

# 대한제국과 경인철도 그리고 서울역



안창모 경기대학교 교수  
(mosc@hanafos.com)

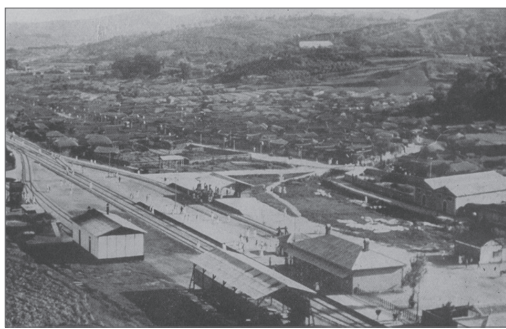
개항이후 세계질서에 편입된 조선은 서구식 근대국가를 지향하며 500여년 만에 다시 황제국의 위상을 고쳐 세우면서 대한제국으로 새롭게 출범했지만, 일본의 식민지로 전락하면서 대한제국은 우리 역사에서 사라졌다. 동시의 대한제국의 역점 사업이었던 철도 건설의 실체는 묻히고 왜곡되었다. 35년 동안 식민 지배를 받은 우리사회에는 곳곳에 유형무형의 식민사관이 깊이 배어 있다. 오늘날 우리가 자랑스러워하는 대한민국의 뿌리가 대한제국임에도 그 사실을 아는 이는 거의 없다. 헌법에는 대한민국이 상해의 대한민국 임시정부의 정통성을 계승했다고 명시하고 있다. 주지하다시피 대한민국 임시정부는 3.1 독립선언에 기초해 1919년 4월 13일 중화민국 상하이에서 설립되었다. 그렇다면 대한민국 임시정부가 왜 하필이면 1919년 3월 1일의 독립선언 직후에 설립되었을까? 그 답은 고종황제의 죽음에 있다. 1919년 1월 21일 고종이 승하하셨는데, 독립선언과 함께 만세운동이 일어난 1919년 3월 1일은 고종의 인산일이었다.

대한제국의 상징적 존재였던 고종황제의 승하로 3.1운동이 일어났고, 3.1운동으로 상하이 독립운동의 중심에서 임시정부가 수립되었는데, 이때 국호가 대한민국이었다. 그런데 왜, 대한제국 임시정부가 아니었을까? 이는 대한제국의 상징이었던 고종황제가 돌아가셨기 때문이다. 고종의 죽음은 곧 '제국의 소멸'과 '민국의 탄생'으로 받아들여졌던 것이다. 이렇게 탄생한 대한민국 임시정부의 법통이 1948년 수립된 대한민국 정부로 이어졌으니, 대한제국은 대한민국의 뿌리임에 틀림없다.

대한민국의 입장에서 대한제국은 아무리 그 중요성을 강조해도 지나침이 없다고 하겠다. 지난 100여 년 동안 대한제국은 마치 조선의 부록 정도로 취급되었지만, 대한제국은 망해가는 나라의

마지막 몸부림이 아니라, 오늘의 대한민국의 출발점이었다.

대한제국에 대한 새로운 인식과 함께 우리는 대한제국의 경인철도에 대해 주목할 필요가 있다. 경인철도는 대한제국이 식민지화되면서 역사적 의미가 철저하게 잊혀졌고, 해방 후에도 식민지 경험에서 비롯된 철도에 덧칠해진 오해로 인해 제대로 된 평가를 받지 못했다. 철도를 매개로 이 땅에 몰려온 식민지배자, 철도를 통해 이 땅의 많은 것을 빼앗아 간 식민지배자에 대한 뿌리 깊은 반감으로 인해 우리는 철도에 대해 확실한 가치관이 형성되었다. 대륙침략의 견인차이자 우리의 산하와 농토 그리고 자원을 유린하고 수탈하는 선봉에 철도가 있었다. 그래서 우리는 “철도는 침략과 수탈의 상징”이라고 믿고 있다. 한국인이려면, 어느 누구도 추호도 의심하지 않는 부분이다. 그러나 바로 여기에 우리가 인식하지 못하는 뿌리 깊은 식민사관이 내재되어 있다.



[그림 1] 경인철도의 종착역인 서대문역 전경

우리나라 최초의 철도는 1899년에 제물포에서 노량진까지 처음 운영되었고, 1900년에는 한강을 넘어 서대문까지 연결되었다. 이 철도의 건설 주체는 대한제국이었지만, 주체의 존재는 사라지고, 미국인에게 주어졌던 철도부설권이 재정적인 문제로 일인에게 넘어갔다는 사실만 역사에 남았다.

그러나 경인철도 건설의 주체가 대한제국이었고, 미국인에게 주었던 철도부설권이 일본의 공작으로 자금조달에 어려움을 겪은 미국인 모스가 일인에게 넘어간 사건의 전말을 아는 사람은 드물다. 거두절미하고 본론을 말하자면 경인철도는 경부철도나 경의철도와 달리 침략과 수탈의 상징이 아니다. 경인철도는 대한제국의 의지로 만들어진 최초의 철도로 대한제국이 서구와 만나는 새로운 방법이였다. 그 배경에 미국이 있다. 1882년 미국과 수교를 맺었고, 1883년 인천항이 개항되었다. 그리고 1887년 조선영사였던 프레이저(E. Frazer)가 김윤식에게 ‘전등과 철도 신설계획’을 요청하는 공문을 보냈었다. 주지하다시피 1887년 경복궁 안 건청궁에서 처음 전기가 도입되었다. 조선 정부는 미국에게 무척 호의적이었던 것 같다. 최초의 대중교통인 전차도 미국과 손잡고 건설했고, 철도 역시 미국과 사업을 하려고 했으니 말이다.

1년의 시간 차이를 두고 건설된 전차(1899)와 기차(1900)는 서대문에서 만났다. 인천에 도착한 외국인이 기차를 타고 서대문역에 도착한 후, 전차를 갈아타고 도성 안으로 들어올 수 있었으니, 서대문역은 오늘로 치면 환승역이었던 셈이다. 환승역 주변에는 세계적인 체인호텔이었던 아스토호텔도 있었다. 서대문역의 위치는 현재 이화외국어고등학교의 운동장이다.

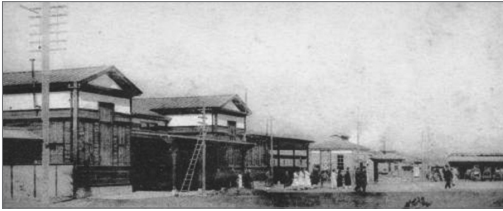


[그림 2] 서대문역에 위치했던 아스토호텔

이와 같은 경인철도의 역할은 조선시대 북경으로 통하는 외교루트였던 의주로에 비견할 수 있다. 경인철도는 세계를 향해 문호를 개방한 조선이 대한제국으로 새롭게 출범하면서 서양의 문화를 받아들인 개화의 루트였고, 대한제국이 서양과 만나는 새로운 길이었던 것이다. 적어도 경인철도는 침략과 수탈을 목적으로 만들어졌다는 오해에서 벗어나야 한다.

그러나 최초의 철도시대가 열렸을 당시 서울에서 가장 중요한 역이었던 서대문역의 역할은 채 10년을 넘기지 못했다.

한국을 무력으로 장악한 일본이 러일전쟁을 위해 경의철도를 부설하고, 러일전쟁에서 승리한 일본이 경부철도를 건설하면서 철도의 중심이 서대문역에서 남대문역(현 서울역)으로 옮겨졌다. 그리고 1919년 서대문역은 문을 닫았다.



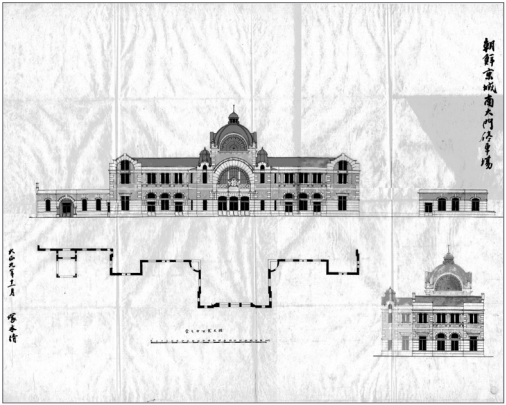
[그림 3] 남대문역사

1922년에는 남대문역이 경성역으로 이름이 바뀌면서 명실상부한 서울의 중앙역이 되었고, 1925년에는 서울의 중앙역이 새로 지어졌다. 오늘날의 서울역이 지어진 것이다.



[그림 4] 루체른역사

새로 건축된 경성역은 중앙에 돔을 얹은 좌우 대칭의 역사주의 건축양식으로 지어졌다. 오랫동안 누가 설계했는지 알려지지 않았다가, 일본에서 입면도가 발견되면서 건축가가 츠카모토 야스시(塚本靖)로 알려졌었지만, 서울역 원형복원사업 과정에서 필자는 서울역이 츠카모토 야스시의 설계가 아닌 스위스 루체른역을 모델로 디자인되었음이 밝힌 바 있다. 한편, 붉은 벽돌건축의 이미지를 가지고 있던 서울역은 오랫동안 동경역의 축소판이라는 오명을 가지고 있었으나, 동경역과는 디자인의 계보가 전혀 다르다. 동경역이 암스텔담역을 모델로 한 반면 서울역은 루체른역을 모델로 했고, 바닷가에 지어진 동경역이 물로부터 철도를 보호하기 위해 2층에 플랫폼이 만들어졌지만, 서울역은 만초천을 이용하여 철도를 건설하면서 플랫폼이 지하1층에 설치되었다.



[그림 5] 츠카모토 야스시의 경성역 입면도

이로 인해 철도가 도시를 물리적으로 양단했지만 시각적으로는 철로 건너편으로의 시야가 확보되어 철도가 도시를 양단 내는 부작용이 상대적으로 적었다. 신축된 서울역 앞에는 아무 설비도 없는 텅 빈 마당이 만들어졌다. 이 마당은 역전광장이라고 불리기도 했다.



[그림 6] 준공 직후 경성역 전경

역 앞 너른 마당은 서울역 뿐 아니라 지역의 크고 작은 모든 기차역에 예외 없이 생겼다. 그러나 그들이 모두 광장이라 불리지는 않았다. 의문이 든다. 왜, 모든 기차역에는 넓은 마당이 필요한 것일까? 그리고 서울역과 부산역 등 몇몇 대도시의 기차역을 제외하곤 대부분의 기차역 앞의 마당이 광장이라 불리지 않는 것일까?

이유는 비교적 명료하다. 역전 너른 마당의 용도는 기차를 이용하는 승객중 내리는 사람을 위한 공간이기 때문이다. 대구모로 여객을 수송하는 기차의 특성상 종착역에는 단시간에 많은 승객을 쏟아낸다. 당연히 보통 때는 비어있을 수밖에 없는 무용의 텅 빈 공간일 수밖에 없다. 용도가 없는 텅 빈 공간은 외형상 광장과 비슷하지만 광장이라고 부르지 않는다.

그렇다면 광장이란 무엇일까? 광장의 사전적 정의는 “많은 사람이 모일 수 있게 만들어 놓은 넓은 빈 터”를 말한다. 여기서 요체는 ‘모일 수 있게’다. 서울역 앞의 너른 마당이 광장일 수 없었던 것은 모이는 공간이 아니었기 때문이다. 모일 수 있는 공간이 없었던 것이 아니라, 모여야 할 이유가 없었다는 표현이 맞을 것이다. 즉 서울역 앞 너른 마당이 광장이 될 수 없었던 것은 역 앞 너른 마당이 기차에서 내리는 승객들이 발걸음을 재촉하며 한 시라도 바삐 자기 집으로 돌아갔기 때문이다.

서울역사 앞 너른 마당의 용도는 지난 백여 년 동안 각기 다른 시대의 풍경을 담고 있었다.

대한제국을 강점한 일제는 한반도를 자신들에게 부족한 쌀을 생산하는 생산기지로 삼았기에 한반도는 산업화되지 못했고, 한반도의 사람들은 대부분 도시가 아닌 지역에서 농업에 거주했다. 이는 산업화되지 않은 대도시에 인구가 많지 않았고, 이는 곧 유럽이나 일본의 여느 대도시 기차역처럼 광장을 만들었지만, 많은 사람이 동시에 오고 갈 일이 상대적으로 적어 서울역 앞의 너른 마당이 서양에서 발달한 광장처럼 사용될 일이 없었다는 것을 의미한다.

그러나 1931년 일제가 대륙 침략을 가시화시키면서 한반도의 상황이 변하기 시작했다. 일제 강점 이후 먹고살 길이 막막해진 많은 사람과 물자들이 만주로 향했고, 서울역에는 만주로 향하는 사람들이 모여들기 시작했다. 1935년 3월 3일자 매일신보에는 ‘살길 찾아 고향 떠나는 이들, 매일 평균 근 이백’이라는 제목으로 한반도에서 살기 어려워진 사람들이 고향을 등지고 거친 만주로 떠나는 사람들의 모습이 묘사되어 있다. 이시기에 한반도는 일본이 자신들의 군수패권주의를 실현시키기 위한 군수산업체를 하나 둘씩 짓기 시작했고, 1937년 중일전쟁이후에는 청진, 함흥, 원산 등 공업도시들이 군수산업을 중심으로 빠르게 성장하기 시작했고, 기차역에는 전쟁 물자를 나르고, 강제징용으로 전선으로 떠나는 사람들의 풍경으로 채워지기 시작했다. 서울역도 예외는 아니어서 서울의 중앙역이었던 서울역도 이러한 시대적 상황이 그대로 투영되었다. 이러한 역 앞 풍경은 서울역이 서울사람들을 위한 나아가 한반도의 원주인을 위한 것이 아니었기에 전개된 모습이다.

서울역 앞 너른 마당의 용도가 바뀌기 시작한 것은 우리가 주권을 되찾은 이후다. 해방은 되었지만 경제적으로 더욱 어려워진 이 땅에서 먹고살



기 어려워진 농어촌의 젊은이들이 서울로 서울로 향했다. 서울역 앞에는, 서울에 도착했지만 집이 없었기에 도착 후 곧바로 집을 찾아가는 서울사람과 다른 행태를 보였다. 갈 곳이 없는 사람들의 배회하는 현상이 되었고, 역 앞 너른 마당은 서울이 익숙하지 않은 사람들을 등쳐서 자신들의 이권을 챙기는 서울의 어두운 모습이 투영되기 시작했다.

해방 후 드디어 사람들이 모여들기 시작해서 서울역 앞은 광장이라는 단어를 사용할 수 있는 상황이 되었지만, 그 내용은 바람직한 상황이 못 되었다. 이러한 상황이 수십 년간 지속되면서 서울역 앞 광장의 풍경이 다시 달라지기 시작했다. 무작정 상경으로 귀국한 젊은이들의 노동력에 기초한 제1차, 2차 경제개발의 성과가 가시화되면서 이농현상이 더욱 가속화되었고, 이는 명절 때마다 고향을 찾는 인파로 역 앞 너른 마당이 가득 채워지는 진풍경이 형성되기 시작했다. 추석이나 설 같은 명절에는 며칠 전부터 고향행 기차표를 미리 사기 위해 서울역 앞으로 모였고, 명절에 임박해서는 표를 구하지 못한 사람들이 임시열차라도 타기 위해 무작정 광장으로 모여들기도 했고, 이러한 풍경은 신문과 방송의 주요 뉴스거리였다. 경제개발기를 거치면서 비로소 서울역 앞 광장이라는 표현이 어색하지 않은 상황이 되었다. 그런데 서울역 앞 너른 마당이 광장이 된 것은 전국에서 모여든 젊은이들로 서울이 과밀도시가 되었기 때문이다. 서울역 앞의 마당이 광장이 된 것은 서울역을 만든 사람도, 서울역도 아닌, 먹고 살기위해 서울로 모여들었던 사람들이었다.

연령층으로만 보면 서울은 평균연령이 전국에서 가장 낮은 도시였을 것이나, 농촌의 고령화는 이때부터 시작되었다고 할 수 있다. 이때 서울역 앞에 집중되었던 사람들이 서울역 뒤에도 모여들

기 시작했다. 중림동 서계동 일대에 너넉하지 않은 사람들이 모여들었고, 제2의 서울역인 서부역도 만들어졌다. 비록 기차역을 중심으로 갈라지기는 했지만 철도의 동편과 서편은 서울에서 가장 인구밀도가 높았다.

명절 때마다 귀향하는 인파로 가득했던 서울역 앞 광장의 모습이 한가해진 것은 강남이 개발되고, 서울역 앞에 집중되었던 고속버스 터미널이 모두 강남으로 옮겨져 강남 한 복판에 종합고속버스터미널이 생기면서 부터다. 여기에 경제성장의 성과로 자기 차를 갖게 된 중산층들이 자가용을 이용해서 고향으로 내려가기 시작하면서 서울역을 이용하는 사람들이 급감했고, 서울역 앞 광장은 다시 한가해졌다. 이때 서울역 광장에 새로운 역할이 생겼다.

광장이 발달하지 않은 서울에서 민주화를 열망하는 많은 사람들이 모여 자신들의 뜻을 표출하는 장소가 매우 제한적이었는데, 서울역은 집단 의지를 표출하기에는 매우 적절한 장소였다. 특히, 1980년 서울역 앞 광장은 민주화를 향한 외침의 상징적 장소이기도 했다.

2002년 월드컵 개최는 광장의 풍경을 또 다른 모습으로 바꿔놓았다. 그런데 월드컵이 바꿔놓은 광장은 서울역 앞 광장이 아닌 시청 앞 광장이었다. 이른바 붉은 악마로 불리는 많은 서울시민들이 가득한 풍경은 우리나라를 넘어 세계적인 진풍경이기도 했다. 그러나 서울역 앞 광장은 이러한 모습을 지켜봐야만 했다. 이미 서울역 앞 광장은 예전의 광장이 아니었기 때문이다. 이때 서울역은 심각한 도시문제의 중심에 서 있었다. 산업화가 성공하고 민주화도 일궈진 서울의 중심은 서울역의 동쪽이었기 때문이다. 해방 후 산업화와 민주화를 가능하게 했던 서민들의 삶터가 집중된 서울

역 서쪽의 삶은 나아지지 않았다. 서울역을 경계로 빈부격차가 심해졌고, 이는 도시풍경에도 적나라하게 드러났고, 중앙역으로서 서울역의 위상도 현저하게 낮아졌다.

그러나 2004년 고속철도 KTX가 개통되면서, 서울역은 전국 교통의 중심이자 서울 교통의 허브로서의 기능을 회복했지만, 구서울역사는 기차역으로서의 기능이 상실되면서 오히려 버려졌다. 새집을 짓고 헌집을 방치한 것이다. 다행히 문화관광부에서 서울역을 문화공간으로 활용할 계획을 세웠고, 오랜 세월동안 과도한 업무로 상했던 서울역의 곳곳을 원모습을 회복한 부 문화역284로 다시 태어났다.

해방 후 경제개발의 동력이었던 철도의 중심이었던 서울역이 문화의 시대에 문화공간으로 시대의 중심에 서기를 기대했지만, 현재의 문화역284 역할은 기대한 것만큼 충분하지 않은 상황이다. 이미 서울역은 역 자체로서 시대를 떠맡기에는 서울의 규모가 너무 커진 탓일 것이다. 다행히 최근 서울역을 가로질렀던 산업회시대의 중요한 역할을 수행했던 서울역고가도로가 보행교가로 새롭게 태어날 준비를 하고 있고, 보행교가 철도로 단절된 서울역의 동쪽(도심)과 서쪽(중립동 일원)을 연결해줄 것으로 기대하고 있다.

서울역이 원 모습을 회복하고, 문화역284로 다시 태어날 때, 부여했던 서울역의 기능이 있었다. 그것은 비록 KTX신역사가 지어졌지만, 서울역사가 기차역의 기능을 회복해야한다는 것이었다. 문화유산을 가장 잘 보존하는 방법은 가능한 범위에서 원 기능을 유지하는 것이다. 서울역사는 여전히 기차역으로서의 역할을 충분히 수행할 능력이 있다. 지금도 구서울역사의 플랫폼이 완전히 죽은 것은 아니다. 일부이기는 하지만 문화역 뒤편의 플랫폼에서는 기차를 탈 수 있고, 대통령의 지

방나들이 역시 구서울역의 플랫폼을 이용한다. 단지 플랫폼과 구서울역사가 인접해 있으면서도 기능적으로 연계되어 있지 않기 때문이다. 플랫폼과 구서울역사를 가로막고 있는 문만 연결한다면 구서울역사는 다시 원기능을 회복할 것이고, 이는 KTX신역사와 함께 훌륭하게 시너지효과를 낼 수 있는 기차역의 역할을 수행할 수 있을 것이다. 여기에 구서울역사 뒤편의 롯데마트와 주차장이 철거된다면, 근대문화유산인 구서울역사와 구서울역사와 보행교로 변신할 서울역고가도로에 의해 남대문밖을 구조적으로 재편하는 계기가 될 것이다. 이는 새롭게 태어난 문화역284가 문화시대의 중심에서 전국을 철도로 연결하는 문화네트워크의 중심이자, 철도로 분단된 도시를 통합하는 역할의 중심이 될 수 있을 것이다.



[그림 7] 공사중인 서울역 보행고가도로

남과 북을 연결하는 경의철도가 연결되어 언제라도 기차로 유럽에 갈 수 있는 물리적 여건이 마련되어 있고, 인천공항과 연결되는 공항철도가 개통되었으며, 2017년에는 낙후된 중립동 일원을 도심과 연결하는 서울역보행교가가 완성되면, 명실상부하게 서울역은 역사도시의 관문인 남대문을 앞에 둔 세계도시의 관문으로 거듭 태어날 수 있는 잠재력 가시화할 수 있을 것이다. 이제 서울역의 시대적 역할을 언제 어떻게 실천하는가는 우리의 몫이 되었다.