Gyeongui
Line
Forest Park

역사와 문화를 담은 경의선숲길

최송천 서울특별시 푸른도시국 공원조성과 주무관

이남진 (주)동심원 과장

사업개요

위치
경의선 지상부(용산문화체육센터~가좌역)

규모
102,008m²(L=6.3km, W=11~60m)

사업기간
2009.11. ~ 2016.5.

사업내용
산책로, 물길, 녹지, 쉼터 등

총 사업비
457억 원

설계
(주)동심원, (주)선진엔지니어링

시공
한일개발(주), 우보건설(주)

감리
(주)유신, (주)건일엠이씨

ⓒ서울특별시청

염리동 구간의 공사 후 모습

ⓒ서울특별시청

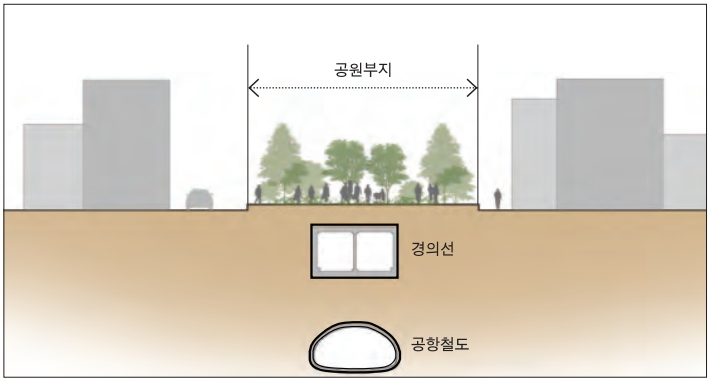
상 **연남동 구간 전경**
하 **만리창이 있던 새창고개 구간**

들어가며

경의선 폐철로가 역사와 문화가 살아 숨 쉬는 숲길로 다시 태어난다. 한양을 오가던 상인들의 고갯길이 경성과 의주를 잇는 철길이 되어 한 세기를 달리고, 이제는 오랜 추억과 흔적을 담아 시간이 흐르는 경의선숲길이 된다. 오랜 시간의 켜를 오롯이 담은 이 숲길은 걷는 이들에게 많은 이야깃거리를 만들어 줄 것이다. 아울러 나무 사이로 새들과 사람이 함께 공존하는 도심의 녹색 쉼터로 자리하고자 한다. 그리하여 사람과 역사, 자연이 한데 모여 참여와 통합을 바탕으로 새로운 녹색문화를 생산하는 도시문화발전소가 되길 꿈꾸고 있다.

대상지 개요

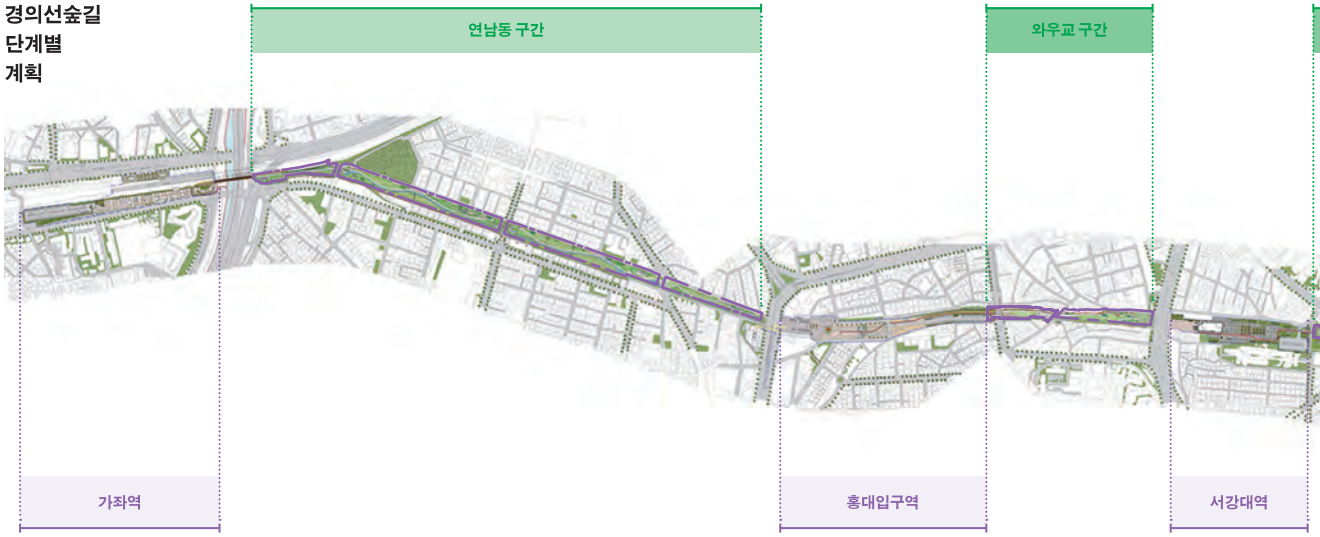
경의선숲길은 총 연장 6.3km의 경의선 철길 폐선부지에 조성되는 선형공원으로, 경의선(용산선)과 공항철도가 기존 철길 지하에 건설되면서 그 상부에 조성되었다. 지하 10~20m 아래에 경의선 철로를 복선으로 건설하고, 그보다 더 아래인 지하 30~40m에 공항철도를 건설하여 공원부지를 마련하였다. 철도부지의 소유권자인 한국철도시설공단과 서울특별시는 철도 지상부지를 공원으로 조성할 수 있도록 무상사용 협약을 체결함으로써, 그동안 지역적 단절요소로 남아 있던 철길이 새로운 소통과 교류의 장으로 재탄생할 수 있게 되었다.



공원 조성 개념도

철길 지하화 사업 완료 후의 공원부지 전경
(2013. 3. 연남동)

경의선숲길 단계별 계획



경의선숲길 공원조성사업

연장 총 6.3km
공원조성구간 : 4.34km
정거장(역사)구간 : 1.96km

준공 연도 1단계 : 2012년 2월
2단계 : 2015년 6월
3단계 : 2016년 5월(예정)

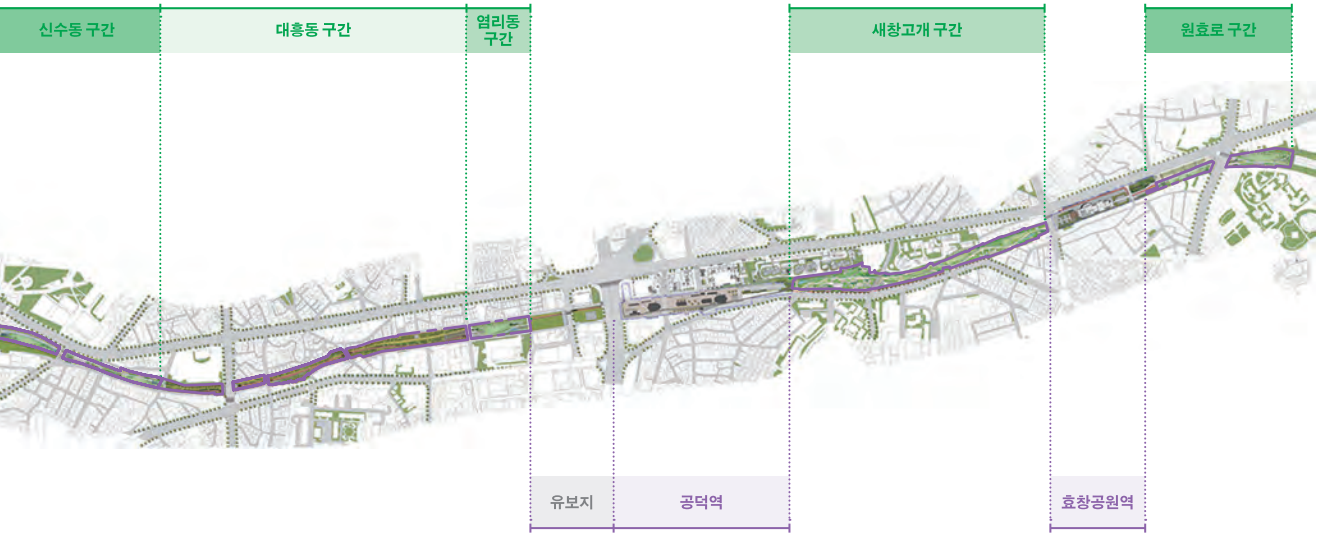
범례
- 정거장(역사)구간
- 1단계 공원조성구간
- 2단계 공원조성구간
- 3단계 공원조성구간

가좌역에서부터 용산문화체육센터까지 이어지는 6.3km의 길은 약 4.3km의 공원조성구간과 약 2.0km의 복합역사구간으로 이루어져 있다. 공원 면적은 102,008m², 폭은 10~60m이며, 총 3단계에 걸친 사업으로 진행되고 있다.

지난 2012년 2월에 1단계 구간(대흥동 구간, 길이 760m)이 준공되어 활발하게 이용되고 있으며, 이번에 소개하는 연남동·염리동·새창고개 구간은 2단계 구간으로 지난 6월에 준공되었다. 3단계 구간은 와우교·신수동·원효로 구간으로, 2016년 5월 준공을 목표로 공사가 한창 진행 중이다.

경의선의 어제와 오늘

마포와 용산 일대를 횡단하는 이 길은 열차가 다니기 훨씬 이전부터 많은 사람과 물자가 왕래하던 활발한 교통로였다. 조선시대에는 한양을 오가는 경강상인들이 넘어 다니던 고갯길이었고, 길 주변으로 창고와 마을이 번성하기도 하였다. 새창고개, 염리동, 광흥창, 신수철리(신수동) 등 경의선숲길이 통과하는 지역의 지명을 살펴보면 이 지역의 옛 모습을 가늠해 볼 수 있다. 1906년 군사적 목적으로 철길이 놓인 이후에도 물류 수송의 중심지역으로 기능하면서 점차 도시가 확장하는 양상을 보였으나, 1970년대 이후

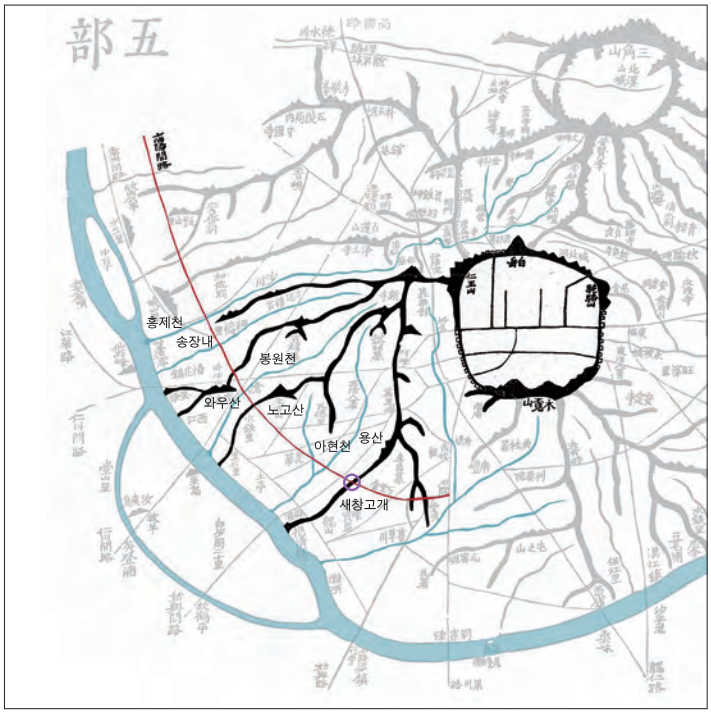


다른 운송수단의 발달로 인해 점차 그 중요성이 약화되기 시작하였다. 도시가 점차 발달하면서 도심 속 철길은 생활환경을 저해하는 요인으로 인식되었고, 경의선 주변 지역은 자연스럽게 슬럼화가 진행되었다.

한편 낙후된 철길은 경의선 주변의 마을들이 일반적인 도시 지역과는 다른, 차별화된 지역성을 띠는 계기가 되기도 하였다. 철로 주변은 아날로그적인 감성이 묻어 있는 고즈넉한 공간으로 남게 되었고, 지역주민들에게는 느리게 걷는 산책로이자 아이들의 놀이터, 학생들의 통학로로서 일상을 추억할 수 있는 오랜 시간의 켜가 쌓인 공간으로 남아 있었다. 폐선부지가 갖는 이러한 고유의 정체성은 설계를 진행하는 데 가장 핵심적인 모티브가 되어 디자인의 전 과정에 지대한 영향을 주었다.

ⓒ최재한

경의선 기찻길 위 주민들의 일상



경성오부도(1893)
경의선 철길이 놓인 자리는
4개의 물줄기와
4개의 산줄기가 지나던
옛길이었다.

2012년 2월, 경의선숲길 대흥동 구간이 1차로 준공되면서 경의선이 시민들의 품으로 다시 돌아가게 되었다. 편안하고 쾌적한 산책로와 자전거길이 지나고, 봄이면 아름다운 벚꽃이 만발하는 숲길이 만들어지면서 경의선 주변 지역은 활기를 되찾기 시작하였다. 해를 거듭하면서 공원이 점차 자리를 잡아가고, 공원에 맞닿아 있는 공간들도 서서히 변화하고 있다. 오래된 가옥이 카페로 변신하여 공원을 찾는 이들에게 쉼터가 되고 있다. 공원이 만들어지기 전부터 연남동에는 카페들이 들어서 방문객들을 기다리고 있었다. 공원과 함께하는 자연스러운 변화들이 점차 확산되면서 경의선의 새로운 시작이 의미를 찾아가고 있다.

ⓒ최재환

기찻길 주변으로 펼쳐진 시장

ⓒ변수은

낡은 기찻길을 놀이터 삼아 노는 아이들

상 **경의선 철길을 그대로 활용한 연남동 구간의 모습**

하 **벚꽃이 만개한 경의선숲길 (대흥동)을 산책하는 사람들**

ⓒ서울특별시청

ⓒ마포구청

낙후된 철길은
아날로그적인
향수를 불러일으키며
일반적인 도시
지역과는 다른,
고유의 지역성을
갖게 해주는
요소가 되었다.

설계개념 및 전략

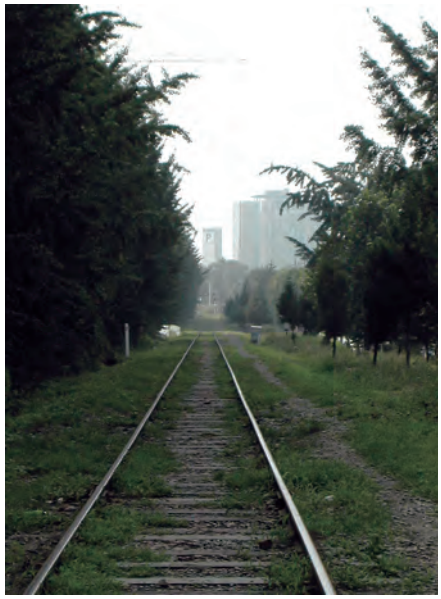
경의선숲길은 역사적·지역적·사회적 맥락에서 매우 중요한 자리에 위치하고 있으며, 공원설계에서도 이러한 지리적 복잡성·다양성을 고려한 균형 있는 가치의 배분이 필요하였다. 공원에 담고자 하는 중요한 가치, 즉 역사성·지역성·사회성·생태성을 공원 계획에서 가장 우선적으로 고려해야 하는 가치로 여기고, 공간의 지리적 특성을 고려하여 각각의 가치를 효과적으로 구현하기 위한 공간구조, 동선체계, 재료와 형태를 고민하였다.

공원의 아이덴티티를 형성하기 위한 특징적인 요소를 구상하기 위하여 가장 우선적으로 검토한 것은 '경의선 철길'의 이미지를 투영하기 위한 설계적 기법이다. 철길을 테마로 하는 다양한 사례들이 철길의 직접적인 재현 또는 보존을 통하여 공원의 정체성을 확보하는 방식을 취하였다면, 이번 설계에서는 철길의 이미지를 구체화하는 데에 있어 조금 더 다양한 기법을 사용하고자 하였다. 경의선의 이미지를 물리적으로 구현하기 위하여 철길과 주변 환경에서 쉽게 접할 수 있는 소재를 공원의 주된 재료로 선정하였고, 소재 본연의 물성을 최대한 그대로 표현하고자 하였다. 다만 철길의 형태를 그대로 적용하기보다는 재료의 해체와 재구성을 통해 철길을 재해석하여 간접적인 재현방식을 적용하고, 방문객들의 관심과 발견을 유도하여 다양한 이야깃거리를 만들어 낼 수 있도록 하였다.

경의선숲길 디자인 과정에서 중요하게 여긴 또 하나의 이슈는 그동안 철길에 의해 가로막혀 있던 마을에 새로운 공간질서를 부여하는 방법에 대한 것이었다. 경의선은 대부분의 철로가 주변보다 5~10m 높게 솟아 있었기 때문에, 일부 토끼굴 형태의 길을 통해서만 철로를 지나다닐 수 있었다. 이 때문에 철길은 오랫동안 지역 커뮤니티의 소통을 가로막는 장벽으로 남아 있었다. 마을 간의 단절을 초래하였던 철길은 공원조성사업을 통해 마을의 새로운 숨통을 트이게 하는 기회가 되었다.

디자인 모티브

오래된 철길이
도시화를 겪으며
변화하는
모습들


ⓒ박소은
오래된 철길과 주변 수림대

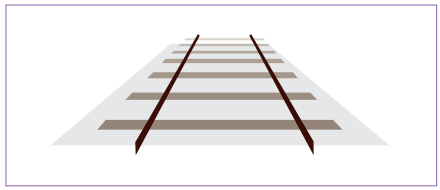
ⓒ박소은
침목교차로

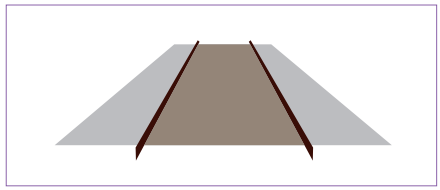
ⓒ박소은
콘크리트 옹벽

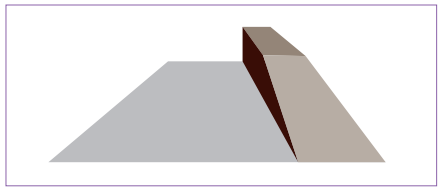
디자인 요소

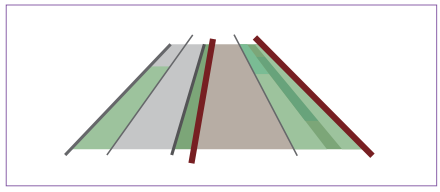
소재	색상	질감	형태
레일, 침목, 쇄석, 콘크리트	적갈색 계열, 회색 계열	녹슨 철, 거친 돌, 오래된 나무	직선, 평행선, 수직적 교차

디자인 적용


철길의 모습을 그대로 재현

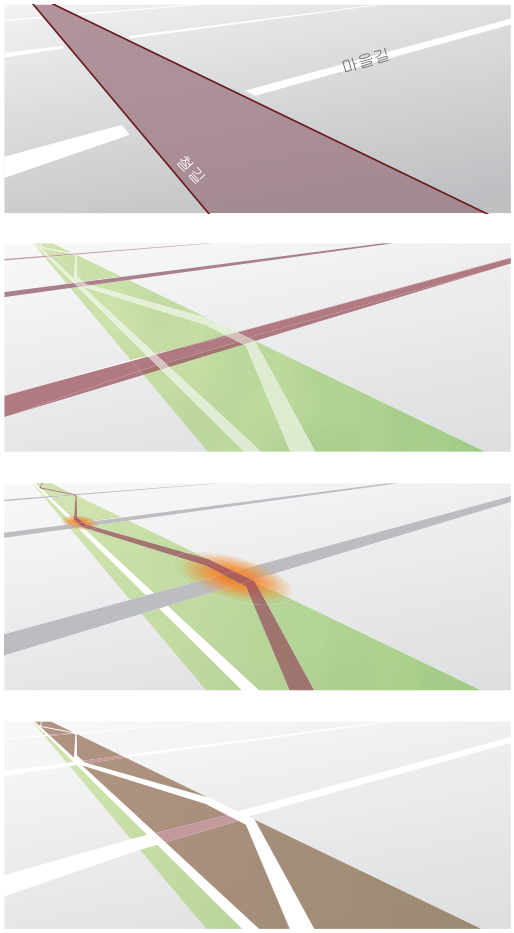

재료의 해체, 재해석


물성(物性)의 재현: 철, 돌, 나무

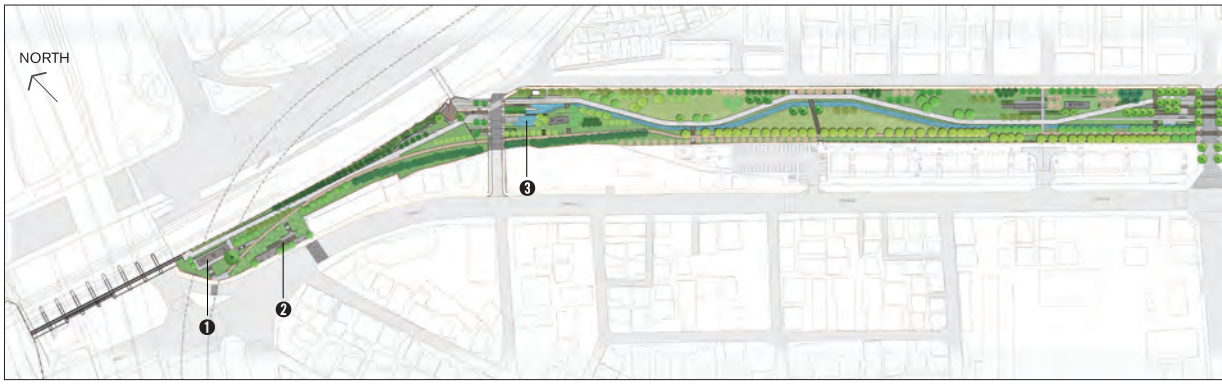

방향성을 유지: 평행선

소통의 확산 효과를 극대화하기 위하여 3가지의 전략을 구상하였다. 첫 번째 전략은 공원을 향하고 있는 주변의 골목길을 공원을 통해 이어주는 것이고, 두 번째 전략은 공원의 주 보행동선을 지그재그 형태로 계획하여 동선의 절곡부와 주변의 마을길이 만나는 결절점(Node)을 만드는 것이었다. 마지막 세 번째 전략은 지그재그 산책로 사이로 만들어지는 넓은 공간을 커뮤니티 오픈스페이스로 남겨 두는 것이었다. 이러한 전략을 통해 만들어진 공원은 선형의 도시 오픈스페이스가 주변 지역과 긴밀하게 소통하면서 공원녹지의 긍정적 효과가 주변 지역으로 확산되는 데 기여할 것으로 기대를 모으고 있다.

선형의 도시 오픈스페이스를 효과적으로 활용하기 위한 전략



연남동 구간의 물길은
경의선숲길에
풍성한 생명력을
불어넣는 요소가
될 것이다.



연남동 구간 마스터플랜

규모	길이 1,310m, 면적 28,500m²
기본설계	(주)동심원조경, LUL(서울대학교 조경학과 Landscape Urbanism Laboratory, 정욱주 교수, 원종호, 장혁준, 최재혁)
실시설계	(주)동심원조경

❶ 사천고가 하부 쉼터

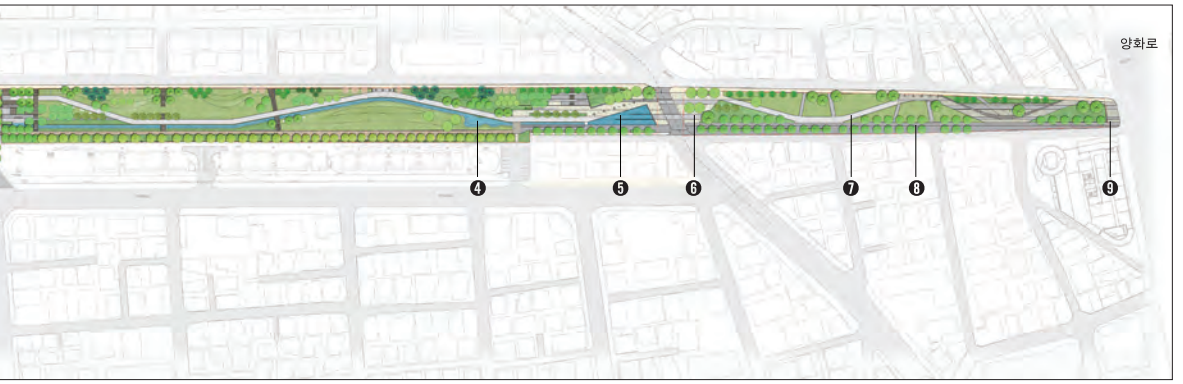
❷ 진입부 쉼터

❸ 물길 시점부 폰드

❹ 산책로와 연못

❺ 송장내 상징폰드

❻ 동교로 휴게마당



❼ 잔디마당과 산책로

❽ 은행나무 가로수길

❾ 홍대입구 게이트 월

은행나무 수림대는
그대로 활용하여
연남동 구간의 가장
인상적인 경관으로
유지되도록 하였다.

연남동 구간

경의선숲길 연남동 구간은 홍대입구역부터 가좌역 전(홍제천)까지 이어지며, 구간길이는 1.31km, 평균 폭은 약 25m이다. 경의선숲길 중에서 가장 유동인구가 많고, 접근이 쉬운 지역에 위치하고 있으며, 연남동과 동교동 일대의 기존 커뮤니티가 잘 유지되고 있는 지역이기도 하다. 따라서 기존의 지역 커뮤니티와 홍대입구의 문화적 바탕이 잘 어우러지는 오픈스페이스로 기능할 수 있도록 프로그램을 구성하였으며, 특정한 활동을 규정 짓고 제한하기보다는 다양하고 창의적인 공원문화가 자연스럽게 발생할 수 있도록 가능성을 열어두고자 하였다.

연남동 구간의 가장 큰 특징 중 하나는 '물길'이다. 경의선 철도를 지하화함에 따라 발생하는 지하용출수는 홍제천으로 전량 방출하고 있었다. 이 중 일부를 지상부로 끌어올려 공원길을 따라 흐르도록 하였으며, 이는 경의선숲길에 보다 풍성한 생명력을 불어넣는 역할을 할 수 있으리라 기대된다. 지하철도 개발이 자칫 과도한 개발로 여겨질 수 있지만, 지하수를 지상부에 활용함으로써 공원의 생태성을 높이는 효과를 얻을 수 있었다.

이곳 물길은 단순 지하용출수 활용을 넘어 현재는 지하화되어 하수박스 형태로 남아 있는 세교천과 그 지류를 재현하여 그 의미를 두었다. 실제로 공원 주변 어르신과 이야기를 나누어 보면 철도 지하화 공사 전에는 물이 풍부한 마을이었다고 한다. 지하화 공사와 함께 그 물이 사라진 것이다. 코오롱아파트에 인접하여 보존되어 있는 은행나무 수림대는 그대로 활용하여 연남동 구간의 가장 인상적인 경관으로 유지되도록 하였다.

ⓒ서울시청

상 연남 물길과 함께하는 산책로
하 공원 내 커뮤니티 공간

염리동 구간 마스터플랜

규모 길이 160m, 면적 4,820m²
기본설계 (주)동심원조경
실시설계 (주)동심원조경

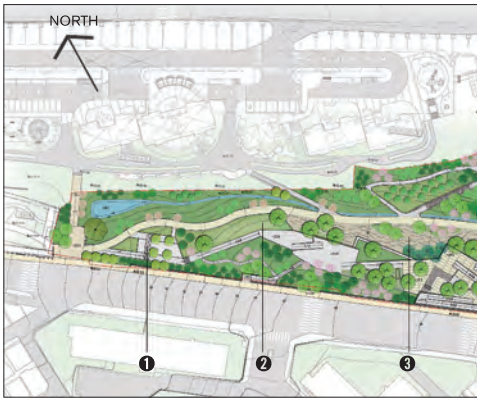
❶ 레인가든

❷ 느티나무길

❸ 마을 이야기 설명판

❹ 폰드

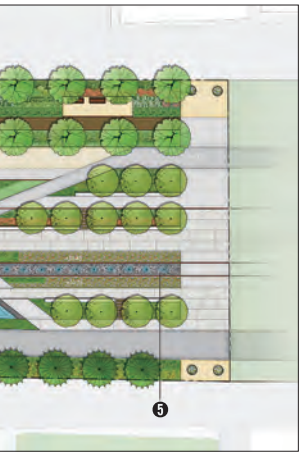
❺ 바닥분수



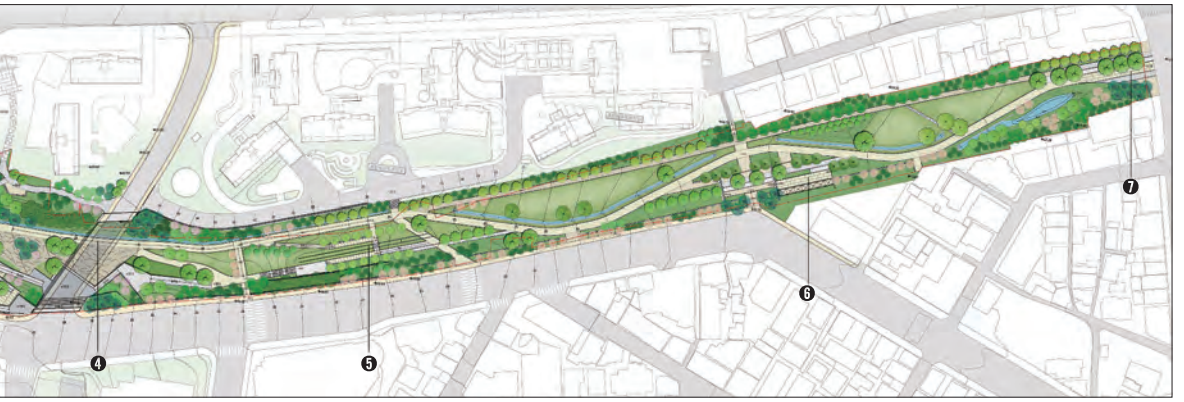
새창고개 구간 마스터플랜

❶ 진입부 휴게공간 (공덕역 방향)

❷ 내후상강판 조형벽



철도의 물리적 요소뿐 아니라
철도가 있기 전과 현재의
다양한 마을 이야기 또한
설계 개념과 전략에 반영하였다.



규모 길이 630m, 면적 19,580m²
기본설계 (주)동심원조경, 조성룡 교수(성균관대학교 석좌교수)
실시설계 (주)동심원조경

❸ 고갯마루 흙마당

❹ 백범교 하부 마당

❺ 철길정원

❻ 플랫폼 쉼터

❼ 진입마당 (효창공원역 방향)

염리동 구간

염리동 구간은 경의선 폐선부지에 만들어진 대안문화장터인 늘장과 경의선숲길 1단계구간인 대흥동 구간 사이에 위치하고 있다. 길이는 160m로 이번 2단계 사업구간 중 가장 짧지만 31m 폭의 비교적 넓은 평지형 구간으로 이용가치가 높다. 공원 주변으로 국민건강보험공단을 비롯한 크고 작은 오피스들이 곳곳에 위치하여 직장인들의 이동이 많고, 공원에 인접하여 대형 주상복합 단지가 건설 중에 있기 때문에 앞으로 많은 시민이 이용할 것으로 기대된다.

염리동은 마포나루를 통하여 교역하던 소금장수들이 머무르던 동네였다. 옛날에는 이 지역에 염전 · 소금창고 · 시장 등이 번성하였지만, 지금은 그 흔적을 찾아보기 어렵다. 경의선숲길 염리동 구간에서는 지역의 옛 장소성을 회상할 수 있는 장치로 마을이야기 안내판을 설치하여 염리동과 마포의 역사, 그리고 경의선의 역사를 기억할 수 있도록 하였다.

새창고개 구간

새창고개는 효창동에서 도화동으로 넘어가는 고개로, 고갯마루 근처에 조선시대 선혜청 창고의 새 창고인 만리창을 지었던 데서 이름이 유래되었다. 이 고개는 용산의 지명이 유래되었던 '용의 줄기' 형세의 능선이 지나던 부분으로 '용의 허리'에 해당되어 풍수적으로 중요한 위치로 여겨졌으나, 경의선 철길이 놓이면서 협곡이 발생하여 수십 년간 용산 지맥의 흐름이 단절되어 있었다.

새창고개 구간에 경의선숲길을 조성하면서 깊게 파여 있던 계곡을 10m 이상 성토한 후 장송 등 풍부한 식재로 새창고개 능선을 복원하여 용의 허리가 연결되도록 하였고, 경사면에는 다단형 테라스 형태의 공간을 조성하여 과거와 현재가 중첩되며 새로운 장소성이 생겨나도록 계획하였다.

ⓒ서울특별시청

상 **염리동 구간 빌딩 속 정원**
하 **'용의 허리'를 잇도록 숲길이 조성된 새창고개 구간**

ⓒ서울특별시청

'염리마을 이야기'가 새겨진 안내판

경의선숲길의 이야기들

경의선숲길 설계 개념 및 전략을 구상하는 데 있어 철도에 대한 물리적 요소도 있지만 철도가 있기 전과 현재의 다양한 마을 이야기들도 하나의 구성 요소가 되었다. 이런 이야기들은 주민설명회와 설문조사 등을 통한 탐문 형태와 고증으로 진행되었는데, 여기에 참여하신 분들이 참 많다. 마을 주민들을 만나 이런 이야기를 듣기 위해서는 친근하게 다가가야 하기에 주민들과 술 한잔 하며 소통하는 것은 기본 중 기본이었다. 그리고 그 내용의 세밀함과 공공성을 담기 위하여 국립국어원과 서울시사편찬위원회에서 감수하여 주었다. 이런 이야기들은 내후성강판이라는 재료를 이용하여 게이트 월, 안내 간판 등 다양한 형태로 현장에 설치되었다.

이야기들의 근간이며 출발은 서울대학교의 '커뮤니티 계획과 설계'라는 강의에서 시작되었고 그 결과물인 『폐선부지, 커뮤니티와 만나다』(김신성 외 13인, 2011.)를 서울특별시가 자유롭게 활용할 수 있도록 허락해 줘 가능하였다. 두 번째로 어린 시절 마포구 연남동에 거주하였고 마포구 주민대표로 이번 사업 추진에 여러모로 도움을 준 장정화 씨와 경의선숲길지지 대표 황주상 씨의 도움이 컸다.

마을 이야기

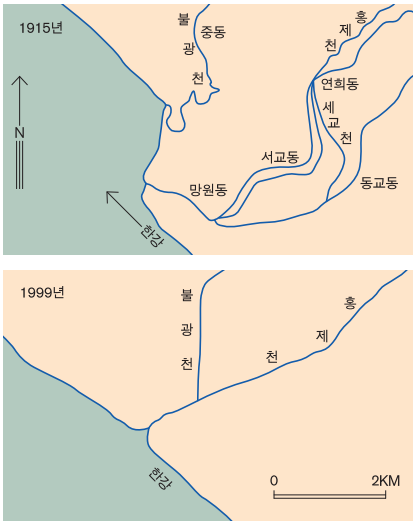
① 염리마을 이야기 | 염리동이라는 이름은 옛날 이 일대에 소금장수들이 많이 살았다고 해서 붙었다. 지금은 없어졌지만 경의선 동막역이 있던 자리 근처에 소금창고가 있었고, 그 근처에 소금장수들이 모여 마을을 이루고 살았다. 조선시대 염리동 근처에는 옹기를 만들던 마을인 '동막(지금의 대흥동)'이 있었다. 소금장수들은 동막에서 사 온 항아리에 소금을 담아 보관하였고, 마포나루 부근에서 새우젓이나 생선과 서로 맞바꾸었다. 마포나루가 번성하던 시절에 포구에는 소금을 실은 배가 활발하게 드나들었으며, 마포 주변에 소금을 만들던 염전이 있어 그 지역을 '소금머리골'이라 불렀다고 한다. 철도 운송이 발달하면서 마포나루는 쇠퇴하기 시작하였고, 소금마을도 점차 그 기능을 잃게 되었다. 현재는 마을 이름으로 그 흔적을 되새길 수 있으며, 마포나루 새우젓축제와 염리동 소금길 등을 통하여 옛 마을의 기억을 추억하고 있다.

② 마포 이야기 | 마포는 서울의 중서부 한강변에 있는 지역이다. 안산(무악산)에서 갈라진 와우산 구릉 산맥, 노고산 구릉 산맥, 용산 구릉 산맥이 한강을 향해 뻗어 있다. 그 능선 사이로 봉원천·아현천 등 크고 작은 하천이 흐르며 한강 연안에 있는 서호·마호·용호라는 이름의 물목(물이 흘러 들어오거나 나가는 어귀)으로 이어진다. 이 3개의 물목을 '삼개'(3개의 포구)라고 불렀는데, '개'는 "강이나 내에 바닷물이 드나드는 곳"을 뜻하는 순우리말이다. 이를 한자명으로 옮길 때 '마호'에서 연유하여 '마포'라고 하였다.

지형적 특징으로 마포 지역에는 포구 문화가 일찍부터 번성하였다. 성 밖의 농촌 취락으로 발전되었으며, 강변 풍경이 아름다워 전국의 시인이나 묵객들이 즐겨 찾는 정감이 넘치는 고장이었다. 특히 마포나루·서강나루·양화나루는 절경으로 일찍부터 알려져 있었으며, 시객과 선비들이 경치를 조망하며 시문을 읊던

ⓒ마포구청

1900년대 마포나루터 전경



홍제천과 불광천 수계변화

정자(亭子)는 서강 지역에만 30개가 넘게 있었다고 한다. 또한 마포는 도성인 서울로 진입하는 관문의 역할을 하여 서구문명을 가장 먼저 받아들였던 곳으로 절두산 순교 성지, 외국인 묘지 등 다양한 근대사의 문화 유적이 남아 있다.

③ 경의선 이야기 | 경의선은 서울과 신의주를 잇는, 길이 518.5km의 복선철도로 1906년 4월 3일에 완전히 개통되었다. 1896년 프랑스가 최초로 경의선 철도 부설을 추진하였으나 무산되었고, 이후 1904년 일본이 러일전쟁의 물자를 수송할 군용 철도로 사용하기 위해 경의선 사업을 추진하였다. 1908년에는 신의주~부산 구간이 개통되었으며, 전국 철도 중에서 운수 교통량이 가장 많은 국내 교통의 대동맥을 이루었다. 1945년 광복 이후, 남북이 분단되면서 서울~개성 간 74.8km 구간으로 단축하여 운행되었으며, 6·25전쟁 중이던 1951년 6월 12일 운영이 중단되었다. 1953년 휴전협정 이후 휴전선 이남은 재개통되어 서울역~문산역 구간만이 운행되었다. 2000년 6월 남북정상회담이 평양에서 열린 후 경의선 복원 사업이 구체적으로 논의되었으며, 2003년 6월 14일 연결식이 군사분계선(MDL)에서 열린 이후 서울과 개성공단을 잇는 연결로로 이용되고 있다.

연남동 물길

세교천(細橋川)은 연희동 계곡에서 발원하여 동교동과 서교동을 지나 망원동에서 홍제천(弘濟川)과 합류한 후 한강으로 흐르던 하천이었다. 1977년 난지도제방축조공사로 인해 난지도가 한강의 섬에서 육지화되면서 홍제천의 유로가 완전히 변경되어 세교천은 지상에서 사라져 땅 속 하수박스 구조물로 현재까지 이르고 있다.

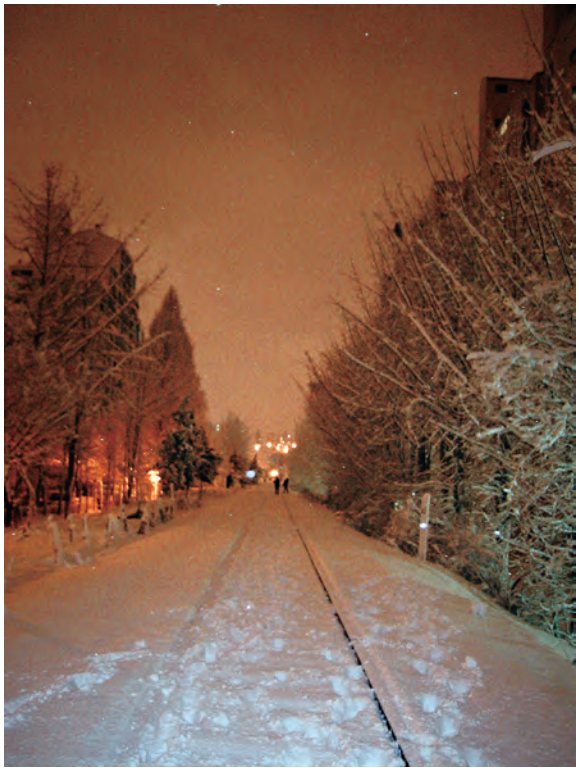
연남동 물길은 경의선 철도(용산~문산 간) 지하화 사업을 시행하며 철도 아래 공항철도 공사로 발생한 지하 유출수(1일 평균 4,952톤, 1시간 275톤)를 홍제천에 하천 유지용수로 방류하던 것을 서울시가 경의선숲길 공원화사업을 설계하면서 동교로(연남 파출소)에 흐르던 옛 세교천과 주택 및 아파트 사이를 흐르던 논길을 재현하여 역사와 추억을 담고자 시간당 150톤의 물이 흐르는 실개천으로 조성하였다.

새창고개

① 새창고개 | 용산구 효창동에서 마포구 도화동으로 넘어가는 고개로서, 고개 부근 효창동 213번지 일대에 조선시대 선혜청(宣惠廳)의 별창고인 만리창(萬里創)을 새로 지었던 데서 유래된 이름이다. 신창고개라고도 하였는데, 인근 마을을 새창(새로 창고를 지었다 하여 유래됨)마을이라고 하였다. 1894년 동학농민운동 때 일본군의 혼성여단이 만리창에 임시사령부를 설치하고 청일전쟁 수행의 주요 거점으로 삼았다.

② 만리창(萬里倉) | 만리창은 공물로 거두어들인 쌀과 베의 출납을 맡았던 선혜청(宣惠廳)의 별창(別倉)이다. 선혜청은 선조 41년(1608)에 설립되었으며, 영조 29년(1753) 균역청(均役廳)까지 병합하였다가 갑오개혁 때 폐지되었다.

만리창의 위치에 대해서는 몇 가지 설이 있다. <서울명소고적>은 "효창공원 서남쪽 삼의사묘 앞에 만리창이 있었다. 효창공원 울안 만리창이 있던 동남을 향해서 삼의사묘가 자리잡고 있다"라고 하였으며, 『한국지명총람』(서울편)은 "만리창 터는 현재 청파초등학교 뒷산 중턱에 있다"라고 하였고, 『경성부사』(권2)는 "효창원 부근 현 철도사택(금정 199번지) 땅에 속칭 만리창이라고 부르는 신창이란 창고가 있었다"라고 전한다. 또 『동명연혁고(용산구천)』는 『수선전도』와 『경조오부도』 등을 상고하여 만리창이 만리현에 있었던 것이 아니라 효창원(孝昌園) 서북쪽 도원동 접경 부근에 있었다고 추정하였다. 이는 새창마을이란 마을 이름이 전해 오고, 또 새창마을 뒷고개를 새창고개라 불렀기 때문이다. 만리창의 창고 규모는 진휼청에 소속된 창고 35문, 해서 소속 3문, 호남 소속 20문 등 모두 58문이었다.



ⓒ유원근

경의선 옛 철길

ⓒ최지환

ⓒ최재환

기찻길과 저녁놀

ⓒ한덕화

경의선 철길 주변 마포구 전경

나가며

요즘 경의선숲길 현장에 나가보면 그저 흐뭇하기만 하다. 열심히 만들어 놓은 공간을 많은 시민들이 즐겁게 이용하고 있으니, 그 이상 바랄 게 없다. 마을 주민들이 잔디밭에 모여 앉아 이야기를 나눌 때면 공원은 마치 우리네 사랑방처럼 소곤소곤 즐거운 말소리로 가득 찬다. 해가 지면 온 가족이 함께 나와 치킨 같은 간식거리를 놓고 즐기는 모습은 언제 보아도 유쾌하고 행복이 묻어난다.

'옛 이야깃거리가 있는 경의선숲길'이라는 타이틀을 내걸었던 만큼, 철도의 물리적 성질과 마을 이야기라는 감성적 성질을 조화롭게 나타내고자 설계자들은 많은 고민을 하였다. 관련 전문가들의 재능기부를 통하여 계획은 현실화되었고, 이는 경의선숲길을 다른 공원과 다르게 만들어 주는 요소가 되었다. 심어 놓은 이야깃거리들이 지금을 사는 우리를 만나 또 다른 이야기를 만들어 내고 있으니, 설계자들과 참여자들의 보람은 이루 말할 수 없을 만큼 크다.

다른 무엇보다 이곳 경의선숲길이 그동안 철도로 인해 불편을 겪은 주민들에게 행복을 안겨주고 소통의 즐거움을 만끽하게 하는 공간이 되었으면 한다. 잔디밭에서 대화하며 소통하는 공원, 걷고 뛰면서 육체적으로나 정신적으로 치유 받으며 건강해지는 공원, 건물주와 세입자가 공원을 중심으로 함께 행복할 수 있는 공원. 그것이 우리가 만들고 싶었던 공간이다.

경의선숲길은 서울의 도심지를 관통하는 선형공원이다. 인근 주민과 서울시민 등 많은 이들이 자유롭고 편안하게 이용하기를 원하는 마음으로 조성되었다. 그 푸른 잔디밭이, 산책로와 물길이, 옛 이야기가 고스란히 스민 길들이 앞으로도 많은 사람들이 뛰놀고 쉬어갈 수 있는 공간이 되기를 진심으로 희망한다.

새창고개 구간
만리창 언덕의
두 개의 길

ⓒ서울특별시청

연남동 구간
잔디밭, 산책길,
앉음벽 소통 공간

ⓒ서울특별시청

염리동 구간
시민 참여의 숲
(생명의 숲)

ⓒ서울특별시청