

젊은 이 다리, 우리 얼을 보듬다 방화대교(榜花大橋)

이영천 | 작가

榜花(방화)는 '과거에 급제한 사람 중 나이가 가장 젊고 지체가 높은 사람'을 이르는 말이다. 북한산에서 발원해 너른 벌판을 적시며 굽이굽이 한강으로 흘러드는 창릉천 끝자락에, 지체 높은 자리에 오른 젊은 다리가 있다. 방화대교(榜花大橋)다. 한강을 횡단하는 다리 중 비교적 최근에 지어졌다. 서부 수도권에서 우리나라 관문인 인천공항을 오가는 고속도로 시점이다.

유려한 모습의 아치 트러스(Arch Truss)가 방화대교 형상을 대표한다. 둥그런 매무새가 榜花라는 말에 썩 잘 어울린다. 멋들어진 540m 길이 방화대교 중앙 구간이다. 붉은색 칠을 한 날렵한 모습으로, 이륙하는 비행기를 형상화하였다. 아치를 이루는 곡면강재 주 부재(rib)를 수평으로 연결하도록 짜 맞춘 K-트러스 형을 채택해 구성하였다. 하로(下路)교다. 아치 트러스 좌우에는 상로(上路) 트러스 거더를 이어 붙여 조화를 추구했다.



행주산성 꼭대기 오르는 길에서 바라본 방화대교. 인천공항 고속도로 시점답게, 날아오르는 비행기를 형상화한 아치 트러스로 중앙을 장식한 유려한 모습. ©이영천

방화대교 나머지 구간은 강상형 거더(steel box girder)다. 하상 기초는 우물통 기초로 시공했고, 현장 타설 말뚝과 강관말뚝 기초를 혼용해 시공하였다. 교각이 서 있는 하상은 20m가 무른 퇴적층이고, 기반암은 그 밑으로 36~40m를 더 내려가야 했다. 기초 작업이 무척 난공사였음을 짐작하게 하는 대목이다. 인근엔 창릉천을 건너는 옛 널돌다리인 '강매석교'가 있어, 이 지역이 개성~서울을 잇는 주요 길목이었음을 고증하고 있다.

인천공항 고속도로는 1995년 12월에 착공하여 2000년 11월에 준공한 우리나라 '민간 투자 1호' 사업이다. 민간이 자본을 투자해 건설하고, 도로를 이용하는 차량으로부터 투자비에 상응하는 기간만큼 통행료를 받아 운영하는 방식이다. 개통 초기 비싼 통행료에 대한 거부반응으로 웃지 못할 여러 사건이 벌어지기도 했다. 올림픽대로와 자유로를 연결하며, 역시 민간 투자사업인 서울~문산 고속도로와 연결되어 있다. 향후 통일이 이뤄진다면, 북한으로 이어질 수도권 서북부의 한 축을 담당할 것으로 전망되는 고속도로다.

행주산에 서린 얼

다리 바로 인근 북쪽에 덕양산(德陽山, 행주산)이 있다. 高陽(고양)은 高峰山(고봉산)의 高(고)와 德陽山(덕양산)의 陽(양)을 빌어와 생긴 지명이다. 덕양산은 궁성 한양의 외사산(外四山) 중 서쪽을 비보(裨補)하는 산이기도 하다. 일산(一山)이란 지명도 고봉산을 가리키는 데에서 유래하였다. 그만큼 두 산을 주요하게 여겼다는 방증이다.

행주산 자락에 행주나루가 앉아 있다. 겸재(謙齋) 정선(鄭善)이 그린 '행호관어도(杏湖觀魚圖)'를 보면, 행주나루 뒷배경을 이룬 행주산과 한강이 무척 아름다운 풍경을 연출한다. 그림 속 계절은 봄이다. 연초록 버드나무잎이 일 년 중 가장 예쁘게 피어나는 계절이다. 한강에는 너른 모래사장이 있고, 강에는 배들이 유유자적 떠다닌다. 봄의 절정인 5월에 바다에서 한강으로 올라오는 웅어를 잡는 풍경이다. 행주나루 위로는 고관대작이 풍류를 즐기려고 지은 멋진 별서(別墅) 여럿이 앉아 있고, 숲은 우거져 질푸르다. 나루터 역할을 하던 우뚝 솟은 바위가 왼편 아래에 보인다. 옆으로는 모래밭이 형성되어 있다. 그림 속엔 멀리 고봉산과 심학산, 개성 송악산까지가 어렵듯하다.

행주산에 산성이 재현되어 있다. 임진왜란 때 '행주대첩'이 벌어진 곳이다. 행주대첩은 임진왜란 3대 대첩(진주



옛 행주나루터. 겸재 정선의 '행호관어도'에 뵈족한 바위가 서 있는 부근이나, 지금은 그 흔적을 찾을 수 없음. 앞에 보이는 다리가 행주대교. ©이영천

대첩, 한산도대첩, 행주대첩) 중 하나다. 조명연합군은 평양에서 후퇴하는 일본군을 급히 추격한다. 권율은 행주산성에 주둔하면서 연합군과 합세해 한양을 탈환할 방안을 모색 중이었다. 그러나 조명연합군이 고양 '벽제관 전투'에서 일본군에게 대패하고 만다. 이에 권율은 행주산성에 고립되어 버린다. 행주산은 높이 120m로 웅장하나 그리 높지 않은 평지에 돌출한 산이다. 한강을 뒤에 두고 배수진을 친 형상이다. 산은 북서쪽으로 길게 열려있고, 동남쪽은 가파른 절벽으로 한강에 잇닿아있다. 북서쪽으로 열린 곳에 토성을 쌓아 방어벽을 구축한 형상이다.

이곳에 권율 3천 군사와 의병장 김천일과 승병장 처영이 거느린 군사 6천이 가세해 주둔하고 있었다. 주변에 살고 있던 수많은 백성도 남녀노소 가리지 않고 합류한다. 방어시설이라고는 토성이 유일인데, 성채가 너무 낮아 그 위에 목책을 쳐 보완한 수준이다. 일본군 우키다 히에이에게 수만 군사를 몰고 공격해 온다. 총 7번에 걸친 피비린내 나는 전투가 벌어진다. 조선군은 비격진천뢰와 신기전을 비롯해 천



행주대첩도. 임진왜란 당시 치열했던 전투 장면을 그린 그림. ©문화재청

차총통과 화차, 화살은 물론 돌과 바위, 불, 끓인 물까지 동원해 적을 막아낸다. 행주대첩 패배로 일본군은 3일 후에 한양을 비워주고 후퇴해야 했다.

행주대첩으로 생겨난 치마가 '행주치마'라는 말이 있다. 하지만 이는 낭설이다. 행주는 '원가를 닦는 헝겂'이라는 의미로, 말포(抹布)로 만든 치마라는 설이 유력하다. 또한 사찰에서 식사 공양하는 행자승이 걸쳐 입는 덧치마로 부엌일 하다가 손 닦는 용도로 걸

쳤던 것을 가리킨다는 설도 있다. 한마디로 서양에서 쓰는 '에이프런'이라는 이야기다. 하지만 백성들, 그것도 아녀자들이 전쟁에 이기기 위해 치마로 돌을 날랐다는 의미까지 퇴색되는 것은 아니다. 행주치마라는 말이 어디서 왔건, 그 정신만은 오롯이 살아 남아있다.

번성한 나루터

행주나루는 강화 산이포, 김포 전류리포구와 더불어 서울 양화진으로 가는 경강(京江) 조운의 중간 기착지 역할을 하던 큰 나루터 중 하나였다. 수천 명 인구가 살았으며, 나루터를 중심으로 저자가 발달해 있었다. 어물전은 물론이고 대장간에 색주가, 무당집까지 있었다.

또한 행주 서원이 있어 주변 교육 기능의 중심지였으며, 서양 종교가 먼저 들어온 곳 중 하나이기도 하다. 행주성당은 1910년에 지어졌다. 한옥으로 지은 당시 성당이 행주외동 언덕 위에 잘 보존되어 지금도 사용 중이다. 그만큼 행주나루는 열린 공간이었다. 밖에서 들어오는 물산과 문물, 문화와 사상의 중간 기착지가 행주나루다.

나라가 기울자, 단재 신채호 선생이 이곳 행주나루에서 망명길에 오른다. 도산 안창호 선생도 이곳에서 목선을 타고 망명길에 오르며, 억울하고 비통한 심경에 잠긴다. 그 절망적 상황을 거국가(去國歌)라는 노래에 담는다. 일명 '한반도 작별가'라고도 칭하는 노래는 4절까지다. 그중 1절은 아래와 같다.

“간다 간다 나는 간다 / 너를 두고 나는 간다 / 잠시 뜻을 얻었노라 / 까불대는 이 시운이 / 나의 등을 밀어내서 / 너를 떠나가게 하니 / 일로부터 여러 해를 / 너를 보지 못할지나 / 그동안에 나는 오직 / 너를 위해 일할지니 / 나 간다고 서러워 마라 / 나의 사랑 한반도야”

한강 물이 수십cm 두께로 공공 언 거울에 얼음을 채취해 여름까지 보관하던 석빙고도 있었다. 얼음으로 물고기는 물론 각종 특산품을 저장·보관하는데 사용하였다. 행주나루 고유 민속으로 한강에 출몰하던 수적(水賊)을 몰아냈다는 데서 유래한 '12지신 불한당 물이 놀이'라는 특이한 풍속도 전한다. 행주나루에 위어소(葦魚所)를 두어 어업과 수산자원은 물론 경강으로 드나드는 세곡선도 관리했다.

해마다 5월이면 많은 웅어가 잡혀, 임금께 진상하기도 했다. 행주나루 웅어는 나라 안에서도 소문난 특산품으로 명성을 떨친다. 이 밖에도 황복, 장어, 게 등 기수역(汽水域)에서 볼 수 있는 수많은 어종이 풍부해, 사시사철 어물전이 흥청거렸다. 이곳 어부들은 계절 따라 강화도와 예성강이 만나는 바다까지 나가 어로

작업을 했다. 하지만 지금은 한강을 횡으로 가로지르는 '신곡수중보'로 한강 하류가 육화(陸化)하여 어종 다양성이 사라져 버렸다. 웅어도 예전의 맛을 잃어버렸다. 물의 흐름이 막힌 탓이다.

나라가 힘을 잃어 식민지 수탈체제에 빠짐에 따라, 한강을 운항하는 조운권마저 일제에 빼앗겨 버린다. 경강을 운행하는 일본 대형 상선에게 물류 운송권을 몽땅 넘겨주어야 했다. 총칼과 자본, 침략적 제국주의 논리다. 그마저도 경인선과 경의선 철도가 만들어지면서, 나루는 더욱 쇠락의 길로 접어들어야만 했다. 행주나루에서 어업은 지금 겨우 명맥만 유지하는 수준이다. 풍성하게 잡히던 물고기를 추억할 뿐 옛이야기가 되어 버렸다. 행주나루 쇠되는 밀려든 근대화와 식민지 수탈이라는 역사의 파고를 기저에 깔고 앉은 셈이다.



행주나루로 들어 온 대표적 서구 문물의 흔적인 행주성당. ©이영천



창릉천과 방화대교, 행주산과 주변 마을이 잘 보이는 항공사진. 강 건너 강서구 방화동에서 다리 이름을 빌어왔음. ©고양 사이버 역사박물관

행주나루 독립운동

행주나루는 1919년 3.1운동 때 '한강 선상 만세운동'을 벌일 만큼 독립과 민족자주의 힘이 강한 곳이었다. 일제 탄압과 강제진압을 피하려고 한강에 배를 띄워, 배 위에서 독립 만세를 외쳤다. 나루터 어선이 총동원된 만세 시위였다. 또한 캄캄한 한밤중에 햇불을 밝혀 행주산 꼭대기에 올라 만세를 불렀다. 임진왜란 때 행주산성 전투에서 죽은 왜군을 빗대어, 일제는 어서 빨리 물러가라 외치기도 했다.

서울 보성사(普成社)에서 독립선언서 2만 매를 인쇄해 배포한 '장효근 선생' 고향이 행주 내리(內里)다. 선생은 말년에 고향으로 낙향해, 1945년까지 식민지시기를 일기형식의 기록으로 남긴다. 선생의 일기는 국가등록 문화재(장효근 일기, 제714호, 2018.05.08)로 지정되어 있다. 내용은 '일제강점기 사회상과 국내외 정세, 독립운동에 대한 사실'들이 기록되어 있어 역사적 가치가 높은 사료로 평가받고 있다.

농민들을 위해 한강에 제방과 수리 시설, 관개시설을 만든 '이가순 선생'을 기리는 송덕비도 행주산성 역사공원 안에 서 있다. 선생은 원산에서 3.1운동을 주도하다 투옥되어 고초를 겪어야 했다. 옥살이를 마치고 당시 고양군 지도면 토당리로 이사와 자리 잡는다. 당시 한강 변 고양군 쪽 농토는 수리와 관개시설은 물론 제방도 변변치 못해 홍수에 속수무책이었다. 한강을 옆에 두고도 물 대기가 여의치 못해 소출마저 엉망이었다. 선생은 개인 재산으로 황무지처럼 버려져 있던 이곳 인근 농토를 사들인다. 제방을 쌓고 수리 시설과 관개사업을 펼친다. 그러나 안타깝게도 수리 사업을 주관하던 중 1943년 생을 마감하고 만다.

의사였던 그의 아들 이원재가 아버지 뒤를 이어 사업을 완료하고 '고양군 수리조합'을 설립한다. 황무지 같던 땅이 옥토로 바뀐다. 고양시 쪽 한강 제방도 이때 같이 정비된다. 농민들이 그 공덕을 기려



장효근 선생 사진. 3.1 독립선언문을 인쇄한 보성사에 근무하면서 독립운동을 했고, 고향인 행주 내리로 낙향해 등록문화재가 된 일기를 남김. ©이영천



한강 변에 수리 시설과 관개시설을 개인 재산을 들여 만든 이가순 선생을 기리는 송덕비. ©이영천

비를 세웠다. 세계적인 음악가 정명화, 정경화, 정명훈, 정명소는 이가순 선생의 외손들이다. 이들 어머니 이원숙 여사가 이원재 여동생이다.

방화대교가 지나는 곳에 행주산이 있다. 산은 이제 도로에 갇힌 섬 같다. 산을 감싸고 사방으로 달리는 빠른 차량의 움직임만 분주하다. 나루터는 쇠락해 흔적마저 찾아보기 쉽지 않게 되었다. 하지만 한강이 떠안아준 행주산과 나루터는 양양하다. 일본의 침략에 장렬하게 저항했던 올곧은 저항정신이 푸르게 살아남아 있다. 독립 만세를 외치던 의기가 아직도 쟁쟁하다. 드높게 솟은 행주대첩비가, 젊음으로 빛을 발하는 방화대교를 말없이 바라보고 있다. 그래서 한강이 더 질푸르고 유유히 보인다. 🇰🇷

행주산성 정상에서 서울과 한강, 고양시와 멀리 개성 송악을 바라보고 있는 행주대첩비. ©이영천

