桑田碧海-강남 고속터미널

이용선
작가 · 언론인

뽕나무밭이 변하여 바다가 된다는 말이 있다. 상전벽해(桑田碧海). 세상의 모든 일이 변하는 속도가 덧없이 빠를 때 감탄하는 소리이지만 '뽕나무밭이 변하여 바다가 된다'는 말은 홍수나 큰 재해가 옛것을 쓸어가고 새것을 생겨나게 하는 자연 현상을 말하는 경우다. 그러니까 '상전벽해가 되어도 비켜 설 곳이 있다'고 한 것이다. 그러나 지금 우리가 눈앞에서 겪고 있는 무서운 변화, 속도가 빠르게 변하는 땅과 사회의 모습은 무슨 말로 표현해야 정곡을 찌르는 현대판 상전벽해를 제대로 해석할 수 있을까.

"시골에 계신다고 원고를 아직도 우편으로 보내세요?"

지금 사람들은 원고도 컴퓨터로 두드려 인터넷으로 보낸다. 신문도 낱낱이 받아보고 아는 것이 아니라 인터넷으로 읽어버린다. 이런 젊은이들의 전파(電波) 문화 앞에 나이든 사람들은 30년은 더 늦어 보인다. 그러니까 새로 컴퓨터나 인터넷을 배우기 전에는 컴맹(盲)이 되고 세상 변하는 것에 깜깜속인 세맹(世盲)이 될 수밖에 없다. 이런 무서운 세상일의 상전벽해를 볼 때마다 '늙은이가 강 건너편에 난 큰불 앞에서 불이야 소리도 못 지르고 구경만 한다'는 옛말이 생각난다.

桑田碧海…'어제'가 '오늘'을 만들어

그러나 지금 우리 눈 앞에서 벌어지고 있는 상전벽해는 하루아침에 일어난 것이 아니다. 화학적 변화가 아니라 어떤 과정이 있는 물리적 변화를 거듭하면서 '어제'가 '오늘'을 만든 것이지 '어제'없이 하룻밤 자고 났더니 느닷없이 '오늘'이 전개된 것은 아니다. 가령 우리가 살고 있는 '서울'이라는 땅의 현대판 상전벽해도 마찬가지다. 1960 70년대를 경험해보지 못한 젊은 세대들은 나비가 된 오늘의 서울 모습만 보지 굼벵이 시절의 서울 모습을 이해할 수 없을 것이다.

IT 문명이 무섭게 변해 등산 중에도 외국에 있는 친척과 전화 통화를 하고, 캐나다로 이민간 손자 녀석하고 날마다 인터넷으로 바둑도 두는 세상에 살지 않는가. 이런 젊은이들의 IT 세상 모습을 '상전벽해'라고 표현하면, 늙은이는 번개 치고 난 뒤에 눈알을 껌뻑거리는 두꺼비 꼴에 지나지 않을 것이다.

허허벌판 호박밭에 태어난 강남터미널

그러나 땅 위에서 '건설'로 변화해 온 모습은 하룻밤 사이에 이루어진 것이 아니다. 빠른 듯 하지만 시행착오와 계획을 통해 꾸준히 이루어져 온 숙성 과정을 겪었다. 지금 서울 할아버지와 시골서 올라오는 젊은이가 함께 만나는 강남고속터미널도 마찬가지다. 젊은이는 지금의 웅장하고 편리한 강남터미널만 본다. 영 · 호남선 터미널 건물이며 말쑥하고 깨끗하게 조성된 각종 편의 시설, 또 현대 감각이 철철 넘치게 꾸며진 점포나 인천국제공항 비행기 손님을 이어받는 시스

서울시내에 산재해 있던 고속터미널을 반포동 한곳에 모아 1977년 강남 고속터미널을 개장했다.

템, 한 시간이면 수백 대씩 들고나는 고속버스는 맥박 뛰는 소리보다 더 빠른 속도로 고속터미널이라는 조직을 돌려대고 있다.

"하지만 젊은이, 이 터미널이 처음 개장되던 1977년에는 여기가 허허벌판 호박밭이었네. 시골서 온 고속버스 손님을 이 허허벌판 같은 터미널에다 떨어뜨려 놓으면, 여기서 서울 시내 돈암동 아들네 집까지는 또 2시간 이상 시내버스를 타고 들어갔지. 그때는 버스나 어디 자주 다녔는가?"

"지하철 3호선 타면 어디든지 금방 갈텐데요?"

"그때 무슨 지하철이 있어?"

"그런데 왜 이곳에 전국에서 모여드는 고속버스터미널을 만들었어요?"

"그냥 허허벌판 한가운데 바라크 건물 몇 채를 지어 놓고 억지로 만들었지. 그게 변해서 지금처럼 된 것이라네."

여차장 버스 문짝 탁탁 치며 '오라잇'하던 시절

요새 늙은 사람들이 IT 문화를 모르듯이 요즘 젊은이들은 30년 전의 서울 모습이 어땠는지 알 리가 없다. 보지도 못하고 경험하지도 못했으니까. 젊은이도 늙은이를 웃지만, 그들도 30년 전의 일을 상상 못하니까 그때 일에는 까막눈 세대인 셈인데, 할 수만 있다면 나비도 제 몸의 전대(前代)인 굼벵이적 모습을 알아두는 지혜가 터야 진짜로 나비가 되어 다음 세대에 올 알(새끼)을 까는 의미가 있지 않겠는가. 그래야 사회 문화도 유전자로 전달되어 생명이 연장될 수 있기 때문이다. 그런 의미에서 강남터미널이 태어날 무렵의 서울의 교통 컴퓨터는 어떤 그림을 그렸는지 한번 살펴보자.

"할아버지는 서울 올라온 지 오래 되셨어요?"

"시골서 농사짓다가 자동차 운전 기술을 배워 30년 전에 서울 와서 시내버스 운전을 했네. 지금은 운전을 해도 '기사님' 칭호를 받으며 대접받지만 그때만 해도 운전사였지. 버스 운전사, 트럭 운전사였는데 일제 때부터 해방 무렵까지는 운전사도 못되고 운전수 조수였어. 버스 차장도 남자만 있지 여차장은 없었어. 그러다가 아가씨 차장이 요금을 받으며 함께 타고 다니기 시작했지. 엉덩이도 맞닿고 젖가슴도 맞대지니 요즘으로 치면 성희롱이지만 그때는 그런 것 안 따졌어. 버스에다 여차장이 남자 승객 엉덩이를 떼밀어 차곡차곡 채워 넣고는 문짝을 탁탁 손바닥으로 때리며 '오라잇'했지. '가자'는 소리야. 그러면 운전사는 버스를 옆으로 흔들, 뒤로 움쭉 한번씩 흔들어 대어 승객들을 깊숙이 집어넣었어."

서울의 상전벽해는 한강의 기적과 함께

서울의 상전벽해는 1960년대부터 일어나기 시작했다. 어느새 인구가 350만 명을 훌쩍 넘어서 본격적인 '서울 개발'없이는 견딜 수 없는 한계점에 이른 셈이다. 그래서 1차 경제개발 5개년 계획이 끝난 1966년 '불도저' 김현옥 서울시장이 오면서부터 사정없이 일을 저질러버리기 시작했다. 새마을 운동으로 '초가집도 없애고 마을길도 넓히더니' 그 재건 운동으로 보릿고개를 벗어나기 시작했고 한편으로는 사회 전체가 새로운 산업화와 도시화로 내달렸다.

그런데 '도시화'가 무엇인가. 인구의 도시 집중이니, 도시가 급속히 산업화됨에 따라 더 많은 주택을 마련하고 교통을 정비해주어야 했다. 교통이 없으면 도시가 아니기 때문이다. 여기다가 이 기간 동안 우리의 경제 성장은 대단한 힘을 냈다. 5·16 이후 1964년까지는 연평균 5.5%의 성장률을 보이던 경제가 1965 66년에는 11.7%라는 고도 성장을 지속했다. 이러한 성장 에너지를 표면화시키면서 처음 등장한 것이 '한강의 기적'이다.

1966년 4월 당시, 서울 인구는 350만 명, 차량 수는

1만 7,000대였는데 자가용 승용차는 5,000대에 불과했다. 그래서 대다수 시민들의 교통은 시속 20km의 전차와 1,300여 대의 버스에 의지해야 했다. 그래서 당시는 서울시내 교통도 전차 종점이 있던 독립문, 마포, 돈암동, 청량리, 왕십리가 사실상의 시가지 끝이요, 이 전차 종점을 벗어나서 외곽으로 나가면 도로폭은 8 10m로 좁아졌다. 그래서 도심에서 갈현동 미아리 광나루까지 왕복하는데 지프형 차량으로 꼬박 하루가 걸릴 정도였다. (손정목·서울시립대 명예교수)

철도와 고속터미널을 하나로

이 때부터 서울시내는 폭발하는 인구 집중 때문에 교통 혼잡이 더해갔다. 사직터널을 뚫고, 청계고가도로를 놓고, 남산1호터널을 만들고, 마포대교도 놓아갔지만 다시 경인·경부·호남고속도로 등이 연이어 개통되면서 서울시내로 진입해오는 고속버스들의 숫자가 늘어나 시가지의 교통 혼잡은 더욱 얽혀지는 현상이었다. 당시까지는 고속버스 행정도 제대로 체계가 잡혀 있지 않아 고속버스 정류장의 위치나 규모도 고속버스회사들이 편의대로 운영하는 형편이었다.

"한진고속을 타면 서울 어디서 내리오?"

"서울역 앞이니 제일 편리하지요."

"삼화고속을 타면?"

"종로 관철동 한복판이니 서울서 일 보기가 제일 편하지요."

"대합실은 넓소?"

"한 20평 넘죠, 너무 좁아 손님들이 북새통을 이루지만 버스회사는 견딜 만하오."

이렇게 고속터미널의 위치나 시설 규모가 제 각각인 것은 아직 「자동차정류장법」조차 제정되지 않은 시기였기 때문이다. 그러다가 1971년에서야 그 법이 생겨났고 그때부터는 터미널 설치 조건이 까다로워졌지만 뾰족한 해결책이 없었다. 그래서 우선 고속버스터미널을 서울시내 도심 지역 어느 한 곳으로 모을 생각을 했지만 그것도 쉽지 않았다. 이래서 △남대문로 5가 84번지였던 옛날 세브란스병원 자리, △동대문 고속터미널, △봉래동 한진고속터미널 등 세 곳으로 모아졌다. 그리고 이 세 곳의 터미널들을 한군데로 모아 '철도에 접근한 고속터미널'을 건설한다는 생각에는 변함이 없었고 그때까지도 고속터미널을 도심 지역까지 들여온다는 계획이었다. 그러나 땅이 없어 애태우다가 '서울역+고속터미널' 계획을 구체적으로 짜내기 시작했다.

"의주로2가 16번지로 이곳은 일제 때부터 옮기려고 했었지. 수산물과 청과물을 팔던 시장자리였는데 6,000여 평이었소."

"그러자면 시장부터 옮겨야 할 것 아니오?"

"양택식 서울시장 때 그 계획이 수립되어 1971년에 노량진 수산물시장을 만들었고, 1975년에는 용산에다 청과물시장을 새로 만들었소. 그러나 시장은 그곳으로 옮겼지만 고속버스터미널은 못 오고 그곳은 지금 의주로(義州路) 공원이 되었소. 그러다가 1975년에 구자춘 서울시장이 부임했지. 이때쯤은 자동차 수가 더욱 늘어 이제는 고속터미널을 도심 지역에 만든다는 것은 상상하기도 어려울 만큼 되었소."

이래서 1975년부터 서울을 다핵 도시로 개발하기 위해 강남 개발을 본격화했고 그 강남 쪽에다 5만평 규모의 고속터미널을 건설하기로 하고 1976년부터 부랴부랴 공사를 서둘러 지금의 반포동 강남 고속터미널을 1977년에 개장한 것이었다.

'방죽을 파면 고기가 생겨'

하지만 막상 서울시내에 산재해 있던 고속터미널들을 한곳으로 모으고 보니까, 이제는 이쪽의 교통 혼잡과 승객들의 불편이 보통이 아니었다. 고속터미널과 도심 지역을 연계하기가 복잡했던 것이다. 그래서 고속터미널을 만들어놓고 나서 반포동 쪽 교통을 도심과 빨리 연결시키기 위해 다시 큰 건설 공사를 벌여나가야 했다.

"고속터미널 때문에 생겨난 개발 공사요?"

"그렇지, 첫째 잠수교를 놓은 것도 그 탓이고, 둘째는 남산3호터널을 새로 뚫지 않으면 안 되었지."

"그럼 세 번째는 뭡니까?"

"지하철 3호선이지, 지하철3호선이 한강을 건너 곧바로 양재동으로 가지 않고 신사 잠원으로 돌아 고속터미널과 남부터미널로 연결된 것이 그것이 아니오?"

'방죽을 파면 고기는 생겨난다'는 옛말이 꼭 억지만은 아니었다. 지하철3호선이 1985년에 개통되었으니까 고속터미널이 개장된 지 9년 만이었지만 이렇게 변하는 모습은 역시 상전벽해였다. CJ

건설산업의 발전에 온몸으로 기여해오신 원로 건설인 선배들의 정열과 노고에 깊이 감사드립니다.

이제는 우리 건설업의 역사도 제대로 조명되어야 합니다. 독자 여러분들이 기억하고 계시는 각종 건설공사와 관련한 야사, 비화 등을 찾고 있습니다. 사나이들의 거친 숨소리와 뜨거운 땀방울, 그리고 의리와 배신… 등 그 어떤 이야기도 좋습니다. 채택된 이야기에는 소정의 원고료를 드립니다. 많은 참여를 기대합니다.