

# 명량해전 바다에 놓인 우리나라 최초의 사장교

이영천 | 작가

넓은 강이나 바다를 건너고 싶은 인간의 욕망이 실현되었다. 짧게는 수백 미터에서 길게는 수십 킬로미터를 다리를 놓아 건널 수 있게 된 것이다. 이제 의지만 있다면 건너지 못할 강이나 바다는 없다고 보아도 무방하다. 이는 무엇보다 다리를 지탱하는 기초공법의 발달에 기인한다. 물속 상황과 지형·지질에 따라 공법이 발달한다. 수십 미터에 이르는 깊은 물속에, 단단한 구조물을 마치 움직이지 않는 바위처럼 심을 수 있게 되었다. '우물통(Open caisson)기초'가 대표적이다. 너무 깊은 물에는, 잠함(潛函)을 가라앉혀 바닥을 파내는 '뉴매틱 케이슨(Pneumatic caisson)기초'가 일반화하였다. 이러한 기술 발달은 연속보의 긴 해상교량이나, 사장교·현수교에 혁명적 변화를 가져온다.



해상에 수십 킬로미터 교량을 설치하는 장면. 인천대교 사장교 구간 공사 장면이다. ©인천대교(주)



울돌목 우수영(화원반도)에 세워진 '명량대첩 탑'의 모습. ©이영천



역시 울돌목 우수영(화원반도)에 세워진 약무호남 시무국가(若無湖南 是無國家) 비. ©이영천

## 울돌목과 명량해전

우리나라 최초 사장교는 진도대교다. 다리가 놓인 울돌목은 우리 역사에서 빼놓을 수 없는 전투인 '명량해전'이 벌어진 곳이다. 울돌목 좁은 곳 폭은 330m에 불과하다. 수심도 들쭉날쭉해 (-)2m~(-)26m를 보인다. 해저는 크고 작은 암초가 널려 있어, 물길을 잘 아는 사공이 아니면 지나기가 쉽지 않은 곳이다.

물길이 갑자기 좁아지는 곳 울퉁불퉁한 암초에 부딪힌 물이 소용돌이를 일으킨다. 이런 까닭에 물이 돌면서 소리를 낸다. 마치 '우는 소리' 같다 하여 鳴(울 명)을 써 명량해협이라 부른다. 유속은 물속에서 평균 5.5%이고, 표층에선 무척 빠른 6.5%이다.

정유년(1597)에 다시 왜란이 일어난다. 목숨 잃은 수많은 백성의 코와 귀가 잘려 나간다. 생포되어 국제 노예로 팔리기도 한다. 왜는 임진란 패배가 전라도를 점령하지 못한 탓이라 진단한다. 이에 전라도를 비롯한 하삼도(下三道)를 점령하여 이 지역의 조선인 씨를 말리고, 왜놈들이 지배하는 나라를 만들려 한다. 따라서 그만큼 잔인하고 무지막지한 전쟁이었다. 이곳 울돌목이 비극의 역사를 막아낸 물길이다.

명량해전으로 정유재란 전황이 바뀐다. 울돌목이 바꾼 흐름이다. 육지에서 전주까지 쳐들어간 왜군은 충청도 직산에서 조명연합군에게 대패한다. 왜 수군은 길을 돌려 부산을 거점으로 남해로 숨어든다. 육군도 남쪽으로 내려와 울산에서 순천까지 왜성(倭城)을 쌓고 장기전 태세를 갖춘다.

임진왜란 초(1593년) 격려 글과 물품을 보내 준 현덕승(玄德升)에게 이순신이 답 글을 보낸다. 한산도로 진(陣)을 옮겨 적의 해로를 차단하려는 이유를 말하며 '호남은 국가의 보루이니 만약 호남이 없다면 곧 국가가 없는 것과 같습니다(湖南國家之保障 若無湖南 是無國家)'라 말한다.

그때도 무기와 식량, 군사와 노 젓는 격군을 호남에 기댔다. 정유재란 때엔 오로지 호남 백성과 이순신의 힘으로 나라를 구했다. 쌍둥이 진도대교는 역사의 그 물길 위로 유려하게 뻗어있다.

## 정통성 없는 쿠데타 세력

1979년 12월부터 전두환을 필두로 한 신군부가 총칼로 나라를 도둑질한다. 그도 총 맞아 죽은 전임자를 닮아서인지 잔인하고 비열하다. 특히 광주에선 선량한 시민을, 그것도 나라를 지키라는 군대까지 동원해 죽인다. 무자비한 살육이었다. '5.18 민주화운동'이다. 1980년 당시엔 '광주사태'라 불렸다. 참으로 뻔뻔한 짓이다. 이 모두는 정권의 정통성에 심각한 오점으로 작용한다. 전두환에겐 전라도 시민의 이목을 돌려세울 방안이 필요했다. 진정한 반성과 사과가 아니다. 머리 숙여 용서를 구하지도 않는다. 즉자적이고 단순한 행위를 선택한다. 1977년부터 시작된 '광주권 2단계 지역개발 사업 타당성 조사'가 바탕이다. '호남지역 종합개발'이란 이름으로 포장되어 시민을 현혹한다. 여전히 한 손엔 총칼을 들고, 다른 손으로 시민들 눈 가리기에 바쁘다. 대규모 토목공사를 전방위로 벌인다. 다리와 댐이 좋은 재료가 되어 주었다. 주암 등지에 댐을 만들 계획을 세운다. 우선 여수(돌산대교)와 진도(진도대교)에 큰 다리를 놓기로 한다. 당시로선 획기적인 것들이라 여길만한 사업들이어야 했다. 따라서 다리는 그때까지 우리나라에 없는 형식이어야만 한다. 바로 사장교다. 그래야 뉴스의 재료가 되기 때문이다.



화려한 조명의 진도대교 해상 야경. ©진도군청

빈곤퇴치와 개발도상국 경제발전을 목표로 설립된 다자간 개발 은행인 세계은행(World Bank(IBRD))에서 구걸하다시피 차관을 끌어들이다. 돌산대교는 승인이 나지만, 진도대교는 보류된다. IBRD는 교통수요 부족과 우리의 설계·시공 능력을 의심한다. 긴 설득으로 승인이 이뤄지지만, 결국 영국과 미국 기술진에게 설계가 맡겨진다. 다리는 쌍둥이로 설계된다. 1978년 시작된 타당성 조사 및 기본설계가 지지부진하다. 국내 정치 상황 때문이다. 1980년 실시설계가 급속하게 마무리된다.

## 도박처럼 진행되는 공사

여수 시내와 돌산도, 화원반도와 진도를 각각 잇는 다리다. 차이라면 자연환경뿐이다. 여수에 짓는 다리는 내해의 잔잔한 바다고, 진도에 짓는 다리는 바닷물이 울어 댈다는 '울돌목'이다. 따라서 기초 작업 여건에서 현격한 차이가 있다. 여수는 해상에 뉴매틱 케이스 기초로 작업해야 하고, 진도는 육상부에 거치하는 기초다. 공사 난이도에서 돌산대교가 불리하다.



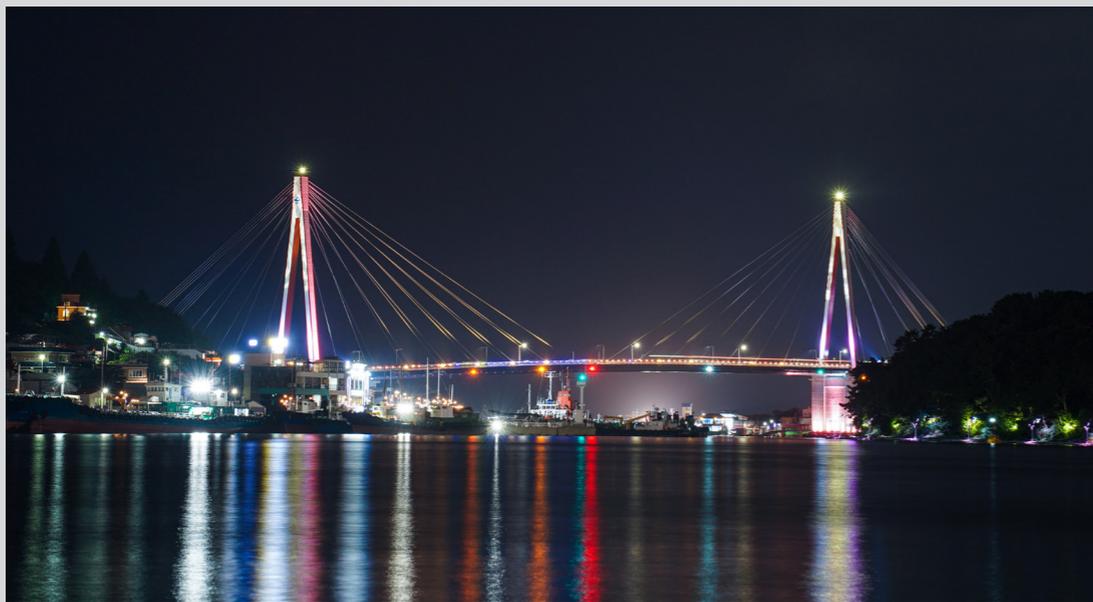
여수 시내와 돌산도를 잇는 돌산대교 모습. ©여수시청

두 다리는 1980년 12월 26일 동시 착공된다. 공사를 수주한 건설 회사는 정치·사회적으로 크게 주목받을 수 있는 절호의 기회를 놓치고 싶지 않다. '대한민국 제1호 사장교'라는 칭호는 물론, 강력한 독재 권력을 휘두르는 최고 권력자를 준공식에 초빙할 기회를 얻기 때문이다. 권력에 눈도장 찍을 절호의 기회다. 욕망이 앞서니 두 눈이 가려진다. 사장교를 시공해 본 경험은 전혀 없다.

밤낮을 가리지 않고 24시간 공사가 이뤄진다. 흔히 말하는 '돌판'이다. 장비와 인원, 자재가 한꺼번에 투입하여 한달음에 해내는 공사이다 보니, 노동자 인권과 안전은 안중에도 없다. 지금은 상상도 할 수 없는 일들이 벌어진다. 누가 빨리 짓는가의 진흙탕 싸움이다. 큰 판돈을 걸고 시합하는, 흡사 도박판 같은 모양새다.

두 다리 모두 1984년에 준공된다. 진도대교가 10월 18일에, 돌산대교가 12월 15일이다. 진도대교 준공식 날, 시차를 두고 주암댐 기공식도 열린다. 전두환은 당연하다는 듯 진도대교 준공식과 주암댐 기공식에 참여한다. 나쁜 권력과 건설대기업의 손뼉이 맞아떨어진, 환상적인 이해관계의 절묘한 조화다.

이들 다리는 연륙교(連陸橋)로 필요한 시설이다. 고립된 섬을 육지와 연결해 준다. 그러나 이를 정권의 선전도구로 사용한 행태가 문제다. 토건업이 정치인이나 관료, 언론 등과 이해관계로 유착한 토건국가(土建國家)의 전형적 유형이다. 진도대교 시공 경험이 말레이시아 페낭대교의 수주 발판이 되었다 하나, 1982년 착공한 페낭대교에 완공도 되기 전 진도대교가 구체적으로 어떤 도움을 주었는지는 의문이다.



## 쌍둥이 다리로 재탄생

이런 사유로 진도대교는, 완공기준 우리나라 최초 사장교가 되었다. 길이 484m의 진도대교는 2차선(폭 11.7m)이었다. 69m 높이 'A형' 강재(鋼材) 주탑에, 비대칭 경사 케이블을 걸고 바람을 고려한 유선형의 보강형을 매달았다. 처음 설계하중이 DB-18 2등급(총중량 32.4이하 통행) 교량이었다. 많은 화물을 실은 대형트럭 등의 통행이 불가능한 다리였다는 의미다. 이로 인한 여러 불편함이 발생한다. 이에 2000년 설계하중 DB-24 1등급(총중량 43.2t) 새로운 다리를 구상한다. 결국 쌍둥이 사장교를 놓기로 한다.

2001년 12월에 착공한다. 새로 지은 다리의 폭이 0.5m 넓어진다. 2005년 12월에 준공한다. 1984년에 지은 다리의 설계하중도 1등급으로 보강하여 개선한다. 이젠 누가 빨리 짓는가의 경쟁 따위를 벌일 필요는 없다. 화원반도 쪽 우수영 관광지나, 진도 망금산 전망대에서 바라보는 진도대교는 무척 아름답다.



쌍둥이 다리 진도대교 전경. 자세히 보면 교각 모양이 다르다. ©이영천

하지만 진도대교는 엄밀한 의미에서 쌍둥이가 아니다. 주탑이 선 교각 모양이 다르기 때문이다. 먼저 만들어진 다리 교각이 'H형'이고, 나중에 만든 교각은 '햇불형'이다. 따라서 높은 곳에서 유심히 살펴보면 약간 어색한 느낌이 들기도 한다. 그렇다 하더라도 서남해안에 연이어 늘어난 섬들의 모습과 잘 어우러진 진도대교는, 분명 우리에게 멋진 풍광을 선사하고 있다. 🇰🇷