을 고착화하는 '일본화'와, 전쟁 후원기능을 담당하여야 하는 새로운 수요가 첨가됨으로써, 도시가 양적으로는 크게 성장하지만 질적으로는 기형적 속성을 얻게 된다.

둘째, 도시발생기에 이루어진 산발적 개발양상

을 조직화하는 시도가 나타나면서 여러 개의 景觀組織을 연계하여 도시 전체의 경관 특성을 확보하게 되는 현상이 일어나기 시작한다. 이는 朝鮮市街地計劃會이라는 법제적 수단에 의해 이루어지는데, 여기에서 유의할 점은 이 법에 의한 도시계획은 입안만 된 채 실시되지는 않았지만, 계획에서 제시되는 개발의 모습이 잠재하는 제2, 제3의 발생능으로서 기능을 하게 된다는 것이다.

세째, 이 시기에는 많은 용지가 필요하게 되어 그것을 公有水面 埋立이라는 수법을 통하여 공급한다. 공유수면 매립은 수요가 발생할 때마다 미시적인 차원에서 사업단위별로 이루어졌기 때문에 새로운 경관조직이 형성되면서도 조직간의 상호 연관성은 무시되어 장차 난개발이 일어날 수 있는 소지를 만들었다. 素景觀이 설정하고 있는 자연환경의 제약조건이 개선된 기술에도 불구하고 여전히 영향을 미치고 있음을 알 수 있다.

4. 過渡期(1945~1960)

仁川은 일제 치하에서 전국 5위의 도시로 성장하였으나, 그 성장요인이 일제의 수탈과 전쟁지원에 있었기 때문에 그 都市景觀에는 기형적 속성이 배태되어 있었다. 이것은 광복 후 1950년대 말까지 인천에서 일어난 난개발, 戰災, 復舊라는 조성과 파괴의 양상이 교착되면서 그 기형적 속성이 점차 현재화하는 양상을 보인다.

광복 후 최초로 나타나는 경관의 변화는 일제가 독점하고 있던 각종 공공시설의 운영과 관리를 한국인들이 하게 됨으로써 재정·기술의 부족으로 인한 頹落, 문화 차이에서 오는 變容 등이다. 그리고 미군이 주둔하고 항만을 관리하게 됨으로써 군정에 따른 일반적 도시경관의 변화와 더불어 서양식 도시경관의 편린들이 다시 나타난다. 또 국토분단이 일어남에 따라서 북한에서 월남하는 난민들과 서해 접적지역 도에서 이주하는 유민들이 대거 쇄도하여 무허가 불량주거들이 도심주변의 녹지나 공한지를 점유하게 된다.

도시성장기인 1932년경의 인천의 토지이용은 총면적 6.05km² 중에서 대지가 31% 정도이고 농경지가 26%로 이루어지고 있었다. 官洞~港洞

일대에는 행정기능, 港洞~新興洞 일대에는 상업기능, 官洞 북쪽에는 주거기능이 분포되어 있었으나, 이 지역은 주로 일인들이 독점 거주하였고, 한국인은 花平 松峴 松林 金谷洞 등지에 거주하였다. 광복 후 일인들이 물러간 다음에 이 패턴에 변화가 일어났으니, 新浦洞 海岸洞 일대의 경제중심이 仁峴 中央시장 쪽으로 옮겨갔다. 주거지는 주로 동구 일대와 崇義洞과 鶴翼洞을 연결하는 지역으로 발전하여 나갔다. 그러나 공업지역은 종전의 패턴처럼 중공업은 萬石洞 일대, 화학공업은 鶴翼洞, 기계공업은 富平에 분포되어 있었다.

이처럼 난개발상태에 있던 도시는 6·25사변중 거의 초토화되는 피해를 입으니 일시적이거나 도시경관은 큰 변화를 겪는다. 적 치하에 들어갔던 도시치고 전쟁의 피해를 입지 않은 곳이 없겠지만 인천에는 두번이나 상륙작전이 전개되어 피아간의 치열한 공방전 속에서 엄청난 피해를 입었다. 공중폭격과 시가전 역시 큰 피해를 입혔으니, 金谷·松峴·花平洞 일대가 초토화하고, 공장과 고층건물은 거의가 파괴되었다.

그러나 다른 도시와 마찬가지로 전재복구를 함에 있어 미래지향적 도시구조를 편성하는 장기적 기본계획이 없었던 것은 물론이고, 일제가 수립한 도시계획조차도 반영할 수 없을 만큼 졸속한 상태에 있었다. 그래서 개항 이후 체계적이지 못하던 도시구조를 근본적으로 정비할 수 있는 기회를 놓치고 말았다. 여기에서 또 한번 고찰할 수 있는 것은 도시형태의 형성과 변화과정에 기존의 입지패턴이 발휘하는 慣性的 끈질김이다.

이 시기에 일어난 경관의 변화와 특성을 고찰해 보면 다음과 같은 해석을 도출할 수 있다.

첫째, 이 시기가 쇠퇴 내지 침체하게 되는 요인은 도시발생 및 성장기와 마찬가지로 도시 외부에서 발생한 외생적 요인에서 찾을 수 있다. 가장 큰 요인은 역시 국제정세의 변동으로서 제2차세계대전의 종전, 일본인의 퇴거, 국토의 분단, 이념의 대립에 따른 북한의 남침전쟁 등의 현상으로서 나타난다.

둘째, 인천의 도시성장을 지탱해 주던 군수산업 등 산업을 중심으로 한 도시의 경제적 기반이 붕괴된 데다가 대거 유입된 난민들은 도시경제활동의 부담이 된다. 이에 따라서 도시기반시설의 서비스수준이 급격하게 하락하면서 도시 전체의 물적 환경이 퇴락하게 되며, 이는 곧 변질되거나 변용되는 도시경관으로 나타난다. 이러한 양상은 戰爭이라는 과정을 거치면서 더욱 심화되니, 불량주거 밀집지역과 자생적 市場과 같은 경관조직을 만들어낸다.

세째, 전쟁과 같은 급격한 변화는 文化景觀 내지 歷史景觀으로 정착되어 가는 도시경관을 일시에 素景觀 상태로-자연경관과는 다른 또 하나의 소경관-로 환원 내지 퇴축하는 현상을 초래한다.⁹⁾ 이 상태가 오래 지속되면 퇴축한 경관이 새로운 都市景觀으로 자리잡게 되지만, 인천의 경우 신속한 전재 복구사업에 의해 그 發生能을 다시 가동하게 되므로 제2차 도시성장의 기반이 조성된다. 그러나 여기에서 일어난 신속한 복구는 말 그대로 파괴되기 이전의 상태로 복원하는 부분이 많으므로, 특히 도로와 가구 및 필지 등 도시경관의 基盤要素, 즉 조직과 세포를 짜는 요소는 기형적 형태를 거의 그대로 유지하게 된다. 이 과정에서 充塡要素에서만 새로운 형태가 나타나는 경향을 보인다.¹⁰⁾

註 9) 이 개념은 생물형태학의 개념이다. 생물의 胚의 각 부위는 각각 상당히 폭넓은 발생능을 보유하고 있으나, 발생이 진행됨에 따라 점차 한정되고, 결국 그 가능한 운명 중의 하나가 현실적 운명이 된다. 그런데 생물체의 개체 발생과정에서 발육한 개체가 내외적 환경의 변화에 기인하여 배적 상태로 되돌아가는 현상이 나타나기도 하는데, 이 현상을 發生逆行(retrogressive development), 還元, 退縮이라고 한다.

10) 基盤要素는 공간적으로는 도시의 거시적 요소를 만들어 주는 요소이고, 시간적으로는 개발초기에 시공되며, 일단 개발된 후에는 변화에 대한 탄력성이 없거나 적은 요소다. 경제적으로는 개발주체의 초기 투자에 의해 조성되며, 단지입주자에게 조성 및 관리 비용이 균분되는 요소다. 한편 充塡要素는 공간적으로 도시의 미시적 구조를 만들어 주는 요소이고, 시간적으로는 기반요소가 조성된 후에 채워지며, 일단 개발이 된 후에는 입주자나 이용자의 개별적 의지에 따라 변경하기가 비교적 용이한 요소다. 또 경제적으로는 개발주체가 상이하며, 시민 각자에게 조성 및 관리 비용이 이전되는 요소도 있고(개별 건축물), 별도의 재원에 의해 조성·관리되는 요소(공

5. 高度成長期(1961년 이후)

5.16 혁명 이후 지속적으로 추구한 고도경제성장정책에 따라 인천은 경인공업지구의 일환으로서 중화학공업의 기지이자 수도권 원자재 수입과 공산품 수출창구라는 역할을 맡게 되었다. 이러한 정책은 물적으로는 항만, 도로 등 기반시설, 공업단지의 조성, 부족한 용지 확충을 위한 대대적 매립, 증가된 인구를 수용하기 위한 주택의 건설 등 다양한 사업이 전개되는 요인이 된다. 이런 과정에서 도시의 기능이 다변화되고 구조가 복잡화되면서 도시형태에도 많은 변화가 일어나게 된다.

1961년 제1차 경제개발계획의 일환으로 경인지구가 특정지역으로 공고됨에 따라 도시개발 5개년계획(1965)이 수립되어 도시계획사업의 일환으로 富平, 朱安지구, 富開, 間石 등 고속도로 연변을 중심으로 대규모의 계획적인 공업단지, 주택단지가 조성되면서 시가지가 확산되었다(仁川市史 上. 1973. 756-757). 이 시기에는 1965년 경인선 철도의 복선화, 1969년 경인고속도로 개통, 1974년 경인선 전철화 등으로 서울과 교통이 비교적 편리하면서도 지가가 낮은 경인가도나 경인고속도로 연변에는 많은 산업시설이 유치되었으며, 동시에 대규모 주택단지가 조성되어 서울은 물론 전국 각지로부터 인구가 전입하였다.¹¹⁾

이 시기의 도시화의 진전과 진행방향을 보면 다음과 같다. 1960년 당시 가장 인구밀도가 높았던 지역은 중구 新興洞(77,236인/km²)을 비롯한 7개동, 동구 花平洞(71,725인/km²)을 비롯한 14개동, 그리고 남구의 崇義洞 등 22개동이었다. 1965년에 들어서면서 도시화는 구시가지와 富平지구의 2개 핵심지역을 중심으로 하여 그 주변부로

진행되었다. 구시가지의 도시화는 鶴翼洞, 朱安洞 등의 동남방향, 富平지구는 서쪽의 淸川洞, 山谷洞 등지로 진행되었으나 그후에는 구시가지와 富平지구의 중간에 위치하는 間石洞, 十井洞 등이 도시화됨으로써 양쪽지역이 연담화되었다.

70년대 중반에 와서는 구시가지 서북쪽의 桂山洞, 佳佐洞, 石南洞으로, 남쪽으로는 九月洞 등지로 시가지가 확대되었다. 1980년에 들어서면 서북쪽으로 도시화가 강화되었는데, 이는 경인전철과 경인가도변을 잇는 지역의 도시화, 즉 택지화와 공업화에 따른 토지구획정리사업의 시행에 크게 영향을 받은 것으로 보인다.

근래에 와서는 남동구의 신설과 함께 인천의 남쪽이 개발되어 수출공단이 입지하고 신시가지가 조성됨에 따라 九月洞, 間石洞, 朱安洞 일대에 새로운 도심이 발달하고 있다.

인천 일대의 공업화 추세를 보면 1950년대에는 전화를 입은 기존 산업의 복구로 인하여 동구지역의 공업이 활기를 띠다가 1960년대에 들어와서 외적으로는 정부정책, 내적으로는 노동력, 공장부지, 교통등 여러가지 호조건으로 인하여 혼란기를 수습하고 공업화의 기틀을 마련하게 되었다. 특히 輸出工團이 조성되면서 공업화는 도시화를 촉진하게 된다. 이에 공단지역을 중심으로 도시지역이 성장을 보였고, 남구의 朱安洞을 중심으로 한 주택지가 점차 성장하여 間石洞, 萬壽洞 지역으로 확대되었다.

제1차 경제개발계획기간의 후반에 접어들면서 경인지구가 특정개발지역으로 지정되고(1965), 그 구체적 사업으로서 공업단지가 조성된다. 공업단지는 산업면에서 생산효율을 높이는 수단이지만, 물적 환경면에서는 기존의 景觀을 일시에 제거하면서 이전에 볼 수 없던 새로운 도시경관

註 공시설 및 보완·유발시설)도 있다.

형질상으로 볼 때, 대지, 교통공간, 오픈 스페이스 등과 같은 기반요소는 비건폐의 '土地'자원의 속성을 갖게 되는 반면에, 대부분의 충전요소와 상·하수도, 전기·통신 등과 같은 공급체리용 장치는 '토지'자원의 지상·지하공간을 활용하는 건축물 또는 구조물의 상태인 '施設'의 속성을 갖게 된다.

- 11) 고도성장기인 1961년 이후도 도시발전엔 큰 획을 긋게 되는 1974년을 중심으로 하여 전기 및 후기의 2단계로 구분해 볼 수 있다. 즉 1974년에는 경인선의 전철화가 이루어지면서 경인선 철도역을 중심으로 한 수도권 주택 공급이 확충되는데, 이 주택들은 인천 자체의 수요보다는 경인지역 전체의 수요를 수용하는 것으로 보아야 할 것이다. 아울러 같은 해에 인천항만의 내항이 전부 도크화함으로써 60년대 후반에 이루어진 경인선 복선화 및 경인고속도로와 더불어 수도의 수송능력 확충에 크게 기여하게 된다.

을 창출한다. 특히 이러한 경제개발정책의 일환으로서 조성된 공업단지는 단시간에 대단위로 조성된 관계로 주변지역과는 단절 내지 폐쇄된 구조를 가지고 있어서 도시경관 연구에 있어서 흥미로운 대상이다.

인천에 설치된 공업단지는 1966년에 기공되었던 仁川[富平]輸出産業工團에서 비롯한다. 이 공단은 富平의 曉星·鶴田·葛山洞 일대의 약 21만 평 부지에 조성되었다.

이 富平공단의 성과에 힘입어 朱安(佳佐洞) 일대 20만평)에도 朱安수출공업단지가 1969년에 기공되었다. 이것은 인접한 朱安염전 부지까지 확장하여 이른바 朱安工業團地(약 80만평)를 이루게 된다. 朱安공단의 특성은 개항 당시 방치 상태에 있던 갯벌을 염전으로 바꾸어 오랫동안 사용하다가 공업단지로 바뀌면서, 자체의 경관뿐 아니라 주변 경관까지 상당한 영향을 미친다는 점이다. 특히 이 단지는 이른바 臨海工業團地의 성격을 띄는 것으로서 생산과 수송을 일체화한다는 목적을 가지고 있는 바, 이에 따라서 인천의 해안구역에 공업 및 항만이 집적되어 다른 용도를 배제하게 된 것이다. 현재 임해공업지대는 인천항을 중심으로, 북쪽으로는 萬石洞에서 경인고속도로를 따라 佳佐洞까지 연장되고, 남쪽으로는 龍峴洞에서 鶴翼洞, 仙鶴洞까지 확장되고 있다.

1989년대에 들어와서 남동일대에 염전을 매립(약 10km²)하여 서울로부터 이전하는 공장(공해배출, 토지이용위반)을 위한 공단이 조성되었다.

이러한 공업단지의 개발과 함께 택지공급을 위해 1961년부터는 해묵은 토지구획정리사업이 개시되어 1970년 말까지 기존지구와 신규지구를 합하여 총 22개 지구, 131.6만평이 인가 내지 착공되었다(仁川市史上, 1973. 742-761). 이들 사업이 완료되어 신시가지로 정착하게 되는 것은 물론 상당한 기간이 지난 다음이지만, 이 시기에 대대적으로 착수된 토지구획정리사업은 구시가지를 제외한 신시가지의 대부분을 차지하게 된다. 따라서 토지구획정리의 설계개념이 보여주는 정연성과 확실성이 동시에 도시경관에 나타나는 바탕이 이 시기에 이루어진 것으로 분석된다.

이 시기에 나타난 경관의 변화와 특성에서 다

음과 같은 해석을 도출할 수 있다.

첫째, 고도성장은 인천 자체의 도시기능이 활성화되어 일어난 것이기 보다는 외생적 요인에 기인한다고 보아야 한다. 1960년대 이후 인천은 高度經濟成長을 위하여 수도권의 중화학공업기지이자 원자재 수입과 공산품 수출창구라는 국가적 수요에 따른 역할을 맡고 있다.

둘째, 이 시기의 景觀變化는 이러한 외생적 요인이 활성화됨에 따라서 첫 단계(1960년대 초반~1970년대 중반)에는 사회간접자본 내지 도시 기반시설의 대거 건설과 공업단지 조성에 따른 거시적 경관 변화로 나타난다. 그리고 2단계(1970년대 중반 이후)에는 이러한 도시경제기반의 활성화에 따라 대거 증가된 인구를 수용하기 위한 주택의 건설과 신시가지 조성, 상업지역의 확충 등 일반 도시경관의 형성으로 나타난다.

셋째, 이 시기에 일어나는 경관 변화는 일정한 계획에 의거하여 진행되는 하지만, 장기적 기본계획에 의거하여 체계적으로 이루어진 것이 아니라 급격하게, 사업단위별로 이루어졌다. 그리고 도시기반요소의 근간은 새로운 여건 변화를 반영하는 도시계획이기 보다는 일제 치하에서 입안된 채 실시가 지연된 朝鮮市街地計劃令의 계획내용이 많이 남아있는 도시계획에 의해 이루어졌기 때문에 도시발생기 이후 누적된 기형적 형태가 고착화되었다.

네째, 시청이 구월동으로 이전한 이후 舊都心이 퇴락하는 동시에 항만시설이 확충됨으로써 개항기에 형성된 景觀組織이 해체되어 가는 양상을 나타내고 있다. 인천의 도시경관이 비록 외세에 의한 강제적 개항에 의해 형성되기 시작하였지만, 역사경관의 보존이라는 국면에서 유감스러운 현상이다.

IV. 結 論

1. 過程으로 본 인천의 도시경관

인천의 도시경관 연구에서 첫번째로 도출할 수 있는 특성은 그것이 형성되고 변화한 '過程'이라는 국면에서 볼 때, 자연경관에서 인공경관으로

대단히 빠르게, 광범위하게 이행하였다는 점이다.

1) 항만도시인 仁川의 素景觀이 되는 자연경관은 한국의 다른 도시와는 달리 비교적 사실에 가깝게 재구성해 볼 수 있다는 것이 인천의 도시경관 형성과 변화과정에서 특이하게 적시할 수 있는 사항이다. 즉 인천의 경관은 선사시대부터 인간이 정주하여 왔음에도 불구하고 개항 이전 수천년간의 변화는 개항 이후 100여년간의 변화에 비하면 거의 무시해도 좋을 정도로 극히 미미하므로, 인천의 자연경관의 수준을 19세기말 개항이 일어나기 직전의 상태로 볼 수 있다.

2) 이와 같은 素景觀이 1세기 남짓한 동안 급격하게 변화하여 오늘날에는 원래의 형질을 거의 찾아보기 어려울 정도로 인공화되었으며, 그 변화는 속도에 있어서나, 규모에 있어서나 매우 컸다는 점을 들 수 있다. 인천이 이렇게 100여년 동안에 급격하게 성장한 대도시라는 점에서 본다면 '젊은 都市'(young city)이지만, 그 변화의 내용 면에서 본다면 결코 '新都市'(new city)라고 할 수 없다.

3) 경관변화과정에 시간적으로 매우 분명하게 단락을 지을 수 있을 정도로 변화의 요인이 분명하게 작용하고 있어서 인천의 도시경관 변화과정에 시계열적 고찰이 가능하다. 그러나 이와 같이 시간적으로 분명한 단락은 1980년대 이후로 접어들면서 불분명해지는데, 이 시기에는 都市化가 수도권 일대로 광역화되면서 인천에 국한된 경관 변화를 가름하기 어려워지기 때문이라고 볼 수 있다.

4) 이와 같은 과정상의 특성은 공간적으로도 유사한 양상을 보여 준다. 도시 발생기에 開港場 및 地界를 중심으로 하여 형성된 중심과 변방의 분명한 관계를 보여주던 공간구조적 양상은 점차 다른 지역의 중심들이 성장하면서 서로 연결, 중첩, 침투하는 현상이 강화되면서 공간적 단락이 불분명해진다.

2 인천 도시경관의 형성과 변화의 要因

두번째로 도출할 수 있는 특성은 자연경관에서 도시경관으로 변화하는데 도시내부에서 자생적으

로 발생한 요인보다는 외부에서 외생적으로 발생한 요인이 더 큰 영향을 미치고 있다는 점이다. 물론 이러한 분석은 상황을 지나치게 간략화한다는 결함이 있지만, 仁川의 경우 지정학적, 경제지리적 요충지로서 외생적 요인이 도시경관의 형성과정과 내용에 있어 대단히 큰 영향을 미치고 있다는 점을 강조하지 않을 수 없다.

1) 인천의 도시발생은 열강이 한국을 침략하기 위한 교두보로서 강제로 개항장을 개설하게 되고 외국인의 배타적 定住를 위한 地界가 설정되며, 서울과 직결하는 경인선 철도를 부설하게 된 것에 기인한다. 이 3가지 도시요소로써 식민과 수탈을 위한 기본구조를 구성하게 됨은 세계적으로 보편적인 현상이다.

도시성장은 이와 같은 도시발생에서 심어진 입지가 또다른 외적 요인에 의해 점차 강화됨으로써 이루어진다. 한국 강점에 성공한 일제가 수탈을 더욱 효율적으로 하기 위해서 항만을 보장하고, 정주지를 확장, 공고하게 해 나감으로써 발생기의 도시경관이 더욱 固着化되었다. 그리고 도시성장기 후반(1930년대 이후)에는 대륙 침략을 지원하기 위한 병참군수기지로써 항만과 해안을 활용하는 臨海工業化의 기초가 닦여진다.

이와 같이 도시성장기에 형성된 도시경관은 해방 후부터 5.16 혁명간의 침체기에는 外的개발수요가 소멸하고 오히려 부정적 변화요인난민의 쇄도, 격전의 현상이 작용하여 변화는 상당히 큰 규모로 일어나고, 도시경관은 그 시기의 침체와 변형의 양상을 그대로 기록하게 된다.

1960년대 이후는 제2의 도시발생기라고 해도 좋을 정도로 급성장이 일어나는데, 이 역시 인천 자체의 역량으로써 침체를 벗어나려는 노력의 결과이기 보다는 국가 경제성장을 위한 역할을 인천이 수용하게 된 결과라고 할 수가 있다. 이 당시 이루어진 도시의 변화는 주로 경제성장을 위한 기반시설 내지 기간시설의 조성으로 이루어지니, 항만, 고속도로, 철도 복선화 및 전철화, 공업단지 등이 이 시기에 등장하는 주요한 경관요소들이다.

그러면서 1980년대 이후에는 이러한 경제적 기반시설 이외에 주거지와 상업지의 확산이라는 일

반 시가화가 가속화된다. 이는 산업화에 따른 인천의 인구 증가와 상업활동의 활성화라는 내적 요인에도 기인하지만, 수도권 전체의 1일 生活圈化 및 서울의 주택난 등에 따라서 통근인구가 급증하여, 전철 연변 및 고속도로 연변에 일종의 주택도시형 시가화가 확산되었기 때문이니, 이 현상 역시 인천 자체의 수요이기 보다는 외생적 수요에 기인한다.

2) 이와 같은 도시경관의 변화 양상과 그 요인과의 직접적 관계를 고찰해 보면, 經濟的 投資 능력과 技術的 解決 능력의 향상이라는 간접적 요인이 작용하고 있음을 알 수 있다. 예를 들어 인천 일대가 개항 이전 자연경관상태로 오래 남아 있었던 이유 중의 하나가 이 일대에 상수원이 결핍되어 있었다는 것이었으나, 개항이 이루어지고 인간이 정주하면서 근대적 탐사와 굴착기술을 동원하여 지하수를 개발하여 식수뿐 아니라 양조용 정수로도 사용하였고, 나아가서는 약 30km 떨어진 한강을 수원으로 하는 상수도 공급망을 구축함으로써 급증하는 산업과 인구를 수용할 수 있었던 것을 들 수 있다. 또 하나 중요한 예로서는 개항 당시까지 생태적으로는 양호하지만 경제적으로는 불모지로 남아있던 갯벌이 대대적으로 간척 또는 매립되어 그 경제적 효용성이 높아졌다는 것이다.

3. 인천 도시경관 변화의 내용과 形態

1) 自然景觀의 적극적 변화

형태적으로 일어난 가장 기본적 변화는 초기의 자연경관이 적극적으로, 인위적으로 변화되었다는 것이다. 이러한 변화는 자연상태에서 생태계가 자생적으로는 결코 달성할 수 없는 변화이다.

• 海洋部와 陸地部의 인공화

자연경관에서 해양부와 육지부는 형태상으로는 상이하게 나타나지만 생태적으로는 연결되어 있는 것이 일반적 현상이다. 그러나 인천의 경우 해양부는 港灣 개발, 육지부는 都市 개발이라는 대대적 인공화에 의해 크게 변형되어 있다.

그런데 항만시설이 한 구역에 집중되어 있어 여타 구역은 다른 형태를 보이고 있다. 이는 해

양부를 해안선에 수직한 차원에서 구분해 볼 때, 항만시설의 점유부와 비항만시설의 점유부가 다르게 나타나기 때문이다. 이를 더 세분하면 항만의 유형에 따라 각각 조성된 점유부의 구조와 형태, 항만 이외 인공시설의 점유부 등의 토지이용과 그에 따른 시설에 따라서 다른 형태가 나타난다.

• 境界

해양부와 육지부의 경계는 갯벌이라는 전이지역이 점차 매립됨에 따라서 접한다. 일부 남아 있던 沙濱은 항만 등에 밀려서 사라졌으며, 도서도 큰 도서는 육속화되었고, 작은 도서는 내륙화되면서 평탄화되거나 육지부 속의 구릉으로 잔존하고 있다. 이러한 경향은 인천항의 규모가 커지면서 점차 외해로 나가는 추세를 보이고 있다.

갯벌은 素景觀에서는 자연상태로 존재하다가 간척지로 바뀌어 주로 염전으로 사용되었으며, 현재는 매립되어 공업용지 및 주거지로 사용되고 있다.

인천 주변의 육지부는 開發制限區域으로 자연녹지 상태로 둘러싸고 있으며, 해안부는 매립예정지역으로서 갯벌을 이루고 있다. 이러한 景觀은 일상에서는 좀처럼 인지되지 않으며, 高空의 비행기에서나 인지되는 거시적 경관요소이다.

• 線形의 경관요소(corridor)

인천의 자연경관 중에서 현재 잔존하고 있는 부분으로서 300m 이하의 표고를 가진 봉우리가 연결된 구릉대 내지 산맥을 들 수 있다. 부분적으로는 patch라고 볼 수 있는 山地가 있으나, 면적과 형상의 상대적 크기, 현재의 형질로 보면 patch보다는 corridor로 보는 것이 타당하다. 이러한 구릉대는 자연경관 수준이었던 시기에는 patch 상태로 남아 있었으나 산간 저지대, 산록 등의 개발이 용이한 구역이 개발됨에 따라서 일종의 corridor 형태로 남아있다. 일부는 자연녹지, 도시공원으로 지정되어 보존되고 있으며, 일부는 학교, 저소득층 주거지 등으로 변형되어 있다.

이 구릉대의 역할은 도시개발 초기에는 해안을 면한 구시가지와 여타 내륙구역을 구획하는 경계였으며, 현재에도 여전히 여러 구역의 경계라는 인식이 강하다. 이와 같은 구획성은 도시의 일체

성 조성에는 지장을 주지만, 한편으로는 난개발되고 변화의 속도가 빠른 인천에서 구역의 장소성을 유지하는 역할을 하기도 한다.

인천의 하천은 모두 인공하천으로 변화하여 도저히 자연경관이라고 할 수 없는 수준에 처해 있다. 수로의 직선화, 河道 조정, 호안 설치, 복개 등이 이루어져 있으며, 오염·오탁도가 심각하다.

2) 都市村에서 聯帶都市로 이행

두번째로 들 수 있는 형질상의 변화는 인천이 자연경관 상태를 벗어나서 도시경관을 형성해 나아간 패턴에서 찾아볼 수 있다. 일반적으로 하나의 도시가 자생적인 성장을 하는 경우 한 중심이 그 주변을 점차 그 세력권 내에 포용하게 되고, 그 주변은 점차 시가화되는 패턴을 취하게 된다. 그러나 어떤 경우에는 일정한 영역 내에 여러 개의 中心이 존재하고 그 중심들이 각각 독자적 도시화를 이루어가면서 서로 연결하거나 상호 침투, 중첩하면서 하나의 도시로 통합되는 패턴을 취하기도 한다. 仁川의 도시패턴에서는 이 두가지 패턴이 동시에 일어났음을 알 수 있다.

개항 당시 인천에는 官校洞 일대의 관아 및 관련 취락, 濟物梁 해안가의 어촌, 花島鎭의 병영 등이 산재하고 있었을 뿐이었다. 이러한 취락 패턴은 거의 무시해도 좋을 정도로 그것이 경관에 미치는 영향이 미미하다. 그러나 개항이 되고 조성된 외국인 地界는 개항장과 더불어 인천의 새롭고 강력한 중심을 형성한다. 이때 한정된 地界 영역 밖에는 한국인의 시가지가 자생적으로 형성되니, 港灣, 地界, 鐵道 등의 새로운 도시시설은 서민들에게 더 나은 경제적 기회로 여겨져서 많은 유민들이 이입하여 새로운 시가지를 형성하게 된 데에서 비롯한다.

이러한 擴散과 寄生的의 양상은 물적 장애물(구릉, 갯벌 등)을 만날 때까지 계속되는데, 한편 그 경계 밖의 일정지점에 새로운 형태의 중심이 설정되면 비슷한 양상이 이 곳에서도 되풀이된다. 예를 들면 철도가 부설되고 인천역이 조성되면서 그 북부에 공업이 입지하게 된다는지, 부평 일대에 공업지역이 형성되면서 그 일대에 주거가 입지하게 된다는지 하는 것이다. 인천 일원에는 자

연경관의 지형적 특징과 개발 요인의 작용과정 때문에 이와 같은 이른바 都市村(urban village)이라고 간주되는 분산된 시가지-구시가지, 주안, 부평, 남동 등 여러 방식으로 구분할 수 있는 개발단위-가 형성된다.

이와 같은 패턴으로 여러 개의 중심과 변방의 관계가 형성되고, 그것이 지속되면 상호 연계를 맺기 위한 장치가 그제서야 비로소 도입되어 하나의 도시로 통합하려는 노력이 나타난다. 그 장치 중에 유용한 것이 도로의 개설이다. 예로서는 초기에 地界와 북부의 한인촌을 직결하기 위해 뚫은 터널식 도로나, 근래에 구시가지와 주안을 직결하기 위해 뚫은 鐵馬山 절개도로와 같이 종래의 장애물을 극복하려는 적극적 형태로서 나타나는 도로개설이다.

또 하나의 장치는 행정구역을 조정함으로써 통합을 시도하는 방식이다. 인천은 행정구역이 수차례 변경되어 오늘에 이르고 있는 바, 이 중에서 富川과 인접한 지역은 편입 및 방출이 반복되는 과정에 점차 하나의 도시 내에 통합되는 과정을 밟게 된다.

3) 산발적 團地型 土地利用單位의 병치

인천이 이처럼 도시촌의 통합과정을 통하여 하나의 도시로 재편성해 나가는 과정에서 발견할 수 있는 패턴은 도시발생기부터 자족적 구성을 가진 개발단위들이 대단히 많이 발생하였고, 그것들은 주로 團地型 환경형식 내지 경관양식을 취하고 있다는 것이다. 초기의 地界가 그런 개발단위의 원형이며, 그 이후 대단위로 조성된 토지구획정리사업지구 및 공업단지가 개발단위의 대종을 이루고 있다. 이러한 개발단위는 입지가 도시 전체의 체계적 발전보다는 그 사업 자체의 효율성에 입각하여 결정되며, 주변과 격리된 채 조성되기 때문에 도시 전체를 구성함에 있어 양적으로 신속하게 필요한 공간을 마련하는 데에는 유용하지만, 장기적으로 도시환경의 질적 수준을 유지하는 데에는 문제를 배태하게 된다.

이 연구에서 시도해 본 경관의 해석은 경관독해의 관점에서 읽기를 시도해 본 것이다. 여기에서 도출된 것은 결코 완전하다고 할 수 없으며,

그중의 하나이면서 불완전한 하나에 지나지 않는다. 이 연구에서 사례로 들고 있는 인천은 그 특성상 대표성이 강하다고 보며, 이러한 都市의 都市景觀의 형성과 변천을 이해하는 것은 중요하다고 본다. 21세기에 대외적으로는 외국과의 빈번한 교역 때문에, 대내적으로는 여가수요의 폭증 때문에 큰 변화가 예상되는 港灣都市나 聚落의 변화를 예측하여, 그것에 대처한 수단을 올바르게 제안하는 것이 필요하게 된다. 이는 시민들로 하여금 자기가 살고 있는 도시에 대하여 잘 알게 하고, 궁극적으로 생활의 질을 높이는 데에 기여할 것으로 기대한다.

인용 및 참고 문헌

1. 강길부(1985), 「항토와 지명」, 서울: 정음사.
2. 김용하(1982), “인천 개항초기(1883~1910)의 시가지 형성과 변천”, 인하대 석사학위 논문.
3. 김의원(1983), 「한국국토개발사연구」, 대학도서.
4. 김익환(1986), “인천항만에 관한 연구”, 인하대 교육대학원 도시계획학 석사학위 논문.
5. 김진원(1971), “인천시의 공업성장의 과정과 도시 발달: 1962~1967”, 고려대 교육대학원 석사학위 논문.
6. 민봉기(1983), “인천시의 CBD의 공간구조 및 성장변화에 관한 연구”, 서울대 환경대학원 도시계획학 석사학위 논문.
7. 변종만(1988), “인천의 항만기능과 도시발달에 관한 연구”, 인하대학교 석사학위 논문.
8. 손정목(1980), “해안도시개발의 이상과 현실—우리나라 해안도시 형성과 발전과정”, 「도시문제」, 제15권(1980.1).
9. 양승남(1983), “인천시 불량주택지구의 실태 및 개선방안에 관한 연구”, 인하대 석사학위논문.
10. 여운화(1988), “인천의 상공업의 발달과 도시지역의 변천에 관한 연구: 1945-1981”, 인하대 건축공학과 석사학위논문.
11. 이광옥(1982), “인천시 도시성장에 대한 지리학적 연구”, 이화여대 석사학위 논문.
12. 이민부(1980), “항만이 도시공간에 미치는 영향에 관한 연구”, 서울대 환경대학원 도시계획학 석사학위 논문.
13. 이영철(1977), “인천 개항초기(1883~1910) 양식 건축의 변천과정 및 특성에 관하여”, 인하대 석사학위 논문.
14. 이종호(1981), “우리나라 항만도시의 발달과정과 개발방향에 관한 연구”, 서울대 환경대학원 도시계획학 석사학위 논문.
15. 이주환(1987), “항만도시의 CBD입지가 도시구조에 미치는 영향: 7개 도시를 사례로”, 서울대 환경대학원 석사학위 논문.
16. 仁川府(1935), 「仁川府史」.
17. 인천상공회의소(1990), 「인천의 도시구조개선과 과제와 방안: 신흥동 지역개발을 중심으로」.
18. 인천시(1985), 「시정백서」.
19. 인천시(1985), 「인천개항 100년사」.
20. 인천시(1983), 「인천도시기본계획(안)」.
21. 인천시(1975), 「仁川市史」.
22. 인천시(1980), 「문화재대관」.
23. 인천시(1954~1958), 「인천市勢일람」.
24. 인천시(1985), 「인천의 도시화」.
25. 인천지방 해운항만청(1990), 「인천항백서」.
26. 임현봉(1990), “인천 근대건축의 시대적 변천에 관한 조사 연구(개항이후-1970년대)”, 인하대 석사학위 논문.
27. 조은희(1989), “토지이용면에서 본 인천의 도시구조 연구”, 상명여대 석사학위 논문.
28. 최영준(1974), “개항이후의 인천의 자연 및 인문경관”, 「대한지리학회지」, 제10호.
29. 최원희(1985), “대도시 거주지역 분화와 공간패턴에 관한 연구—1970, 1975 및 1980년의 인천을 사례로”, 인천대 교육대학원 석사학위 논문.
30. 한글학회(1986), 「한국지명총람(18)」, 보진재.
31. 黃琪源(1987), “경관의 다의성에 관한 고찰”, 「한국조경학회지」, 17(1).
32. 黃琪源(1991), “환경을 보는 방법들”, 「공간」, 제 285호.
33. 黃琪源, 유병림, 이민우(1993), “한국항만도시의 도시경관의 형성과 변화에 관한 연구(I)”, 「한국조경학회지」, 20(4).
34. Meinig, D.W.(1979), ed, *The Interpretation of Ordinary Landscape*, New York: Oxford University Press.