

초량항 고지도 분석을 통한 부산 항로표지의 기원에 관한 연구

† 안웅희

† 한국해양대학교 해양공간건축학과 교수

A Study on the Beginning of Busan Aids to Navigation through the Analysis of Old Pictorial Maps on Choryang Harbour

† *Woong-Hee Ahn*

† *Department of Architecture and Ocean Space, Korea Maritime and Ocean University*

요 약 : 대한민국 등대의 역사는 일제가 국외 침략을 목적으로 한반도에 설치한 것에서 시작되었다고 알려져 있다. 이러한 주장에 따르면 1903년 인천에 처음으로 등대가 설치된 이래 일제 강점기를 거치면서 근대적인 항로표지시스템이 구성되었다는 것이다. 그러나 이 점에 대해서는 좀 더 신중하게 고려할 필요가 있다. 국제 항구의 도시로서 그리고 초량왜관의 도시로서 부산은 15세기 초 이래로 한일 외교관계의 중심지였다. 그렇기 때문에 이미 오래전부터 부산에는 해상 국제교류를 위한 항만시설이 발달되었다. 그럼에도 불구하고 지금까지 해양에 관련된 역사자료가 부족하고 기초연구가 미비하여 올바른 역사를 정립하는 것이 어려운 실정이었다. 최근 들어서 부산해관 고문서의 번역이 마무리되었고, 초량왜관 관련 고지도들을 집성한 자료가 편찬되면서 보다 객관적인 부산의 역사를 정립할 수 있게 되었다. 이러한 맥락에서 본 논문은 고지도와 문서들을 통하여 오래된 국제 항구도시 부산의 초량항에 초점을 두고 부산 항로표지의 기원에 관하여 고찰하고자 한다.

핵심용어 : 초량 왜관, 부산 항로표지의 기원, 방파제, 부산 해관, 부산 고지도

Abstract : *The history of the Korean lighthouse have been known to be begun from which installed by the purpose of the Japanese invasion of the outside. Modern navigational aid system have configured during the Japanese ruling era since the Incheon Palmido Lighthouse was built in 1903 as the first lighthouse in Korea. But in this regard it needs to be considered more carefully. Busan, as the city of international port and of Choryang Waegwan, had been a center of foreign relations between Korea and Japan since early 15th century. Because that reason, International port facility has been developed for a long time ago in Busan for example lighthouse, breakwater, wharf, jetty and so on. Nevertheless the lack of historical data and basic research related to the marine caused the proper history could not be established until now. In recently the basic translation of Korean Maritime Customs documents started to finish, and a compilation book of old pictorial maps on Choryang Waegwan was issued. As a result, more objective history of Busan Aids to Navigation can be investigated.*

Key words : *Choryang Waegwan, Beginning of Busan Aids to Navigation, Breakwater, Busan Maritime Customs, Old Maps of Busan*

1. 서론

대한민국의 등대는 지난 2003년을 기점으로 하여 등대건립 100주년 행사를 치루면서 근대 한국의 해양 역사에 중요한 가치가 있는 유산임을 확인한 바 있다. 이후 등대는 해양문화공간으로서 일반에게 공개되어 해양문화를 고양할 수 있는 소중한 교육의 장이 되었고 또한 국민들이 직접 체험하고 이용할 수 있는 매력적인 관광요소로 자리매김하고 있다.

특히 인천 팔미도 등대가 구한말 대한제국 최초의 등대로 알려지면서 그 역사의 기틀이 마련되고 대한민국 등대의 역사가 정리되어 이제는 공식적인 기록으로 보편화된 실정이다. 그 결과 등대를 관찰하고 있는 정부부처에서는 등대의 역사적 가치를 보존하기 위하여 등대문화유산을 지정하기에 이르렀

고 지난 10여 년 동안 수 십여 개의 등대가 정비되었으며 또 지금도 진행 중이다.

이러한 역사적 관계수립과 유산 정비의 노력은 대한민국 등대의 역사가 일본제국의 기술과 시행에 의하여 건설되었고 동시에 관리되었다는 사실에 근거하고 있다. 특히 일본이 러일전쟁(1904-5)을 준비하면서 서둘러 시행한 등대 건립의 결과 준비기간을 거쳐 1903년에 최초로 건립을 했고 그 가운데 가장 앞서는 것이 팔미도 등대인 것으로 정리된 것이다. 이러한 맥락에서 일부 대중매체는 등대를 통하여 일본의 제국주의적 발상과 실태를 고찰한 바 있으며 구한말 등대가 대한민국 등대의 기원으로 자연스럽게 받아들여지게 되었다.

결국 한반도에는 고대로부터 구한말에 이르기까지 봉화대와 같이 등대의 역할을 담당했던 것들이 있었을 것으로 추정

† Corresponding author : 종신회원, ahnwoonghee@kmou.ac.kr 051)410-4585

하지만 등탑과 등명기와 같은 근대적 시스템을 갖춘 등대는 없었으며 인천 팔미도 등대가 최초로 건립된 근대식 등대라는 결론에 도달한 것이다. 그러나 이러한 논의의 한편에서 간과하고 있는 것은 한반도 역사를 통하여 오래된 국제해양도시 부산의 항로표지에 대한 것이다.



Fig. 1 'Dongnae Busanpo-jido' in 「Haedongjeguk-gi」, 1474



Fig. 2 'Gyeongsangnam-do' in 「Daehan Sin-jiji」, 1907

15세기에 작성된 '해동제국기'의 '동래부산포지도'를 보면 이미 부산에 왜관이 존재하였음을 알 수 있다.(Fig.1)¹⁾ 이후 부산 왜관은 적대적이거나 우호적 조일관계 속에서 270여 년 동안 존속과 폐기가 반복 되었다. 그러던 중 1678년에 조선과 일본의 역사상 유례를 찾아보기 어려운 대규모의 왜관이 부산에 설치되었다. 초량왜관을 통하여 이후 또다시 200여 년 동안 조일국제교류가 이루어졌다. 19세기에 개항(1876)될 때 일본인 거류지를 설치하여 개항지의 실체로 삼은 곳도 초량왜관이 있는 부산이었다. 부산은 개항이후 한일합방(1910)이 될 때까지 30여 년 동안 구한말 근대사의 중심이 되었다.

20세기에 작성된 '대한신지지'의 '경상남도'를 보면 개항의 시기에 부산이 국제 항구도시로서 어떠한 의미가 있는가를 잘 알 수 있다.(Fig.2)²⁾ 그림에는 부산에서 목포까지 1536리, 부산에서 상해까지 4040리 등 부산을 기점으로 국내외의 항구도시까지의 항로 길이를 표현하고 있다. 국제도시들과의 관계 속에서 부산이 기점이 되고 있다는 사실을 잘 보여주고 있다.

각각 15세기와 20세기의 그림(Fig.1과 Fig.2)을 함께 놓고 본다면 두 그림사이가 500년에 이른다는 점을 알 수 있다. 부산은 이처럼 해상교통의 역사가 깊고 국제적 관문역할을 해왔던 해양도시이다. 따라서 국제항인 만큼 항만으로서 갖추어야 할

필수조건인 방파제나 등대와 같은 시설들이 발달되었을 것이라는 점은 매우 자연스러운 추론의 결과가 된다.

이러한 맥락에서 본 연구는 초량왜관에 관한 고지도 분석을 통하여 부산 항로표지의 기원을 찾아보고자 한다. 이것은 나아가 한반도 항로표지의 기원을 탐구하는 연구에 기초적인 자료가 될 수 있을 것이다.³⁾ 부산의 해양역사에 관한 사료는 매우 다양하고 그 양도 많지만 최근 몇 년 사이에 보다 객관적이고 사실에 충실한 자료들이 연구자들로부터 정리되었기 때문에 본 연구에 매우 큰 도움이 되고 있다.⁴⁾ 이에 본 연구의 목적은 지금까지 논의된 구한말 등대의 초기역사와 더불어 부산 초량항 항로표지의 출발과 발전에 관한 사실관계를 보다 엄밀하게 정리하는 것이라 말할 수 있다.

2. 고지도에 표현된 초량왜관 항로표지와 방파제

2.1 부산 왜관의 시작과 변천 (1407-1678)

부산 왜관의 역사는 매우 오래되었다. 조선 개국 15년 이후인 1407년부터 시작된 조일간의 관계는 공식적으로 화해와 갈등의 부침을 겪으면서 지금까지 계속되어 왔다. 지금으로부터 607년 전의 일이다. 조선왕조 개국 초 왜구가 창궐하자 그에 대한 진압책으로서 1407년(태종7) 부산포와 제포에 왜관을 설치하고, 1426년(세종8)에는 염포에도 왜관을 설치하면서 삼포왜관 체제로 진행되었다. 이후 삼포왜관(1510)과 사랑진왜변(1544) 그리고 임진왜란(1592)을 겪으면서 왜관은 완전히 폐지되었다가 영도(1601)를 거쳐 두모포(1607)왜관으로 부활되었다. 이후 부산진과 두모포는 부산의 대표적인 항만으로서의 역할을 해왔다. 그러나 조선과 일본의 선박왕래가 보다 체계적이고 안정적으로 이루어진 것은 왜관이 초량으로 이전 설치되면서 시작되었다.

2.2 초량항의 건설과 방파제 항로표지의 출현(1678-18세기)

1675년(숙종1) 3월에 착공하여 1678년(숙종4) 4월에 준공한 초량왜관은 조일국제교류에 있어 일대 전기를 마련하는 계기가 되었다.⁵⁾ 초량왜관에 관하여 가장 오래된 그림은 '초량지회도'이다.(Fig.3)⁶⁾ 오른쪽 확대그림을 보면 왜관 남쪽에 면하여 해안선이 2개 영역으로 나뉘어져 그려져 있다. 흔히 볼 수 있는 모습이지만 후에 초량항이 설치될 이 해안선의 길이를 호기산(용미산)에서부터 각각 九十間(164m), 百五拾間(273m)의 길이로 표시하고 있다.

1) 「海東諸國記」 東萊富山浦之圖, 신숙주, 1474년. Kim(2008) p. 222 : 동래관과 왜관이 표기되어있다.

2) 「大韓新地誌」 慶尙南道, 현성운, 1907년. Kim(2008) p. 60

3) 본 연구는 초량왜관의 항로표지에 주목한 연구이므로 한반도에 존재하는 오래된 에 관한 모든 사료를 검토해 본 것이 아니다.

4) 최근에 정리된 부산세관문서 번역본 KCS(2013)과 다양한 소장기관들로부터 수집된 부산고지도 관련자료 Kim(2008) 등이 그것이다.

5) 본 논문에서 거론하는 월일은 모두 양력으로 표기한 것임.

6) 草梁之繪圖, Kim(2008) p. 232 : 그림표기 치수에 의하면, 전체 대지는 250칸X450칸=454mX818m=371,372m²=112,340평이 된다.

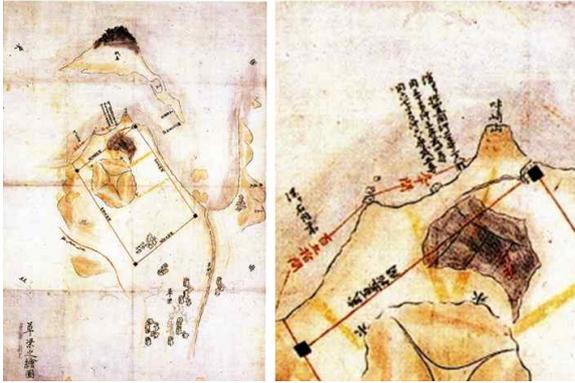


Fig. 3 'Choryangji-hoedo', ca. late 17c.

이 해안선에 국제선들이 드나들고 하역할 수 있도록 왜관 규모에 적합한 구조와 설비를 갖춘 항만시설을 건설하는 것은 큰일이 아닐 수 없었다. 더구나 초량으로 이전을 하게 된 원인도 항으로서 두모진의 기능이 매우 취약했기 때문이므로 더욱 신중해야 하는 상황이었다.⁷⁾ 그러나 초량왜관에 신축하는 각 건물에 관한 상세한 기록들에 비하여 초량항 건설에 관한 사항은 매우 적은 것은 안타까운 일이다.

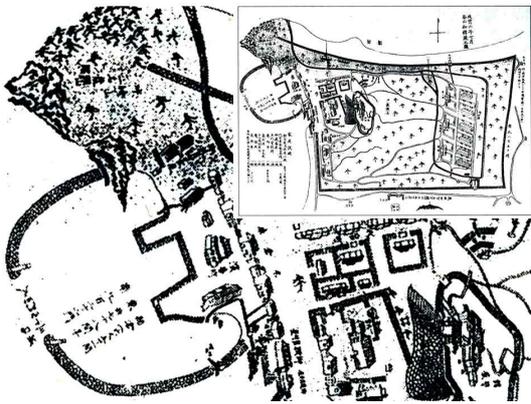


Fig. 4 'Busan Hwagwan Jungong-do' in 「Joseon-Sahak」, after 1742.

새로이 건설된 초량왜관에 관하여 가장 앞선 그림은 '부산 화관준공도'이다.(Fig.4)⁸⁾ 그림에는 1678년을 표기하고 있지만 그 제작연대는 확실하지 않다.⁹⁾ Tashiro(2002)에 의하면 그림 속 가옥설명 가운데 1742년(영조18) 대마도에서 조직된 조선 어통사의 '오인통사옥(五人通詞屋)'이 있는 점으로 볼 때, 1742년 이후 18세기 중엽의 지도라고 말한다.

선창 쪽이 확대된 그림을 살펴보면, 2개의 방파제가 있고 그 양 끝단에 기둥모양의 구조물이 있다. 선창장의 구성으로 볼 때 선박의 항행을 위한 항로표지로서 기능하는 방파제등대일 것이다. 정확한 재원이나 점등 여부를 알 수 없지만 초량왜관에 관한 그림에는 항상 이 방파제등대가 보이고 있다.

선창장 가운데 기입된 글은 초량항의 수치에 관한 것들이다.¹⁰⁾ 이에 의하면 항 입구 폭이 70미터, 항내 수역이 1만평이 넘는 큰 규모이다.¹¹⁾ 항구 안쪽 정면에는 2개의 잔교가 있고 그 뒤로 창고와 하역장이 있다. 특히 잔교는 조선과 일본의 기술자들의 건설방식에 관한 의견이 대립될 정도로 신중하게 시공하였으며 매일 400명 이상의 승려가 동원될 정도로 큰 작업이었다.¹²⁾ 결국 초량항은 항 입구 양쪽에 등대가 있으며, 방파제, 잔교, 하역장, 창고 등 항만시설을 모두 갖춘 당대 최고 규모의 최첨단 항구가 된 것이다.

초량왜관이 준공된 이후 100여 년이 지날 무렵 동래부의 화원인 변박은 '왜관도'를 그렸다.(Fig.5)¹³⁾ 이 그림은 초량왜관에 관한 그림 가운데 작성자와 작성연대가 명확하고, 그림의 내용이 정교하고 사실적인 것으로 알려져 있다. 선창의 잔교 앞에는 입출항하는 선박과 물품을 검수하는 수검청(搜檢廳)이 그려져 있고 선창주변으로 방파제를 그렸다. 그러나 화폭 끝에서 잘려있기 때문에 방파제등대를 확인할 수가 없다.



Fig. 5 'Waegwan-do', 1783.

이 무렵 초량왜관에 어떤 일들이 일어났는가를 잘 보여주는 그림이 '동래부사집왜사도'이다.(Fig.6)¹⁴⁾ 당시 일본에서 파견된 사신은 왜관에 머물었는데, 이에 대하여 동래부사가 초량왜관으로 행차하는 것과 왜관 객사에서 사절을 만나는 광경 등을 10폭의 회화로 묘사하고 있다.¹⁵⁾

7) 고왜관(두모진)의 경우 항구가 멀고 수심이 얕아 선박을 계류하는데 문제가 있었음이 지적되고 있다. Tashiro(2002), p.75

8) 「朝鮮史學」 釜山和館竣工圖, Kim(2008) p. 233

9) 지도에 기재된 '延寶六年七月 釜山和館竣工圖'로 볼 때 1678년의 것으로 볼 수 있으나, 그 시기는 확실하지 않다. Kim(2008) p. 357

10) 東西=七十八間半=약155m, 南北=百二十二間=약240m, 浦口=三十四間四尺=약68m.

그림의 '六尺五寸一間'의 뜻은 6자5치를 1칸(1.9696미터)으로 삼는다는 의미이다.

11) 155 m X 240 m = 37,200 m² = 11,253 평

12) 왜관 근처 범어사, 효의사 등 경상도 사찰의 승려가 매일 동원되었다. Tashiro(2002), p.76

13) 倭館圖, 卞璞 그림. Kim(2008) pp. 226-7

14) 東萊府使接倭使圖, Kim(2008) pp. 212-213 : 국립중앙박물관, 국립진주박물관, 오쿠라 컬렉션 버전이 있으며 각각 그림의 제작시기, 구성, 기법 등이 다르다. 본 논문에서는 진주박물관의 것을 게재하였다. 오쿠라 컬렉션은 小倉武之助(오쿠라 다케노스케, 1870-1964)가 수집한 것을 말한다. Fig.6은 10폭을 확대하여 그림 아래에 배치한 것이다.

특히 제10쪽을 보면 초량왜관과 선창의 모습을 볼 수 있는데, 정박한 선박들, 잔교, 방파제 등이 있고, 방파제 위에 ‘부산화관준공도’(Fig.4)와 마찬가지로 2개의 방파제등대가 있다. 그림 속 왜관의 공간적 구조와 동향사, 설문, 전어관가, 관수가 등의 건물들이 비교적 정확하게 표현되어 있다.



Fig. 6 ‘Dongnaebusa Jeopwaesa-do’, after 1813.

2.3 18세기에서 개항(1876) 이전까지의 초량항

‘부산포왜관회도’는 선착장 안에서 분주한 사람들과 북쪽의 수문 앞에서 열리는 아침시장에 몰려있는 사람들의 모습들을 자세하게 묘사하고 있다.(Fig.7)¹⁶⁾

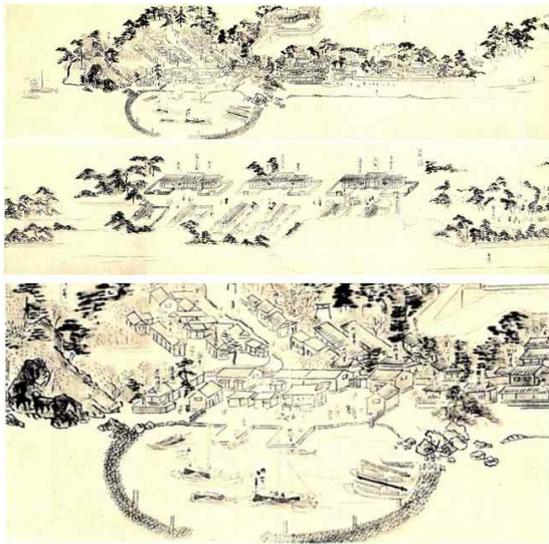


Fig. 7 ‘Busanpo Waegean-hoedo’ in 『Joseon Saryojib-jin』, late 19c

선착장에는 창고와 부속창고가 지붕의 모양까지 표현되어 매우 세밀하게 그려져 있다. 방파제 상부에는 여러 개의 구조물들이 배치되어 있는데 정확하게 확인하기 어렵다. 그러나 ‘초량왜관회도’(Fig.10)의 방파제를 보면 등대와 기타의 표식이 분명하게 구별되는 것처럼 여기서도 방파제등대가 포함하고 있는 것이라고 볼 수 있다.

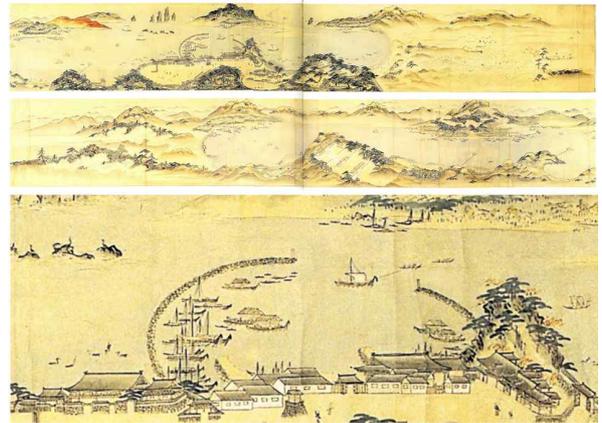


Fig. 8 ‘Busanpo Choryang Hwagwan-jido’, late 19c

방파제등대는 부산 앞바다를 육지에서 보는 시점으로 10미터 길이의 화폭에 파노라믹한 풍경으로 그린 ‘부산포초량화관지도’에도 선명하게 보인다.(Fig.8)¹⁷⁾ 선착장에 있는 선박들의 크기와 정박의 규모가 매우 세밀하다. 특히 북쪽 방파제가 길게, 남쪽 방파제는 짧게 표현한 것이 두드러진다.

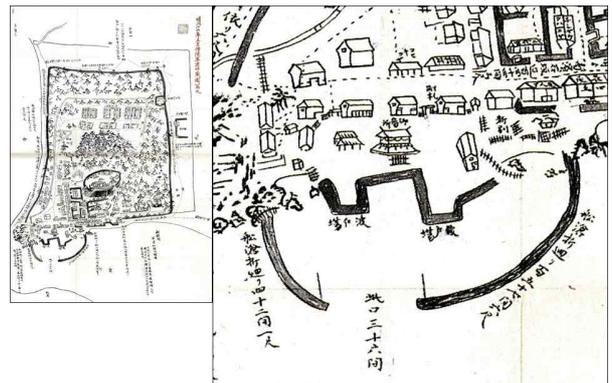


Fig. 9 ‘Busanpo Choryang Hwagwan Dae-hoedo’, before 1879

‘부산포초량화관대회도’는 ‘부산화관준공도’(Fig.4)와 전체구도와 작성기법이 유사하다.(Fig.9)¹⁸⁾ 그림의 중앙에 있는 관수가가 예전모습으로 그려진 것으로 보아 이 그림의 내용은 적어도 1879년 이전의 것으로 봐야 할 것이다.¹⁹⁾

초량항 확대부분을 살펴보면 서로 다른 길이의 선착장과 방파제를 명기하고 있으며 2개의 방파제등대를 선명하게 그리

15) Kim(2008)의 책에는 18세기 후반으로 기록하고 있다. 그러나 제1쪽을 보면 동래성 밖 서측에 향교가 있는데 이것은 1813년에 이전한 것이다. 따라서 그림은 그 이후 시점일 것이다.

16) 『朝鮮史料集眞』 釜山浦倭館繪圖, Kim(2008) p. 233

17) 釜山浦草梁和館之圖, Kim(2008) pp. 234-235 : 화관(和館)은 왜관에 대한 일본식 표현이다.

고 있다. 선착장 주변에는 방파제의 치수를 기록하였는데 길이가 서로 다른 이유는 지형적 특성상 오랜 시간에 걸쳐 자연의 힘에 의해 형성된 것이다. 그림 속 치수는 다음과 같다.

(북측)선창에서 百五十七間六尺 = 약 311 m
 (남측)선창에서 四十二間一尺 = 약 83 m
 선착장 입구 三十六間 = 약 71 m

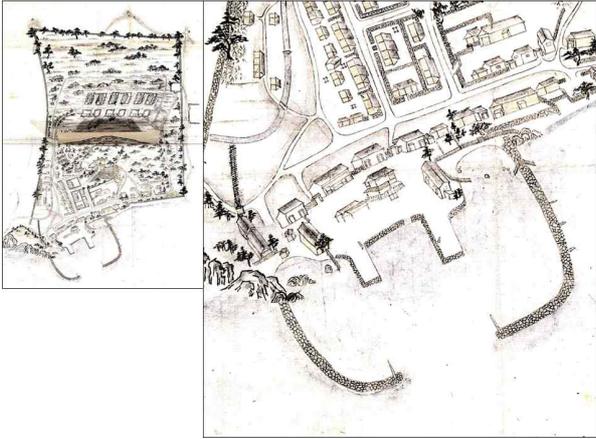


Fig. 10 'Choryang Waegwan-hoedo', late 19c

‘초량왜관회도’는 ‘부산포초량화관대회도’(Fig.10)와 작성기법과 구도가 같다.(Fig.10)²⁰⁾ 이 그림은 유사한 구도의 3개 그림 가운데 건물의 세부적인 묘사가 가장 섬세하지만 아무런 글씨가 없다. 그러나 항 입구 양쪽에 방파제등대가 분명하게 표현되어 있다는 점은 역시 공통사항이다. 방파제에는 등대 이외의 구조물들이 표시되어 있는데, 이것은 방파제 바깥쪽과 관련된 표시이거나 장치로 보인다.

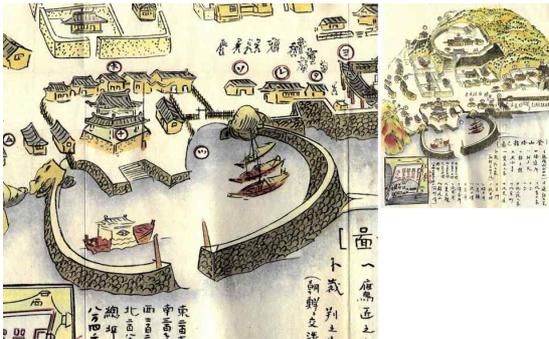


Fig. 11 'Busan Waegwanji-do', late 19c

그림 ‘부산왜관지도’는 건물 형태를 강하게 그리는 화풍과 일본어 사용법과 표기법으로 볼 때 개항 이전의 그림 가운데

가장 후대의 것으로 보인다.(Fig.11)²¹⁾ 이 그림은 2가지 두드러진 특징이 있다. 그 하나는 항구 입구에 있는 2개의 방파제 등대가 매우 강력하게 표현되고 있다는 점이다. 완전한 형태에 붉은 색으로 채색까지 하여 강조하고 있다. 그림 중심에 선착장이 있고 선착장 내에 ‘파지장’과 ‘빈번소’, 그리고 그 뒤에 도열한 창고 등이 잘 표현되어 있다.²²⁾

이 그림의 또 하나의 두드러진 특징은 깃대의 존재이다. 빈번소 앞에는 높은 기둥이 있고 그 끝에 바람에 휘날리는 깃발이 묘사되어 있다. 초량항에 관련된 그림가운데 깃발이 묘사된 그림으로는 이것이 유일하다.²³⁾

3. 개항이후 초량항의 해관부두

3.1 개항을 전후로 한 시기 초량항의 변화

1876년 개항이 되면서 초량왜관은 소멸되었고, 그곳이 일본인 거주지가 되었다.²⁴⁾ 왜관일 때에는 그 경계 내부에 한정하여 거주하고 업무를 보았기 때문에 각 건물들의 기능과 공간적 위치가 중요했다. 그래서 왜관의 그림은 건물들의 위치와 용도가 표현되어 있었다. 그러나 개항이후 토지의 소유관계가 중요할 뿐 건물의 용도와 위치는 중요지 않게 되었다. 그래서 개항 이후 일본인 거주지의 그림은 도로와 필지의 경계를 중심으로 표현하는 근대화된 지도로 그려진다.

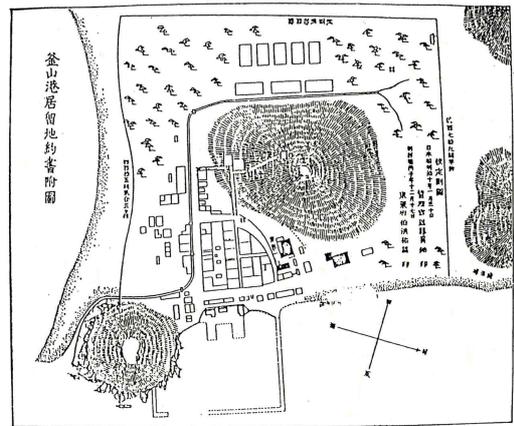


Fig. 12 'Busan-hang Georyuji Yakseo-budo', 1877

‘부산항거류지약서부도’가 그 하나의 예가 된다.(Fig.12)²⁵⁾

18) 釜山浦草梁和館大繪圖, Kim(2008) pp. 228-229 : 제작년도를 1886년으로 표기하고 있다. 그러나 그림 우측 상단에 붉은 글씨로 ‘明治十九年三月借陸軍省所藏圖寫之’ 즉, ‘명치19년(1886) 3월에 육군성이 보유한 그림을 빌려 작성했음’, 우측 하단에 ‘조선국 초량화관대회도’ 아래 ‘문정3년(1820) 정월에 증보한 것을 다시 문정12년(1829) 8월에 필사한 것임’을 기록하고 있다. 종합하면 1830년 이전에 작성된 것을 육군성이 보관하였으며 그것을 빌려 1886년에 작성한 것이라고 볼 수 있다.

19) 관수가는 1879년 ‘日本管理官廳(일본관리관청)’을 신축하면서 소실되었다.

20) 草梁倭館繪圖, Kim(2008) pp. 230-231

21) 倭館圖, Kim(2008) p. 236 : 본 논문에서는 이 그림 중앙에 기재된 ‘부산왜관지도(釜山倭館之圖)’라는 이름을 사용한다.

22) 파지장(波止場)은 선착장, 빈번소(濱番所)는 fig.5의 수검청(搜檢廳)과 같이 부두 검사소의 기능을 하는 곳이다.

23) 19세기말에 이 자리에 건설되는 해관청사등대와 관련지어 볼 때, 이 깃발의 용도가 도등의 역할을 했을 수도 있다.

24) 변화사항 : 1.일본여자 이주가능 2.제한구역 해제(수문, 설문 제거) 3.왜관건물은 조선이 관리, 거류지건물은 일본이 관리

25) 釜山港居留地約書附圖, Kim(2008) p. 252 : 1877년 1월30일에 체결한 ‘부산구조계조약(釜山口租界條約)’

이 그림은 개항에 따른 후속 조치로서 이듬해(1877)에 체결한 협약서에 첨부된 지도이며, 초량항을 정식으로 '부산항'으로 표기하고 있다. 이 지도의 동측에는 진하게 표현된 3개의 건물물을 제외하고 모두 도로와 대지로만 표현되고 있다. '관수가'와 '개시대청'은 일본이 사용하고, '재판가'는 조선이 사용한다는 것, 그리고 항만에 표시한 경계선 바깥쪽에 있는 시설은 조선이 사용한다는 내용이 표현되어 있다. 개항후 부산항의 선착장과 창고 등의 소유와 관리는 부산해관이 담당하였다. 이제 부산항으로서 항만시설과 해관의 역사가 시작된 것이다.

그림에는 방과제를 항의 외곽지점에서 직각 형태로 표현하고 있으며, 남측 방과제는 짧고 북측 것은 길다. 특히 방과제가 직각으로 꺾이는 지점부터 항의 입구까지를 점선으로 표시하고 있다. 이것은 만조시에 물에 잠겼다가 간조시에 드러나는 것을 표현하고 있는 것이다. 특히 방과제등대가 보이지 않는 것은 지도의 정밀성이 떨어진 표현의 결과로 보인다. 다만 이 시기에 발생한 태풍 등의 영향으로 등대가 잠시 유실되었을 수도 있으나 기록이 없어 확인할 수 없다.

3.2 부산해관의 출발과 부산항 항만시설의 설치

조선의 해관이 창설되면서 부산으로 해관장이 파견되었고 부산항에 청사와 창고, 관사 등이 설치되었다.²⁶⁾



Fig. 13 'Posanhang Gyeonchwi-do', after 1885

이 무렵 부산항의 모습을 잘 보여주는 그림 '포산항견취도'가 있다.(Fig.13)²⁷⁾ 서로 다른 길이의 방과제와 방과제등대가

선명하게 보인다. 개항 이후 부산항에서도 굳건하게 서있었다는 것을 알 수 있다. 이 그림은 대마도와 함께 절영도와 용두산을 그림의 중심에 두고 그 양쪽으로 지금의 북항과 남항을 표현하고 있고, 또다시 그 중심에 일본영사관을 유일하게 건물로 묘사하고 있다. 바다위에는 조선의 작은 어선들을 압도하는 거대한 서양식의 선박이 그려져 있다. 전적으로 일본인의 관점임을 알 수 있다. 바다와는 달리 일본인거류지의 묘사는 도로와 필지의 경계로만 표현하고 있다.²⁸⁾

3.3 부산항 항만시설의 정비(1886년 이후)

부산해관이 부산항에서 업무를 개시한 후 2대 해관장 Piry와 3대 해관장 Hunt의 재임기간에 부산항 시설의 종합정비를 실시한다.²⁹⁾ 방과제, 등대, 해관청사, 보세창고, 화물창고, 해관장 및 직원 숙소, 콜레라 병원 등의 신축 혹은 증개축을 한 것이다. 이에 관해서는 해관문서를 통하여 살펴볼 수 있지만, 방과제등대에 관한 내용은 찾을 수 없다.³⁰⁾

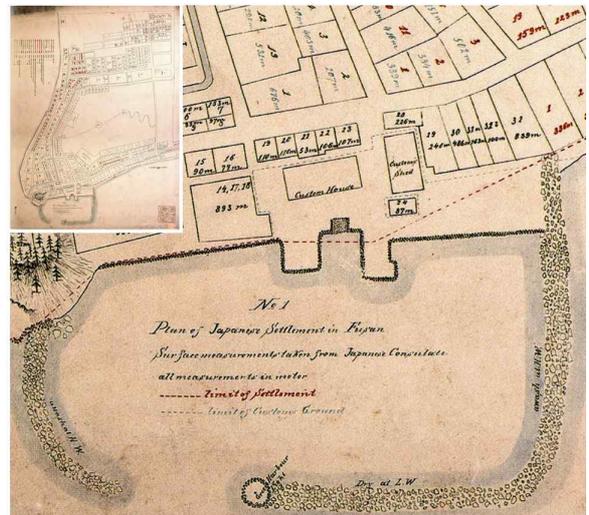


Fig. 14 'Plan of Japanese Settlement in Fusan', ca. 1889.

이 무렵 작성된 지도 '부산 일본인 거류지 배치도'를 살펴보면 지금까지 설명하고 있는 부산항의 항만시설에 관하여 다음과 같이 많은 정보들을 확인할 수 있다.(Fig.14)³¹⁾

① 해관 대지 : 붉은색 점선으로 경계를 표시하고 있다. 이를 통하여 이전의 그림과 대조해 볼 때, 해관에 의해 매립된 선착장의 모습을 확인할 수 있다.

26) William Nelson Lovatt : 영국인. 한국명 '노부(魯富)', 초대 부산해관장(1883.7-), 부산해관, 일본영사관 등의 사진을 남김. 1883 동광동2가 3번지 소재 일본인 가옥 빌려서 개청(한수당)

27) 浦山港見取圖, Kim(2008) pp. 238-39 : 그림 하단에 '明治14년(1881) 1월에 작성함'을 밝히고 있지만 그림 속 잔교 앞의 건물에 '해관(海關)'을 그리고 있다. 부산 해관은 1883년 7월에 개설이 되었고 1885년이 되어서야 과거 '빈번소' 자리에 설치되었으므로 이 그림의 내용은 적어도 1885년 이후의 것으로 보아야 할 것이다.

28) 선박의 명칭들 : 천성호, 황국호, 제1호, 제2호

29) Alexandre Theophile Piry : 프랑스인. 한국명 '백려(帛黎)', 2대 해관장(1866.6-), Johnathon H. Hunt : 영국인. 한국명 '하문덕(何文德)', 3대 해관장(1888.7-) 10년 동안 안정적인 활동.

30) KCS(2013)(I) pp. 30-106 : 해관문서는 1893-97 사이 10권으로 합철된 것 가운데 단지 4권만이 확보되었다. 본 논문에서는 방과제 등대에 관한 것으로 논의를 한정하기로 한다.

31) Plan of Japanese Settlement in Fusan, Jeon et al.(2012) pp. 590-591

② 해관 건물 : 청사, 보세창고, 화물창고 등의 위치 등을 영문 미터법을 도입하여 측량한 결과를 표기하고 있다.

③ 주요건물 : 일본영사관, 조선과 일본의 경찰서, 병원 등 주요건물들의 위치와 면적을 표기하고 있다.

④ 방파제 : 방파제 주변에 ‘awash at H.W’, ‘Dry at L.W’ 등으로 표기하여 만조시와 간조시의 침수 여부를 설명하고 있다. 이를 통하여 ‘부산항거류지약서부도’(Fig.12)의 점선표시의 이유를 확인할 수 있다.

⑤ 방파제등대 : 방파제 끝에 원형의 하부를 표현하고 그곳에 ‘Green Harbour Light(녹색항만등대)’를 기입하였다. 이것은 지금까지 본 논문에서 거론했던 방파제등대를 분명한 명칭으로 표기한 최초의 지도인 것이다.

쪽으로 모두 진행되었는데, 용미산 근처도 매립이 되면서 부산항 방파제는 북쪽의 것만 남게 되었다.

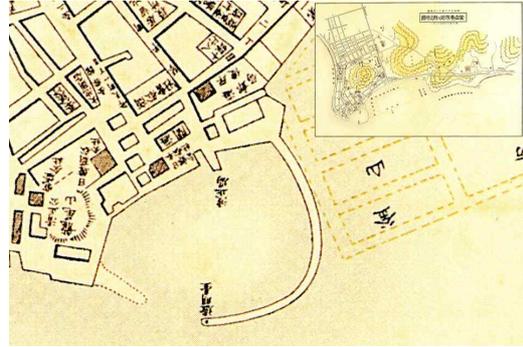


Fig. 16 ‘Busan-hang Siga Bugeun-jido’, 1903

4. 1900년대 부산항 매축시대의 방파제등대

1900년대에 들어서면서 거리의 건물들과 부산항 주변의 모습은 급격하게 변화하게 된다. 그러나 부산항 방파제등대는 그림 ‘부산일본거류지’에서 볼 수 있듯이 계속해서 존속되었음을 알 수 있다.(Fig.15)³²⁾ 이 그림 속 부산항 선착장 중앙에는 ‘해관소(海關所)’가 표기되어 있다.

‘부산항시가 및 부근지도’(Fig.16)에서 북측 방파제에 인접하여 점선으로 표기되었던 매축의 범위가 ‘한국부산항시가명세도’에서는 공사 후 모습으로 확인된다.(Fig.17)³⁴⁾ 이 지도에서도 부산항 방파제등대는 등명대로 표기되고 있고 그 북측으로 새로운 잔교가 표현되어 있다. 그림의 붉은색 원으로 표현된 건물은 ‘은행회사’를 의미한다.

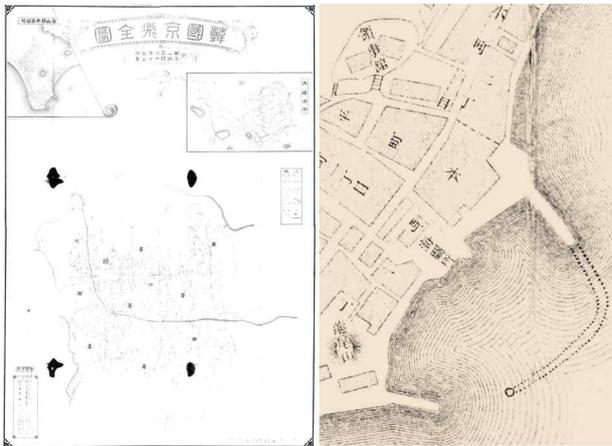


Fig. 15 ‘Busan Ilbon Georyuji’ in 「Hanguk Gyeongseong-jeondo」, 1903

부산항 방파제등대는 그림 ‘부산항시가 및 부근지도’에서는 보다 확실하게 ‘등명대(燈明臺)’라는 명칭으로 표기되어 있고 반대편에는 파지장이 표기되어 있다.(Fig.16)³³⁾ 그리고 그 뒤로 해관표시의 건물이 보인다. 그림을 통하여 확인할 수 있는 것은 부산해관의 항만관리에 의하여 침수되었던 북측 방파제는 안정적인 기능을 하고 있음을 알 수 있다.

이 시기부터 부산항은 폭발적인 확장의 요구로 인하여 장기적인 매축시대로 접어들게 된다. 매축은 당시 부산항을 중심으로 부산역 방향의 북쪽과 지금의 자갈치 시장 방향의 남

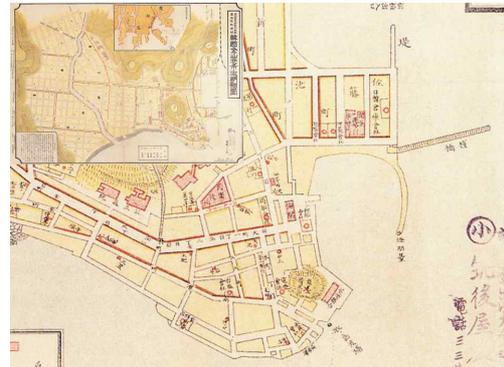


Fig. 17 ‘Hanguk Busan-hang Siga Myeongse-do’, 1907



Fig. 18 ‘Fusan’, ca. 1912

32) 「韓國京城全圖」 釜山日本居留地, Kim(2008) p. 249

33) 釜山港市街及附近地圖, Kim(2008) p. 252

34) 韓國釜山港市街明細圖, Kim(2008) p. 253

부산항은 다시 더욱 매축이 진행되어 지도 '부산'에서 볼 수 있듯이 완전히 다른 모습으로 변천되었다.(Fig.18)³⁵⁾ 이 지도에도 역시 부산항 방파제등대는 번쩍거리는 등대의 표지로 존재하고 있지만, 이 시점 이후로 소멸되었다. 자갈치 시장방면으로 조성된 'Fish Market(어시장)'과 영도와 연결되는 페리선 부두와 항로가 표현되어 있다. 그림의 9번은 'Pier Office(항만공사)' 사무소이고 그 끝에 'Wharf(잔교)'가 보인다.

5. 결 론

지금까지 살펴본 논의를 요약하면 다음과 같다.

① 초량왜관이 최초로 건설될 1678년 당시의 그림과 자료들은 현재로서는 확인할 수 없지만, '부산화관준공도'(Fig.4)를 통하여 알 수 있듯이 적어도 1742년 이후에 최초의 방파제등대가 설치되었다.

② 초량왜관의 방파제등대는 1912년의 지도 '부산'(Fig.18)에 부산항 방파제등대로 그 존재가 마감될 때까지 234년의 세월(적어도 170여년) 속에서 초량왜관에 관한 고지도와 그림 그리고 부산항에 관한 자료에 끊임없이 등장하였다.

③ 방파제등대의 존재에 관하여 구체적이고 명칭으로 표기된 최초의 기록은 1889년에 작성된 '부산 일본인 거류지 배치도'(Fig.14)이다.

이러한 맥락에서 본 논문의 의의를 정리하면 다음과 같다.

① 초량왜관 및 부산에 관한 고지도를 시각적인 심층 분석, 그리고 사료와의 엄밀한 대조 등을 통하여 시간적인 순서를 최대한 사실에 가깝게 정립하고 입체적인 분석을 하였다.

② 초량왜관을 그동안 논의되지 않았던 주제인 항만시설의 관점에서 살펴봄으로써 부산의 역사를 정립함에 있어 새로운 단면을 제시하였다. 등대, 방파제, 잔교 등 집결된 항만시설로서의 왜관 고찰은 해양교역과 항만기술과 같은 측면에서 해양도시 부산의 정체성 확립에 도움이 될 것이다.

③ 최근(2013년)에 발간된 부산해관의 문서자료가 이러한 연구에 결정적인 단서를 제공할 수 있으며, 지금까지의 연구와 향후 진행할 연구영역으로 확장할 수 있다는 가능성을 확인시켰다.³⁶⁾

④ 초량왜관은 조선의 정책에 의거하여 조선의 자본과 기술에 의해 만들어졌으며, 조선에 의해 관리되고 감독된 조선의 조직이자 시설이다. 따라서 조선의 기술에 의해 만들어진 자주적인 등대를 존중해야 함을 주장하였다.

⑤ 대한민국 등대의 기원에 관하여 논의할 때, 이 나라 한반도에 존재하였던 최초의 등대가 무엇이며, 또한 그 등대의 기준이 무엇인가를 묻고자 하였다.

등대는 본래 선박의 항행에 표지로서 작용하는 시설이다. 따라서 초량왜관의 방파제등대는 등명기의 설치여부에 관계

없이 분명한 등대이며, 고지도와 문서로서 확인되는 부산등대의 기원이다. 한반도에 존재했던 등대의 연표를 작성한다면 반드시 게재되어야 할 존재이다.

초량왜관이 설치될 17세기는 물론 개항이 되는 19세기 중엽까지 200여년 가까운 기간 동안 조선은 기술력, 군사력, 경제력 등 모든 면에서 일본을 앞서왔었으며 그러한 상황에서 방파제등대가 만들어졌던 것이다. 이러한 점에서 고지도와 문서에 나타난 초량왜관 방파제등대는 조선 항만기술의 자랑스러운 결과라고 할 수 있다.

References

- [1] Busan Metropolitan Joongang Municipal Library(2012), A Compilation of Busan Modern Maps, pp. 1-19.
- [2] Jeon, B. H., Lee, G. C. and Suh, Y. H.(2012), The First Modern Architectural Drawings of Korea in the Collection of Kyujanggak Institute for Korean Studies at SNU, 1861-1910, SNU Press, pp. 590-597.
- [3] Kim, K. H.(2008), Old Maps of Busan, Busan Metropolitan City.
- [4] Korea Customs Service(2013), Despatches from Fusan Customs 1893-1897 (I), (II) Korea Customs Service, pp. 29-104.
- [5] Ministry of Maritime Affairs and Fisheries(2004), 100 years of the Korean Lighthouse History, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, pp. 18-65.
- [6] Tashiro, K.(2002), Wakan, Bungei Shunju Ltd. Chung, S. I.(2005), Wakan, Nonhyung, pp. 69-70.

원고접수일 : 2014년 5월 7일

심사완료일 : 2014년 6월 9일

원고채택일 : 2014년 10월 30일

35) FUSAN, JAL(2012) p. 9

36) 해관문서의 정리에 관한 성과는 전적으로 세관의 뜻있는 인사들에 의해 가능한 것이었다. 그들의 노고에 찬사를 보낸다.