

영산강 3백 50리(3)

김 경 수

(향토지리연구소장)

Ⅲ. 개항이후 영산강 수운현황과 희생 제언

1. 개항과 더불어 밀려오는 일본인과 영산강

개항과 함께 영산강에는 외국의 증기선(蒸氣船)들이 오르내리기 시작하였다. 외국선박의 출현에 따라 영산강 수운은 점차 무동력선에서 증기선으로 바뀐 것이다. 그렇지만 당시에는 범선도 많이 운항되었다. 개항기에 외국 기선들은 우리 정부에 고용되어 세곡을 운송하였다. 조정에서는 선가미를 농민들에게 부담시켜 백성들 세미부담이 가중되었다. 『전라도 관초』 제 2 책에 보면 나주의 경우 고종 24년(1887)에 선가미조로 139석이 부과되었다. 그 해 무안에도 똑같은 규정이 시행되었다. 그 밖에 하천을 따라서 운송되는 상품에 징수되는 세금인 선세가 있었는데 순천 지방의 경우 1척당 쌀 11석에 해당되었다. 이것은 당시 훈련도감의 군사보충을 위한 것이었다. 또 제 5 책에 따르면 1883년 한 해 동안 나주의 경우 이러한 세금이 180석을 초과하였으며 이후 5년간 계속되었다. 그리고 영암, 함평, 무안의 경우에도 1888년부터 매해 각각 22석, 50석, 30석씩 징수되었다.

일본인(梁川覺太郎)이 1930년 쓴 『전라남도 사정지』에 보면 영산강에 본격적으로 외국선박이 운항된 시기는 1897년 목포개항 이후이다. 개항 당시 목포는 인구 250여명의 어촌이었으

나 이어 일본인, 중국인들이 거주하게 되어, 1899년에 일본인만 872명이 거주하게 되었다. 이후 목포인구는 1906년 2,466명, 1907년 6,466명, 1914년 부제로 12,015명으로 증가했고, 1922년에는 20,028명이 되었고, 1928년에는 29,894명으로 증가했는데, 이 때 일본인만 7,931명이나 되었다. 개항초 간행리정(間行里程)을 정하여 외국인은 거류지 밖 4km이외는 반드시 감리서의 여권을 발급받도록 규정되어 있었다. 그러나 변리공사인 가등(加藤)의 조희로 구수(久水)영사가 1989년 3월 4일부터 10여일간 간행리정구역을 답사 순회한 후 일본인들이 여권없이 영산강 유역을 자유로이 다닐 수 있는 권한을 얻었다.

일본인들은 영산강 유역의 생산력에 매료되어 목포를 근거지로 삼고 영산강을 따라서 내륙으로 진출하기 시작했다. 당시 영산강과 목포와의 관계에 대하여 1898년 『통상회관』 제 115호 「한국 영산강안의 상업」편에 소개된 목포영사관의 보고를 보면 다음과 같다.

수출 무역의 성쇠소장은 오로지 농업의 풍흉 여하에 있다. 해마다 통계에 표시하는 바와 같이 농산물은 실로 수출무역의 대부분을 차지하는데 교통기관이 전무라 도로가 협소하고 차마가 통할 수 없음은 물론 고저기복이 한결같지 않고 보통 보행마저도 심히 곤란하다.

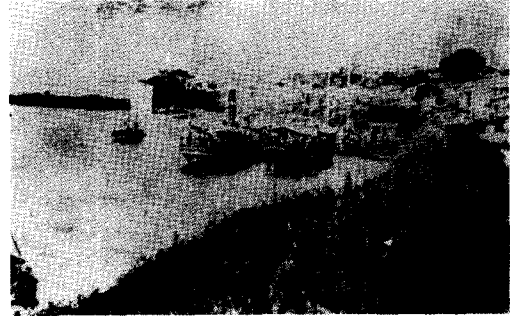
따라서 용적이 많고 중량이 가볍지 않은 농산

물을 운반하여 항구에 수송하는 일이 극히 어렵고 본래 미미한 재지 상업으로 하여금 더욱 미미하게 하는 것이 부지기수이다. 다만 다행하게도 편리하다고 하는 것은 안성마춤으로 각도의 농업이 왕성한 지방에는 선박이 통할 수 있는 강이 관통하고 그 강이야 말로 흐름이 거대하고 30~40마일의 상류에는 능히 1,000여 석의 범선이 용이하게 통과할 수 있다.

한국 선운 수준이 유치함에도 불구하고 불편한 운반기관의 몇 부분을 보충하면 해구와 내지를 연결하는 강류통행을 가능하게 한 것은 오로지 배의 덕택이라고 하지 않을 수 없다. 농산물을 많이 생산하는 지역이 대체로 주요 하천 유역이라는 사실을 인식하면 더욱 내륙수로의 진가 여부를 판단하게 된다. 오늘날 왕성하게 행해져가는 외국 무역의 대부분은 오로지 이들 내륙수로에 의해서 성립하는 것이라고 단언해도 과언은 아니다. 해구에 있는 목포 역시 이러한 지역적 이점이 있기 때문에 외국통상항구로 지정되었다.

왕년에 어느 한국상인 소유의 송수환(松壽丸)이라는 풍범선은 30마일 상류인 영산포까지 거슬러 올라갔고, 100톤급 규모로 얼마나 강류가 항운하기에 아주 편리했던가를 알 수 있다. 700톤 정도의 어떤 배는 목포에서 15마일 상류에 정박한 일도 있다.

목포개항 이전부터 이 지역은 부산항에 주재하는 외국 무역상과 적지않은 교역관계를 가졌다는 것을 보아도 이 지역의 상업상의 진가는 상업이 열리지 않은 북부 변방의 압록, 두만 두강의 가치와 비교할 수 없다. 영산강 양안에서 나오는 쌀은 타도에서 나는 쌀과는 자연히 그 품질을 달리하고 미질이 단단하여 정미하기에 알맞아 종래 도정업이 성했던 부산 같은 곳에서는 나주미(羅州米)라고 하여 특징의 시세를 붙였다. 이러한 부원을 가진 영산강 하구는 곧 목포로 하여금 세상사람이 목포때문에 이 하류에 특히 중요성을 두는 것이라고 하지 않겠느냐고 본다.



1904년 영산포에 들어온 증기선 이 배가 최초 영산강에 다닌 동력선이라 할 수 있다.(자료: 보고의 전람, 1913)

2. 범선틈에 보인 동력선

1914년 나온 『목포지』를 통하여 당시에 통행한 배에 대하여 알아본다. 개항 전후 광주, 나주, 영산포, 목포를 연결하는 교통수단은 육상의 인견마배(人肩馬背) 외에는 오로지 영산강을 오르내리는 배편 뿐이었다. 당시의 배는 1904년까지 고깃배나 거룻배(蓬船)와 같은 재래식 소형 무동력선이었다. 이 배로는 목포에서 영산포까지 적어도 18시간이 필요했으며 조류관계로 대기 시간까지 합하면 왕복 30여 시간이 소요되었다. 게다가 배 설비가 미흡하여 침구는 물론 장유, 사탕, 탄(炭), 기름, 통조림, 술 등까지 휴대치 않으면 안 될 정도의 원시적인 상태였다.

이런 상황에서 일본인들은 자국민의 왕래에 편익을 주고자 1904년 10월 소형범선 2척으로 목포와 영산포 양지에서 상호 발착케 하였다.

그리고 같은 해 11월에는 평안도 방면에서 10톤급 발동기선인 평남환(平南丸)이 회황하여 범선과 대체하여 운항하게 되었다. 이어 1905년 9월에는 우리나라 사람인 홍모라는 자가 평남환보다 약간 대형인 발동기선인 정복환(正福丸)을 취항시켰다. 그리고 그해 11월에는 영산강 최초의 소형기선인 평안환(平安丸)이 취항했으나 수지가 맞지 않아 다른 항로로 가버렸다.

그러나 1906년 8월 기념환(紀念丸)이라는 소 증기선이 다시 목·영간에 정기선로를 개설, 운 항되었다. 이로써 2척의 발동기선과 경쟁을 하 였는데, 2척의 발동기선은 연합하여 소증기선에 대항하였다. 그러나 무경쟁을 위한 협정까지 했 음에도 발동기선이 증기선에 밀려나가는 것은 불가피한 추세였으므로 1907년 7월 평남환은 항로를 영암쪽으로 바꾸었고 정복환(正福丸) 역 시 해남방면으로 진출했다. 영산강 수운은 점차 유망한 사업이 되어 1909년 항운회사가 이를 인수했을 무렵에는 많은 이익을 올릴 수 있게 되었다. 이익이 있는 곳에는 경쟁이 있는 법 1909년 8월께 부산에서 금강환(錦江丸)을 이 항로에 보내 한 때 항운회사와 치열한 경쟁을 벌이니 목포 영산포간 3등 운임이 50전에서 10 전까지 떨어졌다. 후일 협정이 성립되어 다시 원상회복한 뒤 항운회사는 더욱 이 항로에 힘을 기울여 종래 한 척을 두 척으로 증선하고 한 척 은 연안기항선으로 다른 한 척은 영산포 직항선 으로 해 발전을 꾀했다. 뒤에 2,3척의 소형선을 인수하여 화물과 여객을 실어 나르면서 호황을 이루게 되었다. 다른 항로가 정부보조에 의하여 겨우 명맥을 유지하고 있는 것과는 좋은 대조가 되었다. 항운회사는 더욱 이 항로 경영에 주력 하여 소증기선을 취항시키게 되었다. 이어 조선 우선주식회사의 설립으로 영산강 선운을 인수, 좋은 운항 실적을 올렸다.

한편 당시의 범선의 출입에 대하여 자세한 통 계를 낼 수 없으나 근해 각 항 사이를 운항하고 있는 대개 석탄, 제묵 등을 운반하는 배가 많았 으며 연안에서 목포권으로 모여드는 것은 시간 에 따라 일정하지 않지만 겨울철 결빙시 북부지 방에서 내려와 때마침 농산물을 부근 각지로 운 반하는 것이 20척 쯤 되어서 목포 정박선 수와 합하면 50척 정도 되었다. 이러한 범선은 발동 기선의 등장으로 타격을 받게 되었으나 홀수(배 가 물속에 잠겨있는 부분)가 얇기 때문에 간단 의 차가 심한 지방에서는 벽지의 모든 물자를 실어내는 데는 증기선보다 유리하였기 때문에

명맥을 유지할 수 있었다. 따라서 영산강에도 많은 범선들이 동력선과 함께 운항되었다.

3. 철도·자동차와 경쟁한 영산강 뱃길과 영산포

영산강 유역에 있어서 수운은 1911년 까지만 해도 이 지역의 교통수단으로는 절대적인 위치 에 있었으나, 1912년 광주~목포간의 자동차 개통으로 2등 선객은 얼마쯤 줄어 든 경향이였 다. 이듬해 호남철도(湖南鐵道)의 일부 구간이 개통되고, 이어 1913년 나주 송정리 개통으로 선객은 현저히 감소되어 기선 1척만이 격일 발 착하다가 결국 운항을 중단하고 말았다. 이후 10여년 간은 통선(通船)과 어선시대로 다시 역 행하였기에 증기선이나 발동기선을 볼 수 없었 다.

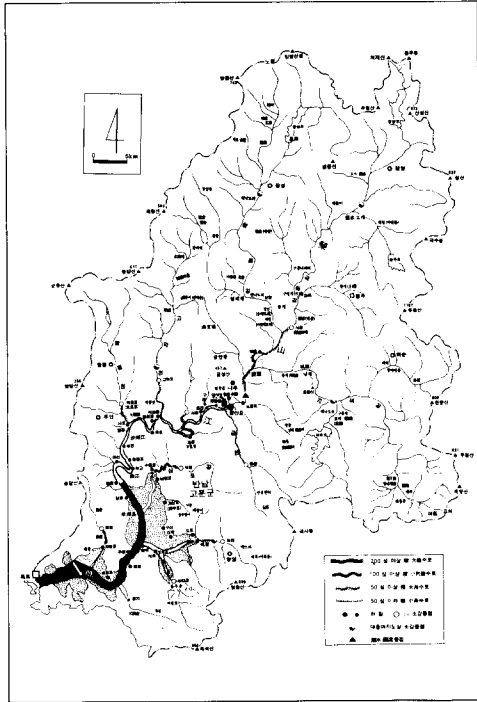
1910년대는 한 때 철도, 자동차, 선박 등 세 가지 교통수단이 공존하게 되었는데, 수운은 처음에 철도·자동차의 위용에 위축되었으나 영산 강은 전통적으로 전남지방의 영양선이었으므로 어느 정도까지는 명맥을 유지할 수 있었다. 특 히 당시로선 철도, 자동차가 산간벽지까지 용이 하게 보급되지 않았으나, 무엇보다도 운송비면 에서 수운이 유리하였으므로 1925년 4월에 가 서는 운항을 재개할 수 있었다. 당시의 배는 29 톤급의 발동기선인 영포환(榮浦丸)이었다. 1928 년 10월까지 월평균 15회 운항했다. 당시 조선 우선주식회사 승객운임표에 따르면 목포에서 몽 탄진까지 40전, 사포 45전, 증촌포 50전, 구진 포 55전, 영산포 60전이었다. 또한 43톤급의 발동기선인 제 3항운환(航運丸)이 1926년 9월 부터 1927년 8월까지 운항하였다. 이어 1928 년 11월부터는 40톤급의 제 2영포환이 매일 운 항했으며 1929년부터는 목영(木榮)운수주식회 사가 설립되어 경영하게 되었다. 그리고 종신환 (宗信丸), 도환(都丸), 연해호(硯海號), 대동강 환(大洞江丸), 기념환(紀念丸) 등도 운항되었 고 이 외에도 영산포에는 50여 척의 범선이 드 나들었다. 이렇게 육·수로에서 철도, 자동차,

선박의 복합적 운송체계의 연결에 따라 나주평야지역은 경제적으로 크게 발전하게 되었다. 그 중에서도 영산포의 경우 농산물의 집산지로서, 수송의 적환지점일 뿐만 아니라 이 지역 경제권의 결절지점으로서 목포와 밀접한 관계를 맺으면서 급성장하게 되었다. 따라서 영산포는 1937년 읍으로 승격되었다. 이 때가 아마도 영산포의 전성기였을 것이다.

1915년 조사에 따르면 영산포의 적재화물은 9천5백70톤으로, 고막천과 함평천의 것을 합하면 1만2천톤쯤 되었다. 또한 호남철도 개통 전의 화물량은 이보다 약 3배가 많았다. 화물의 내용을 보면 목포에서 들어오는 것들은 주로 소금, 생선, 건어물, 식료품, 잡화, 건축재료품 등이며 영산포와 인근 포구에서 나가는 것으로는 쌀, 잡곡, 가마니, 새끼 등으로 영산포역 발착화물의 반수 이상이 수운에 의해서 이루어졌으며 특히 쌀은 한번에 2천 가마니를 실어나르기도 했다. 당시 물품별 수운량의 기록이 없으므로 나주, 영산포, 고막원역의 발착화물의 양으로 추정해 볼 수 있다. 3개 역의 발착, 쌀·곡류·면화 등은 대부분이 목포로 가고 새끼와 가마니는 주로 군산, 인천 방면으로 발송되었다. 도착한 화물은 주로 만주로부터 수입한 쌀, 콩, 신의주로부터 수입한 목재, 부산으로부터 수입한 해산물, 목포로부터 온 면포, 주류, 일상잡화 등이었다. 영산강 유역에는 특히 쌀과 목화가 많이 생산되었는데, 1920~1924년 동안 연평균 미곡 생산량을 보면 나주 28만3천5백44석, 광주 2십만8백32석, 장성 16만6천46석, 담터 13만9천7백91석, 함평 12만8천8백27석, 화순 12만9백74석, 영암 1만7천6백94석, 무안 1만7천9백48석 등으로 합하면 1백7만5천9백14석 정도 생산되었다. 그리고 면화의 경우도 총 9백7십3만6천2백3근이나 되었다. 이와 같은 생산력인데 실제로 어느 정도의 양이 수운을 통하여 운송되었는지는 정확히 알 수 없어 간접적인 방법을 추정해 본다. 이에 나주평야의 관문인 목포항의 수출상황을 알아보면 1924년 경우 쌀은

31만9천2백87석(9,888,039), 목화는 9백41만8천9백근(8,308,750원) 정도였다. 여기서 수운을 통한 양을 추출해야 하는데 1914년 호남철도 개통 전후의 목포항 수출액을 가지고 추정해 볼 수 밖에 없다. 1912년과 1913년의 수출액은 1백7만5천1백31원과 1백95만3천5백78원인데 1914년과 1915년은 2백42만9천12원과 2백96만7천8백53원 정도이니 약 2배 정도 늘어났다. 따라서 1924년 약 1만5천석 정도의 쌀이 영산강 수운을 통하여 운송되었다고 추정할 수 있다.

다음에는 영산강 수운을 통하여 유입된 소금에 대하여 알아보자. 앞의 표에서 철도편을 이용하여 들어온 소금은 나주 관내의 경우, 고막원역에 91톤에 지나지 않는다. 이에 당시 소금의 유입은 거의 선편을 이용한 것으로 추정된다. 이 역시 간접적인 방법을 통해 살펴보면, 『조선전매사(1936)』에 의하면 전남은 1907~1911년까지 소금 생산고에 있어서 1억4백십만4천3백40근 정도로 전국의 3할 이상을 생산했다. 한인수 선생은 「우리나라 제염업의 전개과정 소고(1979)」에서 소금은 인간에게 필수적인 식료인데 인간이 건강을 유지하려면 1일 평균 30g의 식염을 섭취해야 한다고 했다. 이것에 따르면 1인이 1년 동안 소비할 소금의 양은 약 10,950g 정도이다. 이는 1915~1923년까지의 연평균 1인당 소금소비량이 약 11kg 정도라는 『조선인의 상업(1924)』의 기록과도 일치한다. 『조선하천조사서』부표에 기록된 당시의 영산강 유역내 인구수 52만6백14명으로 환산하면 약 5천톤 정도의 소금이 소비되었다고 추정해 볼 수 있다. 1928년 담양, 광주, 장성 등지에 수급키 위해 목포항에 들어온 소금이 4천9백톤 정도라는 『목포사』의 기록과 거의 일치한다. 당시에 소금배는 잡화배와 구별되어 소금운송만 전담했었다고 최향춘 노인은 말하고 있으며, 1949년 당시 선창에서 경리업무를 보았던 나주시 이창동 이동기씨에 의하면 50kg 정도의 짚가마니로 포장되어 들어왔는데 그해 6천가마 정도가



영산강 유역의 가항수로 (1920년대)

공식적으로 거래된 것이고, 암거래가 당시에 매우 심하였기에 그 양까지 합하면 2만가마 정도였다. 즉 약 1천톤 정도가 영산포 선창에서 하역되어 인근 지역으로 이동되었다. 당시의 발동기선이 20~30톤 정도였으니 30~50여 척의 소금 배가 영산포에 들어왔다고 짐작해 볼 수 있다.

다음은 영산강 수운을 이용한 여객의 운송에 대하여 알아보면, 1928년경 수운을 이용한 자는 나주군 다섯 곳에서 하루 승객 1천4백65명, 하객 1천1백17명 계 2천5백82명에 달했다. 그해 철도의 운송실적과 비교하면 당시 수운로의 비중을 알 수 있다. 즉 1928년 나주역, 영산포

역, 고막원역 등의 승객은 각각 9만9천1백47명, 7만8천8백46명, 3만4천3백39명이며 하객은 각각 9만3천6백81명, 8만2천3백20명, 3만3천8백67명이었다. 이것은 연간 운송량이므로 일일 운송량으로 환산해보면 선객 수와 비교해 볼 수 있다. 당시에는 신속한 육상교통수단이 있었는데도 이렇게 수운을 많이 이용한 것은 운송비가 저렴하기 때문이었다. 시간을 급히 요하지 않는 자는 수운을 이용할 만 했다. 특히 호남 철도를 이용할 수 없는 나주군 왕곡, 공산, 동강면 주민들은 수운을 많이 이용하였다. 최향춘씨에 의하면 각 포구마다 평균 7~8명 정도가 승하선했다고 한다. 그러나 시간이 급한 자들은 나무를 건너 철도역을 이용하였기에 앞에 든 3개면의 영산강에는 많은 나무가 있었다. 1938년 3월 현재 나무 상황에 대한 『전남통계연보』의 자료를 보면 나주군내에 나무 18개소, 선수 19척, 선부수 20명으로 기록되어 있다. 1917년에 측지된 지형도와 필자의 답사를 통해서 본 나무는 다음과 같다. 하류쪽에서 상류쪽으로 몽탄나무(夢灘津)-척고(자구리)나무-뒤구지나무(後庫津-북적포나무-신설포나무-사포나무(沙湖津)-고운진나무-중촌포나무(振例津)-이별암(석관정)나무-월서나무-사암나무(竹浦津)-재창(좌창)나무(孤月津)-터진목나무(水多津)-회진(서촌)나무-동말나무-구진나무-동구(목포)나무-노항나무-방목나무-천동나무 등이 있었고 지석강에는 이내나무-덕례나무-구소(정자)나무 등이 있었다.

다음은 교통발달과 관련한 영산포의 발전에 대하여 알아본다. 육운과 수운기능이 조화를 이루면서 영산포는 번창하게 되었다. 1900년대까지만 해도 인구 3천여 명의 영산포는 1920년대에 들어서면서 수출입화물의 집산지로서 발달하게 되어 개시(5,10)일에는 인근 주민들로 혼잡하였고 거래액은 다른 시장을 능가하게 되었다. 무역은 주로 일본을 대상으로 하였는데 수출품으로는 미곡, 면화, 누에고치, 잡곡, 새끼, 가마니, 죽제품 등이었다. 수출고는 4백2만4천

1백84원에 달했으며 수입의 경우 비료, 밤, 면사포, 염장, 석유, 성냥, 주류, 일용식료, 잡화, 농구류, 건축자재, 철기류에 걸쳐 3백82만3천9백19원에 달했다. 특히 영산포는 미곡의 집산지로서 전국에 걸쳐 영산포 시장의 쌀값은 알려졌는데, 당시의 나주군 가마니 생산고를 보면 2백66만3천9매에 이른 것을 보아도 짐작할 수 있다. 그리고 영산포에는 많은 도정공장이 성업했는데 영산포시내에만 13개가 있었으며 특히 이덕기가 운영하는 영라회사는 주야로 가동을 하였다고 한다. 도정공장은 주로 뒷산창가와 서뫼대들 가까운 곳에 집중적으로 분포했다.

『조선』이란 잡지 1933년 11월호에 의하면 1929~1933년 사이에 영산포에는 전국에서 가장 큰 규모의 창고 5동이 지어졌는데 건평은 1천평, 보관 능력은 1만6천8백석이나 되었다. 당시 영산포는 내지에 있는 상권으로 목포, 광주와 함께 크게 번창했는데 이를 알려주는 직업별 인구수는 좋은 증거이다. 『조선국세조사보고(1930)』에 의하여 나주, 목포, 광주 순으로 몇 가지 직업별 인구수를 비교해 보면, 정곡·제분·염분업에는 각각 49명, 38명, 31명이었고 곡류·분류 판매업주는 59명, 87명, 90명, 어분·조류 판매업주는 81명, 76명, 79명, 노점상인·행상인·호상인은 1,164명, 808명, 705명, 여관·하숙·요리점·음식점에는 552명, 861명, 933명이 종사했다. 예기·창기는 25명, 105명, 88명이며 인력차부·하차만·마방업에는 64명, 163명, 163명이 종사했다. 일제는 영산강 유역의 생산력을 최대한 수탈기 위해 1916년에 동척회사 목포지점 영산포출장소를 개설하고 1만정보의 수전을 관할하면서 1년에 쌀 6만5천석, 보리 2천석, 목화 1만근을 관리 생산하였다. 영산강 유역의 산물을 포구로 수송하고, 목포항을 통하여 수입된 각종 일용잡화를 내륙으로 수송하기 위한 운반용구가 많이 필요했다. 즉, 육상교통량과 수상교통량을 연계시키기 위해서 많은 육상 운반구가 있었는데, 당시에는 화물운반 자동차 보급이 적었으므로 우마차를 주로 이용하였다.



1950년대 영산포 선창 1960년대까지 영산포에 들어 서면 갯내음과 첫냄새가 날 정도로 수산물이 많이 들어왔다. 특히 흑산홍어와 추자멸치젓배가 왕래해 선창가에는 지금도 옛날의 명성을 알려주는 흔적들이 남아 있다.

『조선철도연선요람(1927)』에 의하면 영산포에만 우마차 40대, 손수레 70대가 있어 화물을 연계 수송하는데 이용되었다.

영산포는 해방 후에도 보통 ‘중선배’라고 불리는 20~30톤급의 어선이 물때를 맞추어 오르내리곤 했다고 이동기씨는 말하고 있다.

1972년부터 영산강 유역 종합개발사업이 시작되어 제 1단계 사업으로 나주, 담양, 장성, 광주 등 4개 댐이 축조되었다. 그리고 1978년부터 제 2단계 사업으로 영암군 삼호면 산호리에서 나불도, 닭섬, 문도를 거쳐 무안군 삼향면 옥암리 복홍산 기슭에 이르는 길이 4천3백51미터의 하구둑 공사가 시작되어 1981년 2월 물막이 공사가 완공되자 영산강의 흐름은 새로운 면을 맞이하게 되었다. 개발에 의해 가뭄과 홍수피해를 막고 농경지를 늘려 많은 이익을 보게 되었지만, 한편으로는 이 지역이 조수의 영향을 전혀 받지 못하게 됨에 따라 생태계의 급변과 수운기능의 상실등에 의한 강변 주민들의 생활 행태에는 부정적인 결과도 나타났다.

1970년대에 이르러 영산강 수로는 상류의 댐 건설 이후부터 하상이 높아지고 중류는 모래 채

취와 유로의 직선화로 인하여 하상이 낮아졌으며 하류부근의 퇴적현상이 급증하는 등 큰 변화가 일어났다. 상류 댐의 저수로 인하여 수량의 감소와 유역내 산업시설의 증가로 인하여 강의 오염이 심각하게 되었으며, 하구둑이 조수를 절단함에 따라 하류부의 수위도 매우 저하되어 영산포 선창가는 얇은 여울로 변해 버렸다. 영산포에는 지난 1977년 10월 마지막 배가 떠남으로써 수운기능이 완전 중단되었다.

4. 다시 정답고 친한, 영산강 나들이를 위해

우리나라는 많은 강수량에도 1990년 물 부족 국가로 분류됐고 앞으로 물 기근국가 될지도 모른다는 워싱턴 국제인구행동연구소의 보고서가 최근 발표되었다. 한국의 활용가능한 물은 연간 6백30억톤으로 세계 78위이고 1955년에 견주어 1인당 사용가능한 물도 절반으로 줄었다는 얘기다. 수자원공사에서는 2년대에 물 수요량을 진단한바 영산강 유역도 상세하게 분석해 놓고 있다. 오는 2000년 광주를 비롯 영산강 유역의 인구는 2백80만명이 되고 생활용수 5억톤, 농업용수 10억톤, 공업용수 4억톤이 필요할 것으로 추정했다. 생활용수의 경우 현재 광주는 하루 35만톤쯤이 필요한데 25년 뒤에는 3배인 1백만톤이 소요될 것이라는 전망이다.

이에 대비한 방안을 마련키 위해 당국은 여러 각도로 머리를 짜내고 있는 모양이다. 이를테면 광역상수도체계, 보조댐과 더 많은 저수지축조 등 주로 물을 가두거나 담아 놓았다가 송수관을 통해 이동시키는 방법들이다. 이러한 대비책들은 막대한 건설비와 환경파괴를 일으키는 문제점을 그 동안의 여러 공사에서 드러냈다. 특히 송수관을 통해 물을 옮기는 것은 안정된 물 공급에 있어 문제가 있음이 최근 주안댐 수로의 누수현상에서도 확인된 바 있다. 따라서 항구적이면서 현실적인 새로운 대안이 제시되어야 할 터이다. 이에 강에서 그 문제의 실마리를 풀어 볼까 한다. 즉 강의 본래의 모습과 역할을 찾아

주고 더욱 기능을 발휘할 수 있도록 최소한의 인위적인 처방을 해주자는 것이다. 영산강을 비롯한 우리나라의 하천은 오염물질에 가득차 있어 가까이 가고 싶지 않은 장애물이 되어 있다. 이와 같은 현상 속에서 뒷녘에 독만 쌓아 물만 가둬 두는 것을 상책으로 삼는 생각자체에 모순이 있다. 강은 물이 흘러야 한다. 그것도 깨끗한 물이 흘러내리면 유역 자체가 물 보관소가 되는 것이다. 어느 줄기 물이라도 상수도를 비롯하여 사용할 수 있는 물이 되도록 해야 한다. 곧 자연상태의 강으로 되돌아갈 수 있도록 해서 넓고 넓은 하천유역이 모두 수자원이므로써 임무를 맡게 해야 한다. 이에 대해 생각한 바 물장구치고, 먹감고, 물고기 잡으며 노는 영산강이 될 수 있는 구체적인 대안을 몇가지 나열해 본다.

첫째, 영산강 유역에 대한 종합조사가 다시 이뤄져야 한다. 일제의 하천조사 뒤 크게 변한 영산강에 대한 종합진단이 없었다. 1970년대 영산강유역 종합개발사업을 위해 기초조사를 했으나 미흡하여, 강에 대한 모습과 그 규모들이 보고서마다 달라서 계획을 수립할 때 잘못 수립하게 하는 원인이 되고 있다. 하루 빨리 영산강 유역에 대한 지리정보체계(GIS)라도 마련하여 병든 강의 치료를 위한 자료로 쓰일 수 있도록 해주자. 조사 사업에는 여러 분야가 동원되어야 하고 반드시 처방을 할 수 있는 쉽고 구체적인 대안을 제시해 주어야 한다.

둘째, 근본적인 오염방지책에 대해 사고의 대 전환이 필요하다.

정부의 직접규제 아래에서는 쉽게 관찰되는 오염배출 기업만 적발되고, 비용도 많이 들며, 오염정도 또한 줄지 않는다. 오염 배출방법이 교묘한 기업은 규제의 눈에서 벗어나기 쉽기 때문이다. 『한국의 마음』의 저자인 김용세 님이 소개한 미국의 피츠버그에서는 이를 극복키 위해 새로운 방안을 세웠다. 즉 시장접근방법으로서 기업 스스로 오염물질을 적게 배출토록 유도한 것이다. 예컨대 오염원이 포함된 제품을 만든 기업에 대해 부과금을 물리고 배출구에 계량

기를 설치해 배출부과금을 거둔다든지, 대체화학물질이 없는 경우에는 주민들이 환경회사를 조직하여 오염배출증권을 발행, 오염물질을 배출하고 있는 기업에게 이 증권을 경쟁가격에 매입하게 하고, 환경회사 인근 주민들에게는 판매대금으로 금전적 보상을 받게 하거나 감시비용으로 사용할 수 있도록 하는 것이다. 온 국민에게 새로운 세금을 부과하여 감시비용을 마련하는 방법만 구상하는 데서 벗어나 문제의 핵심을 파악한 합리적인 환경정책이 실시되어야 하며, 이와같이 했을 때 비로소 오염의 최소화는 실현될 수 있을 것이다. 최근 실시한 쓰레기 종량제처럼 오염물질 종량제도 묘안을 찾아낸다면 실시가 가능하다. 이렇게 한다면 한편으로는 오염물질을 배출하면서, 한편으로는 환경캠페인이나 환경성금을 내는 생산자는 사라질 것이다.

셋째, 효율적인 수자원 관리체계가 요구된다.

지금까지 영산강의 수자원은 농지개간과 농업용수 조절이 주목적이었다. 수질이나 오염은 사실 뒷전이었고 농업에만 매달렸던 셈이다. 그 계획이 세워진 60년대는 먹고 살기도 힘들었기 때문에 그야말로 농업이 천하대본이었겠지만 산업화·도시화가 진전되고 사회가 발전되면서 너무도 많은 문제들이 야기되었다. 전남의 젓줄이라는 영산강 유역, 전남 인구의 50%가 매달리고 있는 강줄기에 다목적댐 하나 없다는 것은 지금에 와서 재고에 재고를 할 일이다. 수자원은 관리와 개발기능으로 구분하여 건설교통부(직할하천관리, 다목적댐건설 및 관리, 내륙수운 및 운하, 광역상수도·도시하수 종말처리), 농림수산부(관개용수관리, 농업용 댐건설 및 관리, 지하수개발), 내무부(지방·준용하천관리, 수원 지역관리, 내수면어업, 지방상수도, 지방하수처리), 통상산업부(발전용 댐건설 및 관리, 온천수관리), 환경부(하천수질 규제, 하천정화사업, 환경영향평가, 공단폐수처리시설), 과학기술처(기상관측 및 예보) 등 6개 부처가 관련된다. 여기에 지방자치 단체까지 포함한다면 '물 한방울'은 참으로 갈 곳을 몰라 한다는 것이다.

하천관리 측면에서 직할하천은 건설교통부, 지방준용하천은 지방자치단체로 되어 있다. 셋강이 건강해야만 본류도 병들지 않는 법인데 규모가 작다고 지방에서 관리해야 한다는 것은 자연히 문제가 뒤따를 수 밖에 없다는 것이다. 분산되어 있는 수자원 관련부처의 업무와 이해관계를 국가 차원에서 조정하거나 중재하는 실질적인 기관이 있어야 한다는 것이다.

넷째, 환경친화적인 하천을 조성하는 힘과 지혜를 모아야 한다. 앞서 제시한 수질개선도 그 한 방법이겠다. 범시민운동으로 영산강 살리기 운동을 전개하고 환경친화적인 공간을 조성하며 영산강 수운 복원 환경생태공원 조성 등 영산강을 이용한 생태관광에도 이제는 각 분야에서 노력을 아끼지 않아야겠다.

김종일 박사는 그 구체적인 방안을 정리한 바 있는데 이 내용에 덧붙여 제시해 본다. '영산강을 살리자'는 캠페인이 그저 강가에 버려진 빈 깡통을 줍는 일 썸으로만 생각해서는 안된다. 시민단체가 참여하고 문화적·생태학적·환경교육적인 차원에서 현대를 사는 우리 모두의 책무라는 생각을 갖고 利他心이 발로될 때 우리는 비로소 영산강의 회생을 반갑게 맞을 수 있는 것이다. 시민운동의 한 방법으로는 취미모임·지역모임·학술모임 등 분야별로 다양한 모임을 활성화하는 방안을 생각할 수 있다. 사진 동우회, 새 관찰 동우회, 어류관찰 동우회, 문화유적 답사회, 영산강 걷기 모임, 하이킹 모임, 광주천 살리기 모임 등 문화활동을 전개하도록 하자는 것이다. 예컨대, 영암과 무안군 주민이 한 자리에 모여 영산강을 주제로 민속발표회, 시화전, 사진전, 사생대회 등을 할 수 있지 않는가. 대상이 초·중고생에서 대학이나 일반인들까지 확대된다면 지역의 이미지 제고에도 큰 도움이 될 터이다.

이 때 영산강 곳곳의 절경이나 풍물을 담은 사진집이나 엽서, 지도등을 제작 판매하여 기금으로도 활용할 수 있겠다.

다섯째, 水運을 통해 강의 이용을 극대화 시

켜야 한다는 취지아래 영산수로의 복구에 대한 제안이다.

우리나라는 화물수송의 91.4%를 도로교통에 의존하고 있다. 도로교통 의존율은 매년 14.3% 증가한데 반하여 도로확충은 땅 값 상승등의 요인으로 1.3%에 그치고 있다. 이런 이유로 도로 혼잡이 가중되어 한해에 8조원 이상이 소실된다는 교통개발연구원의 보고가 있었다. 우리지역도 예외가 아니다. 영산강 유역에 있는 각급 도로들이 몸살을 앓고 있다. 특히 광주~목포간 국도 1번도로는 더욱 심각하다. 21세기를 바라보면서 확장할 수 밖에 없다. 95년 정부예산편성기준에 따르면 4차선 국도 1km를 새로 내는데 들어가는 토목공사비만 36억이나 된다. 여기에 토지수용까지 고려하면 그 건설비용은 엄청날 수 밖에 없다. 게다가 지나친 도로확장은 여러가지 역기능을 야기할 수 있다. 예컨대 도로 양쪽 지역의 단절현상과 대기오염, 교통사고 등의 문제점들이다. 따라서 그 대안은 넓은 하상 공간을 활용해야 한다. 영산강에 배를 운항시키자는 것은 뜬금없는 내용은 아니다. 이미 선진 국가의 운송시스템에 있어 운하의 역할과 기여도는 지적된 바 있다. 남한의 절반도 안 된 네덜란드만 하더라도 7천40킬로의 운하를 갖추고

있다. 우리 조상들도 이미 잘 이용했던 바 이 시점에서 경제성장을 고려해볼 때 더욱 그 유혹이 일고 있다.

필자는 이미 지난 87년 여기에 대한 주장을 편 바 있다. 최근 서울 세종연구소의 주명건 박사는 한강과 낙동강을 연결하는 운하를 건설하자는 제안을 했으며 세종대 고의장 교수도 영산강에 광주 하남공단과 목포 대불공단을 연결하는 운하건설을 제안하는 발표를 한 바 있다.

수운의 톤당 운송비가 육운에 비해 절반 밖에 안된다는 단순한 경제논리로 운하를 건설키 위해 직강·준설공사와 같이 무리한 하천변형이 뒤따른 제안이기는 하지만 이색주장으로 넘길 것이 아니라 환경·생태학적인 면을 반영하여 계획을 짜고 여러분야가 참여한다면 강을 살리는 길에 이를 것이다. 우선 영산강 하류인 회진(구진포)에서 하구둑까지라도 소규모 선박을 운항하여 영산강의 내륙수로와 주변의 자연환경, 역사, 문화적인 유적을 연계한 생태관광코스를 개발하여 환경탐사 및 환경교육의 장소로 활용했으면 한다. 직접 배를 타고 다니면서 영산강을 살피는 기회를 마련해보면 운하를 만들어야 한다는 여론이 일 수 밖에 없기 때문이다.