선유도 개발

이 덕 수 한국건설산업연구원 연구위원 dsrhee@cerik.re.kr

선유교

강남쪽으로 다소 치우쳐 양화대교를 받치는 형태로 자리 잡은 작은 섬이 선유도(仙遊島)이다. 동서 방향으로 750m 남짓, 남북 방향으로는 가장 긴 쪽이 200m 정도인 이 섬의 면적은 11만 407m²(3만 3,398평)이다. 남쪽 한강 둔치와는 보행자 전용인 선유교와 연결되었다. 선유교는 길이 469m, 폭 4~14m 규모의 작은 다리로 지난 2002년 선유도를 공원으로 조성할 당시 가설하였다. 이 다리는 한·프랑스 수교 100주년을 기념한다는 의미에서 프랑스 건축가 리치오티(Rudy Ricciotti)가 설계했다. 이 다리를 흔히 들 무지개다리라고 부르듯, 다리 가운데 부분 120m는 아치교이다. 초고강도 콘크리트를 사용한 아치 구간은 좌우 직선교 부분에 비해 7도 정도 비스듬하게 시공함으로써 한

선유교. 한강 최초의 보행자 전용 다리이기도 한 선유교는 우리나라와 프랑스 양국간 수교 100주년을 기념한다는 의미에서 프랑스 건축가 리치오티가 설계했다.

결 날렵해 보인다. 아울러 다리 상판을 아치 위에 설치한 상로(上路)아치교(deck arch bridge) 형태를 취하였다. 다리 난간과 바닥 등은 목재로 시공했다. 야간에는 빨강 · 노랑 · 초록 · 파랑 4색 조명등이 불을 밝힌다. 선유교는 한강 최초의 보행자 전용 다리라는 의미도 지니고 있다. 예전, 선유도에 정수장이 있던 시절에는 남쪽 둔치와 섬 사이에 길이 83m, 폭 42m의 진입도로가 있었다.

'신선이 노닐던' 선유봉

현재는 남쪽 둔치에서 100m 이상 물길을 건너야 당도하는 완벽한 섬이지만, 원래 선유도는 뭍이었다. 조선시대를 일관해온 지명은 선유봉(仙遊峰). '신선이 노니는 봉우리'라는 이름이 말해주듯, 강변 모래사장을 끼고 돌출한 작은 산봉우리였던 것이다. 실록에서는 16세기 후반 선조(宣祖) 재위 28년(1595) 6월 기사에, 명(明)나라 사신들이 "선유봉에 이르러 술을 마시고 즐기면서 강산 풍경이 좋다고 극찬했다(仍至仙遊峰飮酒作樂極稱江山風景好)"는 내용으로 처음 나타난다. 강 건너 북쪽 잠두봉, 양화나루와 어우러진 선유봉 풍광 역시 승경이었던 듯 중국 사신들뿐만 아니라 조선 중후기 이름난 시인묵객(詩人墨客)들이 즐겨 찾곤 하였다. 이들이 남긴 수많은 시제(詩題)들 가운데 아주 드물게는 '봉우리' 峰자를 쓰지 않고 '섬' 島자나 '건널' 渡자를 쓴 경우도 있다. 그 하나는 율곡(栗谷) 이이(李珥)가 쓴 〈…泛舟于楊花津傍仙遊島(범주우양화진방선유도)…〉라는 시제요, 또 하나는 백호(白湖) 윤휴(尹鑴)의 시 〈雙淸亭韻(쌍청정운)〉 중 세 번째 행 "… 眼中寥廓仙遊渡(안중요확선유도) …"라는 대목이다.

정선의 그림 〈선유봉〉.

이 중 선유나루, 仙遊渡는 강 건너 양화나루와 선유봉을 오가던 작은 나루터를 지칭했던 것으로 보이는바 별로 이상할 것이 없다. 그러나, 율곡의 시제 중 仙遊島는 그렇지 않다. 예부터 한강은 해마다 모습이 바뀌었다고 했다. 가뭄 때는 온 강이 모래밭이었던 반면, 큰물이 지나고 나면 없던 섬도 생기고 있던 섬도 사라지고 했던 것이다. 그럴진대, 율곡이 탐승(探勝)했을 당시 선유봉 남쪽 뭍과 이어진 얕은 기슭이 물에 잠겨 있었을 개연성이 있는 것이다. 그래서 율곡이 시적인 표현으로 '선유섬,' 仙遊島라 하지는 않았을까?

옛 선유봉의 모습은 18세기, 겸재(謙齋) 정선(鄭敾)이 그린 진경산수화(眞景山水畵)들에서 찾아볼 수 있다. 우선, 〈楊花喚渡(양화환도)〉라는 그림에는 선유도와 잠두봉, 양화나루가 표현되었는데 화폭 오른쪽 아랫부분에 우뚝 솟은 선유봉을 그렸다. 제법 가파르게 높은 봉우리 아래 나루에서는 말 탄 선비 일행 세 사람이 강 건너 양화나루를 바라보며 나룻배를 부르고 있으며, 나룻

배 한 척이 급히 노 저어 건너오는 모습이 표현되었다. 잠두봉 하류 쪽 양화나루에는 쌍돛배 2척과 나룻배 6척이 정박해 있다. 이어 선유봉을 클로즈업해서 그린 〈仙遊峰〉 그림에는 숲이 우거진 앞뒤 봉우리 산기슭에 옹기종기 작은 집 20여 채가 모여 촌락을 이루었다. 기와집도 3채 보이는데 그 중 하나는 누정을 표현하였다. 비교적 가파른 앞 봉우리에 다소 완만하고 나지막한 봉우리가 뒤를 이었고, 산 아래 강변 모래사장에는 버드나무 예닐곱 그루가 묘사되었다. 마을 앞, 선유봉 서쪽에는 나룻배 세 척을 그렸는데 두 척은 정박해 있고, 한 척은 방금 도착해 승객들을 내려주고 막 돌아가려는 모습인 듯하다. 나룻배에서 막 내린 일행 세 사람과 말 두 필이 나루터로 올라 마을을 향하고 있다. 말 한 필에는 사람이 탔고, 나머지 한 필에는 짐을 실었다. 화폭 왼쪽, 선유봉을 휘감아 흐르는 한강에는 쌍돛배 두 척이 떠 있다. 숙종 연간에 판서를 역임했던 서하(西河) 이민서(李敏敍)는 이곳 선유봉에 별서(別墅)를 짓고 가끔 머물렀던 듯 〈寓居仙遊峰(우거선유봉)〉이라는 제목으로 다음과 같은 칠언율시(七言律詩)를 남겼다.

푸른 물결 위로 우뚝 솟은 봉우리 기묘하구나
(奇峰突兀壓滄浪, 기봉돌올압창랑)
굽이굽이 한강물 백리길 휘감아 흐르는데
(漢水縈回百里長, 한수영회백리장)
그 누가 하류에다 돌기둥 비껴 세웠나
(誰遣下流橫砥柱, 수견하류횡지주)
비량인 양 높은 봉우리, 물길 막으려 하네
(欲窮高頂阻飛梁, 욕궁고정조비량)

아침마다 좋은 기운 맞이하니 더없이 좋아라
(朝朝得意風雲會, 조조득의풍운회)
밤이면 강물에 비친 달빛에 마음 옮겨놓는데
(夜夜傳神水月光, 야야전신수월광)
깊고 먼 청경이라, 속된 생각 버리려니
(淸境窅然塵想絕, 청경요연진상절)
대발 너머 가을비 내리니 서늘해오는구나
(一簾秋雨送微凉, 일렴추우송미량)

이렇듯, 한 폭 그림 같은 승경을 이루었던 높이 40m 남짓의 작은 산, 선유봉은 일제 강점기 1936년까지는 옛 모습 그대로 건재했었다. 1929년 7월 7일자 「동아일보」는 선유봉 이야기를 다음과 같이 풀어놓았다.

경기도 교통의 중심지로 유명하였던 양화도(楊花渡)는 철도가 생긴 이후로 세상 사람이 거의 잊어버리게 되었으나 조선 근대사의 최후의 막(幕)을 장식하다가 상해(上海) 여사에서 자객의 손에 쓰러진 일대의 풍운아(風雲兒) 김옥균(金玉均) 씨가 사지육체를 찢기던 장소로 아직도 오고가는 사람에게 짜릿한 회포를 자아내는 곳이다. 사람의 손으로 만들어 낸 듯한 단아한 선유봉에 한가한 용화사(龍華寺)까지 있어서 요사이는 시내에서 놀러나가는 사람도 끊이지 아니하는 모양이니 낙조(落照) 비낀 한강에는 붉은 돛(帆)이 깜박이고 울창한 수림 속에 '매암이' 노래 한가하여 염열의 여름날을 괴롬 없이 보낼 만한 곳이다. 물 위에 녹음 있고 녹음에 청풍 부니 정남정녀의 산보하는 장소로, 시인묵객의 명상(瞑想)할 곳으로, 인인지사의 회고하는 장소로 근기에 보기 드문 양화나루 선유봉은 교통이 다소 간 불편한 것을 진속 사람들이 결점으로 볼는지는 모르겠다.
(주 : 옛 글을 필자가 현대어로 고쳐 썼음)

2005년 2월 21일자 「한겨레」 신문은 1936년까

지 선유봉에서 소년시절을 보냈다는 사람과 인터뷰한 기사를 개제하였다. 그 기사 일부를 다음과 같이 인용한다.

선유도는 예전에 경기도 김포군 양동면 양화리에 속한 높이 40m의 '선유봉'이었다. 10살까지 선유봉 아래 마을에 살았던 김광수(79) 씨는 "선유봉 동·서·남쪽으로는 10만 평이나 되는 넓은 모래밭이 있어서 양화리·양평리 쪽으로 걸어 다녔다"며 "서쪽으로는 작은 양화나루가 있어서 한강 건너편 큰 양화나루로 배를 타고 다녔다"고 회상했다. 선유봉 주변에는 오래 전부터 30여 가구가 작은 마을을 형성했다. 마을 사람들은 모래가 많은 땅에서 수수나 보리, 메밀을 가꾸거나 양화나루에서 짐을 나르며 살았다. …〈중략〉… 선유봉 마을과 고운 모래밭은 여름 장마 때면 수마를 당하곤 했다. 김씨는 "매년 10월 마을 사람들이 선유봉 중턱 아름드리 당나무(느티나무) 앞에 모여 '제발 내년엔 홍수가 나지 않게 해달라'고 당제를 올렸다"고 했다. 하지만 당제는 소용이 없었고 한강은 관용을 몰랐다. 한 해 걸러 홍수가 났고 큰비가 오면 마을 사람들은 선유봉 높은 계곡의 용화사로 피난을 떠났다. 줄기찬 홍수에도 버텼던 마을 사람들은 한강의 물길과 치수 정책을 근본적으로 바꾼 을축년(1925년) 대홍수를 겪으며 이주를 생각하기 시작했다. 일제도 1925년 한강의 홍수를 막기 위해 세운 '한강개수계획'에 따라 강가에 둑을 쌓겠다며 이주를 종용했다. 김씨는 "대동계를 조직해 한푼 두푼 10여 년 돈을 모은 끝에 300.400m 너비의 샛강(모래밭)을 건너 양평리(동)에 땅을 사고 30가구 전부가 이주했다"고 말했다. 김씨가 당나무로 쓸 1m 정도 되는 느티나무 묘목 한 그루를 품에 안고 할아버지와 아버지의 손에 이끌려 선유봉을 떠난 때가 1936년이었다.

채석장… 쓰레기 매립장… 그리고 선유정수장

선유봉은 이렇듯, 삶을 꾸려오던 30여 호 주민들이 인근 양평리로 집단 이주한 1936년 이후 걷잡을 수 없이 훼손되었다. 조선총독부가 돌산 선유봉을 채석장으로 썼기 때문이다. 선유봉에서 채취한 골재는 김포비행장 건설 공사, 인근 제방 축조 및 도로 공사 등에 두루 쓰였던 것으로 추정된다. 이렇게 해서 1945년까지 선유봉 절반 가까이가 사라졌다. 일제가 패퇴하자 이번에는 미군이 선유봉에 주둔했다. 미(美)군정청 역시 이곳에서 도로 건설용 골재를 조달했던 것이다. 그래서 선유봉은 '미군 채석장'으로 불렸다. 미군의 선유봉 주둔은 1959년 7월 현재(76공병대대)까지도 확인된다. 이렇게 또 십 수 년이 흐르면서 일제가 남긴 절반의 선유봉도 사라졌다. 이제 선유봉은 봉우리가 거의 사라져 평지가 되다시피 했다. 뿐만 아니다. 언제부터인지는 확실치 않지만 돌을 캐내간 선유봉 일대는 한때 쓰레기 매립지가 되어 있었다. 1955년 6월 어느 날 「경향신문」 기사에 따르면, 당시 영등포구 선유봉은 파리 떼가 들끓는 "시내 쓰레기 매몰장" 중 하나였다.

봉우리를 거의 긁어낸 선유봉 동쪽 끝단으로는

선유정수장 건설 공사 현장(1978년 3월). ; 출처 : 서울시.

1962년 6월 착공하여 1965년 1월에 완공한 제2한강교, 양화대교가 걸터앉았다. 선유봉에서 상류 쪽으로 15도 꺾이도록 다리를 앉혔던 것이다. 설계 책임자는 다리를 이렇게 배치한 의도를 선유봉을 '로드 사이드 파크(road side park)' 즉, 노변공원(路邊公園)으로 만들기 위해서였다고 밝힌바 있다. 서울시에서도 어수선한 선유봉을 "유원지(遊園地)로 미화해서 시민들이 휴식할 수 있도록 벤치(bench) 등을 마련하겠다"는 계획을 세웠었다. 그러나, 이 계획은 실행되지 못했고 선유봉 가장자리로 테두리 축대를 쌓는 '날개벽' 공사를 해서 어중간한 섬처럼 만들었다. 이제 선유봉이라는 이름이 어색해졌다. 그래서 잠시 동안이나마 '남한강중지도(南漢江中之島)'라는 생뚱같은 별호가 붙기도 했었다. 어떻든 이때 선유봉 있던 자리를 제2한강교 '중지도'로 묶어놓은 것이 그나마 다행 아니었을까 싶다. 그렇지 않았을진대 1960년대 후반의 한강개발사업 때나 1980년대 한강종합개발 때 어떤 이유로든 흔적 없이 사라졌을 개연성이 컸었기 때문이다. 어쨌든 1968년부터 시작된 한강개발사업을 거치면서 선유봉 있던 자리 중지도는 남쪽 둔치와 확실하게 이격되면서 지금과 같은 완벽한 섬 모양새를 갖추었다. 남쪽 둔치와 섬 사이를 준설해 골재를 퍼냈으며, 섬 가장자리를 따라 6.9m 높이로 콘크리트 옹벽을 쳐서 둘렀다.

이때부터 섬은 선유도(仙遊島)라는 새 이름으로 불리기 시작했다. 물론 중지도라는 이름도 계속 사용되었다. 제1한강교 중지도와 구분하기 위해 '중지2도'로 부르기도 했다. 당초 선유도에 조성키로 했던 공원 계획은 1971년에도 '종합휴양센터', '통일공원' 등으로 거론되기는 했지만, 1977년 7월 '수원지(水源池) 시설 관계'로 사실상 백지화되었다. 공원 대신 정수장(淨水場)을 건설키로

선유도공원 전경.

선유도공원. 정수지, 여과지, 침전지 등 옛 정수장 시설들이 '참 좋은' 환경 · 생태 공원으로 재탄생했다.

한 것이다. 선유도 수원지, 선유정수장 건설 공사는 1977년 9월 8일 착공해서 이듬해 6월부터 수돗물을 생산 · 공급하기 시작했다. 공사비 54억원이 투입된 선유정수장에서는 하루 20만 톤 규모의 수돗물을 생산해서 관악구 · 마포구 · 서대문구 · 영등포구 일대 20여 만 시민들에 공급하였다. 이때 강북으로 가는 송배수관(7.7km)은 제2한강교를 타고 건넜다. 곧이어 착수한 선유2정수장 건설 공사는 이듬해, 1979년 8월에 20만 톤 규모로 완공했다. 이로써 선유정수장의 상수도 생산 능력은 하루 40만 톤 규모로 확충되었다. 이에 따라 수원지 진입도로(길이 83m)도 기존 22.5m이던 폭을 42m로 넓혔다.

마침내 선유도공원

그리고 20년이 지난 1999년, 서울시에서는 선유정수장을 폐쇄하기로 결정했다. 한강 상류, 남양주시 삼패동에 대규모 강북정수장(하루 200만 톤 생산 규모)을 건설, 서울시 급수계통이 변경되면서 선유정수장을 퇴역시킨 것이다. 서울시는 '시민과 함께 흐르는 한강'을 모토로 하는 "새 서울, 우리 한강 사업"의 일환으로 선유도를 공원으로 조성키로 결정했다. 그 구체적인 방안은 현상 공모를 통해 결정했다. 1999년 12월에 발표된 현상 공모 당선 설계안(조경설계 서안 · 조성용도시건축 · 다산컨설턴트)은 '선유도의 역사와 자연을 보존하고 그 가치를 살리는 데 초점을 맞춘' 것으로 평가되었다. 선유정수장은 2000년 12월, 개장한 지 만 22년 6개월 만에 폐쇄되었고, 그 달 16일부터 선유도공원 조성 공사가 착공되었다. 그리고 2002년 4월 26일, 선유도공원이 시민들에게 활짝 문을 열었다(준공 일자는 7월 20일). 선유도공원 조성사업에 투입된 사업비는 모두 163억 8,300만원. 시공은 광진건설(주) 등 7개사가 맡아서 했다. 선유도공원은 개장 이후 기존 정수장 시설 즉, 정수지 · 여과지 · 침전지 등을 재활용한 환경 · 생태 공원으로서 성가를 드높이고 있다. 1962년 제2한강교를 설계하면서 이른바 '로드 사이드 파크'로 계획한 이후 꼭 40년 만의 일이다. 옛 선유봉이 마침내 사람들을 다시 품었다. END