

| 해양농단 |



신라 당은포의 위치*

| 정진술 | 이순신리더십국제센터 교수
jg7100@hanmail.net

〈차 례〉

1. 머리말
2. 신라 唐恩浦의 위치에 대한 諸 見解 검토
 - 1) 남양만 2) 화랑포 3) 마산포
 - 4) 상입만 5) 은수포
3. 맺음말

1. 머리말

당은포(唐恩浦)는 당나라 가탐(賈耽 : 730~805)이 저술한 지리서 『도리기(道里記)』에 처음으로 나타나는 지명이다. 『도리기』는 현재 전해 오지 않으나, 그 내용의 일부가 『신당서(新唐書)』 지리지에 기술되어 있다.¹⁾

당은포는 822년(헌덕왕 14)에 신라의 조정사(朝正使)로 당나라에 갔던 왕자(王子) 김흔(金昕)이 출발하였던 포구이다.²⁾ 또한 신라가 삼국 통일 후에 본국 지역에 세 개의 주를 설치하였는데, 당은포로(唐恩浦

* 이 글은 해군사관학교 해양연구소, 『충무공 이순신과 한국 해양』, 제3호(2016)에 게재된 내용을 부분적으로 발췌한 것이다.

1) 『新唐書』, 卷43下, 地理志7下, 登州海行入高麗渤海道.

2) 權惠永, 「新羅 遣唐使의 羅唐間 往復行路에 對한 考察」 『歷史學報』, 149집, 1996, p.4.

路)에 상주를 설치한 바 있다.³⁾ 신라의 태자 김법민(문무왕)이 당나라 장수 소정방을 맞이하기 위하여 병선 1백 척을 거느리고 덕물도(지금의 인천시 덕적도)에 갔을 때도 그 출항지는 당은포였을 가능성이 있다.⁴⁾ 당은포는 신라의 대 중국 출입 포구로서 그 역할을 수행한 이래 예성강 지역이 활성화되기까지 핵심적 포구로 이용되었다.

당은포가 역사적으로 이토록 중요한 포구였음에도 불구하고 근세의 여러 지리서나 지도에 그 지명이 표기되어 있지 않고, 아직까지 유적도 발견된 바가 없다. 이런 연유로 당은포에 대한 연구도 거의 없으며, 대개 그 위치에 대한 한 두 줄의 추정성 언급에 그치고 있는 것이 현실이다. 필자도 일찍이 당은포의 위치를 간략히 추정한 바가 있으나,⁵⁾ 심사숙고하지 않은 매우 적절치 못한 내용이었다.

필자는 화성시청에서 발주하여 2015년 9월부터 2016년 8월까지 한양대학교 문화재연구소에서 수행한 ‘화성 당성 국외자료 학술조사 용역’에 공동연구원으로 참여하면서, 당은포의 위치에 대하여 새롭게 탐구하여 볼 계기를 맞게 되었다. 잘 알려진 데로 당성(唐城)⁶⁾과 당은포는 밀접한 관련이 있기 때문에, 필자로서는 과거의 잘못을 바로잡을 기회를 맞은 셈이다.

이에 본 연구에서는 지금까지 피상적(皮相的)으로 언급되어 온 당은포의 위치에 대한 제 견해(諸見解)들을 하나씩 검토하면서 그 위치를 규명하고자 한다.

3) 『三國史記』, 卷34, 雜志3, 地理1, 新羅.

4) 權惠永, 「南北國時代 新羅 황해경영의 기반」 『사학연구』, 58·59, 한국사학회, 1999, p.345.

5) 줄지, 『한국의 고대 해상교통로』, 한국해양전략연구소, 2009, p.250에서 당은포를 마산포로 추정한 바 있다.

6) 사적 제217호, 경기도 화성시 서신면 상안리 산32번지 구봉산 정상에 위치.

2. 신라 唐恩浦의 위치에 대한 諸 見解 검토

당은포의 위치에 대해서는 지금까지 여러 가지 견해들이 있었다. 남양만, 화랑포, 마산포, 상임만, 은수포 등이다. 여기서는 이러한 주장들 가운데 당은포와 합치되는 보편타당한 장소가 있을 것이라 가정하고, 이를 하나씩 검토함으로써 당은포의 구체적 위치를 규명하여 보기로 한다.

1) 남양만

당은포는 일찍이 『해동역사속(海東釋史續)』에 남양의 해포(海浦)라는 언급이 있었던 이래로,⁷⁾ 여러 학자들이 그 위치를 남양만으로 추정하였다.

남양만은 본래 화성시 서신면 궁평리와 우정읍 매향리 사이의 약 10km 바다를 만구(灣口)로 하여 북동쪽으로 깊게 펼쳐진 큰 만이었다. 지금은 화옹방조제가 축조되어 옛 남양만의 명칭이 화옹호로 바뀌었으며, 큰 갯골을 제외하고는 대부분의 갯벌이 육지화되었다. 본래 외해로부터 들어온 만내의 물길은 남양각(남양읍 장덕동)에서 둘로 나뉘어져 내륙쪽 남양천과 자안천으로 향하는데, 북측 남양천의 안쪽에 남양읍이 위치하며, 남측 자안천은 남양읍을 휘돌아 비봉면 태행산 아래까지 이어진다. 남양만의 입구 서신면 용두리에는 조선 초기에 영종포수군 만호진이 설치됨으로써, 이 지역의 해양방위가 일찍부터 중시되었다.

남양만에서 당성과 인접한 포구는 이른바 개죽포이다. 가죽포(佳竹

7) 韓鎮書, 『海東釋史續』, 卷7, 地理考7, 新羅, 城邑, “唐恩浦者南陽海浦也”.

浦) 또는 개질포로도 불렸던⁸⁾ 개죽포는 남양만 물줄기가 남양읍 남양리 내륙으로 깊숙이 들어와 형성된 포구로, 그 위치가 하나의 지점이 아니라 꽤 넓은 범위를 지칭하는데, 좁게는 남양읍 서남쪽 신남리·장덕리와 마도면 쌍송리·청원리 사이의 남양천 하구에 위치한 포구를 일컫으며, 넓게는 마도면 고모리 해안까지를 일컫는다.⁹⁾ 특히 고모리 해안의 물길은 안쪽으로 깊숙이 들어가서 예전에는 백곡리 입피골(입피굴)까지 배가 드나들었으며, 배를 매는 표석도 있었다고 전한다.¹⁰⁾

만약 당은포를 남양만에 비정하게 된다면, 당성과 가까운 포구인 개죽포가 해당될 수밖에 없으며, 구체적인 장소로는 마도면 청원리, 고모리, 백곡리 입피골이다. 그런데 개죽포를 당은포로 비정하기에는 첫째는 개죽포로부터 신라 사신들의 기착지(寄着地)인 당성과의 상대적 방향이 걸림돌이 된다. 신라 사신들이 출항할 때는 내륙 남양읍쪽으로부터 개죽포 근처를 지나서 서쪽으로 당성까지 멀리 갔다가 배를 타기 위해 다시 내륙 방향인 개죽포로 돌아와야 되기 때문이다. 입항했을 때는 반대의 동선으로 움직여야한다. 이는 당성을 기착지로 보았을 때, 당성과 포구 간에 매우 불편하고 불합리한 교통체계이다. 둘째는 개죽포와 당성 간의 거리가 멀다는 점이다. 개죽포 가운데 당성과 가장 가까운 백곡리 입피골도 당성까지 약 3.2km 거리이다. 다른 개죽포 포구들은 이보다 더 멀다. 사신들의 많은 짐들을 당성으로부터 포구에 정박중인 배까지 신고 내리기에는 이 거리는 멀고 불편하다. 또한 포구는 당성으로부터 눈으로 조망되지도 않는 위치이다. 결국 개죽포는 당은포의 입지로 적합하지 않다는 의미이다.

8) 윤명철, 「경기만지역의 해양방어체제」 『고구려산성과 해양방어체제 연구』, 백산자료원, 2000, p.584.

9) 정인숙, 「수원지방의 성지」 『경기향토사학』, 전국문화원연합회 경기도지회, 1997. p.141; 윤명철, 위의 책, p.584.

10) 화성시, 『DIGITAL 화성시사』(2016), 제2권 3편 지명유래, 3장 마을이름, 제3절 마도면.

당은포의 위치를 남양만으로 언급할 때, 추측건대, 남양만의 구체적 범위나 개죽포를 인식하며 언급한 경우는 없었을 것으로 보인다. 아마 남양 지역에 있는 만(灣)들을 뭉뚱그려 남양만으로 언급한 경우가 대부분일 것이다. 어쨌든 당은포를 남양만에 비정하는 것은 당성과 지리적으로 맞지 않다고 할 수 있다.((그림 1))



〈그림 1〉 남양만 주변 옛 해양지리적 상황도(1914년 축도)

2) 화랑포

경기문화재단에서 발행한 『당성(唐城)』에 따르면, 경기만에서 출발하여 덕적도를 지나 산동반도의 등주나 청도로 들어가는 항로는 당성이 주요 출발지가 되었는데, 지금의 화랑포(花梁浦)를 사용하였을 것이라 한다. 여기서 화랑포는 조선시대에 수군기지가 설치되었던 화랑진(花梁鎭)을 의미한다. 이러한 추정에서 당은포라는 용어는 보이지 않지만, 사실상 화랑진을 당은포로 간주하고 있다. 이 외에도 현지 주민들 간에 화랑진을 삼국시대 당항진(党項津)으로 여기기도 한다.¹¹⁾

화랑포를 당은포로 비정하려는 추론은 화랑진성의 축조 시기와 관련되는 것 같다. 화성시 송산면 지화리에 위치한 화랑진성은 남경성, 남경두토성, 화랑성, 지화리산성, 와룡산성 등으로도 불리는 석축 성으로, 둘레는 약 1.2km이다.¹²⁾ 화랑진성의 축조 시기는 문헌상으로 확인할 길은 없으나, 고려시대 말기에 초축(初築)되어¹³⁾ 조선 중종대 이후에야 오늘날과 같은 모습의 성보를 갖추었다는 견해가 있다.¹⁴⁾ 이와는 달리 늦어도 통일신라기에는 축조되었다거나,¹⁵⁾ 삼국시대부터 사용되었을 것이라는 견해도 있다.¹⁶⁾ 한편, 당성과 화랑진성을 동일 연결선상에서 세트구조로 활용되었을 것으로 파악하면서,¹⁷⁾ 그 시기

11) 화성시, 『DIGITAL 화성시사』(2016), 제2권 3편 지명유래, 3장 마을이름, 제3절 서신면 지화리.

12) 경기문화재단, 『당성(唐城)』, 2009, pp.81-82.

13) 정인숙, 『華城郡 鄉南面 吉城里土城 研究』, 淑明女大 碩士學位論文, 1982, p.58.

14) 정인숙, 「수원지방의 성지」 『경기향토사학』, 전국문화원연합회 경기도지회, 1997, p.146.

15) 김기섭, 「京畿地域의 關防文化」 『京畿地域의 鄉土文化(下)』, 한국정신문화연구원, 1997, p.694.

16) 윤명철, 앞의 책, p.601.

17) 경기문화재단, 『당성(唐城)』, 2009, p.82.

심광주, 「南陽灣 一帶의 城郭과 唐城의 歷史的 位相」 『황해의 문화교류와 당성』, 화성 당성 국제학술심포지움 자료집, 2012.12.7., p.140.

를 고려시대로 간주하는 견해도 있다.¹⁸⁾

이처럼 화랑진성의 축조 시기는 조선시대부터, 고려, 통일신라, 삼국시대까지 다양한 견해들이 언급되고 있지만, 그 근거는 모두 확실하지 않고, 다만 성 안에서 조선시대 기와편과 조선초에 제작된 것으로 보이는 백상감(白象嵌)의 마상배(馬上盃) 청자편이 출토되었다¹⁹⁾는 주장이 주목될 뿐이다.

고려말 왜구에 대처하고자 1353년(공민왕 2)에 경상·전라도 연해요해처에 만호부(萬戶府)가 설치된²⁰⁾ 이후, 1390년(공양왕 2)에 이르러서는 양광도(지금의 경기, 충청도)·전라도·경상도의 바닷길과 연해 각처에 모두 만호가 설치되었다.²¹⁾ 이로 미루어보면 1358년(공민왕 7)에 왜적이 침입하였다는 화지량에는 아직 만호가 설치되지 않았을 것으로 판단된다. 조선시대로 들어서서 1422년(세종 4)에야 화지량 만호기사가 처음 보인다.²²⁾ 이러한 사실들로 볼 때, 1390-1422년 사이에 화지량 만호가 설치되었음을 알 수 있다.

잘 알려진 것처럼 조선 초기에 수군은 선상(船上)을 성보(城堡)로 삼아, 석 달치의 양식과 군기를 싣고,²³⁾ 배 위에서 근무하는 선상수어(船上守禦)가 원칙이었다.²⁴⁾ 그러므로 만호가 처음 설치되었을 당시에는 수군 포(浦)에 성보가 없었다고 보아야 한다.²⁵⁾

18) 심광주, 위의 책, p.130.

19) 정인숙, 「수원지방의 성지」 『경기향토사학』, 전국문화원연합회 경기도지회, 1997, p.147. 그러나 김기섭 앞의 책 p.694에는 청자편을 고려시대의 것이라 했다.

20) 『高麗史』, 卷39, 世家39, 공민왕2, 5년(1356) 冬十月甲寅條.

『高麗史』, 卷38, 世家38, 공민왕1, 2년(1353), 九月癸酉條.

方相鉉, 『朝鮮初期 水軍制度』 (서울 : 민족문화사, 1991), p.75.

21) 『高麗史』, 卷45, 世家45, 공양왕 2년(1390).

22) 『世宗實錄』, 卷18, 세종4년(1422) 10월 21일(을사).

23) 『成宗實錄』, 卷171, 성종 15년(1484) 10월 29일(계미).

24) 『成宗實錄』, 卷207, 성종 18년(1487) 9월 17일(계축).

25) 陸軍士官學校 韓國軍事研究室, 『韓國軍制史(近世朝鮮 前期篇)』, 육군본부, 1968, p.280.

성종대에 이르러서는 수군 포에 성보의 필요성이 자주 거론되고 찬반논의가 활발하게 전개되었다. 각 포의 군기(軍器)와 군량은 모두 배안에 실을 수 없으므로 육지에도 보관하는데, 성보를 설치하면 뜻밖의 변이 있더라도 성에 의거하여 지킬 수 있다는 긍정적 주장이 있는가 하면,²⁶⁾ 근래에 태평한 날이 오래 되어 무사 안일에 길들여져서 수장(水將)이 배에서 살기를 싫어하여 고식적(姑息的)으로 스스로 편할 꾀를 도모하는 것이라는 부정적 견해도 있었다.²⁷⁾ 결국 1484년(성종 15)에 전라도와 경상도 연변 수군 포에 석보(石堡)의 축조가 결정되었고,²⁸⁾ 1485년(성종 16)부터는 남해안의 설보(設堡) 위치가 조사되었으며,²⁹⁾ 성종 말년 경에 이르러 경상우수영과 전라좌수영 등을 포함한 남해안 21개 수군 포에 축성이 이루어졌다.³⁰⁾

이러한 축성 결과는 1530년(중종 25)에 증보 편찬된 『신증동국여지승람』에도 그대로 반영되었는데, 경기도편 관방(關防) 조항에 나타난 7개 수군진들 곧 화량·영종포·제물량·초지량·정포·월곶·교동량에 한결같이 성보가 없는 것이 바로 그 것이다.

『신증동국여지승람』의 수군 관방 축성 사실은 대체로 삼포왜란 직후인 1510-1516년에 집중되어 있으며, 가장 늦게 나타나는 것은 1521년(중종 16)에 이루어진 가리포진 축성 사실이다.³¹⁾ 따라서 화량진성은 조선 중종대 이후에 축성되었다는 주장이 사실에 가까운 것으로 판단되며, 화량진성을 당은포와 결부시킬 수 없다는 것도 자연스럽게 이해된다. 그러므로 화량포를 당은포로 비정하는 것은 근거가 매우 박

26) 『成宗實錄』, 卷207, 성종 18년(1487) 9월 17일(계축).

27) 『成宗實錄』, 卷171, 성종 15년(1484) 10월 29일(계미).

28) 『成宗實錄』, 卷171, 성종 15년(1484) 10월 29일(계미).

29) 『成宗實錄』, 卷174, 성종 16년(1485) 1월 12일(을미).

30) 陸軍士官學校 韓國軍事研究室, 『韓國軍制史(近世朝鮮 前期篇)』, 육군본부, 1968, p.281.

31) 『新增東國輿地勝覽』, 卷37, 강진현, 關防, 新增 加里浦鎮.

약한 추론이라 하겠다.

3) 마산포

화성시 송산면 마산포(馬山浦)를 당은포로 추정하였던 것은 필자의 저서 『한국의 고대 해상교통로』이다. 필자는 마산포가 송산면의 유일한 포구로서 임오군란 때 청나라 장수 원세개가 이 곳으로 군사를 끌고 왔으며, 대원군이 청나라로 끌려갈 때도 이 곳을 통해 갔던 것을 근거로 제시하였다.³²⁾ 비슷한 시기에 경기문화재단에서 발행한 책자 『당성(唐城)』에도 역시 같은 주장이 언급되어 있다. 즉, 경기만에서 출발하여 덕적도를 지나 산둥반도의 등주나 청도로 들어가는 항로는 당성이 주요한 출발지가 되었는데, 지금의 마산포를 사용하였을 것이라는 내용이다.³³⁾

마산포는 『대동여지도』(1861), 『조선후기 지방지도』(1872) 의 「남양지도」와 「대부지도」 등 19세기 중엽에 발행된 지도들에 한결같이 마산진(馬山津)으로 나온다. 원래 마산진은 남양반도에서는 대부도와 가장 가까운 지점으로, 대부도를 왕래하는 나루터가 여기에 있었다.³⁴⁾ 그 후 19세기 말에 이르면 그 명칭이 ‘마산포’로 바뀌며,³⁵⁾ 당시 격변의 정치적 상황에서 청나라 군함의 정박지로 자주 이용되었다.³⁶⁾ 이와 더불어 남양부로부터 마산포를 경유하여 대부도에 이르는 길도 대로(大路)가 개설되었다.³⁷⁾ 이러한 사실들로 미루어 볼 때, 마산포가

32) 줄저, 『한국의 고대 해상교통로』, 한국해양전략연구소, 2009, p.250.

33) 경기문화재단, 『당성(唐城)』, 2009, p.22.

34) 서울大學校 奎章閣, 『朝鮮後期 地方地圖』, 京畿道編, 大阜地圖.

35) 『日省錄』, 고종19년(1882) 9월 12일(을미), “淸人三名 出去南陽馬山浦”.

『高宗實錄』, 卷20, 고종20년(1883) 2월 10일(신유); ; 같은 책, 卷21, 고종21년(1884) 4월 3일(정미).

36) 『高宗實錄』, 卷20, 고종20년(1883) 2월 10일(신유). ; 같은 책, 卷22, 고종22년(1885) 3월 4일(계묘).

나루터 혹은 포구로서 각광을 받기 시작한 것은 조선 후기부터였던 것으로 판단된다.

마산포를 당은포로 비정하기에는 적합하지 않은 조건들이 있다. 첫째는 신라 견당사의 기착지(寄着地)로 보이는 당성으로부터 너무 먼 곳에 위치한 포구라는 점이다. 당성으로부터 가까운 도로를 따라 마산포까지 이어지는 길은 무려 9.6km에 이른다. 이 거리는 견당사의 화물을 배에 옮겨 신기에는 당성으로부터의 거리가 너무 멀고 불편하다. 신라 견당사가 당성에 바로 인접한 양호한 화량만을 두고 굳이 이렇게 먼 포구까지 가서 배를 타야할 특별한 이유가 없다. 둘째는 견당사가 출항을 위해 당성에 머물며 바람이 익기³⁸⁾를 기다릴 때, 마산포는 바람을 관찰하여 곧바로 승선하기에는 너무 먼 곳이라는 점이다. 셋째는 마산포가 고대 선박의 포구로는 그 입지가 적절하지 않다는 점이다. 마산포는 어도라는 작은 섬이 앞을 가려주고, 수심이 깊은 마산수로가 포구 앞을 지나가는 장점이 있지만, 포구가 후미로 감싸여있지 않고 서해의 큰 바다에 거의 노출되어 있어 서풍계열의 바람에 취약한 포구이다. 범선시대의 취약한 선박이 정박하는데 마산포는 안전한 후미라 할 수 없다. 신라선보다도 흘수가 깊고 튼튼했을 것으로 보이는 조선시대 군선이 마산포가 아닌 인근의 화량만에 정박했던 사실이 그 것을 입증하여주고 있다. 이러한 여러 가지 이유로 마산포는 당은포가 될 수 없다.

37) 규장각 한국학연구원 소장, 『南陽府邑誌』(1891), 道路條, “西距大阜島五十里大路”.

38) 바람이 익는다는 것은 바람의 방향이 돌아서 다음날까지 바뀌지 않는 것을 말한다(徐兢, 『高麗圖經』, 卷34, 海道1, 梅峯).

4) 상임만

당성에서 주로 사용한 포구가 화성시 서신면 상안리 상임만에 있다는 주장이 있다. 그 주장의 근거는 당성 서남쪽 상임만까지 바닷물이 들어왔고, 현지인들도 당성 남기슭 아래에까지 바닷물이 들어왔다고 전하기 때문이라 한다.³⁹⁾ 당은포라고 직접 거명하지는 않았지만 문맥상 상임만을 당은포로 여기고 있다. 여기서 이른바 '상임만'은 상안리 상림원 마을 앞 상안천을 옛 바다로 간주하여 임의로 붙인 명칭으로 짐작된다.

이른바 '상임만'에 포구가 존재하였다면, 삼국 혹은 통일신라시대에 그 위치가 상안천 혹은 서신만 어디쯤에 형성되었는가를 지금으로서는 알 수 없다. 다만 서신들은 19세기 말까지도 바다가 아닌 들판이었고, 6·25때 피난하면서 서신면 매화리 공생이 마을 부근 갯골에서 배를 탔다는 현지 노인의 증언으로 미루어 볼 때, 근세에 이 부근의 포구는 공생이 부근에 형성되었던 것으로 보인다.

서신만은 서신면 송교리(북쪽)와 백미리(남쪽) 사이의 큰 후미이지만, 간조 때는 길이가 5.5km에 이르는 갯벌로 뒤덮여 있고, 특히 갯골의 규모가 빈약하여 그 폭과 깊이가 얇고, 밀물 때가 아니면 배가 움직일 수 없는 곳이다.⁴⁰⁾ 이런 연유로 20세기 초까지만 하여도 후미 가장 안쪽은 모두 염전이 되어 있었다. 현재 서신만에서 배의 정박지도 송교리에서 2.5km, 백미리에서는 1.2km의 갯벌을 지나 외해에 각각 조

39) 정인숙, 「수원지방의 성지」 『경기향토사학』, 전국문화원연합회 경기도지회, 1997, p.129.

崔重國, 『京畿道 華城地域의 城郭 研究』, 아주대학교 교육대학원 석사학위논문, 2002, p.18.

화성시, 『DIGITAL 화성시사』(2016), 제2권 1편 문화재, 2장 국가지정 문화재, 3절 사적, 당성.

40) 국립건설연구소, 1:25000지도, 「百味里」, 도엽번호 6525 III NE, 1965년 11월 30일 발행.

성되어 있고, 정박지와 마을 간은 시멘트 포장도로가 갯벌 위에 놓여 있다. 한편 서신만 후미 안쪽에는 북쪽 서신면 장외리로부터 남쪽 방향으로 튀어나온 사도(蛇嶋)가 약간의 방파제 역할을 하여, 밀물 때 서쪽으로부터 밀려오는 파도를 막아준다. 그러나 서신만 안쪽일지라도 서남쪽 방향은 완전히 열려 있기 때문에 밀물 때 항상 안전한 후미는 아니었다.(<그림 2>) 따라서 서신만은 항구로서의 입지 조건이 매우 열악하여 조선시대에는 수군진도 서신만에 들어서지 못하고, 인근 화량만(화량진)과 남양만(영종진)에 각각 설치되었다.



<그림 2> 1914년 측도한 상안천과 서신만 지도

고대에 대양을 왕래하는 사신선의 발착항은 첫째는 외해의 큰 파도로부터 안전한 후미여야 한다. 둘째는 밀물이나 썰물 어느 때라도 배가 움직일 수 있는 수심이 확보되어야 한다. 갯벌 위에 얹혀 정박할 경우에는 배의 출입이 제한되어 부적합하다. 셋째는 무엇보다도 대양에서 부는 바람이 익는 것을 확인할 수 있는 곳이어야 한다. 일단 출항하면 배의 안전에 가장 큰 영향을 미치는 것이 바람이므로, 출발지 포구에서 대양 항해에 필요한 바람을 확인할 수 있어야 하기 때문이다.

서신만의 해양지리적 조건으로 미루어보았을 때, 이른바 상안리 '상임만' 포구는 당은포로는 매우 부적합한 곳이다. 다만 당성(2차성벽)의 주요 출입구가 동문지 곧 당성사적비가 위치한 상안리 방향이라고 보았을 때, 해변으로 이어지는 도로 여건은 산너머 서쪽 전곡리보다는 동쪽 상안리 서신만쪽이 평탄하다. 그렇지만 도로 조건이 유리하다고 해서 중요한 사신선의 포구를 해양지리적 조건이 적합하지 않은 서신만 혹은 이른바 '상임만' 포구로 정할 수는 없었을 것이다. 그러므로 이른바 '상임만'은 당은포로 비정될 수 없다.

5) 은수포

지금까지 은수포를 곧바로 당은포에 비정한 견해는 없었으나, 은수포를 당항성 포구로 보는 견해가 있었다.⁴¹⁾ 당항성 포구는 당항진이며, 당항진과 당은포는 동일한 지명의 변천으로 간주되므로, 결국 당은포는 은수포에 있었다는 주장인 셈이다.

은수포(銀樹浦)는 화량만의 옛 포구를 지칭하는데, 현지인들간에 그 이름은 오랫동안 잊혀져 사용되지 않았던 지명이었다. 그러다가 근래

41) 최완기, 「남양지역의 역사지리적 기초와 천주교 신앙의 수용」 『教會史學』, 2006, p.79, 당항성 포구 지도.

부터 새롭게 사용되고 있다.⁴²⁾ 전곡리 앞실 마을 앞 화량만 후미에는 조선시대에 축조된 것으로 보이는 간척지 제방이 방죽머리와 당고지 사이에 지금도 남아있는데, 이 제방 부근을 중심으로 ‘은수포’ 지명이 사용되고 있다.

은수포는 남양 홍씨의 시조가 중국으로부터 배를 타고 건너와 정착하였던 곳으로 전해온다.⁴³⁾ 이와 관련하여 전곡리(1구) 당고지 마을의 옛 바닷가 땅에 남양 홍씨의 오래된 묘역이 조성되어 있는 것이 주목된다.⁴⁴⁾

은수포에 대한 오래된 기록으로 16세기에 저술된 『拙翁집(拙翁集)』에 다음과 같은 기록이 있다.

“은수포는 지금의 부포(釜浦)이다. 그 포구는 밖은 좁고, 안쪽은 넓다. 물이 포구에 들면 오직 하나의 항만으로 되는데, 그 안에는 갈라진 항구가 매우 많다. 조수가 반쯤 불어났을 때 높은 곳에 올라가 바라보면 항구 안에 물이 불어난 모습이 마치 한 나무에 수많은 나뭇가지가 있는 것 같으며, 그 빛깔은 옥랍(沃瀾)과 같다. 그러므로 이름을 은수포라 하였다. 바로 높은 곳에 올라 조망하는 경치가 장관이다. 그 서쪽 해안에는 좌도의 군영(화량진 : 필자 주)이 주둔하고 있다. 동쪽 해안은 울도(栗島, 밤섬)의 동쪽으로, 곧 당곶(唐串, 당고지)의 땅이다.”⁴⁵⁾

상기 기사로 확인되는 사실은, 은수포는 화량만 내에 있는 부포를

42) 전곡리 당고지길 45-22에 거주하는 홍상유(82세) 옹에 의하면, 전에는 이 부근에 은수포라는 명칭이 없었으나, 근래부터 사용하기 시작했다 한다.

43) 洪聖民(1536-1594), 『拙翁集』, 卷10, 南陽鄉貫誌.

44) 상기 홍상유(82세) 옹에 의하면, 이 묘역의 주인공은 남양홍씨(토홍계) 參判公(8世, 홍자경), 大護軍公(10世, 홍귀연)으로, 시조묘 다음 서열의 묘역이라 한다.

45) 洪聖民(1536-1594), 『拙翁集』, 卷10, 南陽鄉貫誌, “銀樹浦今之釜浦 其浦外狹內濶 水入浦口唯一港 而其內之枝港甚衆 潮水半漲之時 登高以望 則港內水漲之形 如樹之一本萬條 而其色如沃瀾 故名之 此登眺之勝景也 其西岸 有左道屯軍營 東岸栗島之東 卽唐串之地也”.

가리킨다. 부포의 위치는 오늘날 확인되지 않는다. 그런데 은수포의 서쪽 해안에는 화량진이 있고, 동쪽 해안은 밤섬(율도)⁴⁶⁾의 동쪽 당고지(당곶)라 하였다. 밤섬과 당고지의 지명은 전곡리 앞실 마을에 현재도 그대로 남아있다. 한편, 『졸옹집』에는 남양 홍씨의 시조가 정착하였던 곳에 대하여 “세상에 전하기를 처음에 은수포에 정착하였는데, 역시 은수의 왼쪽인지, 은수의 오른쪽인지를 알 수 없다”⁴⁷⁾라고 하였다. 이러한 기록들로 유추하여보건대, 조선시대의 은수포는 전곡리 앞실 마을 후미로 추정된다.



〈그림 3〉 1965년 발행 지도의 당성주변도

- 46) 전곡리 앞실 마을 앞에는 ‘큰 밤섬’과 ‘작은 밤섬’이 있었다. 현재 이곳은 공장이 들어서며 토사가 흘러나가 큰 밤섬은 알아보기 어렵고, 작은 밤섬(당고지와 가까운 섬)은 완전히 사라졌다.
- 47) 洪聖民(1536-1594), 『拙翁集』, 卷10, 南陽鄉貫誌, “在世傳 始泊於銀樹浦 亦未知銀樹之左歟 銀樹之右歟”.

는 꽤 양호한 수로를 형성하였다. 이로 미루어 보면, 앞실 마을 후미에 간척지 제방이 축조되기 이전에는 제방 안쪽에도 포구가 형성될 수 있었을 것으로 추정된다. 현재 앞실 마을 도로변에 위치한 은수포 주유소 인접 간척지 논(옛 바다)이 매우 깊은 것은 그 증좌일 것이다. 또한 1914년에 측도한 지도에 의하면(〈그림 2〉), 전곡리 앞실 마을이 이 부근에서는 유일하게 큰 마을로 표시되어 있다. 이는 앞실 마을이 포구로서 오래전부터 번성하였던 곳임을 암시하고 있다. 환언하면, 은수포로 추정되는 앞실 마을 후미는 고대에 포구였을 가능성이 있다.

1898년에 측도한 지도에 의하면(〈그림 4〉), 전곡리 앞실 마을에서 지금의 신흥사를 지나 상안리 지촌말 간에 도로가 개설되어 있다. 그 도로는 전곡리와 상안리 간에 구봉산 준령을 넘어 개통되어 있는 유일한 길로 나와 있다. 그 도로는 1914년에 측도한 지도(〈그림 2〉)에도 나타나 있다. 신흥사 고갯마루와 당성(1차성벽) 간은 150m로 매우 가깝고, 지금도 산길이 잘 조성되어 있는 것으로 보아, 그 도로는 당성과도 연결되었을 것이다. 따라서 당성과 앞실 마을 간에도 옛날에는 도로가 있었을 것으로 추정된다.

전곡리 앞실 마을과 상안리간 옛길은 앞실 마을에서 모출저수지의 상류 논이 있는 곳까지는 지금도 흔적이 남아있으나, 그 위쪽은 사라졌다. 현재는 앞실 마을과 당성(1차성벽) 간에 근래에 임도(林道)가 개설되어 옛길을 대신하고 있다. 앞실 마을 은수포 주유소 사거리에서 당성(1차성벽)까지 이어지는 이 임도는 1.5km 거리로 매우 가깝다.

이러한 여러 정황들로 보았을 때, 은수포는 당은포로 비정될 수 있는 가장 합당한 조건을 갖추고 있다. 무엇보다도 당성(2차성벽)의 4개 성문 가운데 3개가 화량만 방향으로 통하고 있다는 사실은 화량만에서 당은포를 찾아야 한다는 것을 묵시적으로 보여준다. 더욱이 여말선초(麗末鮮初)에 화량만에 수군기지가 설치되었다는 것은, 고대의 포구

로서 화량만의 입지가 매우 뛰어났음을 알려준다. 요컨대 당은포는 화량만에 있었고, 당은포의 주요 포구는 은수포 정도로 이해하는 것이 좋을듯하다.

3. 맺음말

당은포의 위치에 대해서는 지금까지 남양만, 화량포, 마산포, 상임만, 은수포 등으로 추정되어 왔는데, 이들 추정지에 대하여 검토한 결과는 각각 다음과 같았다.

만약 당은포를 남양만에 비정하게 된다면, 당성과 가까운 포구인 개죽포가 해당될 수밖에 없는데, 개죽포로부터 당성과의 방향이 불합리하고, 거리가 멀기 때문에 남양만을 당은포로 비정하는 것은 지리적으로 맞지 않다.

화량포를 당은포로 비정하는 것은 화량진성의 축조 시기와 관련된 다. 화량진성은 조선 중종대 이후에 축성되었으므로, 화량포를 당은포와 결부시킬 수는 없다.

마산포는 신라 견당사의 기착지로 보이는 당성으로부터 너무 먼 곳에 위치한 포구이며, 고대 선박의 정박지로는 그 입지가 적절하지 않기 때문에 당은포가 될 수 없다.

이른바 상안리 '상임만' 포구는 상안천 혹은 서신만의 안쪽 어디쯤으로 추정된다. 서신만은 큰 후미이지만 항구로서의 입지 조건이 매우 열악하여 당은포로는 부적합하다.

은수포는 화량만의 옛 포구로, 16세기의 문헌에도 나타나며, 지금의 서신면 전곡리 앞실 마을(1구) 후미로 추정된다. 시화방조제와 탄도방조제 축조로 화량만이 육지화되기 이전에 전곡리 앞실 마을 부근에는

3개의 포구가 있었다. 현재 앞실 마을 도로변 은수포 주유소에 인접한 간척지 논(옛 바다)이 매우 깊고, 또한 1914년에 측도한 지도에 전곡리 앞실 마을이 이 부근에서는 유일하게 큰 마을로 표시되어 있다. 이는 앞실 마을이 포구로서 오래전부터 번성하였던 곳임을 암시한다. 또 1898년에 측도한 지도와 1914년에 측도한 지도에는 전곡리 앞실 마을에서 당성 간에 도로가 개설되었던 것으로 추정되며, 그 거리는 1.5km로 매우 가깝다.

이러한 여러 정황들로 보았을 때, 은수포는 당은포(당항진)로 비정될 수 있는 가장 합당한 조건을 갖추고 있다. 당성(2차성벽)의 4개 성문 가운데 3개 성문이 서쪽 화량만 방향과 통하며, 항해의 안전을 기원하는 제사 행위가 이루어진 망해루지의 관망 중심이 화량만쪽으로 기울어지고, 또 여말선초에 화량만에 수군기지가 설치된 것으로 보아 고대의 포구로서 화량만의 입지가 매우 뛰어났음을 볼 때, 당은포는 화량만에서 찾아야 할 것으로 보이며, 당은포의 주요 포구는 은수포였을 것으로 판단되었다.