

## 선사에서 현재까지 인천의 성장과 발전

From the Ancient to Today :  
The Rise and Development of Incheon

문상범 / 인천연수고 교사  
by Moon Sang-Boem

### 1. 근대 이전의 인천

선사시대의 모습을 아는 것은 그 시대의 유적이나 유물의 흔적을 통해서 가능한데, 인천지역에서는 구석기 시대의 유적이 발견되지 않고 있다. 그러나 학익동, 관교동, 만석동, 주안동, 영종도, 용유도 등지에서 돌도끼(石斧), 돌화살촉(石鏃), 돌검(石劍) 등의 간석기(磨製石器) 몇 점과 매우 적은 수의 토기가 발견되었고, 문학동, 학익동, 주안동에서 청동기 시대 부족장들의 무덤으로 여겨지는 고인돌이 발견되었다.<sup>1)</sup> 이러한 사실로 보아 인천지역에 사람이 거주하기 시작한 것은 신석기시대 이후부터라고 할 수 있다. 특히 청동기시대의 대표적인 유물인 고인돌이 발견된 것으로 보아 청동기시대에 들어서는 정치적인 세력을 갖춘 집단이 성장하였음을 알 수 있다.

선사시대 이후 인천이 역사 속에 처음으로 나타난 것은 기원전 1세기 때로 백제의 시조인 온조의 형 비류가 문학산 꼭대기에 나라 터를 잡으면서이다. 대체로 인천의 역사를 이야기할 때에는 비류 백제부터 시작된다. 이때의 인천의 지명은 미추홀(彌鄒忽)이었고, 이것이 인천의 첫 이름이다.

문학산을 중심으로 창건된 비류 백제의 영역은 '땅이 습하고 척박하며 물이 짜서 농경과 취락 발달에 매우 불리한 곳'이었기 때문에 패망의 길을 걸었다고 고문헌에서 지적되고 있다. 그러나 인천은 서해안과 통하는 해상교통의 요지이며, 동시에 해산물과 소금을 생산하기에 유리한 곳으로 단순히 농경에 불리하다 하여 사람이 살아가기 어려운 곳으로만 여겨질 수 있는 곳은 아니다. 송도 근방에 있는 능허대는 비류왕 사후에 인천지방을 병합한 백제의 사신이 중국을 오가던 바닷길의 요충지에 해당된다. 근초고왕 때에는 인천을 근거지로 강력한 해상왕국을 건설하고 이 교통로를 통해 중국 요서지방을 지배하였다. 이후 100여 년간 백제의 사신들이 중국을 오가는데 이 길이 이용되었다. 아마 비류도 이러한 까닭으로 인천을 도읍지로 나라를 세웠으리라 여겨진다. 비류 백제의 몰락과 함께 인천은 삼국의 대결장으로 변하여 백제 땅에서 고구려 땅으로 넘어가 매소홀현이라는 이름을 가졌다가, 다시 신라로 넘어가 소성현이라는 이름을 갖게 된다. 삼국 통일의 과정에서 인천은 외세의 발판으로 이용되고 만다. 그것은 인천에 남아있는

지명을 통해 확인할 수 있는데, 인천의 진산인 소래산(蘇來山)이나, 덕적도 옆에 있는 소야도(蘇爺島)는 당나라 장수 소정방이 들어와 머물던 곳이라 하여 유래된 이름들이다. 한동안 역사의 중심에서 비껴있던 인천이 그 전면으로 나서게 된 계기는 고려에 들어서면서부터다. 왕조의 교체와 도읍지 변천은 한 지역의 상대적 위치를 바꾸어 놓는데 인천지방은 고려의 건국을 계기로 왕도에 가까운 고을이 된다. 고려시대 역사의 축은 고려, 송, 여진, 거란으로, 각국은 팽팽한 대립 속에서 치열한 외교정책을 전개하였다. 이에 고려의 도읍지 개경은 동북아의 중심지가 되고 예성강 하구의 벽란도는 국제적인 무역항으로 자리매김을 하였다. 인천은 한강과 예성강으로 들어가는 문턱에 위치하므로 조운로와 대외 무역로가 통과하는 중요 지점이다. 예성강에서 인천 앞바다, 자연도(영종도), 덕적도로 이어지는 바닷길은 송나라를 비롯한 외국 상선이 빈번히 왕래하는 뱃길이었다. 이러한 전략적인 면으로 인천은 중요한 지역으로 인식되었다.

또한 인천은 왕실 직할지인 경기도에 편입되어 지위가 향상된다. 이후 인천의 행정적 지위는 계속 향상되는데 그것은 인천을 본거지로 하는 명문 가족 세력들<sup>2)</sup> 때문이라 할 수 있다. 특히 인주(仁州) 이씨<sup>3)</sup> 세력은 왕실과 혼인을 맺어 왕비를 계속 배출하여 문종대에서 인종대에 이르는 7대 80여 년 간 왕실의 외척으로서 문벌 귀족정치 시대의 대표적 가문으로 영화를 누리고, 인천은 '칠대 어향(七代御鄉)'으로 불린다. 이 힘이 인천 토호 세력인 이자겸이 스스로 왕이 되고자 일으킨 난의 토대가 된다. 연수동에 인주 이씨의 증시조인 이허겸의 묘와 사당인 원인재가 있다.

조선에 들어서면서 인천은 다시 쇠퇴의 길로 들어선다. 새로운 체제와 질서 앞에 구세력(고려)의 토대인 인천은 융납될 수 없었다. 이로써 인천은 철저히 정치무대에서 소외되고, 새로운 정치세력으로 부평지역이 떠오르게 된다. 원래 부평은 인천과는 다른 배경으로 분리 성장하여 왔는데 부평의 중요성이 커진 것은 조선 건국초 부평 심씨 세력이 정도전과 손을 잡았기 때문이다. 정도전의 몰락으로 그 중요성이 반감되기는 하나 조선시대에는 줄곧 부평지역이 중심적인 위치에 있게 된다. 이러한 인천의 소외는 19세기말 외세의 위협이 가해지며 인천의 전략적 가치가 재인식될 때까지 계속되었다.

### 2. 개항 이후의 인천

인천이 근대적 의미의 도시로 성장하며 역사의 전면에서 나서게 된 것은 조선과 일본 사이에 강화도조약이 맺어져 부산(1876), 원산((1880)에 이어 1883년 인천 제물

1) 이경성, 석기시대의 인천, 기전문화연구 3, 1973, 16-17쪽

2) 인천을 본관으로 하는 고려 시대의 토호는 인천의 이씨, 蔡씨, 門씨, 河씨, 黃씨, 부평의 이씨, 金씨, 曺씨 등이 있었다.

3) 경원(慶源) 이씨라고도 하고 현재는 인천 이씨라고 함

포가 개항이 되면서부터이다. 인천의 개항이 강화도조약 체결 후 7년이 지나서야 이루어지는 것은 당시 강압적인 일본의 태도에 반대 여론이 비등하였으며, 특히 인천은 수도 서울이 가까워 민심의 동요가 우려되었고 이미 제물포항은 일본의 뜻대로 할 수 없는 조선의 국제 정치·외교의 항구로 떠올랐기 때문이다.<sup>4)</sup>

그런데 개항이라는 것이 단순히 항구를 개방하여 사람과 문물이 드나드는 것으로 끝나는 것이 아니라 상대국민의 거주를 허용하는 동시에 그들이 거주할 토지와 그들 전용의 공동묘지를 대여 또는 불하를 통해 설정하며, 항만시설의 축조 혹은 이용을 규정하고, 세관 규정을 정하는 등의 거주에 따르는 각종 특권을 허용하는 것<sup>5)</sup>으로 인천은 개항으로 큰 변화를 맞이한다.

먼저 일본은 한적한 포구에 지나지 않았던 제물포를 조선침략의 교두보로 삼는데 이는 인천의 토착세력 중심지인 인천도호부, 부평도호부 지역을 피해 새로운 중심지를 형성함으로써 토착세력의 해체를 시도하여 보다 쉽게 지배를 강화하기 위한 방편이었다. 이후 일본의 의도대로 인천의 중심은 오늘날의 하인천, 동인천 지역으로 옮겨지고 새로운 중심지에는 일본인, 중국인, 외국인의 거주지가 형성되어 이 땅의 주인들은 한쪽으로 밀려나는 수모를 겪게 된다. <그림 1, 2>

이들 거주지중 일본지계는 1883년 일본 영사관(현 중구청 자리)을 중심으로 하는 관동, 중앙동 지역 등 자유공원의 남서면 쪽 평탄한 지

역 7천여 평이 해당된다. 이 지역은 일정한 구획을 획정하여 작은 목조건물을 많이 두었고, 주택은 영사관 등 관청 양쪽으

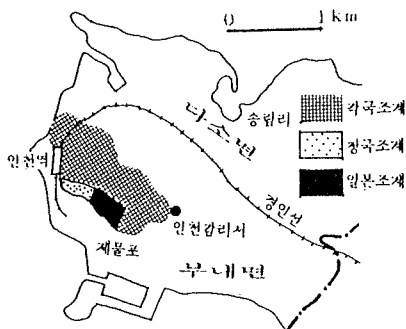


그림 1. 제물포 개항장(1910년) <자료: 인천시사>



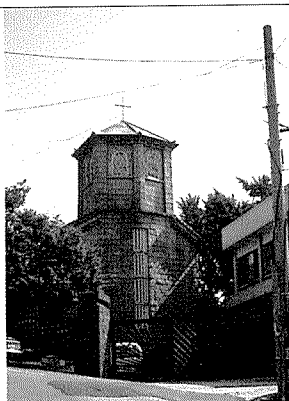
그림 2. 인천시지도(자료: 인천부사)

로, 영사관 앞쪽으로는 각종 은행, 상사, 해운회사 등 업무 지구를 형성하였다. 그 밑 해변가에는 창고 건물을 지었다. 지금도 이 일대에는 당시의 도시계획에 의해 조성된 거리와 건축물들이 남아있다. 일본지계는 개항 10년이 채 못되어 심각한 토지난에 봉착하자 각국 지계와 내동, 담동, 전동으로 뻗어갔고, 향동, 해안동, 만석동 등지의 해변을 매축하여 점거하게 되어 일본인은 인천시 전역에 걸쳐 거주하게 되었다.

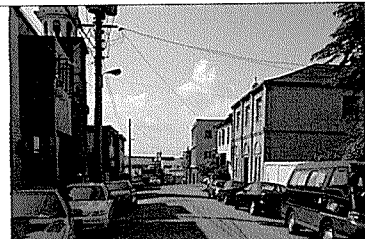
청국지계는 1884년에 자유공원의 서남서면의 경사지인 선린동 일대의 언덕을 중심으로 약 5천여 평이 해당된다. 건축물들은 벽돌로 지은 대규모의 건물이 많았고, 도로로는 일본지계보다 넓었으나 지형조건 때문에 가로망이 일본지계처럼 규칙적으로 배열되지 못하였다. 지역분화를 배려하여 고지대에는 주택을, 중간지대에는 공공시설을, 저지대에는 상업시설을 배치하였다. 이 건물들은 6.25 전쟁 중 대부분 파괴되었으나 지금도 독특한 난간의 빛바랜 모습으로 남아 있는 중국식 건물들과 그 주인들은 중국과의 수교 이후 급증하는 한중 교류의 물줄기 속에서 새 단장을 하며 과거의 영화를 되찾기 위해 조용히 기지개를 켜고 있다.

미국, 영국, 러시아, 독일, 프랑스 등 서구지계는 '각국지계'라는 이름으로 지금의 자유공원을 중심으로 송

4) 김용하, 인천 개항 초기의 시기지 형성파 변천, 인허대 건축과 석사논문, 1982, 9쪽  
5) 최성연, 개항과 양민역정, 1959, 30쪽



일본지계의 거리



조계지 거리

각국지계의 거리  
- 성공회 교회

학동, 송월동, 만석동, 북성동 일대 항구를 내려다 볼 수 있는 자리로 무려 14만평이나 되었다. 이 안에 있는 응봉산에는 우리나라 첫 서구식 공원인 만국공원(지금의 자유공원)을 만들었고, 외국인 공동묘지도 세웠다. 또 자치를 위해 지금의 인성여중고 자리에 시공서, 시의회, 경찰서 등을 설치하였다. 이곳에 거주한 구미계 주민의 수는 100여명에 불과하였으나 우리에게 미친 문화적 영향은 지대하였다. 즉 구미계 선교요원들은 교육·의료 사업을 통하여 우리에게 서구문화를 전달하였으며, 해외유학생의 파견으로 한국인이 서방세계에 진출하도록 자극하였다. 또한 각국지계의 도시계획법과 건축양식은 우리나라의 도시 계획에 많은 영향을 남겼다. 당시 한국인들이 내동, 경동, 전동, 화수동, 율목동, 송림동, 금곡동, 창영동, 도원동, 유동 등에 주로 거주하였다. 내·경동은 상업지역이며, 율목동은 부촌이었고, 송림동, 송현동은 빈촌이었다.

이와 같이 인천의 개항은 인천의 시가지를 변모시켜 중국인 마을, 일본인 마을, 서양인 마을과 한국인 거주 마을 등으로 나누어져 각기 독특한 모습을 갖게 되나 인천의 근대 도시화 과정이 한국인들 스스로에 의해서가 아니라 외국인들, 특히 일본에 의해 주도되어 당시 한국인들은 깊은 좌절감과 소외감을 갖게 된다.

한편 경인선 철도의 부설은 인천의 도시발달에 많은 영향을 끼친다. 경인선은 1899년 제물포(지금의 하인천)를 기점으로 노량진까지 33.2km가 개통됨으로써 그 역사가 시작된다. 경인선은 당초 부설권을 갖고 있던 미국인 모르스에게서 일본이 부설권을 인수하여 건설하였다. 당시에 만들어진 근대적인 시설물들은 우리나라 사람들의 문화생활이나 편의를 위해서가 아니라 침략의 수단으로 이용하기 위한 방편이었다. 물론 철도의 부설도 외세가 자신의 조선 진출을 가속화하고 조선을 자기나라의 상품소비지와 원료공급지로 만들기 위한 포석이었다. 또한 철도의 부설은 막대한 이권이 걸린 것이므로 외세의 경쟁이 치열하여 철도를 놓는 과정에서부터 토지의 무단 점령이나 헐값 매입 등으로 우리 민족에게 끼친 악영향이 적지 않았다. 경인선은 우리나라 최초의 철도로 인천의

성장에 기여한 바가 크다. 하지만 실상은 일본의 경제적 침략과 군사적 침략의 발판으로 이용되었고, 지금도 경인선의 역기능이 심각하다. 경인선은 일제의 침략 의도에 따라 인천의 구읍인 인천도호부와 부평도호부 지역을 비켜 논밭이나 매립지, 염전지대를 통과하게 되어 경인선을 따라 새로운 인천 시가지가 발달한다. 반면에 경인선에서 비켜 선 토착세력의 근거지는 점차 낙후되어 경인선 주변지역과 심한 지역격차가 생겼다. 또한 경인선은 인천을 반으로 나누는 경계선이 되어 균형있는 도시발전을 방해하고 있다. 그리고 더욱 심각한 것은 경인선의 건설로 인천의 서울 지향성이 강화되어 인천의 정체성이 약화되고 소외감이 증폭된 것이다.

그리고 외세의 치열한 각축전인 청일전쟁과 러일전쟁에서 일본이 승리하며 일본의 세력이 급속도로 강화되어, 일본인의 유입이 급증한다. 그 결과 일본인 거주지를 확장해야만 했다. 일본인 거주지는 지리적 위치로 말미암아 해안매립을 통해 확장할 수밖에 없었다. 일본은 필요에 따라 마을대로 해안 매립을 통해 용지를 확보하였고 새로운 시설을 제멋대로 설치하였다.

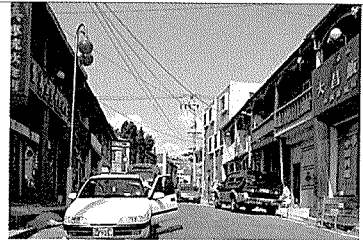
〈그림 3〉

계속된 해안 매립 공사로 제반 도시 시설이 설치되어 개항 전의 단순했던 인천의 경관은 많이 변화하였고, 인천의 지도 모양이 많이 바뀌어서 근대도시 인천의 기본골격이 이루



그림 3. 원 인천지역의 지형(자료 : 인천시사)

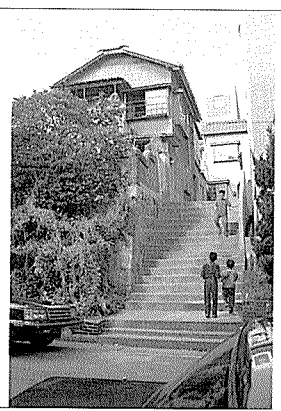
어졌다. 해안매립은 용지난의 극복 외에 항만정비의 이점이 따르기 때문에 이후 오늘에 이르기까지 계속되고 있다. 이렇듯 인천의 도시근대화는 개항으로 시작되었다. 그런데 인천의 개항은 일본의 강압에 의하여 이루어 졌고 이후 인천은 일본침략



청국조계지의 거리



청국조계지의 거리



일본조계지의 거리

의 전진기지로서 이용되었다. 이는 민족의 비극적인 결말의 원인이라 할 수 있다. 그러나 개항장 가운데 부산과 원산이 대일 무역항 내지 일본이 대륙으로 진출하는 교두보 구실을 담당한 데 비하여 인천항은 수도의 관문이란 지리적 조건으로 말미암아 국제무역항으로 발전하여 서구의 선진문물을 받아들이기도 하는 개항장이 되어 우리나라 근대화에 중요한 몫을 담당하게 되었다. 따라서 인천의 발달은 인천항의 성장과정과 불가분의 관계에 있다고 할 수 있다. 인천항은 항구로서 불리한 자연 조건을 인위적으로 극복하여 오며 인천의 공간확장 과정에 영향을 미쳤다. 개항 이후 해안 매립, 방파제 건설, 등대 설치 등의 항만정비공사를 계속해 왔으나 청일 전쟁후 급증하는 물동량의 처리가 어렵자 1911년에서 1918년에 걸쳐 2중 갑문식 도크를 건설하게 되었다. 이 제1도크는 면적이 약 3만평으로 4,500톤급 선박 3척이 접안할 수 있는 시설이었다. 해마다 급증하는 물동량과 만주사변 이후 대륙침략의 전초기지로서의 인천항의 역할이 더욱 증대되어 제2도크의 건설이 필요하게 되어 1935년에는 인천항의 기능을 확장하기 위해 제1도크의 5배 크기인 제2도크 공사를 시작하였으나 제2차 세계대전의 발발로 1943년에 중단되고 만다. 그후 1974년에 1만톤급과 5만톤급의 수문식 도크를 각각 1기씩 건설하여 늘어나는 물동량을 처리하며 항구도시로서의 인천의 역할을 증대시켜 왔다. <그림 4>

개항으로 새로운 모습을 갖게 된 인천은 한일합방 이후 일본의 침략 의도에 따라 또 다른 변화 모습을 갖게 되는데 개항 이후 계속되어 온 각국의 거류지가 1913년 철폐되고, 이듬해 행정구역의 개편으로 개항장 주변을 중심으로 인천지역

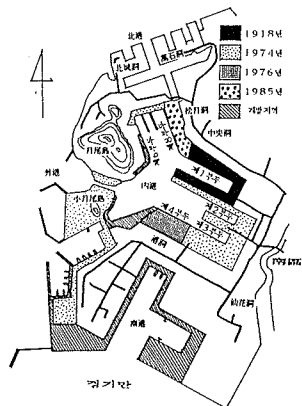


그림 4. 인천항 개발 과정도  
(자료 : 인천항 개발(해운항만청))

이 국한되어 부(府)로 승격 독립되는데, 이때 인천의 잔여 지역과 부평군이 합해져 부천군으로 되었다. 그러나 만주사변 이후 일본이 대륙 침략을 위한 병참 기지로서의 공업화 정책을 시도함에 따라 공업용지와 주택용지의 확보를 위해 시역을 확장하게 되었고, 1937년에는 최초로 도시계획령이 공포되었다. 그후 1940년에 다시 시역을 확장하는 등 계속하여 행정구역의 개편과정을 통해 시역을 넓혀 갔다. <그림 5>

개항 이후 인천은 근대 항만시설의 설치와 더불어 계속된 해안매립과 근대 공업시설의 설치로 일제침략의 발판이자 근대화의 기수 역할을 해내며 개항장을 중심으로 근대도시로 발전을 거듭하여 항구도시이자 공업도시의 성격을 형성하였다. <그림 6>

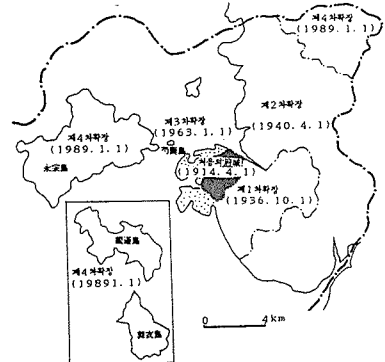


그림 5. 인천 지역의 변화(자료 : 인천시사)

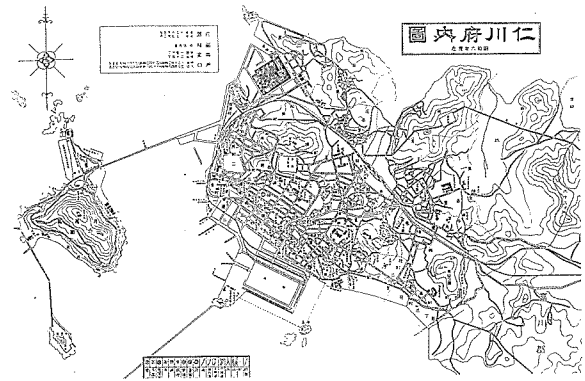
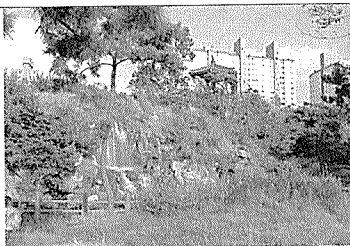


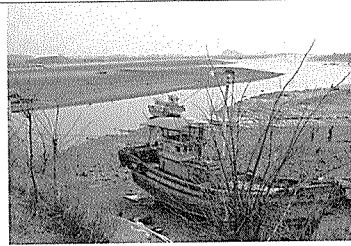
그림 6. 1931년 당시의 인천(자료 : 인천시사)

### 3. 현대의 인천

마침내 1945년 8월 15일 조국의 광복을 맞이하였고, 이후 인천은 한국전쟁으로 인한 정치 사회적 격동기



능허대지의 현재 모습



마지막 소래포구



인천항구

를 거치면서 전쟁 피해 복구와 경제 재건을 위한 발돋움을 시작한다.

모든 산업이 민족산업으로 재편성되고, 도시화도 우리 손으로 이루어졌으나, 생활기반이 없는 피난민과 농촌 인구의 유입으로 다른 대도시와 마찬가지로 인천시도 과잉 도시화 현상이 일어난다. 1960년대에 들어서는 경제개발계획의 추진으로 경인지구 특정 지역개발계획에 따라서 공업단지가 계속해서 건설되어 산업개발의 전초기지가 되었으며 원자재 수입과 제품의 수출을 위해 항만시설이 정비되고 경인선의 복선화와 전철화가 이루어지고 경인고속도로의 개통으로 한국 근대화의 선도적 위치를 계속적으로 지켜 왔다. 그러나 점차 중심성의 지향이 높은 상업이나 도매업은 서울의 상권으로 흡수되고, 일상생활의 상업중심지는 분산되어 시가지의 형태는 고속도로와 경인선 철도 및 도로변을 따라서 발달하여 구 시가지와 부평 시가지가 서로 연결되었다. 이후 인천시는 계속 확대되어 1981년 7월 1일에는 직할시로 승격되고, 1995년 1월 1일 옹진군과 강화군, 그리고 김포군 검단면이 통합되어 광역시가 되어 오늘까지 계속된 성장을 해 오고 있다. <그림 7,8,9> 오늘날의

인천은 꾸준한 항만개발과 경인공업지구의 형성으로 항구 도시이자 상공업 도시로 성장을 거듭하여 왔지만 서울이라는 거대한 도시권의 절대적인 영향력

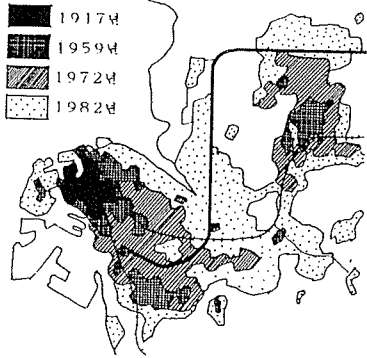


그림 7. 인천의 시가지 확장  
(자료 : 한국지지(건설부, 국립지리원))

에서 벗어나지 못하고 있다는 약점을 안고 있다.

그러나 지금의 세계정세는 이데올로기의 대립을 끝내고 화해의 분위기가 고조되고 있고, 이러한 분위기 속에서 한·중, 한·러 수교가 성사되어 동북 아시아 경제권의 중요성이 높아만가고 있다. 인천은 백제시대 이후 대중국의 중

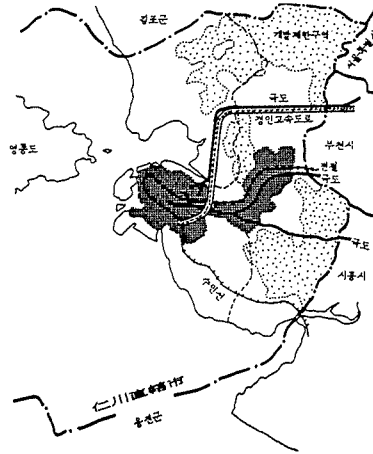


그림 8. 인천시의 교통망  
(자료 : 인천시사)

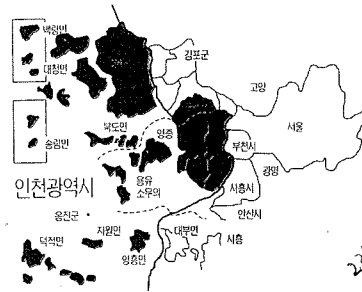
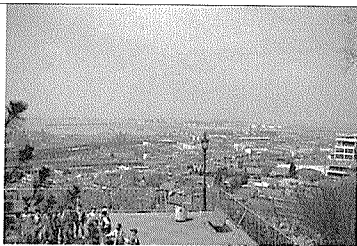


그림 9. 오늘날의 인천

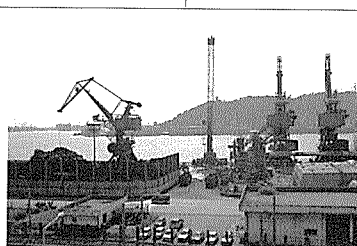
요 교역창구였다. 새로운 질서 속에서 인천의 입지는 돋보일 수밖에 없다. 또한 본격적인 지방화시대를 맞이하여 인천의 사회·경제·문화 등 전반에서 인천의 정체성을 찾고자 하는 운동을 활발히 전개하고 있다. 대내외적인 상황이 인천의 새 모습 찾기에 유리하게 전개되고 있다. 현재 인천에는 인천의 미래 모습을 결정할 수많은 사업이 전개되고 있다. 서해안 고속도로, 경인운하건설사업, 경인전철 복복선화 사업, 송도 해상도시 개발, 영종 용유 지역에 건설 중인 신국제 공항과 국제 해양관광 휴양지 개발 등 대규모 도시개발은 남북 교역의 중심지이고 대중국 교역의 발판으로 삼아 환황해권 시대의 주역으로서 그 역할을 감당할 것으로 전망된다.

<참고문헌>

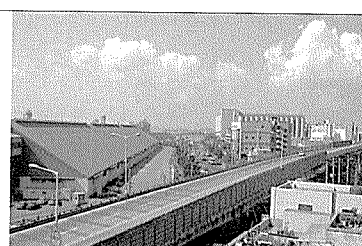
- 인천부청, 인천부사, 1993
- 건설부 국립지리원, 한국지지, 지방편 1, 1984
- 인천광역시, 인천 개항 100년사, 1983
- 인천광역시사편찬위원회, 인천시사, 1994
- 이경석, 석기시대의 인천, 기전문화연구 3, 1973
- 최성연, 개항과 양관역정, 1959
- 김용하, 인천 개항초기의 시가지 형성과 변천, 인현대 건축과 석사논문, 1982
- 심재만, 인천 시가지의 성장과 변천에 관한 연구, 인현대 건축과 석사논문, 1986



자유공원 정상에서 내려다 본 인천바다와 월미도 주변



자유공원 정상에서 내려다 본 인천바다와 월미도 주변



인천시내