

2017 winter Vol. 36

Incheon Metropolitan City Museum News

박물관 풍경

風景



두 공간을 한 공간으로 묶어주는 다리

다리는 물이나 협곡 등의 장애물을 횡단할 수 있도록 두 지점을 연결한 구조물이다. 단절된 두 공간을 연결하여 한 공간으로 소통시키는 수단인 것이다.

한강철교가 놓이면서 인천과 서울이 일일생활권 공간으로 형성된 이후 인천에는 많은 다리가 놓였다. 영흥대교가 놓이면서 인천의 최남단 도서가 진정한 인천생활권 안으로 들어왔고, 영종대교가 놓이면서 인천이 지구촌과 하나의 공동체가 되었다.

다리는 한 나라의 토목 기술을 가능하는 기준이 되기 때문에 세계 각국은 자신의 기술력을 뽐내기 위해 교각 거리가 긴 다리를 건설하려고 노력하고 있다. 인천대교는 총길이가 18.38km로 우리나라에서 가장 긴 다리이다. 주교각 사이의 거리가 800m인데 준공 당시에는 세계에서 4번째로 긴 사장교였다. 특히 초속 72m의 강풍과 진도 7의 지진에도 견딜 수 있으며, 선박과 충돌 방지를 위한 돌핀형 충돌방지시설 등 안전을 위한 대비도 탄탄히 하였다. 세계에 대한민국의 토목 기술을 널리 알린 인천대교는 인천의 자랑거리인 것이다.

근래에 석모대교가 개통하였다. 석모도에서 바로 보이는 곳이 영종도이다. 영종도에서 신도를 잇고, 다시 신도와 석모도를 연결하면 강화까지 30분에 도착할 수 있다. 더 욕심을 내서 강화도 북단과 개풍군 남단을 연결하면 영종도에서 개풍군까지 1시간 안에 도달할 수 있다. 다리는 두 공간을 하나의 공간으로 묶어주는 수단이다. 실향민의 후손인 필자는 영종에서 시작한 다리가 신도를 지나 석모도와 강화도를 거쳐 개풍군에 연결되어 남과 북이라는 두 공간이 하나의 공간이 되는 날을 꿈꾸어 본다.

글 • 김상열(전시교육부)

창간일 2009년 3월 1일 발행인 조우성 발행일 2017년 12월 20일
기획편집 전시교육부 이성용, 안성희
자원봉사자 구자인혜, 김명순
표지·글 조오다 제호 이태웅 디자인·인쇄 디자인센터 산

인천광역시 연수구 청량로 160번길 26 TEL 032-440-6750 FAX 032-440-8871
<http://museum.incheon.go.kr> | www.facebook.com/icmuseum

CONTENTS

2017 winter Vol. 36

- 02 창으로 보는 풍경
- 04 기획 기사 I
인천의 섬과 다리 (교량)
- 07 청소년 기획
세계로 통하는 다리 인천대교
- 08 기획 기사 II
섬길, 뱃길, 사람길
- 10 기획 기사 III
기억과 추억이 저장된 곳, 소래철교
- 12 전시 리뷰
2017년도 특별전 <근대가 찍어 낸 인천 풍경>
박물관 소식
- 14 전시 / 교육 / 행사
유물 소개
- 16 경성·인천 전화번호부

COVER STORY



포구는 섬을 바라본다

물이 그리웠던 섬에
다리가 놓였다.
마을 구석구석은
낮선 말투들로 채워지다가
노을빛에 바다가 졸면
다리를 건너 썰물처럼 빠져 나간다.

채워야 할 배는 비워지고
포구도 비워진다.

바다는 포구를 그리워하고
포구는 섬을 그리워한다.
섬은 섬이 그립다.

— 2017 황청포구 —

인천의 섬과 다리 (교량)

글 • 김기룡
삼산고등학교 교장

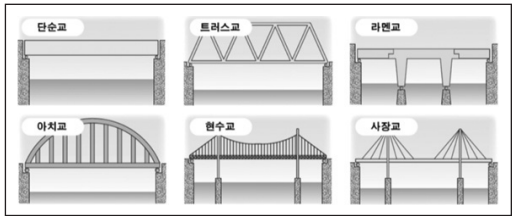
1. 인천 섬의 형성 과정

섬이란 사면이 물로 둘러싸여 있고 밑물에도 수면 위에 있는 자연적으로 형성된 지역으로 규정하고 있다(1982년. UN해양법협약 제121조 1항). 그러므로 섬이 되기 위해서는 첫째, 사면이 물로 둘러 싸여 있어야 하고, 둘째, 만조 때에 항상 수면 위에 노출되어야 하며, 셋째, 자연적으로 형성된 지역이어야 한다는 세 가지 요건을 만족시켜야 한다.

인천 섬은 마지막 빙하가 극에 달했던 약 1만 8,000년 전에 지구의 기온이 상승하여 녹은 빙하로 인해 해수면이 급격히 상승하여 많은 육지가 바다에 잠기게 되었을 때 산봉우리 부근이 노출되어 형성된 것이다. 인천 섬의 도서들도 예전에는 멸악산맥(백령도, 대청도, 소청도, 연평도, 소연평도)과 마식령산맥(덕적군도, 자월도, 장봉도, 영흥도 등)의 말단부에 속하여 육지부로 남아 있다가 약 6,000년 전 쯤 해수면 상승으로 바닷물에 잠겨 섬으로 형성된 것으로 보여진다. 따라서 인천 섬의 해안선은 해침으로 인해 매우 복잡한 리아스식 해안의 형태를 하고 있다. 도서 해안지역 대부분에서 해풍과 파식에 의한 해식동, 해식애, 시 스텝과 같은 침식지형이 조류, 파랑, 해풍에 의한 해빈, 사구와 같은 퇴적지형이 고르게 발달하여 천혜의 관광자원으로서 잠재적 가치가 크다.

2. 다리(교량)의 종류

다리(교량)는 도로·철도와 같은 교통로나 수로, 수도관·송유관 등의 수송 시설을 가로막는 골짜기, 다른 교통로·수로·강·바다·해협 등의 위를 건너서 지나가기 위해 만들어진 건조물이다. 다리는 재료에 따라 나무다리, 돌다리, 콘크리트 다리, 철근 콘크리트로 나뉘며, 교각의 구조와 형식에 따라 아래 그림과 같이 단순교, 트러스교, 라멘교, 아치교, 현수교, 사장교 등으로 구분한다.



교각의 구조와 형식에 따른 다리(교량)의 구분

3. 인천 섬의 다리(교량)

섬을 연결하는 다리는 연륙교와 연도교로 나눌 수 있다. 섬과 육지를 연결하는 다리를 '연륙교'라고 하고, 섬과 섬을 연결하는 다리를 '연도교'라고 편의상 구분한다.

가. 인천의 연륙교

인천의 연륙교에는 김포와 강화도를 잇는 강화대교(1997년), 초지대교(2001년)와 인천광역시와 영종도를 잇는 영종대교(2000년), 인천대교(2009년)가 있다.



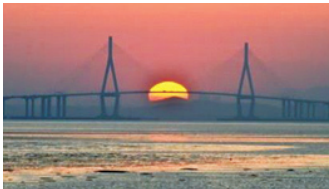
(구)강화대교 원경



초지대교 원경



영종대교 원경



인천대교 원경

1) 강화대교

강화대교는 1969년에 완공된 구 강화대교가 노후되어 전면 재시공을 통하여 1997년 완공한 라멘교 형식의 교량이다. 다리가 없었을 때 강화도에 가려면 김포 쪽 나루에서 만조가 되기를 기다렸다가 버스를 나룻배에 실어 강화도로 건너갔는데, 강화대교의 준공으로 종전 평균 30분이 걸리던 도강 시간이 3분으로 단축되었다.

2) 초지대교

초지대교는 인천광역시 강화군 길상면 초지리와 김포시 대곶면 악암리를 잇는 라멘식 교량으로 2001년에 완공되었다. 섬과 내륙을 잇는 연륙교라는 특성에 따라 교량부에 상수도관과 도시가스관이 함께 설치되었다.

3) 영종대교

영종대교는 영종도와 인천광역시 서구 경서동을 연결하기 위해 건설된 다리로 1993년 12월에 착공하여 2000년 11월에 완공한 교량으로 현수교와 트러스교가 혼합된 복합교이다. 영종대교는 복층 구조를 하고 있는데 상층에는 6차로의 도로가 지나고 하층에는 4차로의 도로와 복선철도가 지나가는 도로와 철도 병용 2층 교량이다. 주 교량인 현수교는 길이 550m로 주탑과 주탑을 잇는 케이블을 다리 상판에 직접 걸어놓는 방식으로 시공한 세계 최초의 3차원 케이블 자정식 현수교이다.

4) 인천대교

인천대교는 한국에서 가장 긴 다리로, 연결 도로를 제외한 교량 길이가 18.38km이다. 2005년 7월 착공하여 2009년 10월 완공되었다. 6차로 고속도로인 인천대교는 사장교·접속교·고가교 등 다양한 형식의 특수교량으로 구성되어 있다. 교량을 지지하기 위해 다리 중앙에 솟은 주탑의 높이는 230.5m로 국내에서 가장 높다. 초속 72m의 강풍과 진도 7의 지진에 견딜 수 있으며, 선박과 교량의 충돌을 방지하기 위한 돌핀형 충돌방지 시설이 설치되어 있다. 인천대교의 건설로 송도국제도시에서 인천국제공항까지는 차량으로 15분 정도 걸리며, 서울 강남과 수도권 남부지역에서 인천국제공항까지의 통행 시간이 크게 단축되었다.

인천을 대표하는 연륙교인 영종대교와 인천대교를 함께 볼 수 있는 곳은 두 대교의 중간쯤에 위치해 있는 월미도 월미산 정상인 전망대이다. 특히 이곳에서 바라보는 야간의 두 다리 풍경은 인천을 대표하는 아름다운 야경으로 부각되고 있다.

나. 인천의 연도교

인천의 섬과 섬을 연결해주는 연도교에는 안산시 대부도와 선재도를 연결한 선재대교, 영흥도와 선재도를 잇는 영흥대교, 신도와 시도, 모도를 잇는 시·신·모도 연도교, 대무의도와 소무의도를 잇는 소무의교, 강화도와 교동도를 잇는 교동대교, 강화도와 석모도를 잇는 석모대교(15.4km)가 있고, 2018년에 완공 예정인 잠진도와 무의도를 잇는 무의대교(16km), 덕적도와 소야도를 잇는 소야대교(15km)가 있다.

1) 선재대교

선재대교(550m)는 1998년 10월 착공하여 2000년 11월 개통된 라멘교 방식의 다리로 대부도와 선재도를 이어준다. 한국전력공사 영흥화력건설처가 영흥화력발전소 진입도로 공사 중 하나로 건설되었다.

2) 영흥대교

영흥대교(125km)는 1997년 8월 착공하여 2001년 11월 준공된 다리로 국내기술폭로 건설된 최초의 해상 사장교이다. 선재대교와 영흥대교로 인해 그 동안 인천과 영흥도를 오가던 1시간 거리의 뱃길이 육로로 바뀌어서 인천과 수도권에서 근접성이 좋아져 새로운 관광지로도 주목받고 있다.

3) 신·시·모도 연도교

1855년 이전까지 신도와 시도는 완전히 분리된 섬으로 작은 배로 건너거나, 간조 때 2시간 정도 징검다리를 이용하여 왕래하였다. 그러다가 1957년에 반잠수 연도교를 최초로 시설하고 2차로 1992년에 연도교를 보강한 후 2005년 현재의 연도교가 설치되어 물때에 관계없이 통행이 가능하게 되었다. 모도 또한 2002년 시도와 연결되어 신·시·모도를 자유롭게 다닐 수 있는 삼형제 섬이 되었다.

4) 소무의 인도교

소무의 인도교(414m)는 열악한 교통환경, 식수 부족 등 불편을 겪고 있는 소무의도 주민들의 생활환경 개선과 관광 증진을 통한 지역경제 활성화를 위해 2009년 4월 착공하여 2011년 6월에 완공된 다리로 사람과 자전거만 다닐 수 있다.

5) 교동대교

교동대교(2.11km)는 강화군 양사면 인화리와 교동면 봉소리를 이어주는 사장교와 라멘교의 혼합방식 교량으로 2014년 7월 정식으로 개통되었다. 교동대교



선재대교 원경



영흥대교 원경



경동대교 원경



석모대교 원경



소무의인도교 원경



신시연도교 원경

는 대량으로 생산되고 있는 농산물의 유통과 주민들의 생활여건 향상에 기여하고 있다.

6) 석모대교

석모대교(1.54km)는 강화군 내가면 황청리와 삼산면 석모리를 연결하는 사장교와 라멘교의 혼합방식 교량으로 2013년 3월에 착공하여 2017년 6월 28일 개통되었다. 이 다리가 개통되기 전에는 30분 간격으로 운항하는 배가 석모도로 가는 유일한 교통편이었다. 석모대교가 개통되어 수도권에서 석모도까지 가는 시간이 단축되어 많은 관광객이 석모도를 찾고 있다.

4. 다리의 개통과 섬 주민의 생활 변화

다리가 섬 주민의 생활에 미치는 영향을 살펴보기 위해 최근에 개통된 석모대교의 개통 전·후의 상황을 비교해 보고자 한다.

가. 석모도의 대표적인 관광지인 보문사와 온천 이용객수 변화량

구 분	석모대교 개통 전	석모대교 개통 후	비 고
석모도 입도 차량 수	주말 : 약 4,000대	주말: 약 9,800대	약 2배 증가
보문사 입장객 수	주말 : 약 4,000명	주말: 약 10,000명	약 2배 증가
미네랄온천 이용객 수	주말 : 약 500명	주말: 약 1,100명	약 2배 증가

나. 석모도 주민과의 인터뷰 실시 결과

석모대교가 개통되면서 석모도를 찾는 관광객이 증가하였고, 석모도 주민들의 교통과 생활필수품과 농수산물의 물류 등이 편리해 졌지만, 섬 내의 도로와 주차장이 확충되지 않는 상태로 석모대교가 개통되어 주말이면 심각한 교통체증과 주차난, 과도한 쓰레기 배출 등의 문제점이 있다고 주민들은 말하고 있다.

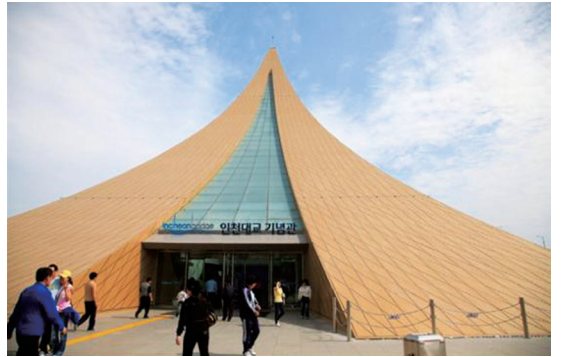
5. 인천 섬의 다리 설치에 대한 제언

인천에서 현재 계획 중인 섬 연결 사업으로는 청라신도시와 영종하늘도시를 잇는 제3연륙교와 옹진군 북도면 모도와 장봉도를 잇는 연도교 사업이 추진되고 있다. 모도와 장봉도 연도교 건설은 이 지역 주민의 숙원 사업으로 주민 교통 편의성 향상은 물론 관광객 유치에 큰 도움이 될 것으로 기대되고 있다. 이밖에 영종도와 강화도를 잇는 14.6km의 영종·신도·강화연결도로 사업도 계획하고 있으나 실제 추진까지는 상당한 시간이 필요할 것으로 생각된다.

이처럼 인천에서 연륙교와 연도교가 잇따라 건설되고 있는 것은 인천 앞바다의 크고 작은 섬을 연결해 수도권 시민들의 접근성을 향상 시키고 관광자원으로 개발하기 위해서이다.

인천의 섬은 지리적 특장상 수도권에 살고 있는 많은 사람들이 관광, 교육 등의 이유로 자주 방문하여 섬의 경제적 이익에 도움을 줄 수 있는 귀중한 자원이다. 그러므로 섬을 연결하는 다리를 설치할 경우에는 그 섬만이 간직하고 있는 자연과 역사·문화유산의 특징을 충분히 고려한 형태의 교량이 만들어져 그 섬을 상징하는 건조물로서의 기능을 수행하여야 한다. 또한, 한번 완성되면 100년 이상을 간다는 점을 인식하고 내진 설계 등 안정성을 최우선으로 확보하는 설계가 되길 바란다.

청소년 기획



세계로 통하는 다리 인천대교

글 • 5기 청소년기자
이상우(도림고)
멘토 • 이현성(청년자원봉사단)
편집 • 임예나(전시교육부)

여러분은 '인천' 하면 가장 먼저 떠오르는 것이 무엇인가요? 아마도 대부분의 사람들이 항구 도시인 인천을 월미도, 개항장, 소래포구 등 바다와 연관된 이미지로 떠올릴 것입니다. 그래서 저는 많은 사람들이 관심을 가지고 찾는 '바다' 보다는 그 위를 횡단하며 이어져있는 '교량'에 대해 조사해볼까 합니다.

인천에는 크고 작은 교량들이 많이 있지만, 특히 '인천대교'가 가장 아름답고 가치 높은 다리로 평가받고 있습니다. 인천대교는 영종도와 송도국제도시를 잇는 다리로, 무려 21.38km에 달하는 우리나라에서 가장 크고 긴 교량입니다. 인천대교가 건설되면서 서울 남부와 수도권아남 지역에서 인천국제공항까지 소요되는 주행시간이 40분 이상 단축되었으며 공항에서 송도까지는 15분대로 줄어들어, 많은 이들이 편리하게 이동할 수 있게 되었습니다. 뿐만 아니라 이산화탄소의 배출량도 크게 낮춰, 환경에도 이로운 효과를 가져왔습니다.

또한 인천대교는 국내·외 토목전문가들이 인정한 '세계 3대 아름다운 다리로 손꼽힙니다. 2010년도 일본토목학회에서 다니까상을 수상하였으며, 2011년도에는 미국토목학회가 선정한 올해의 OCEA상을 수상하는 등 그 아름다움을 세계적으로 인정받았습니다. 전문가들은 '청량산 꼭대기에서 바라보는 인천대교의 경치와 석양은 단연 세계 최고'라며 극찬을 아끼지 않는다고 합니다.

이러한 인천대교의 우수성과 가치를 기념하기 위해 2010년 3월, 인천대교 기념관이 개관하였습니다. 기념관에서는 인천대교의 역사와 설계 기술, 건설 과정 사업 효과 등 인천대교와 관련된 많은 자료들을 관광객들과 공유하고 있으며, 서해 바다와 어우러진 인천대교의 웅장한 모습을 조망할 수 있는 전망대도 마련되어 있습니다.

인천대교는 경제자유구역이라는 개념을 탄생하게 하였고, 인천대교 건설로 인천의 가치를 새로 창조했다고 하여도 과언이 아닐 것입니다. 이렇듯 우수성과 경제성을 두루 갖춘 인천대교는 내가 사는 이 곳, 인천의 랜드마크로 자리매김해나갈 것입니다.

우리는 인천국제공항으로 이동하기 위해 '인천대교'를 지나게 됩니다. 인천대교는 세계로 통하는 다리이자 우리나라의 관문 역할을 해주는 유일무이한 교량입니다. 이번 기회에 인천대교의 가치와 중요성을 다시 한 번 깨닫는 계기가 되었으며, 많은 이들이 그 가치를 소중히 여기고 보존해나가기를 희망합니다.

섬길, 뱃길, 사람길

— 강화도 석모대교를 건너다

글 • 구자인혜
(자원봉사자)

사진 • 김명순
(자원봉사자)

사람들은 누구나 오랜 빛바랜 추억의 사진 한 장 정도는 마음속에 지니고 산다. 그러곤 가끔 그 사진을 펼쳐보며 지나간 시절을 반추하거나 시간의 유한성에 대해 회한을 느끼곤 한다. 2017년 달력의 마지막 장을 펼쳤다. 한 해가 빠른 물결의 흐름처럼, 과거를 향한 화살의 시위처럼 쏜살같이 지나갔다. 의미 있기도 속절없기도 한 시간들이다.

한 해를 마무리할 겸, 반성해볼 겸 강화도의 조용한 바닷길과 산길을 찾았다. 강화는 우리나라의 네 번째로 큰 섬이고 선사시대부터 근·현대까지의 역사가 대체적으로 온전하게 남아있다. 고인돌에서부터 첨성단, 고려궁궐터, 전등사, 강화 외성, 광성보, 초지진 등 생각거리와 볼거리가 무진하지만 오늘은 석모도로 발걸음을 향했다. 석모대교를 개통했다는 소식이 떠올랐기 때문이다. 또한 석모도에는 재미있는 전설도 많아 지나간 시간을 되새겨보기에는 좋은 곳이다.

석모도는 예전에는 섬 속의 섬으로 불리며 외포리에서 석포리 나룻부리항으로 배를 타고 건넜다. 두 항구가 뻗어 보이는 곳을 배를 타고 건너는 것은 운치 있고 재미있었다. 배를 타기 전 정모항에서 먹었던 칼칼하며 개운했던 꽃게탕의 맛. 배를 타고 가며 새우깡을 던져주면 물려들었던 가리기 떼. 보문사에 올라 눈썹바위 마애불님 앞에 서서 드리던 기도, 서해의 먼 바다를 바다보다 막배시간에 맞춰 서둘러 내려오던 일. 돌아오는 배를 타고 뒤를 돌아보면 늘 툭툭 털어내지 못한 아쉬움으로 그림자

가 길게 남곤 했다. 이런 여운은 아마도 여행자이기 때문에 느끼는 감성이었을 것이다.

석모도 주민의 입장에서는, 뻥히 바라보이는 곳을 굳이 배를 타고 건너야하는 일은 운치도 재미도 아닌 불편함 그 자체였다. 그런 고충 때문이었던가. 다리를 놓은 일은 석모도 주민들의 오랜 숙원이었다. 그리고 기다림과 노력 끝에 강화도와 석모도를 잇는 석모대교가 개통되었다.

겨울날씨답지 않게 맑고 청명하고 따뜻한 날이다. 주말을 앞세운 금요일이어서인지 자동차 행렬도 평소와 다르다. 제한속도를 유지하니 강화의 산과 들이 눈에 들어온다. 저기쯤은 고인돌이 서있었을 터, 돌망치 들은 고대인들의 모습이 떠오른다. 더 가다보면 고려인들이 몽고 항쟁의 염원을 담아 팔만대장경을 제작했던 곳. 신심에 기댄 그들의 정성스런 대패질과 서각소리가 들리는 듯하다. 조상의 숨결을 느끼며 번잡함을 견어낸 외포리 정모항까지 내려 달렸다.

석모대교에게 내어준 탓인가. 뱃길은 한적하고 쓸쓸하다. 항구의 옆길로 난 섬길을 걸었다. 해안가로 이어지며 소나무 숲에 둘러싸인 망양돈대(望洋墩臺)가 나온다. 조선 숙종 때 강화유수 윤이제가 경상도 군위 여영군사와 황해도, 함경도, 강원도 승군을 동원하여 쌓았던 여러 돈대 중의 하나라고 한다. 원래는 원형으로 지어졌으나 복원한 모양은 정각으로 강화도의 돈대들과 비슷하다. 당시에는 외포리의 둥근 해변지형을 따랐으리라.



망향돈대



돈대를 지나 새로 난 도로를 따라가니 석모대교가 나온다. 석모대교를 따라 석모도로 들어섰다. 뱃길로 들어서던 나룻부리항의 운치만은 못하지만 시야가 넓어지며 넓은 산과 들이 눈에 들어온다. 석모도에 전해오는 여러 가지 설화도 떠오른다.

신라 선덕여왕 때였다. 어부들이 풍어를 기원하는 풍어제를 지낸 후, 배를 타고 바다로 나간 날이었다. 그물을 바다속에 내렸다가 거두는데 무게가 만만치 않았다. 큰 고기를 예상하고 기대에 부풀었다. 그러나 막상 올라온 그물을 보니 고기는 한 마리도 없고 인형크기만한 돌덩이만 스물두개만 있을 뿐이었다. 어부들은 돌덩이를 바다에 쏟아 버리고 새로 그물을 쳤다. 하지만 다음 번 그물에도 그 돌들이 다시 그물에 걸려 올라왔다. 실망한 어부들은 돌들을 바다에 던지고 집으로 돌아왔다. 그 날 밤 잠을 자는데 꿈에 노승이 나타나서 "그대들은 어찌하여 귀중한 것을 2번씩이나 바다에 던졌느냐" 하고 책망했다. 모두 같은 꿈을 꾸는 것이 신기했던 어부들은 다시 전 날과 같은 곳에 그물을 던졌다. 놀랍게도 물고기는 없이 어제의 돌덩이 스물두개만 그물에 걸려 올라왔다. 건져올린 돌들이 예사돌이 아님을 알아차린 어부들은 노승이 일러준 대로 돌들을 낙가산으로 옮기기로 했다. 돌을 들고 산을 오르던 중, 한 곳에서 돌의 무게가 갑자기 무거워지며 더 이상 나아갈 수 없었다. 어부들은 그곳을 영지로 생각하여 단을 쌓고 모시게 되니, 지금의 보문사 굴법당과 안에 현존하는 삼존불과 나한들이라고 한다.

전설 탓인가, 영험한 기운 때문인가 석모도는 강화 8경 중의 하나이고 보문사는 우리나라 '3대 관음성지' 중의 하나로 불신자들의 발길이 끊이지 않는 곳이다.

석모대교는 2013년부터 시작되어 2017년 10월에 개통되었다. 섬을 잇는 사람길이다. 해안을 따라 바

람길도 조성해놓았다. 앞으로 더 많은 사람들이 다리를 건너 보문사의 부처님을 찾고 미네랄 온천에 몸을 담그며 산책길을 걸을 것이다. 그들은 막배를 타기 위한 조바심을 내지 않아도 될 터. 배를 타기 위해 줄을 서지 않아도 될 터이다. 그들은 예전보다 시간의 자유로움을 만끽하며 석모도의 자연과 풍광을 느끼고 향유할 것이다. 그런 후, 그들은 천천히 다리를 천천히 여유롭게 건너 석모도를 떠날 것이다.

그들이 가지고 가는 것이 석모도의 나타나는 아름다움뿐만이 아니었으면 좋겠다. 섬길 곳곳에 스며있는 옛부터 이어온 이야기의 따뜻함과 추억이 베인 뱃길의 아련함. 섬 곳곳에서 일여지는 역사의 기억과 섬을 잇는 내일을 향한 손짓도 함께였으면 좋겠다.



나룻부리항(석포리)



석모대교



외포리(정포항)



기억과 추억이 저장된 곳, 소래철교

글 • 김시언(시인)

수인선은 80년 전인 1937년 8월 1일에 영업을 개시했다. 일제가 소래염전에 서 나는 소금을 철도로 운송하기 위해 시작했다. 수인선은 1992년에는 송도~소래 구간이 정지되고 소래역까지만 운행됐고, 1994년 9월에는 수원에서 한대역까지만 달렸다. 2012년 6월 30일 수도권 전철 수인선이 개통됐다.

2017년 12월 초에 찾은 소래포구는 평일인데도 북적거렸다. 날은 매웠지만 물건을 팔고사는 사람들과 구경나온 사람들 붐볐다. 옛 철로는 어떻게 됐을까. 그곳으로 발길을 옮겼다. 예전에 꼬마열차가 다녔던 철로는 소래와 월곡을 연결하는 길이 되었다. 소래포구와 소래어시장, 월곡을 찾는 사람들은 차를 한 쪽에 세워놓고 옛 소래철교로 지나간다. 새 소래철교는 옛 소래철교 옆에서 사람들을 수없이 실어나른다.

축뱅나무 심겨진 간이역, 소래역

이십대 중후반에 나는 2번 시내버스를 자주 타고 소래종점에 자주 갔다. 소래 종점은 소래 간이역이었다. 꼬마열차가 쉴다 가는 곳이었다. 가끔씩 수인선을 타보는 일은 내게 지친 삶에서 이벤트였다. 졸업을 하고 몇 년을 노는 동안, 친구들은 열심히 직장을 다니고 또 돈 버는 재미가 있다고 했다. 또 어떤 때는 놓고 있는 내가 부럽다고도 했다. 시간이 흐르면서 그들을 만나는 일도 재미없고 그들의 직장 이야기는 더더욱 듣기 싫었다. 지금 이십대도 고민이 많지만, 내 청년기도 취직이 안 돼서 잠을 이루지 못한 나날이 연속됐다.

수인선을 타면 마음이 가라앉았다. 시끄러운 마음에 평정심이 생겼다. 두 칸 짜리 꼬마열차를 타면 마음이 차분해졌다. 버스와 부딪쳐서 나동그라졌다는 꼬마열차가 우습기도 하고 안쓰럽기도 했다.

작은 열차. 꼬마열차를 타기 며칠 전부터 설 다. 소래역에서 출발하던 시간이 한 시 반이었던가. 녹색 꼬마열차가 뒤뚱거리면서 소래역에 들어서면 축뱅나무 몇 그루 심겨진 플랫폼이 갑자기 바빠졌다. 물건을 이고 진 아주머니들을 따라 기차에 올라타면, 새롭게 펼쳐진 풍경에 절로 흥이 났다. 좁아터진 기차 안은 순식간에 장타가 됐고, 구경하는 사람들도 재미에 흠뻑 빠졌다. 할머니

니 아주머니들이 보자기에 짝악 펼쳐놓은 오이 배추, 나물, 곡식, 개구리참외가 싱싱했다. 그 시간에 맞춰 수인선에 올라탔다. 기차 안은 대체로 사람이 많았다. 새우젓을 비롯해 생선을 가득 담은 다라이를 이고 타는 아주머니, 개동참외 등 과일이나 채소를 실은 아주머니들로 기차 안은 금세 북새통을 이뤘다. 아주머니들은 수원에 가서 팔거나 기차 안에서 사람들에게 팔았다. 빈 그릇을 쓰윽 훑치는 그들의 미소가 덜컥거리는 기차길을 달렸다.

꼬마기차 안은 흥겨운 장터

수인선은 협궤열차로 폭 12미터, 길이는 126.5미터였다. 할머니와 아주머니들의 짐보따리와 다라이들이 함께 늘어서면 기차 안은 더 비좁았다. 좁은 통로에 늘어진 짐들로 무릎을 제대로 펼 수 없었지만, 자리에 앉자마자 할머니가 타면 자리를 내줘야 했지만 누구 하나 불평하지 않았다. 모두 기차가 출렁이는 대로 길을 떠났다. 할머니와 아주머니들에게는 생활 현장이었지만, 관광객에게는 진기한 볼거리였다.

종점 수원역에 다다르면 그곳에서 두세 시간을 어영부영 보냈다. 여섯 시 반 기차에 올라타기 위해 기다리는 시간은 설레기까지 했다. 여름에는 해가 길어서 여전히 사람이 많았지만, 겨울에는 사람이 거의 없었다. 출퇴근하는 직장인이나 학생들이 지친 몸을 실었다. 그들은 버스를 타면 돌아가야 하는 길을 직통으로 간다고 했다. 그들에게 유일하게 빠른 길이 수인선이었다. 기차 안은 무척 따듯했다. 긴 의자 어느 부분에 앉으면 너무 뜨거워서 피해야 할 정도였다. 군데군데 뜯어지거나 해진 곳이 많은 의자였다.

기차를 타지 않아도 소래역에 갈 일은 많았다. 어머니 심부름으로 새우젓이나 생선을 사러 갔다. 그곳에 자주 가는 내 속셈을 알아채고 어머니가 명분을 세워주기도 했다. 기차가 다니지 않는 시간에는 소래 철교 위를 걸었다. 침목과 철로만 있는 길을 육지에 난 길처럼 걸었다. 난간이 없는 길을 잘 걸었다. 젊어서 그랬을까. 무섭지도 않았고, 지금처럼 행동이 굼뜨지도 않았다. 가끔 인천에 다녀러 온 친구들과 갈 때가 있었는데, 그들은 철로를 보고 경악했다.



수인선 철로



소래철교 판자



지난 3월 소래어시장에 큰불이 났다. 상인들은 임시어시장으로 터전을 옮겨 장사하고 있다.



망구산에서 월곡 쪽을 바라본 모습. 두 철교가 나란히 보인다.



월곡 쪽에서 바라본 철교. 새 소래철교로 기차가 지나간다

“물에 빠지면 어떻게 하니?” 가끔 오토바이나 자전거를 끌고 지나가는 아저씨가 찢절매는 모습을 보고 한마디했다. “내 친구는 오토바이 탄 채 막 달리기도 해. 나는 겁이 많아서 그렇게는 못하지.” 그 말에 친구는 용기를 내어 한 발짝을 내디뎠다. 월곡에 산다던 그 아저씨 집은 지금은 어떻게 됐을까. 그곳은 지금 건물로 불야성을 이룬다. 영동고속도로를 오다가 월곡이 보이면 인천이 다 왔구나 싶을 정도가 되었다.

소래철교를 건너면 너른 공터가 나왔다. 철길 옆으로는 염생식물이 자랐고, 구획이 나뉜진 폐염전도 보였다. 소래철교를 건너가서 바라보는 소래어시장은 활기가 넘쳤다. 물이 들어올 즈음이면 물길 따라 배들이 연신 들어왔다. 상인들이 사람을 부르는 소리도 물길 따라 들렸다 사라졌다.

더 이상 종점이 아닌 종점역

소래역은 2번 버스 종점이었다. 나중에는 버스 노선이 더 늘어났다. 종점 슈퍼에는 기사들이 간단히 허기를 채우거나 자판기 커피를 마셨다. 그 앞에는 종점다방도 있었는데 늘 사람이 없었다. 종점다방 아크릴 간판은 군데군데 깨진 채 뼈투름히 걸려 있었다. 녹슨 난로 위에는 양은 주전자에서 물이 팔팔 끓었다. 말 그대로 열차를 마시면서 커피를 기다렸다. 색바랜 메뉴판에서 맥심을 골랐다.

종점다방 안은 어두웠다. 탁자는 세월과 게으름의 더께가 잔뜩 앉아서 끈적

했다. 동전을 넣고 손잡이를 잡아당기면 돌돌 말린 종이 가 튕겨나오는 기계도 있었다. 탁자에는 스테인리스 재떨이가 있었고, 그 옆에는 팔각 생냥통이 있었다. 눅눅한 날에도 불꽃이 잘 일었다. 색바랜 벽과 창틀에는 조화가 주렁주렁 걸려 있었다. 어둑침침한 조명 아래서 꽃도 피었고 카다란 열매도 달렸다. 사과, 배, 복숭아, 배가 함께 달린 마술 같은 넝쿨이었다.

시내버스 2번 종점다방은 수인선 협궤열차 종점이 송도일 때도, 소래가 종점일 때도, 안산이 종점일 때도 자리를 지켰다.

철도 길이가 짧아질수록 다방을 찾는 손님도 줄었다. 어느 날 찾았을 때 더 이상 종점이 아닌 종점다방은 온데간데없이 사라지고 없었다.

어느 날, 꼬마열차가 사라졌다. 소래역은 출입구나 창문이 나무로 덧대 폐쇄됐고, 주변은 쓰레기가 넘쳐났다. 철길은 끊어졌고 침목은 파헤쳐져 나뒹굴었다. 길가에 있는 집들이 철거되기 시작했다. 창문만 입을 벌린 채 집이 허물어질 때, 할머니 한 분은 마당에서 그릇을 챙기고 있었다. 끊어진 철길은 사람들의 마음을 담고 보이지 않는 곳으로 사라졌다.

옛 소래철교, 새 소래철교가 나란히

지난 3월, 소래어시장에 큰불이 났다. 그 흔적은 곳곳에 남아 있었다. 소래역사관 앞쪽으로 천막을 친 가게들이 줄지어 있었다. 소래어시장에는 문 닫은 가게도 있었고, 장사를 하는 곳도 있었다. 삶의 터전을 고스란히 잃고 발을 동동 구르던 상인들의 모습이 아른거린다. 늦었지만 다행히도, 최근 전통시장의 화재피해를 막기 위해 발의한 화재예방법이 국회 본회의를 통과했다고 한다.

망구산에 오르니 두 철교가 나란히 보인다. 옛 소래철교와 새 소래철교, 세월을 엮은 옛 소래철교 위로 연인인 듯 보이는 남녀가 가위바위보를 하면서 발자국을 옮긴다. 그들은 이다음에 소래철교를 떠올리면 무슨 생각을 할까. 새 길로는 각각 사연을 담은 사람들을 싣고 기차고 수없이 오간다. 철교 아래로 물길 따라 작은 고깃배가 엔진소리를 내며 뺑하니 지난다.



사진기

2017년도 특별전

<근대가 찍어 낸 인천 풍경> 전시 리뷰

글 • 조유미(전시교육부)



인천상점광고

우리는 무언가를 보면서 산다. 아침에 일어나 잠자리에 들기까지 우리에게 수많은 장면과 이미 지들이 스쳐 지나간다. 그것들은 우리의 일상에 습관처럼 녹아들어 있고, 삶의 모습마저 그려낸다. 우리가 의식을 하든 그렇지 못하든 말이다. 사소한 사물에서부터 그것들이 자리한 일상 풍경에 이르기까지 너무나 익숙하게 자리 잡은 장면들 속에는 이미지가 있다. 이 이미지들은 어디서 왔을 까? 무수히 쏟아지는 이미지와 풍경을 보며 우리는 무엇을 어떻게 찾아 받아들이고 앞으로를 생 각할 수 있을까? 그런 물음과 이미지의 궤적을 따라 간 끝에 맞닥뜨리게 된 것은 근대라는 거대 한 문이었다. 근대라는 시기와 획기적으로 등장한 인쇄술과 사진술을 통해 생산된 이미지들, 그리 고 인천. 이번 전시는 그렇게 시작되었다.

2017년 하반기 기획 특별전 <근대가 찍어 낸 인천 풍경>은 개항기 이후에 생산된 인쇄 이미지가 우리에게 익숙한 장면들로 자리 잡아가는 모습을 살펴보는 전시이다. 인쇄 매체는 소통의 도구이 자 매개체가 되어 근대의 인천을 형성하는 데 중요한 역할을 하였다. 대량 생산과 복제라는 장점 을 가진 인쇄 이미지는 신기하고 새로운 매체로 등장하였고, 빠른 속도로 일상 생활 속에 파고들 었다.

이 전시에서는 근대에 생산된 인쇄 이미지가 그 시대를 어떻게 표현하고 무엇을 추구했는지를 살펴보는 한편, 근대 문물을 처음 받아들였던 도시 인천이 어떤 이미지로 표출되었는지를 알아보 고자 하였다. 나아가 인쇄 이미지가 근대적 질서를 어떻게 내면화하고 길들여 갔는지를 파악하여 근대를 바라보는 인식의 스펙트럼을 확장하는 계기를 마련해 보고자 했다.

1부 '낮선 이미지를 보는 새로운 눈'은 사진술, 인쇄술 등의 새로운 시각 매체에 의해 등장한



전시장풍경

낮선 이미지와 근대의 시각 체제로 인해 달라진 인천 풍경을 살펴 보았다. 투 시법, 소실점 등 근대적 기법으로 제작된 이미지는 전통적 시각 체제에 익숙해 있던 사람들에게 혼란을 가져왔으나, 이내 일상 속으로 파고들어 그들의 인식 을 변화시켜 갔다. 규칙적으로 일정하게 반복되는 요소, 곡선보다는 직선화된 모습으로 묘사된 풍경은 근대의 표정을 생생히 담아냈다. 그렇게 만들어진 이 이미지는 대량 복제되고, 유포되어 곳곳에서 활용되었다. 근대적 시각 체제에 따 라 구축된 근대 도시의 모습은 인쇄되어 대대적으로 유포되었다.

2부 '이미지 활용법'은 근대 이미지가 자본에 의해 활용되는 방식에 대해 펼 쳐진다. 전통적인 사회 질서에 익숙해 있는 사람들에게 계몽의 도구로 사용된 이미지는 근대적 사고방식과 가치를 전달하며 근대인이 되기를 촉구하였다. 소 비문화가 발달하면서 이미지는 상품의 가치를 전달하기 위한 수단으로 활용되 어 대중의 시각을 자극하고 유혹하기도 하였다. 특히 상품 판매의 핵심적 시 각 요소인 상표를 통해 제품과 기업이 갖는 이미지를 소비자에게 각인시키고 자 하였다. 한편, 이미지는 정치의 수단으로도 활용되었다. 국가 상징물이나 민 족 이데올로기의 시각적 표현이 국가의 정체성과 민족성을 강조하는가 하면, 멀리서 일어나는 전쟁이나 국가의 정책을 눈앞에 가져와 실재인 것처럼 믿게 하였다. 타자에 의해, 또는 우리 스스로를 타자화하며 오리엔탈리즘적 시각을 내재한 이미지로 서로를 구별하는 데 쓰이기도 하였다. 이처럼 인쇄 이미지의 전략적 활용을 통해 대중들은 서서히 근대라는 이념을 받아들였고, 근대의 감 수성을 기르며 근대인이 되어 갔다.

3부 '일상이 된 이미지'에서는 근대의 일상에서 인쇄 이미지가 소비되는 양 상을 살펴 보았다. 근대 이미지에 내재된 시각적 자극은 즉각적 반응을 일으키 며 근대를 경험하게 하였고, 글로는 다할 수 없는 교육과 소통의 수단이 되기

도 했다. 잡지나 소설 등에 실린 이미지를 보며 대중들은 일상에서 근대를 경험 하고 학습해 갔다. 모던한 삶에 대한 환상과 결핍은 대중에게 근대에 대한 욕 망과 소유를 불러일으켰고 점차 유행을 만들어 냈다. 모던걸, 모던보이나 근 대 문물 등 일상에 스며든 이미지는 유행이라는 이름으로 또 다른 소비 패턴을 불러 일으키며 근대의 풍경을 만들어 냈다. 대중들은 질 좋은 인쇄 이미지가 넘 쳐나는 환경 속에서 다양한 시각 경험에 익숙해졌으며, 이미지는 문화 소비의 도구로서 각종 근대 미디어를 구사하며 자신의 영역을 다져나갔다.

개항 이후 새로운 미디어로 등장한 인쇄 매체는 대량 복제와 유포를 통해 대중에게 근대를 바라보는 시각적 이미지를 갖게 했다. 이미지는 근대의 산물이 라 할 수 있는 사진, 지도, 간행물 등 다양한 인쇄물로 사용되었고, 사람들은 점차 반복되는 이미지에 익숙해졌다. 근대는 새로운 삶 그 자체였다. 아울러 이 미지 생산 주체는 이를 활용하여 자신의 의도와 목적을 사회와 대중에게 전파 하려 했다.

문화적 산물이 넘쳐나는 지금, 평면에 머물렀던 이미지는 다양한 매체와의 결합으로 오감을 자극하며 입체적으로 대중들에게 다가오고 있다. 그 시작에 는 한 세기 전 우리에게 소개 된 '근대 이미지'가 있었다. 근대기에 나타난 이 미지 생산 방식과 소비 패턴은 지금도 변함없이 그 영역을 확장해 가며 지금 의 우리에게도 영향을 미치고 있다. 이번 전시를 통해 이전과는 다른 새로 운 눈으로 근대를 바라보는 계기가 마련되었기를 바란다. 제대로 볼 준비가 되 었는가? 이제는 과거를 통해 지금을 바라보며 앞으로의 인천 이미지를 생각해 볼 때이다.

시립박물관

기획특별전 <근대가 찍어 낸 인천 풍경>
주제 <근대가 찍어 낸 인천 풍경>
내용 인천 관련 근대 인쇄 이미지를 중심으로 근대적
 일상성의 습득과 보편성 확보 과정을 살펴봄
일시 2017. 11. 28.(화) ~ 2018. 2. 18.(일)
장소 시립박물관 기획전시실
문의 032)440-6738



2017년 하반기 작은전시 <인천 백미>
기간 2017년 9월 26일(화) ~ 2018년 2월 4일(일)
장소 시립박물관 2층 작은전시실
내용 일제강점기 당시 우리나라 최대의 쌀 집산지였던
 인천항을 배경으로 성장한 인천 미두취인소와 정
 미소에 얹힌 이야기를 소개



청소년 교육 <상상놀이터>
주제 영화 속 한국사 탐구
내용 영화 속 역사적 사건 탐구 후,
 관련 연극 및 영상 제작
일시 2018. 1. 6.(토) ~ 1. 20.(토)
 매주 토요일, 오후 2~6시
장소 시립박물관 해넘이방
대상 중학교 3학년 청소년 30명
신청 2017. 12. 8.(금) ~ 12. 31.(일), 유선·이메일 접수
문의 ☎ 032-440-6739



컴팩스마트시티

컴팩스마트시티 작은전시 <나는 인천 도시 계획가> 개최
주제 2017년 어린이 주말교육프로그램 [Go(고)古(고)
 박물관] 연계 어린이 미래도시 만들기 작품 24점
 전시
일시 2017년 12월 5일(화) ~ 2018년 4월 1일(일)
장소 컴팩스마트시티 2층 체험전시실
전시구성
 1부. 교육과정 소개 <이렇게 수업했어요>
 2부. 작품전시 <함께 감상해보아요>
 3부. 생각 공유 <여러분의 생각을 들려주세요>
문의 850-6016



<문화가 있는 날> 연계 교육프로그램
주제 인천사람의 소울푸드(soul food)
 - 신포닭강정의 닭강정
일시 2017년 12월 27일 19:00~20:30
장소 컴팩스마트시티 3층 세미나실
대상 20세이상 성인 30명
신청 12월 18일부터 컴팩스마트시티
 홈페이지 선착순 접수
문의 850-6022

검단선사박물관

선사시대 이야기 달력
내용 선사 시대 유물 감상 (전시실 관람과 활동지 작
 성)→종이공예로 선사 시대 달력 만들기→소감
 발표하기
주제 선사 시대 유물 모양으로 장식한 달력 만들기
일시 2018년 1월 3일, 10일, 17일(수)
 10:00~12:00(6~7세) / 14:00~16:00
 (초등1~2학년)
장소 검단선사박물관 1층 상설전시실 및
 2층 아동도서관
대상 6세~초등학교 2학년
신청 박물관 홈페이지 선착순 접수
 [2017. 12. 19.(화)부터]
<http://reserve.incheon.go.kr/resve/lctre/list.do?srchResvelnsttCd=17>
문의 032)440-6797



전시실 관람



달력 만들기



소감 발표

어린이 발굴체험교실 고고학 올림픽

내용 고고학 기초 배우기→발굴 체험→발굴 유물 실측
 →유물 복원→고고학 퀴즈→시상
주제 발굴 및 유물 복원 과정 등 체험하기
일시 2018년 1월 5일, 12일, 19일(금)
 10:00~12:00 / 14:00~16:00
장소 검단선사박물관 2층 발굴체험장
대상 초등학교 3~6학년
신청 박물관 홈페이지 선착순 접수
 [2017. 12. 19.(화)부터]
<http://reserve.incheon.go.kr/resve/lctre/list.do?srchResvelnsttCd=17>
문의 032)440-6797



고고학 기초이론 강의



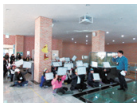
발굴 체험



고고학 퀴즈

도전! 역사 퀴즈왕

내용 전시실 관람→역사 퀴즈→시상
주제 선사 시대에서 조선 시대에 이르는 시기의 역사적
 사건, 인물 등 역사에 대한 퀴즈 풀기
일시 2018년 1월 23일(화) 초등부, 10:00~12:00
 14:00~16:00
 2018년 1월 30일(화) 중등부, 10:00~12:00
 14:00~16:00
장소 검단선사박물관 1층 상설전시실 및 제2전시실
대상 초등학교 5~6학년, 중학교 2~3학년
신청 박물관 홈페이지 선착순 접수
 [2017. 12. 19.(화)부터]
<http://reserve.incheon.go.kr/resve/lctre/list.do?srchResvelnsttCd=17>
문의 032)440-6797



퀴즈 대회-초등



퀴즈 대회-중등



시상

송암미술관

송암미술관 어린이 교육
주제 알송달송 미술관
일시 2018. 학기 중 / 10:00~12:00
장소 송암미술관 전시실 및 강당
대상 초등학교 학급 단체(화당 30명 이내)
신청 송암미술관 홈페이지 신청(선착순 마감)
문의 032.440.6785~6

송암미술관 청소년 교육

주제 꿈을 그리는 미술관
일시 2018. 학기 중 / 14:00~16:00
장소 송암미술관 전시실 및 강당
대상 중·고등학교 학급 단체(화당 30명 이내)
신청 송암미술관 홈페이지 신청(선착순 마감)
문의 032.440.6785~6

한국이민사박물관

한국이민사박물관 2017년도 특별전(기간연장)
주제 <새롭게 보는 하와이 한인 독립운동 자료전>
일시 2017. 9. 5.(화) ~ 2018. 2. 4.(일)
장소 한국이민사박물관 특별전시실
대상 모두
신청 단체관람은 안내데스크로 신청바람
문의 032-440-4710, 4707





인천대교 건설 상황 기록사진

사진자료

정의배 기증

2009년 10월 16일 52개월의 공사기간을 마친 인천대교가 개통식을 가졌다. 우리나라로 들어오고 나가는 첫 번째 관문의 역할을 하는 인천대교는 세계와 대한민국을 연결해주는 총 연장 21,348km의 다리이다. 기존 공항 고속도로에 비하여 거리는 13km, 통행시간은 최대 40분을 단축시켜 주었을 뿐만 아니라 인천국제공항과 송도 국제도시를 15분 만에 이어주면서 인천국제공항이 동북아의 허브 공항으로 성장하는데 일조하였다.

이 사진은 인천 영화 '사랑' 촬영기사 정의배씨가 2008년 8월 23일부터 2009년 10월 17일까지 인천대교 교량 건설 기록(4점)과 개통 기념 시민행사(1점)의 모습을 담았던 것이다.

인천의 초기 영화 제작에 일익을 담당했던 정의배씨는 1957년 개봉한 영화 '사랑'의 촬영기사로 영화 현장에 뛰어들어 '인천항', '밤에 찾아온 여인' 등의 촬영감독으로 활약한 인천 영화의 산 증인이다.

인천대교는 인천항에 드나드는 배들의 통행을 고려해 U자형의 곡선으로 건설되었다. 사진은 다리가 시작되는 지점에서 촬영된 것으로 곡선부를 지나 멀리 뒤쪽으로 인천대교의 주탑 건설 현장이 보인다. 정의배씨가 인천 영화의 산 증인이듯이 이 사진 역시 '야경과 석양이 세계에서 가장 아름다운 다리'로 평가 받는 인천대교의 역사를 보여주고 있다.

19세기 영국과 프랑스에서 카메라가 발명 된 이후 사진은 어떤 이들에게는 충격을 가져왔고, 어떤 이들에게는 의도에 따라 가공되어 정치적 수단으로 활용되기도 하였다. 오늘 날에는 기술의 발달과 보급으로 언제, 어디서나, 남기고 싶은 장면을 사진으로 담아낼 수 있게 되었다. 사진의 보편화 시대에 살아가는 현대인에게 사진은 다양성과 개성을 표현할 수 있는 하나의 수단으로 자리 잡게 되었다.

최근 인천 영종도와 청라 국제도시를 잇는 제3연륙교 건설이 확정되었다. 제3연륙교는 길이 4,66km, 왕복 6차선 예정으로 2025년 초 개통을 목표로 하고 있다. 하늘과 땅과 바다를 연결해 줄 또 하나의 다리인 제3연륙교는 과연 어떤 모습으로 다가올지 궁금하다.

글 · 우석훈(전시교육부)