

한강의 나루터다. 아차산 아래 ‘너른 나루’를 광진(廣津)이라 불렀다. 거센 물살이 아차산에 머릴 부딪쳐 강이 급격히 꺾이는 자리다. 꺾여 느려진 물살이 반대편에 등성등성 모래톱을 쌓았다. 그랬으니 천혜의 나루다. 천호동은 물론 물살이 거센 암사동으로 건너기에도 안성맞춤이다. 물길과 바람에 능숙한 뱃사공이 즐비했다. 광주 유수부와 이천, 충주를 거쳐 문경새재를 잇는 나루였으니, 영남대로 결길이다. 아울러 원산과 금강산으로 가는 요로였으니, 주변에 번성한 나루 여럿을 거느렸다.

이영천 | 작가

교통시설 진화와
도시공간구조의 재편

광진교, 한강 동부의 길이 되다



▲ 평화로운 광나루 풍경과 활처럼 흰 한강이 유유자적이다. ©이영천(너른나루정원)

나라가 침탈당한 뒤 철도·광산·산림 등 각종 이권이 왜와 열강의 먹잇감이 되었다. 나라의 목구멍이라는 제물포를 경성과 잇는 게 가장 우선이었다. 경인선 철도다. 뒤이어 노량진에 한강을 건너는 다리(한강대교)를 놓았다. 대방평이나 남태령을 넘어 수원으로 가는 길이다. 그랬으니 그다음 광진에 다리가 놓인 건 어쩌면 당연한 순서였는지 모른다.

1920년대 후반, 국제정세가 광풍에 휘말린다. 대공황 이후 파시즘이 횡행하며, 국제정세가 요동친다. 식민지 조선도 예외가 아니다. 일제의 원료와 노동, 식량 등 배후기지로 급격히 재편되어 간다. 수탈적 근대화 일망정, 재화와 인구가 경성으로 몰려든다. 나루터도 마찬가지였다. 그런 흐름에 광나루가 역시 극심한 지·정체에 시달린다. 물이 불어나면 며칠씩 물류 기능이 멈춰서기 일쑤다. 위험을 무릅쓰고 배를 띄우는 건 재산은 물론 인명을 거는 도박 다름 아니었다. 한강을 차량이나 우마차로 건널 필요성에 민심이 들끓는다.

1930년대, 일제가 급격하게 군국주의로 치닫는다. 식민지 조선도 전시체제로 급격히 매몰된다. 그 하나가 한강대교 확장이다. 군대와 군수품은 물론 식량을 빠르게 운송하려는 도로교통의 재편이다. 한강대교 좁은 트러스가 철거된다. 그 무렵 전 세계는 대공황 후유증에 시달리고 있었다. 물자는 품귀였고 강재 등 원료가 격은 천정부지였다. 일제는 뜯어낸 강재 트러스의 재활용을 모색한다. 경성을 중심으로 서쪽과 남쪽은 연결했으니, 이제 동쪽이다. 한강대교에서 뜯어낸 트러스로, 군색하나마 광나루에 교량을 놓자는 결정을 내린다.

광진교의 탄생과 파괴

1934년 착공한다. 2년 후인 1936년 폭 9.4m, 길이 1,037.6m로 준공된다. 당시 경성에서 지리·경제적으로 한참 떨어진 동부 한강이다. 그런 자리에 교량을 건설했다는 건 광나루의 중요성을 역설적으로 증명하는 하나의 근거다. 그러함에도 협소한 폭 등 열악한 시설로 대규모 물류 수송에는 한계를 보였다. 양방향으로 차량과 마차, 소달구지, 보행자가 혼재된 이용을 보였다고 전해진다. 광진교의 이러한 한계로, 광나루의 물류 기능도 예전만큼은 아니어도 상당 기간 유지된다. 나루터가 여전히 주민 이동과 물류 수송의 역할을 떠안은 셈이다.

광진교 가설로 한강 양안의 토지 이용에 변화가 촉발된다. 남쪽 천호리가 농경 중심에서 교통 결절점으로 급격히 변모한다. 다리가 경성과 천호리를 직결함으로써 미약하나마 상인과 물류가 모이고, 상점이 들어

서 토지 이용이 변모한 것이다. 북쪽 광장리 역시 마찬가지로 현상을 보인다. 이처럼 광진교는 일제강점기 내내 경성으로 향하는 물류와 군수 운송의 핵심 시설로 활용되었다. 전략적 가치를 지닌 교량으로써 경제·군사적 기능을 동시에 수행하였다. 함경·강원·경상을 아우르는 입지적 이점이 십분 활용된 것이다. 그러나 한국전쟁(1950) 발발과 동시에, 광진교 운명은 참혹한 전쟁에 맨몸으로 드러나 버린다. 당시 권력은 어리석고 아둔했다. 파죽지세로 남하하는 북한군이 두려워서였을까? 북한군 남하를 지연시킨다는 명분으로 한강철교·한강대교와 함께 광진교를 폭파해 버린다. 그로써 수많은 인명이 희생되었고, 북한군은 불과 며칠 만에 임시 복구하여 남하를 이어갔다. 다리 폭파는 결과적으로 실패한 작전이 되고 말았다. 한강 교통이 끊어져 시민들이 서울에 갇혀버렸다. 이 작전은 한국전쟁의 가장 큰 오점 중 하나로 남았다.



▲ 한강대교에서 뜯어낸 트러스로 광나루에 가설한 광진교. ©서울역사박물관



▲ 한강의 남쪽 둔치, 광나루공원에서 바라본 광진교와 천호대교. ©이영천

임시교량에서 2차선으로

끊어진 다리가 전쟁의 상흔을 고스란히 떠안았다. 그러나 살아내야 했다. 생존과 회복의 요구가 다리를 임시로 가설한 힘이였다. 불행히도 우리 손은 아니었다. 그들의 필요였을까. 미8군이 나선다. 강제 게르버(Gerber)로 임시교량이 들어선다. 이 형식은 말 그대로 강제 트러스를 단순화한 임시형태였다. 가느다랗지만, 전쟁과 전후 혼란한 상황에서 서민의 삶을 이어주는 생명선 역할이었다.

전쟁이 끝나고, 복구가 시작되었다. 하지만 현실은 더 엄혹했다. 물자는 물론 자금이 턱없이 부족했다. 미국에 의존해야만 했다. 1954년, 광진교 복구 계획이 수립된다. 미국의 지원을 받아 공사가 이뤄진다. 2차선 철근콘크리트 교량으로 1959년 완공되었다. 이로써 서울 동부 교통이 다시 살아났고, 수많은 서민의 발길이 한강을 건너는 편리를 누린다. 광진교 재개통으로 한강 양안의 도시화가 촉발된다. 광진교 남단 천호동이 동부 결절점으로 거듭난다. 광장동 역시 접근성 강화로 상권이 활성화하고 토지 이용이 재편된다. 광진교가 교량을 뛰어넘어 동부 서울의 공간구조와 토지 이용을 재편해낸 촉매제였던 셈이다.

1970년대 초까지 서울 동부의 핵심 교량으로, 광진교는 매일 수많은 차량과 시민을 실어 날랐다. 전성기를 구가한다. 당시 인구 10만여 명의 천호지구로 도심과 연결하는 유일한 통로였다. 2차선은 이미 한계에 직면해 있었다. 교통 혼잡이 극심했고, 시민들은 출퇴근 때마다 고역을 치러야 했다. 때마침 불어닥친 강남개발과 맞물려 천호지구에 대한 개발 욕망이 부풀어 오른다. 이로써 광진교 확장과 교량 신설이라는 대안이 경합을 벌인다.

한계와 대안, 새 얼굴로

1970년대 중반, 강남개발은 그야말로 광풍이었다. 이로써 곳곳에서 한강을 건너는 교량 신설을 요구하고 있었다. 천호지구도 마찬가지다. 기존 시가지의 문제 해결과 개발될 토지에 부합하는 교통시설의 새로운 수요였다. 광진교를 확장하는 건 기술적으로 어렵다는 결론이 도출된다. 광장동과 천호동에 이미 밀집된 도시화로 부지확보가 어렵고, 연계 효율성도 떨어지기 때문이다. 여기에 구조적인 노후화와 예산 문제, 장마철 지반침하 등 안전 문제까지 겹쳐 광진교 확장은 경제성과 실현 가능성에서 한계를 보인다.



▲ 북쪽의 너른 나무 정원 아래에서 바라본 광진교. ©이영천

이에 교량 신설로 정책이 결정된다. 그 결과로 천호대교(1976)가 탄생한다. 물류와 시민 교통이 천호대교로 급격히 빨려 들어가, 이 지역 핵심 인프라로 부상한다. 교량 기능과 세력권도 천호대교로 그대로 율아감으로써, 광진교는 이내 한미해진다. 천호대교 등장은 교통 편중뿐만 아니라, 도시공간구조에도 급격한 변화를 몰고 왔다. 천호 사거리 중심으로 강력한 상업 중심지가 형성된다. 광장동은 위커힐 중심의 고급 주거지로 급격히 떠오른다. 교량 하나가 지역 경제와 생활 양식에 직접적인 영향을 끼쳤다. 두 지역의 중심 간 상호작용이 활발해졌고, 시민의 일상 또한 크게 달라졌다.

그러함에도 광진교 필요성은 남아 있었다. 끊임없이 증가하는 교통량 때문이다. 비록 한계를 보였을망정, 옛 천호리의 도시화도 꾸준히 이어졌다. 이로써 기존 중심성을 촉진하고 지속성을 담보하고자, 광진교를 4차선으로 확장(2003)하기에 이른다. 이는 차량뿐 아니라 보행자와 자전거 이용자까지 고려한 설계였다. 그러함에도 도로교통에는 여실한 한계를 드러낸다. 2009년 ‘건고 싶은 다리’ 프로젝트를 통해 녹지 공간과 전망대가 설치되면서, 광진교는 교통시설을 넘어 시민의 휴식과 여가 공간으로 거듭난다. 궁여지책이다. 광진교의 역사는 단순히 교량의 변화에 한정되진

않았다. 그러함에도 ‘광진교 8번가’ 같은 다소 영똥한 정책이 펼쳐지기도 했다. 물론 차량용 교량에 다양성과 문화를 입히려는 노력으로 이해한다. ‘디자인 서울’을 강조한 시정 책임자의 영똥한 정치적 행위일 수도 있다. 그게 시민의 삶에 얼마나 유효한지 의문이지만 말이다. 혹여 교량을 보행자 전용으로 바뀌더라도, 시민을 최우선에 두어야 한다는 정책 기조만은 잃지 말기를 바랄 뿐이다.

광진교와 천호대교를 보면, 교통시설이 도시 공간구조에 어떤 영향을 미치는지를 명쾌하게 느낄 수 있다. 교통시설의 변화가 지역의 중심성과 생활 양식, 인구구성에까지 영향을 끼쳤다. 이는 도시 공간과 교통 인프라가 서로 떼어낼 수 없는 관계라는 사실을 명확히 보여준 실증 사례다. 광진교가 변화해 온 여정을 살피다 보면, 한강 교량의 변천사는 물론 도시공간구조의 흐름과 미래까지도 읽어낼 수 있다. 🇰🇷



▲ 2차로로 축소된 2020년의 광진교. 다리 위에 나무를 심었다. ©서울데이터서비스