

# 뜯 다리 부두

## 이식된 근대, 수탈과 저항의 도시 군산의 탄생

이영천 | 작가

「이렇게 어렵사리 서로 만나 한데로 합수진 한줄기 물은 계서부터 고개를 서남으로 돌려 공주를 끼고 계룡산을 바라보면서 우줄거리고 부여로…… 부여를 한 바퀴 휘둘러 다가는 급히 남으로 꺾어 단숨에 논외(論外) 갯강이(江景) 까지 들이 달는다. 여기까지가 백마강이라고, 이를테면 금강의 색동이다. 여자로 치면 흐린 세태에 찌들지 않은 처녀적이라고 하겠다. 백마강은 공주 금나루(熊津)에서부터 시작하여 백제 흥망의 꿈 자취를 더듬어 흐른다. 풍월도 좋거니와 물도 맑다. 그러나 그것도 부여 전후가 한참이지, 갯강이에 다다르면 장꾼들의 흥정하는 소리와 생선비린내에 고요하던 수면의 꿈은 깨어진다. 물은 탁하다. 예서부터 옮겨 금강이다. 향은 서서남으로 맛맛이 총칭·전라 양도의 접경의 골을 타고 흐른다. 이로부터서 물은 조수까지 섭슬려 더욱 흐르나 그득하니 벅차고, 강 너비가 훨씬 퍼진 게 제법 양양하다. 이름난 강경 벌은 이 물로 해서 아무 때고 갈증을 잊고 촉촉하다. 낙동강이니 한강이니 하는 다른 강들처럼 해마다 무서운 물난리를 휘몰아 때리지 않아서 좋다. 하기가 가끔 홍수가 나기도 하지만, 이렇게 에두르고 휘돌아 멀리 흘러온 물이 마침내 황해 바다에다가 깨어진 꿈이고 무엇이고 탁류째 얼러 좌르르 쏟아져 버리면서 강은 다하고, 강이 다하는 남쪽 언덕으로 대쳐 하나가 올라앉았다. 이것이 군산이라는 항구요, 이야기는 예서부터 실마리가 풀린다.」

채만식이 소설 『탁류』 초입부에서 금강과 강경, 군산에 대해 묘사한 부분이다. 탁한 금강 물이 서해로 풀려나는 곳, 강폭이 양양한 남측 기슭에 군산이 자리한다.

「그리고 산줄기는 끊기듯 이어진 듯하며 동쪽으로 어미 줄기를 찾아 뻗어가고 있었는데, 그 오른쪽으로는 들판이 널따랗게 펼쳐져 나갔다. 바다와 대칭을 이루고 있는 그 벌판 가운데로 기다란 몸짓을 지으며 유유히 흘러내리는 물줄기가 금강이었다. 몇백 리인지 모르게 굽이굽이 흘러내린 금강이 제 몸을 바다에 풀어 말기는 지점에서 오른쪽 포구에 장항이 자리 잡았고 왼쪽 포구에 군산이 앉아 있었다. 그런데 군산이 바다를 넓게 안고 있어서 예로부터 항구로 긴요하게 쓰였고, 수군 초소도 자리 잡아 오게 되었다. 일본이 군산을 개항시킨 까닭도 거기 있는 데다가, 군산은 또 광대한 곡창을 뒤로 거느리듯 하고 있었던 것이다.」

조정래도 『아리랑』이란 소설에서 군산의 입지와 간략한 역사, 개항 주도자가 일본이라는 사실을 밝히고 있다.

### 쌀 때문에 태어난 군산항

대규모 항만은 몇 가지 입지 조건이 필연적으로 들어맞아야 한다. 가장 중요한 것이 배를 댈 수 있는 접안(接岸) 시설이다. 그만큼 수심이 깊어야 한다. 또한 조수간만 차가 크지 않으면서 해저에 퇴적물이 쌓이지 않아야 한다. 독이나 부두 등 호안(護岸) 시설을 쌓을 수 있는 단단한 지반에, 파도에 침식되지 않는 곳이 유리하다. 인문 지리 측면에선 주요품목이 생산·소비·유통되는 큰 도시 등 넓은 배후지를 품고 있어야 한다. 이런 측면에서 본다면 사실 군산은 대규모 항만으로서 입지 여건이 썩 훌륭한 편은 아니었다.

그런데 일제는 왜 군산을 선택하여, 조선에서 여섯 번째로 개항(1899)시켰을까? 그것은 다름 아닌 ‘쌀’ 때문이다. 값싸고 질 좋은 조선 쌀은 일제에 있어서는 보물 같은 존재였다. 군산 배후엔 호남평야라는 쌀 생산 보고가 있었다. 19세기 말엽, 군국주의 길로 접어든 일제는 낮은 임금을 유지할 목적으로 곡물 수탈을 기획하고 있었다. 따라서 자연스럽게 광활한 호남평야에 주목한다. 질 좋은 쌀을 값싸게 수탈할 최적의 생산지였기 때문이다.

일제는 쌀을 실어낼 장소로, 항구로서 입지 여건이 열악한 군산을 선택한다. 궁여지책이다. 쌀을 안정적으로 확보해야 하는 처지에, 군산 개항은 매우 절실한 것이었다. 1차와 2차 축항(築港) 공사 땀 바다 쪽으로 뻗은 고정된 잔교(棧橋) 4기를 만든다. 하지만 이는 대량 수송에 한계를 보였다. 이에 일본인들이 고안해 낸 것이 다름 아닌 ‘뜯 다리 부두’다. 실제로 3차 축항 공사(1932) 때 해안 넓은 면적이 매립되어 수만 평 부두 야적장과 쌀 25만 가마니를 보관할 수 있는 대규모 창고가 생겨난다. 이와 함께 철도가 확장되어 화물용 철도차량 150량이 동시에 출발하는 수송 능력까지 갖추게 된다.



1920년대 잔교(棧橋)를 통해 호남평야에서 생산된 쌀이 일본으로 실려 나가는 모습. 쌀인 쌀가마니가 엄청나다. ©동국사



1920년대 중반 군산항을 통해 쌀이 실려 나가는 모습. 부두와 야적장 저장 창고 등의 모습이 제법 정비되어 있다. ©동국사



1932년 3차 축항 공사가 완료된 후의 모습. 3층의 뜯 다리 부두와 바다에 연기를 내뿜는 대형 기선, 정돈된 창고 등이 본격적 수탈체계가 완성되었음을 말하고 있다. ©동국사





지금 남아 있는 뜯 다리 부두 3호. 퇴적된 펄 등으로 옛 모습과 기능은 다 사라져 버렸다. ©이영천

### 뜯 다리 부두

뜯 다리 부두로 인해 군산이 비로소 항만으로서 기능을 하게 된다. 근대 군산은 이 뜯 다리 부두에서 연유하였다. 대규모 항만시설이 들어서기에 부적합한 여건에 뜯 다리 부두는 혁명적인 시설이었다. 이 아이디어가 없었다면 항구는 존재하지 못했다. 외세가 이식시킨 시설이란 한계에도 불구하고, 군산이라는 도시의 탄생에 역사적 실체로 작용한다.

군산항 주요 선박은 길이가 85~

90m에 이르는 3,000~4,000톤급이었다. 이 긴 배를 접안시켜 작업을 효율적으로 진행하려면, 뜯 다리 부두 2개를 한 묶음으로 연결해 운영해야 했다. 옛 군산세관에 전시되어있는 「군산항 수축공사 준공평면도」에서 뜯 다리 부두의 세세한 규격을 알 수 있다.

바다로 나가 있는 뜯 다리 부두 총길이는 55.3m다. 연결다리 끝에 매단 폰툰은 12.9m 정사각형이다. 이 정사각형 폰툰에 5m 길이 세 가닥 뜯 다리를 연결한다. 뜯 다리 끝에 20.4m×12.5m 폰툰을 매단다. 뜯 다리 부두는 한 묶음이다. 묶음을 구성하는 다른 뜯 다리 부두와의 사이에 20.4m×12.5m의 폰툰 하나를 더 설치한다. 한 묶음 뜯 다리 부두에는 20.4m×12.5m 폰툰 3개가 연속해 떠 있는 형상이 된다. 가로 길이는

70m다. 따라서 3,000~4,000톤급 선박에서 작업할 수 있는 뜯 다리 부두는 전체적으로 55.3m×70m(맨 동쪽 묶음은 54.1m×75.1m)의 직사각형이다. 앞서 준공평면도에는 총 3묶음 뜯 다리 부두가 그려져 있다.



옛 군산 세관에 전시 중인 「군산항 수축공사 준공평면도」. 도면에서 뜯 다리 부두 축조 당시의 세세한 규격을 살필 수 있다. ©이영천(옛 군산세관에서 촬영)

1905년 1차 공사를 시작으로 1938년까지 총 4차례 항만 공사가 진행된다. 군산항에 총 4묶음 뜯 다리 부두가 만들어진다. 지금은 각 묶음도 다 사라지고, 단일 기능을 하는 3개 뜯 다리 부두만 남아 있다. 모양도 변했다. 연결다리 폰툰에 매단 5m 길이 세 가닥 뜯 다리는 없어졌다. 그 자리를 다른 폰툰이 대신하고 있다. 하나의 묶음을 구성하던 개개 구조물도 다 사라졌다. 남아 있는 뜯 다리 부두 크기와 모양도 처음과는 많이 달라져 있다. 바깥 폰툰 일부가 퇴적된 펄에 묻혀 이젠 그 기능을 다 잃고 말았다.

### 째보 선창과 쌀이 없는 동네

뜯 다리 부두가 있었던 곳 인근이 일명 '째보 선창'으로 죽성 포구다. 이곳이 군산 원류다. 1908년에 개통된 전군가도(全郡街道)와 닿은 곳도 이곳 째보 선창이다. 1912년 개통된 익산~군산 간 철도가 이곳 째보 선창을 지나 그 끝이 가 닿은 곳이 군산 내항이다. 째보 선창 북서쪽 바닷가에 뜯 다리 부두가 들어선다. 해망동이다. 소설 『아리랑』에서 째보 선창을 묘사한 부분이다.

「째보 선창은 묘하게도 땅이 양쪽으로 찢어지듯 갈라지듯 하면서 바다와 맞닿아 있어서 배들을 대기가 아주 좋았다. 그래서 옛날부터 선창이 되었고, 날마다 작은 배들이 바글거렸다. 배들이 많이 모여드니까 자연히 객주 집들이 많아지게 되고, 일거리를 찾아 막일꾼들이 언제나 북적거렸다. 그런데 그 선창의 생김새가 여자의 그것처럼 께졌다고 해서 째보 선창이라 한다고도 했고, 언청이의 입술처럼 께졌다고 해서 째보 선창이라 한다는가 하면, 하필이면 언청이가 오래도록 유곽을 하고 있어서 째보 선창이라 한다고도 했다.」



1960년대 째보 선창의 모습. 뜯 다리 부두가 생기기 전부터 포구 역할을 했던 째보 선창(죽성 포구) 모습이다. ©임성식

째보 선창이 있던 포구는 복개되어 지금은 흔적도 없다. 옛 군산은 이곳 째보 선창에서 시작했다. 군산을 항구로 이름 지어준 곳도 이곳 째보 선창이다. 한국전쟁 때 수많은 사람이 이곳에서 목선을 빌려 피난길에 오른다. 곳곳에 무너지고 깨어져나간 삶들이 째보 선창 펄에 묻힌다. 째보 선창은 군산 사람들에게 그런 곳이다.

째보 선창과 더불어 '쌀을 보관

하는 동네인 장미동(藏米洞)이 수탈의 상징이다. 지금의 해망동이다. 군산항을 통해 호남평야 쌀이 일본으로 실려 나간다. 이 모든 게 뜯 다리 부두 때문이다. 시인 고은은 절규하듯 말한다. 군산을 있게 한 뜯 다리 부두가 1930년대 조선인들에게 “군산과 그 인근 고장을 ‘쌀이 없는 고장’으로 만들어 버린다. ‘쌀의 마을’과 ‘쌀이 없는 마을’을 동시에 체험하게 했다.”고 말한다. 악랄한 수탈의 상징이다. 1930년대 군산에서 쌀이 있는 마을은 해망(장미)동, 신흥동, 월명동 등 주로 일본인들 거주지였다. 쌀이 없는 마을은 너른 징계멍게 평야를 비롯해, 탁류에서 초봉이네가 살던 개복동을 비롯한 높은 산골짜기 조선인이 사는 허름한 동네다. 1909년 조선에서 생산된 쌀의 30%가 군산항을 통해 빠져나간다. 1934년엔 전국 총생산량의 50%에 육박하는, 200만 석이 실려 나간다. 말 그대로, 험벗고 굶주린 조선 백성들의 피와 땀이 험값에 양겨버린 것이다. 조선 사람들의 몸부림과 아우성이 이곳 뜯 다리 부두에서 곡성(哭聲)으로 들려온다.



### 근대유산 역설이 희망으로 부활하길

군산은 유독 일제 식민지 유산이 많이 남아 있는 도시다. 이는 항구 운명과 궤를 같이한다. 1960년대 중반을 전후하여 국제무역항으로서 군산항 기능이 급격히 쇠퇴한다. 항로에 쌓인 퇴적토 때문이다. 뜯 다리 부두도 한계가 있었다. 타 항만이 대규모 허브(Hub) 항만으로 번성하는 속도를 따라잡지 못한다. 항만기능 상실의 원인이다. 여기에 1990년 금강하구를 독으로 막아버리면서 항로 퇴적은 그 속도를 더한다. 이음이 아닌 단절이 가져온 재앙이다. 물의 흐름이 막힌 까닭이다.

지금이야 외항을 건설해 대규모 선박 접안이 가능해졌다지만, 그때는 그렇지 못했다. 따라서 토지이용 효율이나 고도화, 도시 변화 속도가 상대적으로 더뎠다. 자본이 군산으로 새로운 눈길을 보내지 않는다. 물길이 막히니 돈 길마저 막힌다. 금강하구를 막아선 독을 지금 상태로 존치할 것인지 심각하게 고민할 시기에 이르렀다. 임계점에 다다른 느낌이다. 금강의 문제만은 아니다. 낙동강, 영산강도 마찬가지다. 이제라도 다시 이어주어야 한다. 하구 독 주변 금강호 휴게소 한구석에 서 있는 이광웅 시인의 시비가 모든 것을 말해주고

있다. 어떤 무엇이라도 바꿔 내려 한다면 '목숨을 걸고' 부딪쳐야 한다고.

느린 변화와 더딘 발전이 군산에 상대적으로 건축물이나 가옥 등 옛 문물이 훼손당하지 않고 살아남을 수 있는 이유가 되었다. 역설이다. 서글픈 군산의 과거이자 현실이다. 흐름을 거슬러 움직이던 과거가 현재에서 또다시 거슬러 움직이길 기대한다. 우리에게 아픔을 줬던 유산들이 훌륭한 관광자원으로 발돋움하여, 군산에 새로운 활력과 보물이 되어주기를 기대한다.

『탁류』에서 초봉이 남편이 된 고태수가 다니던 은행이, 일제가 군산에 설립한 조선은행이다. 초봉이 아버지 정 주사가, 시세 등락을 이용해 약속만으로 미곡을 매매하는 미두(米豆)장에서 돈을 잃고, 젊은이에게 먹살 잡힌 곳도 이곳 조선은행 인근이다. 조선은행은 일본 18은행과 더불어 수탈 전진기지라는 식민지 폐단을 군산에 이식한 대표적인 건축물이다. 군산세관은 서울역, 한국은행과 더불어 우리나라에 남아 있는 서양 고전주의 3대 건축물 중 하나로 알려져 있다. 빈번하고 번잡했을 물류 흐름이 옛 세관 건물에서 고스란히 읽힌다.



옛 조선은행 군산지점. 지금은 '군산 근대건축관'으로 사용 중이다. ©이영천



옛 군산세관 모습. 일제강점기 군산의 교역량과 항만기능을 가늠해 볼 수 있는 좋은 척도다. ©이영천

해망굴은 신속한 물자수송, 해망동과 군산 도심을 연결하고자 일제가 만든 터널이다. 지금은 차량 통행을 금지하고 보행자 전용으로 사용 중이다. 신흥동에 있는 히로쓰 가옥은 여러 드라마나 영화 촬영지로 유명하다. 히로쓰는 포목점을 운영하며 군산 상권을 좌지우지하던 자다. 군산 주변엔 조선 농민을 수탈하던 대농장주들 호화 가옥도 몇 개 있다. 일제강점기 일본 가옥을 그대로 보존하여 관광·문화상품으로 활용 중이다. 동국사는 일본식 사찰이다. 건물 평면이나 지붕 모양이 습도가 높은 일본 기후와 지형에 맞게 지어진 사찰이다. 이곳에서 시인 고은이 젊은 승려로 잠시 몸담기도 했다.

### 신음하는 군산

군산은 쇠락으로 신음하고 있다. 얼마 전 큰 자동차 회사가 문을 닫았다. 그곳에서 일하던 노동자들은 하루 아침에 길거리로 내몰렸다. 경영 실패를 노동자들이 실직으로 떠안았다. 바다 쪽을 막아 새로 만든 공업단지에서도 아우성이 들려온다. 사업 철수와 구조조정이라는 차가운 자본 논리가 횡행한다. 노동자들은 일제강점기 때나 지금이나 갈 곳이 없다.

금강이 가로막히자 걸출한 하항(河港)이던 강경도 몰락의 길을 걸었다. 더불어 군산항 기능도 급격히 쇠퇴해 버렸다. 항로에 토사가 쌓였기 때문이다. 강물과 바닷물이 섞이는 기수역(汽水域)에 살던 수많은 종류의 물고기들과 갯벌 생물들이 사라져 갔다. 물의 흐름이 막힌 까닭이다.

군산은 뜯 다리 부두에서 말미암았다. 뜯 다리 부두로 도시가 번성했고, 일제의 쌀 수탈기지가 되었다. 조선 사람들은 고통으로 몸부림쳤다. 뜯 다리 부두로 인해, 군산에 사람들이 모여들었다. 수많은 비극이 잉태되고 삶의 애환이 생겨났으며, 인권이 유린당하고 끈끈한 민족정신과 저항정신이 발현되기도 했다. 뜯 다리 부두의 쇠락으로 도시에 여러 근대유산이 남게 되는 역설도 생겨난다. 그런 유산들이 지금은 훌륭한 관광상품이 되어 있다. 문학이 탄생했고 많은 이야기가 만들어졌다. 뜯 다리 부두를 빼고서 군산을 얘기할 순 없다. 부디 역사의 아픔에서 깨어나, 모두를 잇는 도시로 거듭나길 빌어본다. 🇰🇷