

# 사림(士林)의 도시(上)

## The town of chu-tz scholars (a first part)

이 글은 필자가 그동안 틈틈이 짬을 내어 16세기 선비들이 계획을 했던 장소를 중심으로 답사하며 생각했던 내용들을 산문의 형식을 빌려 정리한 것이다. 말하자면 서원 그리고 정원과 정자를 대상으로 자연 속에 모여드는 선비들의 생각과 이야기를 쓴 글이다. 그래서 이번 연재의 서론적인 전반부는 한국철학사와 건축사에 깊은 영향을 남긴 퇴계 이황이 한양을 떠나 소수서원을 거쳐 안동의 도산서당으로 가는 동안 일어난 일들을 다루고 있다. 한마디로 퇴계 이황의 눈을 통해 조선시대 선비들이 왜 서원과 정자와 정원을 만들었는가를 풀어보자는 글이다.

하지만 처음부터 사림의 도시라는 제목의 글을 쓰려고 했던 것은 전혀 아니다. 20여 년 전 필자는 건축학회에 소재원에 대하여 하서 김인후의 소재원 48詠 시조 속에 내재한 시적 이미지와 상관하여 논문을 발표한 이래 평소 조선시대 사림과 경관은 매우 특이한 인과관계를 갖고 있다고 생각했다. 그래서 틈나는 대로 선비들이 지닌 경관이미지에 대한 관심을 정리할 심산으로 소재원과 보길도 그리고 도산서당에 대한 답사와 조사를 해왔다. 그런데 해를 거듭할수록 이들에 대한 이해가 깊어지자 16세기 조선시대는 별난 시대였다는 생각이 들기 시작했다. 우선 당시 인물들의 인간관계를 생각해보면 소재원을 조영한 사람은 양산보와 하서 김인후는 그와는 사돈지간이었다. 그리고 김인후와 같이 성균관에 머물렀던 퇴계 이황 역시 말년에 도산서당을 조성했던 것이다. 말하자면 양산보와 김인후 그리고 퇴계 이황 이들은 서로 같은 시대를 살다간 면식을 지닌 사람들이었던 셈이다. 동시에 모두 경관이 빼어난 장소성에 대한 깊은 이해와 실천력을 지닌 사람들이었다. 그뿐만이 아니다. 인연의 실타래가 그렇게까지 모진 것인지 몰라도 양산보의 소재원이 있는 성산과 고산 윤선도의 보길도 사이에 기막힌 사연이 숨어있었다. 바로 양산보와 김인후 그리고 호남 유림의 중심지 성산에서 자란 송강 정철이 서인의

정여립 모반사건을 취조할 때 그의 혹독한 문초를 못 이기고 숨진 사람이 바로 고산 윤선도의 증조부였던 까닭이다. 말하자면 관동별곡을 쓴 가사문학의 대부 정철과 시선의 경지에 있던 시조의 고수 고산 윤선도 사이에 기막힌 악연이 있었던 셈이다. 이런 점에서 1500년에서 1650년 대 사이 한국사상사와 문학사에 가장 빛나는 영남과 호남의 인물들이 모두 하나 같이 자연을 배경으로 인연의 고리에 물려있었고 이들은 한국 건축의 대표적인 정원과 서원을 남긴 사람들이기도 했다. 그런 까닭에 이들이 남긴 자취는 개별적인 것으로 각론적 입장에서 다룰 것이 아니라 뚜렷한 사조를 지닌 시대의 흐름으로 정리할 문제였다. 그뿐만 아니다. 이들이 남긴 삶의 궤적 속에 영남의 선비들은 서원으로 호남의 선비들은 정자로...인물들이 끊임없이 모여들기 시작했던 것이다. 이러한 역사적 사실을 목격한 필자는 바로 이곳이 사림의 도시라는 생각을 하게 된 것이다. 16세기 조선에는 이를 발화시킨 자연과 생명과 삶에 대한 사고(思考)가 있었던 셈이다. 그래서 이들에 대한 이야기가 퇴계 이황의 이야기를 뒤이어 구체적으로 서원과 정원이야기로, 소수서원과 도산서원 그리고 소재원과 관동별곡 그리고 보길도를 중심으로 상, 하 10여회씩 총 20회 분량으로 전개된다.

이 글을 통한 필자의 바람은 독자와 함께 도시라는 거대한 기계적 도구들의 틀 속에 마을과 촌락을 포함시킨 현대도시와 대별되는 새로운 도시에 대한 담론을 나누고 싶은 것이다. 그리고 이들의 이야기가 이시대의 화두가 되고 있는 녹색건축, 녹색도시를 풀어갈 인문학적 실마리와 출발선임을 알리고 싶다. 만약 이를 계기로 생명이 가득한 지구를 만들어 가야는 미래의 짐을 지고 우리가 물질문명으로 가득한 도시문화의 터널 속을 제대로 걸어 나갈 수만 있다면 얼마나 다행이겠는가. 이런 기대를 하면 할수록 여행기 비슷한 답사록과 좀 다른 형식으로 글을 써야 한다는 소리없는 부담이 그림자처럼 필자를 떠나지 않을 것 같다.

### 목 차

1. 여로(旅路), 영원한 생명의 도시 찾아\_A journey, searching for the Eternal life giving town
2. 퍼즐\_Puzzle
3. 봉화대로의 절경 남한강 길.  
The beautiful scenery of south han river side. in the way of Bonwha road
4. 실경산수, 구담봉과 옥수봉\_The picture is drawn from mountain top of gudam, ouksun
5. 퇴계 이황이 현감으로 머물렀던 도시, 옛 단양.  
The town Danyang, a place for whang-lee was mayer
6. 선비들의 계회(契會)장소 삼선수석로(參遷水石路).  
A meeting place for Chu-tz scholars, the Samsunsuk road
7. Walking space, 운계 구곡로(雲溪九谷路).Walking space, the Ungaegugok road
8. 봉화대로의 고개, 죽령\_A Ridge of the way of Bonwha road, guklyung
9. 죽령 고개를 넘나든 사람(士林) 그들은 누구인가.  
Who is him, the Chu-tz scholar, going over the Ridge of guklyung
10. 풍기현과 사림\_The Chu-tz scholar in Iyungki
11. 소수서원 가는 길\_A Way to the Sosu seowon

필자 : 한재수, 현 한라대학교 공과대학 건축학부 교수  
by Han, Jae-su

한재수 교수는 한양대학교에서 학사, 석사, 박사학위를 취득하고 건축사무소 신아건축에 근무한바 있으며 한옥현장에서의 경험을 토대로 지난 10년 간 농림부 과제로 한옥 산업화에 대한 연구를 수행했다. 이와 관련된 2가지 특허출원과 함께 전통목조 기법의 현대화에 관한 다수의 논문을 권민학회에 발표한다. 저서로 건축학자가 풀어낸 「황도개경의 비밀」(2002, 도서출판 옛오



늘)이 있으며 조선시대 읍지에 대한 연구를 통하여 조선시대 도시사에 관한 연구를 하고 있으며 현재 한라대 교수로 재직 중이다.

- 대한건축학회 이사, 논문집 편집위원, 역사위원회 위원장
- 한국건축학회 논문집 편집위원
- 문화재청 문화재 전문위원
- 강원도 문화재 위원회 위원, 교통영향평가위원회 위원

## 2. 퍼즐

- Puzzle -

### 게임의 법칙

과연 이곳 풍광들이 퇴계 이황으로 하여금 머물고 싶은 곳으로 비쳤을까?

상진 대교 앞에서 있는 필자에게 묻는 다면 썩 달가운 질문이 아닌, 자신없는 물음이지만 대답에 앞서 필요해진 일은 퇴계 이황이 살던 시대의 단양의 모습을 알아내고 그가 이곳에 머물고 싶었을 만한 장소성, 바로 경관적 맥락을 찾아내야 한다는 것이다. 그 일을 가능하게 하려면 3가지 논리적인 절차가 필요하다. 현재 우리 눈에 보이는 현장의 풍광에서 변형된 부분들을 지워버리고 옛 모습으로 찾아갈 수 있는 코드를 만들기, 문헌이나 자료, 전해오는 이야기를 통해 조각난 과거의 편린을 찾아내어 퍼즐 조각 만들기, 이들을 서로 끼워 맞춰 하나의 완성된 도상 만들기 이상 세 가지 과정을 거쳐야 된다.

간단한 게임의 법칙으로 구성된 퍼즐인 셈이다.

이렇게 해서라도 문헌에도 기록되어 있지 않은 퇴계 이황의 종적을 이 방법으로 찾아낼 수만 있다면 이번 답사는 그동안 하찮은 게임으로 생각해왔던 퍼즐 게임 덕을 톡톡히 보는 셈이다. 원래 이 게임은 18세기 영국에서 지리 과목의 학습자료(지도)를 조각내어 맞추기로 처음 개발된 것이었다. 그런데 조각그림 자료들이 계속 등장하면서 역사·알파벳·식물학·동물학과 같은 과목에 사용되기 시작한 이후 1860~70년대 미국과 영국에서 대중적인 그림을 직소 퍼즐에 이용한 이래 오늘에 이르게 된 것이다<sup>1)</sup>. 이런 사실로 미루어 보면 인류는 오랜 동안 지워진 과거를 연속적인 수수께끼로 가정하고 풀어내어 정답을 찾는 놀이를 즐겨왔던 셈이다.

기억이라는 수많은 과거의 편린을 주서모아 답사를 통해 지워진 역사를 짜 맞추는 일은 대중과 함께 미지의 시간대에 대한 모험과 미스터리가 풍부한 놀이를 즐길 수 있는 이 게임은 컴퓨터 게임에

선 도저히 느낄 수 없는 지적 쾌감을 주는 구석이 많았다. 누구나 다 흔히 신문이나 잡지를 읽으며 해본 심심풀이 놀이 퍼즐 속에 역사의식이 숨어 있었던 셈이다.

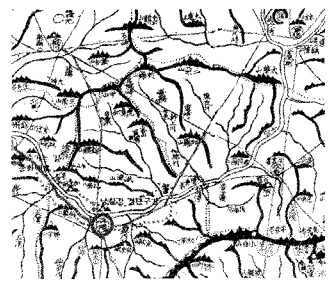
이제 여러 가지 시설물로 불규칙하게 얼룩져 있는 경관조각들을 발라낸 다음 원상태로 자연경관을 복원하여 역사적 사실과 아귀맞춘 풍광의 모습을 그림이나 지도 속에 그려 넣으면 된다. 그런데 이 일은 예외 없이 고 지도에서부터 비롯되고 있었다.

### 과거로 들어가는 문, 고지도

퍼즐 게임은 조선시대 옛 지도를 찾는 일부터 시작되었다. 지도는 퇴계 이황이 살았던 시대 작성된 것이면 더 좋았다. 다행스럽게도 규장각과 장서각에는 조선시대 고지도가 많이 소장되어 있어 자료를 구하는 일은 별 어려움이 없었다. 그러나 이들에 대한 연구가 대부분 회화와 일반 역사 하는 사람들이 서지학적으로 해온 까닭에 건축과 도시적인 맥락이 밝혀진 것은 거의 없는 실정이었다. 하지만 이들의 노력으로 지도 작성년대가 고증 된 까닭에 비교적 가까운 시대의 지도를 찾아낼 수 있었다. 바로 영조 때인 1750년 경 제작된 것으로 추정되는 동국지도<sup>2)</sup>와 해동지도 모



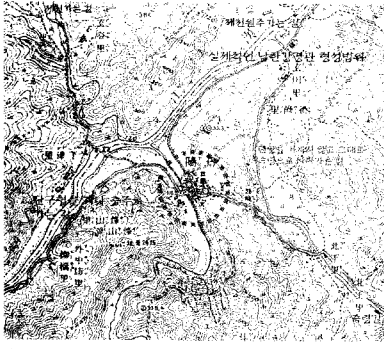
(그림 1) 18세기 단양과 남한강변(해동지도)



(그림 2) 19세기 단양과 남한강변(대동지도)

1) 여기서 말하는 '직소 퍼즐'이란 퍼즐 조각이 나무나 판지 위에 붙여놓은 복잡한 내용의 그림을 실톱(jigsaw)으로 수십 개의 조각으로 잘라낸 것을 말하는데 잘라낸 조각의 수와 모양에 따라 퍼즐의 난이도가 나타나는 게임이다. 이렇게 시작된 퍼즐 게임은 1900년대 초 대단한 인기 오락 도구로 발전하기 시작하면서 1930년대 대공황 때에는 값싸고 누구나 재사용할 수 있는 오락 도구로 발전하여 대중화되면서 오늘에 이른 장수명 게임인 셈이다.

2) 도별도는 각 도를 1장의 지면에 그렸으나 함경도는 남도와 북도가 각각 1장으로 되어 있고, 반대로 경기도와 충청도는 합쳐서 1장으로 되어 있다. 함경북도 도폭에는 여백을 이용하여 지도를 만든 동기와 범례가 실려 있어 이전 지도의 결점과 이 지도의 제작 원리를 알 수 있게 하였다. 즉 이에 의하면 정확한 지도 작성을 위해 백리척(百里尺)을 사용했다는 점, 각 도를 이으면 전도가 되도록 같은 축적으로 그렸다는 점, 병지와 지형이 험준한 곳은 축척의 비를 다르게 했다는 점, 도별(道別), 성읍(城邑)을 다른 색으로 구분하였고, 수륙의 도로, 좌우도의 경계, 봉수(烽臺)와 역 등을 식별하였다는 것을 밝혔다. 이 지도의 가장 큰 특징은 지도에 축척을 표시하여 실제 거리를 계산할 수 있도록 한 점이다. 즉 100리를 1자로, 10리를 1척(寸)으로 표시하고, 산지나 계곡 등 굴곡이 있는 지형에서는 1자를 120리 또는 130리로 적용하였다. 또한 제척(梯尺)을 세로로 그리고 백리척이라 표시했는데, 제척의 실제 거리는 9.5cm이므로 100리를 9.5cm로 표시한 것이다. 또한 도별로 채색을 달리하여 식별하였으며, 산과 하천, 도로, 경계, 봉화, 역 등도 색을 달리하여 시각적으로 한눈에 알아 볼 수 있도록 하였다. 이 지도는 조선 후기 대축적지도 발달에 획기적인 역할을 하였을 뿐 아니라 당시로서는 가장 정확한 지도였다. 이 지도를 본 영조는 갑탄과 함께 홍문관과 비변사에 비치하도록 했으며, 신경준, 이익 등 당시의 여러 실학자들도 찬사를 아끼지 않았다.



(그림 3) 1910년 단양과 남한강변(조선총독부지도)

두 채색 필사본인 이 두 지도 가운데 쓸 만한 상제 한 것은 2008년 12월 22일 보물 제1591호로 지정된 해동지도였다. 이 지도에 표기된 18세기 단양군 모습을 보면 당시 단양군은 7개의 면으로 구성되어 있었는데 읍치인 읍내면을 중심으로 6개의

면 동면, 서면, 남면, 북면, 소야촌면, 조산촌면이 남한강을 따라 포진해 있었다.

헌데 이 지도의 단점은 축적이 엉망이었다. 그리고 도시구성 내용을 산세 중심으로 대략적인 비례에 맞춰 끼워 놓은 까닭에 이 지도에 그려진 지리정보를 일일이 현장에서 파악하기 힘들었다. 그래서 이를 가능케 해 줄 보다 정확한 정보가 필요해졌다.

최신지도를 보면 도움이 될 것 같았으나 근자에 이르러 이 지역까지 도시화 현상이 확산된 까닭에 지형 변형이 워낙 심해 오히려 해독하는데 많은 시간과 노력이 필요했으므로 불편했다. 때문에 조선시대 해동지도를 그렸을 당시 원지형을 그대로 남긴 지도를 찾아내야 했다.

조선시대의 땅 모습을 있는 그대로 보여줄 수 있는 그것은 바로 대동여지도와 1910년 조선총독부가 작성한 단양군 지형도였다. 이 두 지도는 모두 축적이 정확했으므로 서로 비교해 볼만했다. 대동여지도가 조선시대 언어로 작성된 지도였다면 1910년도 지형도는 현대어로 작성된 조선시대 땅의 모습이었다. 말하자면 대동여지도와 1819년 지형도는 해동지도를 해석하는데 없어서는 안 될 길잡이인 셈이다.

이 두지도의 비교에서 커다란 수확 하나가 있었다. 그것은 청풍에서 단양으로 오는 봉화대로 구간이 강변길과 제비봉 능선 길 두 가지가 있었다는 사실이다.

과연 어느 길이 퇴계 이황의 시대 길이였을까.

해동지도에는 제비봉 능선 길이었다. 이 길은 수산으로 연결되어 청풍을 지나 충주로 이어지는 길이다. 만약 이것이 사실이라면... 이번 답사계획은 모두 물거품이 되고 말 것이 분명했다. 헌데 남한강변 경관을 조사하면서 적어놓은 단구협 일대에 대한 메모가 생각났다. 야장의 기록에 의하면 원래 외서면 일대를 단구협곡이라 했는데 이곳에 퇴계 이황이 단양군수로 재직하던 시절 옥순봉 충북 제천시 수산면 괴곡리 산9번지 석벽에 '단구동문(丹丘東門)'이라는 글을 암각하여 놓았다는 것이다. 그래서 2008년 9월 9일 명승 제48호로 지정되었는데 이곳은 워낙 경관이 뛰어나 소금강이라고 할 정도였는데 그 가운데 옥순봉은 희고 푸른 여러 개의 봉우리가 마치 대나무 싹과 같다고 하여 붙여진 이름이었다는 것이다... 기암괴봉이 거대한 병풍처럼 펼쳐진 이곳은 충주호 담수로

옛 모습을 잃어버렸지만 수면 위 삭아버린 화강암자락 윗부분이 연출하고 있는 경관은 뛰어났다. 연산군 때 김실손은 《여지승람》에, 백리지로 유명한 이증환은 《산수록》에 이곳의 뛰어난 경치를 칭송하였던 곳 아닌가.

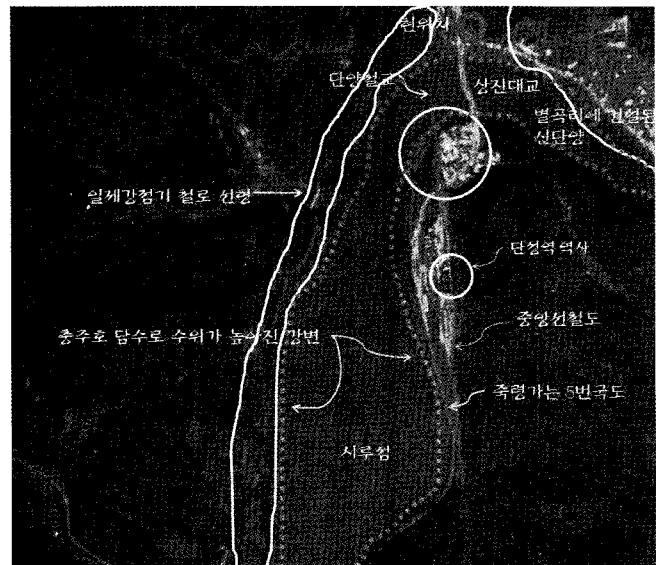
말하자면 단구협 일대가 퇴계 이황을 비롯한 선비들과 관련 있는 곳임이 분명했다. 이제 내일부터 해야 할 작업은 상진대교에서 단양의 관문이 되었다고 전해지는 단구동문의 봉우리 옥순봉까지 남한강변의 역사경관을 찾아내고 의미를 분석하는 일이다.

이것이 첫 퍼즐을 푸는 과정이 된 셈이다.

### 퍼즐 1단계 역사코드 만들기(남한강변 옛 모습 찾기)

지금 내가 서있는 상진나라가 비록 강원도에서 단양으로 들어가는 이목쟁이라곤 하지만 조선시대까지만 하더라도 이곳은 인근에 있는 체천, 영천 등과 같은 도시들이 워낙 낙후된 지방 도시들이었으므로 사람과 물류의 왕래가 한산했다. 그래서 봉화대로(烽火大路)였던 3번국도보다 이곳은 접근성 떨어졌다. 말하자면 이곳은 정막감을 지닌 옛 단양의 부 진입로에 해당했다. 그런데 이러한 예상과 달리 이곳의 풍광은 구한 말부터 지금까지 백여 년 동안 네 차례에 걸쳐 너무도 많은 변화와 진동을 겪게 된다.

동경 128도 20분 31초 북위 36도 59분 해발 충주호 수면 높이 20여 미터, 남한강을 가로지르는 상진대교는 불과 이십년 전만 해도 원래 여기서 오른쪽으로 80여m 떨어진 곳 아래 십여 미터 내려간 지점에 있었고 그 밑에 십여 호의 아주 자그마한 강변 마을이 있었다. 거기서 사십 여년 더 거슬러 1943년으로 거슬러 올라가면 단양 철교 역시 원래 상진대교 옆에 있었던 것이 아니라 오른쪽으로 3키로 미터 정도 떨어진 수양개 마을에 있었다. 그래서 하괴 터널을 뚫고 나온 중앙선철도는 지금처럼 여기서 곧장 남한강을 건너지 않고 우회전하여 천주터널과 애곡터널을 지나 문곡리 수양개 마을에서 왼편으로 돌아 남한강을 가로질러 죽령천 하구를 지나



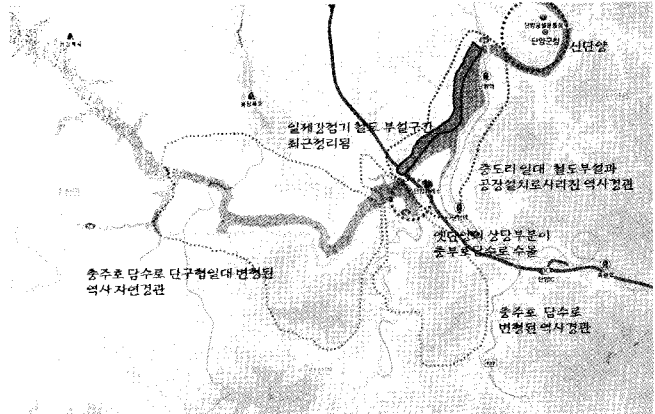
(그림 4) 충주호 담수로 별로 변한 모래섬 시루섬과 중도리 일대 역사자연경관(위상사진)

단성역을 거쳐 죽령터널로 연결 되었다. 그보다 더 20여년 거슬러 오른 1920년대 초반 해도 이곳 사람들은 지금의 상진대교 교각 동쪽으로 이백여 미터 거슬러 올라간 곳에 위치했던 상진나루에서 나룻배를 타고 남한강을 건너 남쪽 강변 백사장 길을 따라 옛 단양으로 걸어갔다. 철교가 있었던 예곡리와 수양개 마을 사람들이 역시 철교 교각에서 강을 따라 십여리 내려간 하진리(下津里) 아랫 나루를 이용해 강을 건너 옛 단양으로 갔다. 그 무렵 일제가 구한말 신작로를 근대화하면서 5번 국도를 개설하자 죽령 길은 자동차가 다닐 수 있는 도로 폭을 지닌 신작로로 리모델링되게 되었다.

이때 매표읍에서 상진리로 들어오는 5번국도와 죽령길이 옛 단양읍 삼거리에서 서로 연결되도록 (사진 4)에서 보이는 옛 상진교 교각 자리에 다리가 세워진 것이다. 이후 증도리 일대 광산이 개발되고 단성역을 중심으로 5번 국도를 따라 주거지가 형성되었다. 말하자면 이곳에 근대적인 새로운 토지이용 현상과 인구증가 현상이 발생한 것이다. 이로 인하여 죽령길이 슬금산 산록을 따라 상진교와 이어지는 새로운 도로가 생겨났다. 이렇게 5번국도 선형이 갖추게 되자 상진나루에서 단양으로 들어오는 길이 사라지게 되었다. 때문에 이 지역 교통 거점이었던 단양읍 삼거리의 중심성이 상대적으로 약화되기 시작했다. 이것이 1970년대 단양의 모습이었다. 이때까지만 해도 단양은 남한강 북쪽에서 단양읍내로 들어오는 상진과 하진 두개의 나루터와 하나의 교량 상진교 그리고 남한강 철교와 단성면 일대 광산촌을 일종의 부심으로 지닌 제법 규모있는 도시였다. 일본 제국주의에 의하여 시작된 산업화 초기 도시모습이 그대로 남아 있던 도시였다.

상진나루에서 남한강 하구를 바라보면 강과 산으로 어우러진 옛 단양의 모습이 한눈에 보였다. 그리고 상진대교 왼편, 지금의 신 단양이 있는 상진리 나루터와 도담 초등학교 분교 그리고 도전리(道田里)<sup>3)</sup> 별곡리(別谷里)<sup>4)</sup> 일대는 몇 안 되는 작은 강 마을이 있던 곳으로 매우 한갓진 곳 이었다. 이곳은 물론 강 건너 심곡리(深谷里)와 슬금산<sup>5)</sup> 일대 작은 마을이 몇 있었는데 그 역시 으레 이맘때가 되면 깊은 산줄기에 가려져 어둠에 싸여있었다. 여기서 서쪽으로 삼 십리 밖에 떨어져 있는 하진리 일대 역시 마찬가지였다. 이것이 불과 사십년 전 옛 단양으로 진입하는 도시경관의 첫 인상이었고 조선말락이후 오십년 동안 지속되어온 경관의 모습이기도 했다.

헌데 1980년대를 기점으로 철도와 철교가 5번 국도를 따라 상진리로 이전되고 불과 백여 호 남짓한 별곡리와 도전리 강 마을이 단양인구의 45%가 밀집한 1,850세대의 신 단양으로 개발되고 증도리 일대에 단양역이 생기면서 도시가 형성되자 이곳 겨울밤의 적막함은 이제 도시의 불빛으로 희번하게 풀려나기 시작했다. 단양이란 도시공간이 두개의 조직으로 분화된 셈이다. 동시에 매표읍서의 진입로가 주 진입로로 바뀐 셈이다. 그로인하여 도담 삼봉



(그림 5) 충주호 담수와 근대화 야기된 남한강 일대 역사경관 변화 내용

에서 흘러 들어오는 남한강줄기를 따라 흘러온 한겨울밤 달빛의 싱그러움, 그 빛을 받아 상진나루 백사장 가득히 피어오른 현란한 달빛 여울도, 도시의 불빛으로 어이없이 무너져 내렸다. 밤하늘의 무너짐은 그것으로 그치지 않았다. 아무리 세월이 흘러도 강폭은 그대로였으나 흐르는 강물은 아예 호수로 바뀌어 버렸다. 충주호 담수로 수면이 이십여 미터 높아지자 모든 옛 것이 물에 잠겨버린 것이다. 그 통에 남한강 물은 호수가 되어 주변 산자락을 올라섰고 줄지에 강물을 막아서게 된 실금산 산비탈은 자신의 앞자락을 가로지르고 지나가는 자동차 길과 철길을 발끝으로 애써 제겨 세우려고 콘크리트 옹벽으로 테두리를 둘러싸게 된 것이다. 그렇게 해서 마침내 단양군 치소가 있던 단양읍 하방리 옛 단양은 도시의 약 70%가 물에 잠겨버렸고 신단양이란 새로운 도시가 생겨났다. 단양의 외부공간조직에 커다란 변화가 생겨나자 조선시대까지 그대로 내려왔던 태고의 자연경관 체계는 허물어져 내렸다. 그리고 두 도시공간은 서로 연관성이 전혀 없어 보였다.

산은 낮아졌고 단양이란 역사 도시는 사라져 버렸다.

그리고 신단양이란 신도시가 생겨나면서 도시의 주 진입로마저 뒤 바뀌게 된 것이다. 불과 사십년 만에 자연과 역사의 도시 단양의 페러다임이 확연하게 세 번이나 바뀌어 버린 것이다. 하지만 더 심한 몸살을 앓은 것은 상진리에서 단구협에 이르는 남한강변의 자연하천경관의 변화였다. 이곳은 상진리에서 옛 단양의 중심 하방리로 들어오는 길과 봉화대로를 따라 충주에서 단구협을 지나 옛 단양으로 들어오는 두 진입로가 강변과 만나 매우 특이한 경관회랑을 구성한 곳이다. 원래 옛 단양의 도시적 배경을 이루는 자연경관의 구성요소는 벌판이 아니라 강과 산이었다. 이점은 강원도, 경상도 지리산 일대 산속에 분포한 도시들도 마찬가지였다. 하지만 단양은 이들의 서로 어우러져 모양새를 갖추어 있어 매우 특이했다. 굳이 레오폴드(Leopold, 1969년 하천을 끼고 형성된 계곡의

3) 상진리 뒤쪽의 넓은 밭이라는 뜻으로 도전이라 했는데 상업 교육중심지로 바뀌었다.

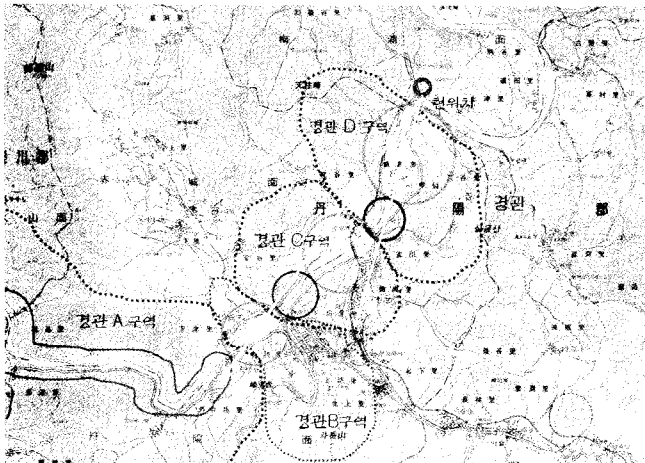
4) 벼랑이 많아서 벼실이라고도 했던 이지역에 1985년 군청소재지 이전으로 행정 교통중심 지역으로 변화했다. 이곳의 동남쪽 생기들에는 단양향교 소유 논이 많이 있었다.

5) 산이 깊어 산삼이 많이 났다. 그래서 주변에 형성된 심곡리를 심삼이라고도 했음.

경관분석법개발)의 경관측정법을 동원하지 않더라도 그 특징을 한 눈에 드러난다. 산과 강이 맞 부딪치는 곳에 장단을 갖춘 구비가 여럿 있었고 앞산에 밀려 멈춰 설 수 밖에 없었던 깎아지른 듯한 기묘묘한 암벽들 틈바구니를 비집고 흘러가는 강물은 폭과 깊이를 지닌 단양의 걸모습이었다. 그때 만해도 상진나루에서 오른쪽으로 고개만 돌려도 휘몰아치듯 넘실거리며 환을 지어 성재산자락을 휘 감고 서쪽으로 빠져나가는 소백산줄기를 비집으며 밀고 들어가는 남한강을 따라 펼쳐진 도톰한 둔덕의 하얀 모래톱은 실낱같은 우리나라 강줄기가 주는 매력적인 경관이기도 했다.

상진리에서 하진리까지 약 삼 십 여리 가듯한 남한강줄기에 죽령천과 단양천이 흘러내려 형성된 하구의 커다란 모래톱으로 강줄기는 세 개의 마디로 나뉘어 있었다. 첫마디에 해당하는 구간이 바로 눈앞에 보이는 상진리 앞 남한강줄기이다. 강폭 250미터의 40% 정도를 강 너비로 할애한 길이 천이백 미터의 남한강 줄기, 이 물줄기가 서쪽으로 흘러내려 실금산 자락 증도리<sup>6)</sup>를 지나칠 때면 강폭은 세배 가듯 넓어지면서 강줄기는 반대로 더 가늘어져 6, 70 미터 정도로 좁아졌다. 이렇게 흐른 물이 현천리<sup>7)</sup> 꽃 거리<sup>8)</sup> 앞에 이르면 죽령천과 합쳐져 두 배 정도 불어났고, 성재산 앞에서 강폭은 엄청나게 줄어들어 약 150여 미터로 좁아졌다. 마치 이를 기본 리듬으로 잡은 듯 남한강은 증방리를 지났고 물목이 좁다란 성재산 앞 협곡 약 천오백여 미터를 쏟아내며 빠져나와 하방리 모래벌판을 단양천과 함께 통과했다. 그리고 낚이를 버린 듯 월북산, 말복산이 버티는 바람에 급하게 흐름을 멈춰선 제비봉 발목을 잡아 돌아 몇 구비 굽이진 협곡을 빠져나와 충주로 흘러 나갔다. 때문에 천천히 숨을 죽여 가며 흐르던 물이 증도리 하방리 증방리 앞에선 소리를 내어 빨리 흐르기 시작했고 물목에 이르면 자신의 리듬을 되찾기라도 하듯 상대적으로 천천히 흘러갔다.

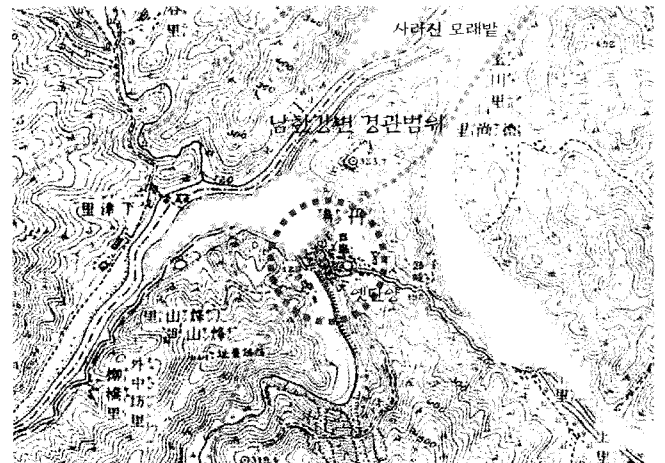
땅이 넓어지면 흐르는 물줄기는 좁아졌고 땅이 좁아지면 그 물



(그림 6) 1974년 지도를 바탕으로 복원한 조선시대 단양 경관구조

줄기는 다시 넓어졌다. 땅이 조용히 숨을 고르고 있으면 물줄기는 거센 소리를 내며 흘러갔다. 이런 되풀이를 거듭하여 충주로 가는 것이 이곳 물길의 생리였다. 그리고 한결같이 이것의 바탕이 되어 준 것이 바로 백사장이다. 시루섬, 강 건너 마주한 실금산(671.1미터) 아래 기슭을 슬그머니 밀어내고 만든 벌판같이 드넓은 강폭, 그것의 대부분을 차지한 증도리(甞島里) 모래톱, 이를 시작으로 현천리 증방리로 이어지는 모래벌의 양감과 남한강 줄기가 만들어낸 선의 대비와 그 위에 살포시 내려앉은 월광의 아름다움, 그것은 실로 대단한 미학적 원리를 갖고 있었다. 산은 산대로 물은 물대로 자체의 아름다움을 한껏 뽐내고 내고 있었던 이곳 경관의 특성은 형식미학적 입장에서 볼 때 근접성(近接性, Proximity, nearness)의 원리가 명확하게 드러난 곳이었다. 그뿐만이 아니었다. 강한 수직성과 상승감을 지닌 단구협 구간의 경이로움은 백두대간 줄기를 따라 바다로 흘러들어가는 한반도 바위산들의 역동적인 모습을 물과 함께 풀어낸 대단원을 지닌 자연서사시의 극적인 반전이기도 했다. 이곳에 가면 산은 산대로 봉우리 들의 밀착성이 강해지면서 유사성(similarity)이 강하게 드러났고 물은 물대로 흐름이 좁아지고 급해지고 빨라지면서 속도감을 드러내자 연속성을 갖기 시작한 것이다. 그리고 산과 물은 하나가되어 급한 템포로 흘러간 것이다. 결국 이 흐름은 단구협의 경관적 특질이 방향성에 있음을 증명해주고 있다. 그래서 나는 이곳을 찾을 때 마다 자연이 내린 역설적인 비례의 아름다움에 취해 흐르는 남한강과 옛 단양을 바라보곤 했다. 사람의 손으로, 도식적인 도시 경관미학으로는 도저히 풀어낼 수도 없고 빚어낼 수 없는 3차원의 경관미학이었다.

생각이 여기 머물지 않고 나래를 펴 시대를 거슬러 갈수록 선명해지는 자연경관의 아름다움, 이것은 더없이 간절한 그리움으로 내게 다가왔다. 그리고 퇴계 이항 그를 생각할수록 이것을 문학적으로 승화시켜 정리한 사림(士林) 탁영 김일손과 이윤영, 그리고 이



(그림 7) 충주호 담수로 변한 남한강변 모래밭

6) 일명 시루섬이라고도 하는 이곳은 상진나루아래 위치한 아름다운 마을로 충주댐이 생기기전 남한강 수량이 많으면 마룻배로 건너갔고 적을때는 걸어서 섬으로 가기도 했다.  
 7) 현천리는 한때 삼거리를 중심으로 도시가 발달했는데 여기서 옛 단양으로 성재산을 돌아 들어가는 길이 있었다. 그런데 이길이 충주호 담수로 폐쇄되고 신단양이 형성되면서 인구가 격감했고 상권이 축소됐다.  
 8) 현천리 상권이 활발했을 당시 주점이 많았던 색주거리였다.

들의 뒤를 이어 이곳 풍광을 제형시와 가사문학으로 노래했던 많은 선비들의 삶의 흔적에 대한 궁금증은 더해 가기만 했다. 그들과 함께 그림으로 이곳을 기록했던 단원 김홍도와 엄치옥, 그리고 이방운과 최복을 비롯한 많은 화원들이 남긴 화첩속의 풍광들 그동안 무심코 보아만 왔던 규장각, 장서각의 자료들이 이제 그들의 삶과 시대정신에 대한 궁금증이 되어 갈증처럼 내속을 타들어왔다. 이들이 바로 거대한 그물처럼 이곳을 지배하고 있었던 태고적 모습을 그대로 간직했던 자연에 자신의 말을 건네고 눈에 보이는 장소 하나 하나에 나름의 의미를 부여하며 산책문화 도시의 피륙을 짜내었던 그 사람들이었기 때문이다. 그들이 걸으며 한 장면 한 장면 정리한 자연풍광, 그들이 남긴 모든 이미지와 언어들에 이곳 자연에 대한 해석이자 장소성에 대한 정립이기도 했다. 아마 이런 사람들과 교분을 지녔던 퇴계 이황 역시 이곳에서 자신이 살아야 할 장소성을 지닌 곳으로 생각했을지도 모른다.

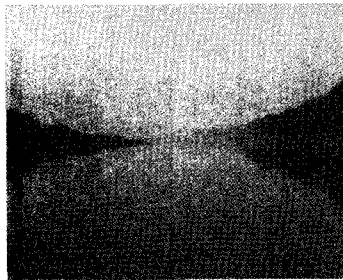
하지만 삼십여 년 만에 이곳을 다시 찾은 내 눈에 보이는 것은 호수처럼 변해버린 강과 강줄기 한 가운데 손톱만한 모래톱을 빼꼼히 고개 내민 채 어둠 속에 가라앉아 있는 시루섬의 잔형 뿐이었다. 그리고 어둠으로 자신의 몸 색깔마저 잃어버린 강변에 이따금씩 가로등 불빛에 반사되어 희끗 희끗 보이는 것들은 강변에 널브러진 검은 플라스틱 농약병, 콜라병, 스티로폼 박스임이 분명했다. 장마철에 흘러들던 것이 대부분이었을 이들은 여물에 말려 군데군데 쓰레기 군락을 형성하고 있었다. 오른쪽 멀리 실금산줄기를 밀어낼 듯 차오른 충주호의 숨 가쁜 턱이 도시의 불빛 속에 흐려진 어둠사이로 뜨막하게 보였다.

멀리 옛 단양을 바라보자 적성면과 단성면을 잇는 단양대교를 통과한 중앙고속도가 하방리 중심을 가로질러가자 성재산 산자락의 윤곽은 유난스레 흐릿해졌다. 멀리 허공을 가르며 줄을 이어 성재산 자락을 파고드는 불빛은 단양대교를 지나치는 자동차 행렬이었다. 성재산 머리에 주저앉아 있는 휴게소의 가로등 불빛과 간간히 새어나온 도로의 불빛으로 단양의 진산은 아예 그 모습마저 쇠락해 버렸다. 장엄한 자연의 원형적인 모습을 극적(劇的)인 연출을 지닌 이곳 남한강의 경관이 일반적인 표준화된 근대 도시 경관으로 변화해 가고 있는 것이다.

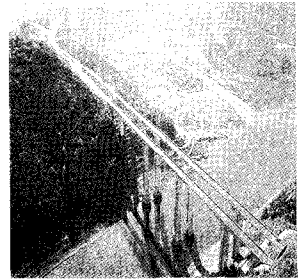
조선의 선비들이 사랑해 왔던 자연과 마을경관이 충주호 담수라는 간단한 행위로 이렇게 퇴락해 가고 있는 것을 보는 순간 과거와 현재 그리고 미래가 동시에 무너져 내리는 듯한 아픔이 밀려왔다.

과연 오늘을 살고 있는 내가 살고 진정 싶어 하는 곳은 어떤 곳인가. 우리는 과연 이러한 가치를 추구하는 도시를 만들고 살아갈 수 있을까. 이런 생각이 들자 시간이 흐를수록 무겁게 내려앉기만 하는 깊은 침묵과 같은 어둠 속으로 내 마음은 착잡하게 가라앉기 시작했다.

## 피클 1단계 역사코드 만들기(성재산 및 단양 옛 모습 찾기)

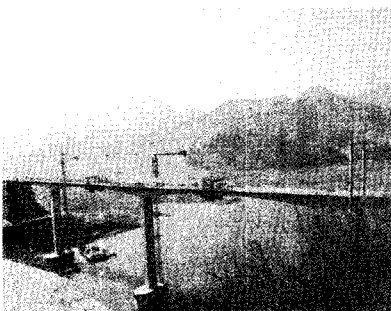


(그림 8) 상진리에서 본 성재산



(그림 9) 사적265호 적성산성(赤城山城) 주변을 가로지르는 중앙고속도로와 단양대교

날이 밝기 무섭게 찾아 가야할 그곳은 화두로 떠오른 옛 단양이다. 조선시대 읍치가 있었던 옛 단양은 여기서 남한강을 비스듬히 남서쪽으로 가로질러 이십여여 떨어진 높다란 봉우리 두악산(723m), 마을 사람들이 소금무지 산이라고도 부르는 성재산(323) 그 산줄기 끝자락 서쪽 사면에 있다. 영남으로 가는 길목 도시인 단양은 지금 나지막한 성재산자락에 안겨 신라 사람들이 만든 적성산성을 힘겹게 머리에 이고 살아온 탓인지 옆모습조차 능선에 가린 채 소리 없이 남한강과 소백산만을 바라보고 있다. 그리고 성재산 머리와 강 건너 적성면을 연결하는 일직선의 두개의 다리가 어둠보다 짙은 검은 색선으로 드리워져 있다.

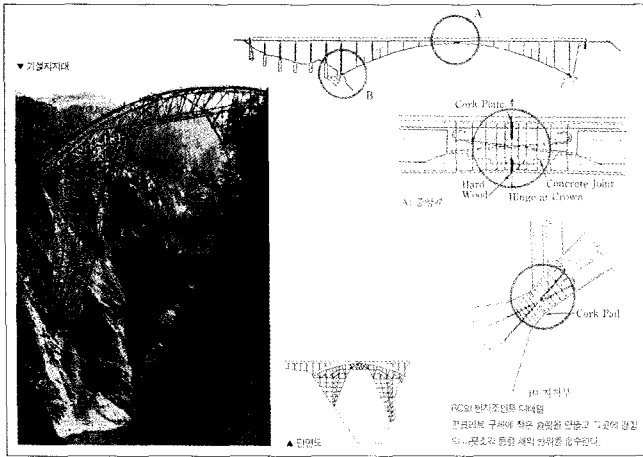


(그림 10) 또 다른 단양대교(현재 완공되었음)

이 단양대교가 바로 죽령터널과 함께 중앙고속도로를 대표하는 구조물로서 국내 최초로 최고 높이 교각 타설 공법인 Self Climbing Form 공법을 적용을 자랑하는 높이 무려 103m 왕복 2차선의 초

대형구조물인데 현재 두개가 완공되어 나란히 서있다. 이 교량을 세운 목적은 중앙내륙지역의 원활한 교통소통과 국토의 균형 개발은 물론 인근 월악산, 소백산, 금수산 등의 관광자원 개발에 크게 기여하도록 하기 위함이었다. 특히 배로 이루어지는 충주호 유람을 의식하고 설계과정부터 미관을 각별히 고려하여 상판을 군더더기 하나 없이 매끈한 외관의 아치형으로 제작한 교량이다. 사실 교량 그자체로만 본다면 단양대교는 세계적인 기술임이 분명했다. 그런데 이 다리는 충주호 유람선을 타고 수상관광을 하는 사람들에게 현대의 토목건설기술을 감상하는 볼거리를 제공한다고 하지만 불행스럽게도 이 다리 교각 왼쪽 무성한 숲이 바로 적성산성이 있는 성재산이다. 그리고 다리 오른쪽 뒤편에 가물가물 보이는 마을이 옛 단양이고 마을 앞을 지나는 자그마한 하천이 황장산 줄기를 타고 남한강으로 흘러내리는 물 좋기로 소문난 단양천이 있다. 그런 까닭에 아무리 보아도 이곳 자연경관과 피라미드와 같은 초

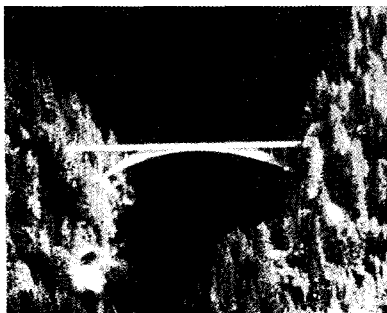




(그림 11) 살기나트벨의 다리 시공정면과 구조개념

자연적인 스케일로 경중하게 솟아 있는 단양대교는 서로 조화될 수 없는 상대였다. 이 다리는 이곳의 풍부한 자연경관을 압도함으로써 균형을 상실했던 것이다. 뿐만 아니라 달리는 차창을 통해 볼 수 있는 것은 난간이 고작이었으므로 자동차 안에서 단양의 아름다운 풍광을 본다는 것은 불가능했다. 설사 할끔 결눈질로 뭔가를 본다고 해도 불과 1,2초 사이 시속 100km로 스치듯 지나치며 풍광을 감상한다는 것은 어불성설이었다. 결과적으로 이 단양대교는 성재산 8부 능선을 치고나가면서 두약산과 어우러져 만든 자연스러운 스카이라인에 문제를 일으키고 말았다. 과연 이런 어처구니없는 일이 어떻게 일어난 것일까. 우리는 이런 사실을 어떻게 평가해야 하는가. 이 질문에 대한 명확한 답은 우리나라 문화재 보호법에서 찾아진 것이 아니라 역사마을과 도시보존에 관한 내용을 정리한 워싱턴 헌장에서였다.

1987년 제정된 이규정을 보면 도시와 지역 계획 시 건설되는 자동차전용도로는 역사 마을이나 역사도시지역을 관통해서는 안 되지만 이들 지역과의 접근성은 좋도록 계획되어야 한다. (When urban and regional planning provides for the construction of major motorways, they must not penetrate an historic town or urban area, but they should improve access them Chapter for the conservation of historic towns and urban areas)고 못 박고 있다.

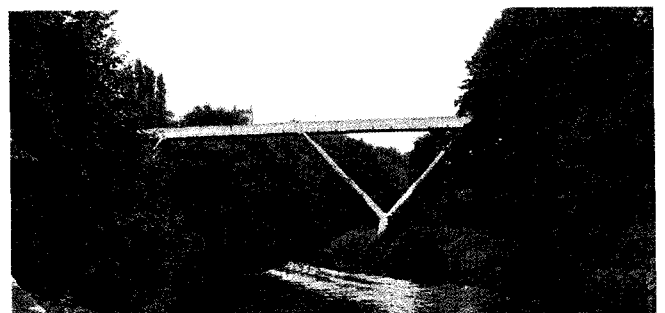


(그림 12) 1930년대 작품인 살기나트벨의 다리

이 헌장에 명시된 내용으로 미루어본다면 고속도로와 같은 자동차 전용도로가 역사마을이나 역사 도시를 통과한다는 것은 세계적인 보편성에도 어긋나는 행위였던 것이다. 이러한 국제적인 움직임은 이미 1978년부터 유네스코를 중심으로 자연재해나 전쟁 등으로 파괴의 위험에 처한 유산을 복구 보호함으로써 인류 보편적 유산의 파괴를 근본적으로 방지하고, 세계각지의 문화유산 및 자연유산 보호

를 위한 국제간 협력과 각 나라별 유산 보호활동을 고무하기 위하여 세계문화유산을 제정해오고 있다. 이런 세계문화 흐름 속에서 단양대교는 너무도 명백하게 성재산과 옛 단양의 역사유적 한복판을 가로질러 죽령터널로 치닫고 있었다. 굳이 이 코스를 고집하지 않더라도 일제 때 만들었던 단양철교 위치를 재활용 할 수도 있었다. 그렇게 했더라면 이렇게 무참하게 역사도시의 파괴는 이루어지지 않았을 것이다. 설사 이 노선을 고집해야 할만한 말 못할 사정이 있었더라도 이곳에 세워질 다리는 단조로운 자연선형을 지닌 성재산 주변 자연 경관 속에 하나의 요소가 될 수 있는 구조물로서 심하게 디자인 되어야 한다는 아쉬움을 갖게 한다. 과연 그런 디자인은 존재하지 않는 것일까. 사례는 없는 것일까.

이런 안타까운 생각이 1930년대 작품인 살기나트벨의 다리를 생각나게 한다. 마야르(1872~1940, 스위스 베른 태생)가 설계한 이 다리는 알프스계곡에 세워진 길이 교량으로 길이 90미터 폭 3.5미터로 겨우 자동차 한대정도 지나칠 수 있는 콘크리트조의 다리이다. 역학적으로 세 점 힌지를 기가 막히게 활용 설계한 정정구조물의 아치교인 이 교량은 구조해석의 명확성과 온도변화와 지점변화에 대한 흡수력이 잘 기획된 근대건축의 영원한 기념비적인 구조물이다. 입지조건이 단양대교와 거의 비슷한 이 다리는 크기 면에서 단양대교보다 작지만 질적인 내용면에서 보면 결코 작다고는 할 수 없는 구조이다. 1930년대 구조이론을 현대 건축사들이 모를 리 없을 것이다. 그런데 주변 역사 환경을 고려한 또 다른 다리 터럼의 도보교가 생각나자 우리는 이곳 경관을 더 생동감 있게 드러낼만한 절호의 기회를 유감스럽게도 노치고 말았다. 아쉬움마저 느끼게 되었다. 이 다리는 내 머릿속에 아름다움을 보존하기 위해 기술이 존재한다는 또 다른 믿음을 심어준 다리였다. 스코틀랜드 달링턴 역에서 기차로 한 30분 정도 가면 아랍이 설계한 터럼의 도보교가 있다. 두개의 V자형 교각을 지닌 이 다리는 교각사이가 40m 폭 2.4m로서 1963년 완공되었다. 아름다운 위어강 하구에 세워진 이 다리 주변에 영국 최대 로마네스크 건축 양식인 터럼대성당(1093~1220)이 있다. 영국의 건축역사가 페브스너(N. Pevsner)가 말한 것처럼 이 성당은 리브 바울트, 측랑에 설치된 첨탑의 횡단아치 마치 고딕의 구조의 출현을 예고하는 듯한 아름다운 건물로서 말굽처럼 휘돌아 가는 위어 강에 둘러싸인 사암 절벽 위에 서있다. 그리고 이 사원의 주변 낮은 구릉지에 오랜 대학건물이 분포해 있었는데 학부 증설에 따라 위어 강 건너에 동쪽에 학생회관이 신축되자 이 두 캠퍼스를 연결하는 다리 설치가 불가피해



(그림 13) 보트연습장 위어강 위에 세워진 도보교

진 까닭에 세워진 교량이다. 이 교량의 입지 조건 역시 문화유적을 배경으로 세워졌다는 점에서 단양대교와 비슷했다. 살기나트벨의 다리와 더럼의 도보교, 이들과 단양대교를 비교해 보자 문화유적 지인 성재산에 설치된 고속도로와 교량은 설계과정에 있어 경관자원의 특성에 대한 분석과 관리방안이 전혀 고려하지 않은 구조물 디자인이라는 생각이 들었다. 만약 제대로 설계했다면 성재산의 사회문화적 가치와 적성산성과 남한강 자연경관의 가시구역에 대한 조사, 고속도로와 교량설치에 의해 발생하는 부정적 요소들에 대한 종합적인 검토의 흔적이 구조물 디자인에 역력히 드러났을 것이다. 이렇게 설계 했더라면 성재산 정상부를 무자비하게 깎아 버리지 않았을 지도 모른다.

심지어 성재를 깎아 세운 단양 휴게소만 보아도 마찬가지였다. 단양 IC에 올라 상행선을 따라 가다 오른쪽에 있는 이 휴게소는 바로 옆에 적성산성이라는 훌륭한 문화재가 있음에도 불구하고 삼엄한 경계철책으로 건물 주위를 둘러쳐 놓고 있다. 휴게소와 적성산성이란 문화재는 전혀 별개의 것으로서 있는 셈이다. 이러한 건축행위는 기존 토지이용과 이용패턴의 연속성(land use and land cover continuity)을 무시한 전형적인 사례였다. 원래 터줏대감인 적성산성에 대한 접근성이라고 전혀 배려하지 않았던 셈이다. 우리는 이곳과 전혀 어울리지 않는 지나치게 크고 무거운 문명의 옷을 아무 생각 없이 입혀버림으로서 시간과 공간의 고리로 연결되어 있는 문화의 사슬을 끊어내고 있는 것이다. 과연 이런 건설행위 결과를 놓고 이 시대 우리는 사회적 유보(Social reservation 문화적 역사적 가치로 인한 보호)가 된 토지와의 올바른 관계설정에 전력한 문화의 시대를 열었다고 할 수 있을까. 물론 사태가 이렇게 발전되기까지 물론 나름대로 이유는 많이 있었겠지만 무슨 사연이 있어 그 지경에 이르렀는지 더 묻고 싶지도 않았고 알고 싶은 것도 없었다. 한 가지 아쉬운 것은 이를 관계만 잘 설정, 활용했어도 멋진 문화공원이 조성되었을지란 곳이라는 사실이다. 엄청나게 귀한

문화유산이 낭비되고 있는 현장을 보고 있는 셈이다. 그래도 이곳을 찾는 사람들이 있었다. 바로 수학여행 온 학생들이다. 선생님의 지도로 적성산성을 보기 위해 이곳에 온 이들은 휴게소에 버스를 세우고 철책 뒷문을 이용해 답사를 하고 있다. 마땅히 당당한 자세로 우리 역사유적을 보아야 할 그들이 마치 수업시간 중 선생님 몰래 학교 뒷문 옆 라면가게라도 가듯 웅크린 모습으로 휴게소 뒷문으로 빠져나와 줄지어 성재를 오르고 있다. 이런 사실에 더 이상 관심이 없다는 듯 이방인처럼 서 있는 휴게소, 적성산성을 보기 위해 이곳을 찾은 학생들 모두가 서로 제각각이다.

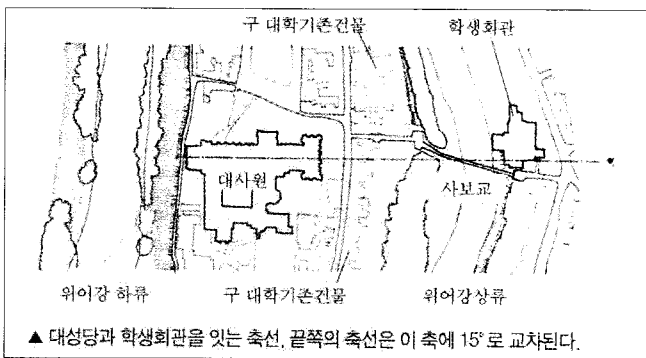


(그림 15) 적성산성을 외면하고 있는 단양휴게소

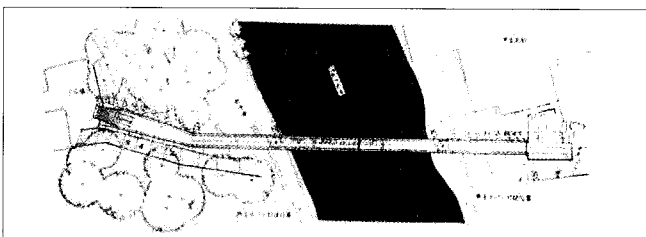


(그림 15) 성재산 적성산성 성벽을 조절거리며 걷고 있는 학생들

장대하게 세워진 상진대교, 단양대교, 철교, 충주댐, 중앙고속도로, 도로포장 이런 것들을 앞세운 개발 일꾼들은 국토개발이라는 미명하에 오지를 찾아 끊임없이 새로운 장소들을 만들고 있다. 이들은 문화재가 분포한 역사마을이나 도시지역을 지역 경제발전을 가로막는 저해요소, 인근 주민들의 재산 가치를 손상시키는 요소라는 꼬지 않은 시선으로 바라보고 있다. 그래서 사업계획을 수립 집행 과정에서 문화유적에 대한 검토는 맨 마지막 절차로 미루어 놓음으로서 최종 의사 결정과정에서 문화재가 걸림돌이 되도록 역사문화 환경을 구석으로 몰아붙이고 있다. 누군가 모든 국토가 박물관이라고 했지만 그 말은 발굴이라는 입장에 한정된 말이다. 하지만 유지관리와 보전이라는 입장에서 보면 문화재는 부동산의 힘없는 천적이자 개발의 천덕꾸러기임에 틀림없다. 사실 이러한 굴레에서 조금도 어긋남이 없는 곳이 지금 내가 찾아 가려는 사람의 땅, 선비들이 사랑하고 노래하며 그리워했던 단양이란 도시 경관의 현실이었다. 이것을 바라보고 있는 내 가슴 속에서 소리 없는 탄식처럼 우러나온 말은 세월이 약이란 말처럼 이들 모두가 시간이 지나면 자동적으로 서로 어울리는 장소성을 발휘할 수 있게만 된다면... 얼마나 다행일까, 하지만 이것은 푸념어린 위로에 불과했다. 이곳에 도착한지 불과 한 시간도 채 되지 않았건만 거친 호흡으로 떠오른 생각들로 영겁 같은 시간이 흐른 느낌이다. ■



(그림 14) 더럼 도보교 배치도



(그림 15) 도보교 평면도