

한반도 평화로 가는 길목, 鐵原*

— 물길은 뚫려야 한다!

鄭勝振**

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| I. 한반도 평화의 새로운 국면 | IV. 물길은 뚫려야 한다: 철원 부흥의 정치경제학 |
| II. 식민지기 철원 지역사회의 再부상 | V. 에필로그 |
| III. 지역표상: 남북 분단의 상징, 철원 | |

● 국문초록

한반도의 중심에 위치하는 鐵原은 일찍이 그 지정학적 중요성을 간파한 일본 제국 주위에 의해 京元線이 부설된 교통의 요지이다. 경원선은 조선후기 이래 전통 교역로인 三防路(추가령 구조곡)를 따라 철원평야 일대를 남북으로 관통했던 것인데, 당시 개항장인 元山을 경유해 일본 ‘内地’에 이르는 국제적 네트워크를 갖고 있었다. 철원 현지에는 철의 삼각지, 백마고지, 피의 능선 등 한국전쟁 때부터 익히 알려진 격전지가 DMZ 일대에 펼쳐져 있는데, 지금도 남북한 군사전력의 상당량이 경원선의 철도 라인을 따라 집중 배치되어 있다. 이러한 엄중한 ‘휴전’상태에서 철원의 역사문화 및 자연 유산을 활용한 미래 ‘평화신도시’의 조성은, 휴전선을 경계로 남북 양측의 정치·군사적 긴장을 완화·해소하는 데 중요한 역할을 수행할 것이다. 이 글은 ‘한반도 평화로 가는 길’을 분단의 역사현장인 鐵原에서 모색할 수 있다고 주장한다. 여기 철

* 이 글은 2019년 3월 15일 성균관대 동아시아학술원과 전북대 한국과학문명학연구소 간 공동학술회의 〈탈분단시대 평화공존의 통섭적 성찰: 과학기술과 지역표상〉에서 발표된 것을 수정·보완한 것이다. 이 논문은 2018년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구이다 (NRF-2018S1A6A 3A01023515).

** 성균관대학교 동아시아학술원 부교수

원에서 막힌 철길과 물길을 뚫어내는 것이야말로 남북간 평화공존, 교류·소통의 커다란 ‘물꼬’를 트는 작업이지 않을까.

주제어 : 교통요지, 경원선, 철원평야, 평화신도시, 지역표상

I. 한반도 평화의 새로운 국면

2016년 겨울 광화문 촛불혁명과 이듬해 참여민주주의를 표방한 문재인정부의 출범은 남한 정치지형 상의 커다란 변화를 예고하였다. 이는 1987년 이래 한국 민주주의의 두 번째 ‘민주화운동’으로 기록될 대사건이었다. 2018년 남북정상회담(4·27, 9·19)의 재개는, DJ의 햇볕정책 이래 실로 오랫동안 조성된 남북간 해빙·화해의 분위기를 대변했던 것이다.¹⁾ 이에 북한 및 통일문제를 둘러싸고 한국학술계의 충격 내지 재편 움직임은 불가피한 상황이라고 생각된다.

두 차례의 남북정상회담에 이은 두 차례의 북미정상회담 즉, 싱가포르 정상회담(2018.06.12)과 하노이 북미회담(2019.02.27·28)은 긴박한 한반도 정세를 넘어 21세기 동아시아 국제정세의 변화양상을 표상한다. 그러나, 조만간 다가올 것 같았던 한반도의 평화무드는 2차 회담의 결렬에 따라 한동안 조정국면에 접어들 듯 하다. 여기서 흥미로운 사실은, 북미회담 결렬에도 불구하고 북한 당국이 평화회담의 유연한 분위기를 유지하는 가운데, 과거의 적대적인 대응과는 상이한 태도를 연출하고 있다는 점이다.²⁾ 이러한 북한의 입장·태도의 변화를 포함한 최근까지 한반도를 둘러싼 국내의 정세는 이제 우리가 남북간 평화공존, 통일의 문제를 보다 진전된 단계에서 다룰 수 있는 호조건을 조성하고 있다고 생각된다. 이 글은 이에 대한 한국 학술계의 정책 대안으로서 모색·제안된 것이다.

2018년 제1차 남북정상회담 및 북미정상회담 이후 2018년 11월 30일, 경의선 및 동해선 철도에 대한 남북공동의 실지조사가 전격적으로 실시되었다. 남북철도공동연구조사단은, <그림 1>에 제시한 바와 같이, 장장 18일간 북한 일대 2,600km를 주유하며 경의선 및 동해선의 1,200km 구간을 실지 조사하였다. 이는 노무현정부 이래 11년 만에 재개된 남북간 합동조사였으며, 대북 경제제재가 취해지고 있는 엄중한 상황에서 이뤄낸 이례적인 ‘경협’사건이었다고 할 수 있다. 우리는 이 글에서 사례대상으로 다루는 강원도 철원 일대 京元線 구간(=삼방로)을 답사하면서, 노동당

1) 당시 수도권에 한 일간지는 다음과 같은 제하의 1면 기사를 내고 있다. 「철길, 뱃길로 다시 잇는 ‘남북’ 하나의 행복(전쟁 위험이 모두 사라진 평화의 땅)을 꿈꾼다」, 『경인일보』 2018.10.7.

2) 북한 노동당 기관지인 『로동신문』과 『조선중앙TV』는 회담 결렬의 다음날(2019.3.1.), 과거와는 다른 담담한 어조로 북미회담의 사실 정황과 향후 회담 재개의 의지만을 피력하였다.

사 앞에서 (주)현대건설이 철도관련 ‘비공식적’ 사업준비를 하는 정황을 목격하기도 했다.³⁾ <그림 1>에서 보는 바와 같이, 경의선 및 동해선에 비해 경원선은 한반도의 중심을 관통하는 종관철도로서, 지정학적 중요성이 상대적으로 높고 통일에 대한 ‘지역표상’의 영향력이 심대하다는 사실에 대해서는 후술할 것이다.



자료: 국무조정실, 『2018 남북철도 공동조사: 내용과 의미』, 2018.

<그림 1> 2018년 남북철도공동조사 북측 구간도

2018년 가을부터는 이른바 ‘弓裔都城’(태봉국 철원성)에 대한 학술조사가 실시되었다.⁴⁾ 이에 대한 발굴조사는 이전에도 남북한계선 내에서 간헐적으로 있었지만,

3) 2018년 12월 8일 <한반도평화 프로젝트>팀의 합동 답사(6인) 결과에 의함.

금번에는 비무장지대(DMZ)의 역사문화유적에 대한 명실공히 남북 합동조사, 공동 복원 논의였다는 점에서 커다란 의의가 있었다. 이 궁예도성은 탈분단시대 남북간 ‘평화지대’에 대한 역사적 정당성과 리얼리티의 소재를 제공하고 있다. 궁예도성을 중핵으로 한 철원의 ‘평화신도시’ 구상은, 21세기 세계 냉전사의 마지막 ‘유적지’로서 한반도를 넘어 세계평화의 상징으로 남을 것이다. 향후 한반도 정세의 급진전에 따라 통일한국의 수도로서 ‘왕도의 역사를 보유한 이 철원이 손색없다’는 한 향토사가의 염원도 여기에 부기해 둔다.⁵⁾

2018년 이래 한반도평화를 둘러싼 대내외 정세의 변동은, 오랫동안 지역사에 천착한 필자의 입장에서, 구체적인 지역사회(철원)를 계기로 한 학술적 공동연구의 필요성을 고조시키고 있다. 이 학술회의에서 구사하고 있는 평화공존의 ‘지역표상’은 이러한 구체적인 지리적·공간적 맥락에서이다. 이 글은 ‘분단의 장소성’을 특정한 지역(철원)을 통해 가시화함으로써 남북간 학술·문화 교류의 실마리를 모색하고, 이를 통해 한반도를 둘러싼 평화공존의 분위기를 지역사회의 차원에서 구체적으로 지속시키려는 것이다. 철원의 사례는 개성(공단)이나 판문점에 이은 남북교류의 또 하나의 살아있는 지역상징이며, 향후 펼쳐질 ‘금강산문화권’(철원, 평강, 김화, 舊금성, 창도, 내금강)에 대한 낙관적인 해석을 전망한다. 이 글은 기존의 관례적 학술논문의 양식을 넘어 통일담론을 펼치기 위한 정치적 에세이의 서술 기조를 견지한다.⁶⁾ 이는 北으로 향하는 화해와 평화의 메시지이자, 南으로는 통일로 향하는 스스로의 다짐이기도 하다.

4) 「DMZ서 둘로 갈린 ‘궁예도성’ … 남북 공동발굴 발길」, 『Jbc뉴스』 2018.10.19. “후고구려의 궁예가 세웠다 해서 ‘궁예도성’으로도 알려진 이곳은 한반도에 세워진 성 가운데 유일하게 사각형의 계획도시로 만들어졌습니다. 한때 후삼국을 호령했지만, 6·25 때는 철의 삼각지대 한복판에서 전쟁의 참화를 겪었습니다. 비무장지대 안에 위치한 탓에 군사분계선이 성의 중심부를 갈랐습니다. …… 지난달 평양 남북정상회담에서 비무장지대의 역사유적을 공동 발굴하기로 합의하면서(공동조사·발굴의) 물꼬가 트였습니다.”

5) 김영규, 『38선과 휴전선 사이에서: 철원주민 20인의 구술사』, 진인진, 2018a; 김영규, 『철원군과 김화군의 사라진 근현대사』, 철원문화원, 2018b 참조.

6) 동시에 이 글은 필자가 최근 제출한 拙稿의 연장선상에서 이루어지는 시리즈물이다. 정승진, 「1922년 中央水利組合 사업과 鐵原 지역사회의 변동」, 『史林』 67, 수선사학회, 2019 참조.

II. 식민지기 철원 지역의 再부상

1. 역사 속의 철원, 전통성의 소재

철원, 평강, 김화, 금성 등 현재의 철원 일대는 후삼국시대 (후)고구려를 표방한 弓裔가 泰封(摩震)의 王都로 삼은 곳이다. 조인성의 연구에 따르면, 왕도 철원은 讖緯說에 의거한 풍수지리의 吉地로 알려진 곳이며, 여기를 중심으로 한반도 전역에 彌勒信仰이 퍼져나갔다.⁷⁾ 그러나, 당시로서도 金剛山 기슭(金城)으로 접어드는 상당한 교통 험지로 알려져 있었다.

한반도의 역사에 철원이 다시 등장하게 된 것은 조선왕조를 개창한 태조 李成桂시대에 들어서부터였다. 함경도 咸興이 고향이었던 이성계에 의해 이른바 관북지방과 기호지방 간의 공식적인 ‘北鮮루트’(慶興路)가 탄생했던 것이다. 수도 한양을 중심으로 경흥대로의 노선을 소개하면(<그림 2> 참조), 도성-양주(다락원)-포천-영평(운천)-김화(철원)-금성-회양-안변-덕원(원산)-함흥-경성-경흥-西水羅에 이른다. 특히, 철원 일대에서 원산 방면으로 태백산맥을 넘어갈 때 鐵嶺(685m)을 이용했음에 주목할 필요가 있다. 현재 이용되고 있는 추가령(구조곡)보다는 남쪽에 위치하는 태백산맥의 주능선으로서 한국사에서 남북간의 경계점으로 삼는 중요한 랜드마크이다. 조선시대 지방군현제가 확립되면서 철원은 都護府로 승격되었고(1413), 이후 驛院, 烽燧, 大路 등이 설치되면서 관북지방으로 향하는 한반도 중부의 주요 내륙 거점으로 부상하였다.

한편, 조선후기 원격지 상업·시장의 발달에 따라 새로운 ‘北鮮루트’가 개척되었다. 이른바 三防路 또는 京元街道가 그것이다. <그림 2>를 따라서 그 노선을 보면, 도성-의정부(다락원)-양주-마전-연천-철원-평강-세포(삼방)-안변·덕원…… 등에 이른다. 여기서는 철령 이북에 위치하는 楸哥嶺(599m)構造谷을 통해 태백산맥을 넘어선 것인데, 당시 원거리 무역상들(北魚, 北布, 毛皮)에 의해 빈번하게 이용되었다고 전해진다.⁸⁾ 삼방로는 거리상으로 전술한 慶興路를 대체하는 ‘지름길’로서 이후 20세

7) 조인성, 『태봉의 궁예정권』, 푸른역사, 2007 참조.

8) 이상·김종혁, 『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인, 2017, 제2부 「철도 이전의 교통로: 조선시대의 간선도로망」 참조.

기 초 京元線의 주요 노선으로 각광 받게 되었다.



〈그림 2〉 1872년 『海東地圖』에 나타난 元山[덕원], 鐵原[김화] 근방

19세기 후반에 들어 元山이 개항되면서(1880), 철원의 지정학적 중요성은 이전에 비해 한층 제고되었다고 추정된다. 주지하다시피 원산은 한반도 최초의 개항장으로서 관북지방의 초입에 위치하는 良港이다. 더구나 해로를 통한 일본과의 접근성은 일찍부터 ‘식민도시’로서 개발되기에 충분한 지리적 이점을 갖추고 있었다.9) 이후 원산에서 태백산맥을 관통하는 추가령(한양), 철령(한양), 馬樹嶺(평양)을 따라 관북

지방과 기호지방, 관서지방 간의 지역연관(inter-local relation)은 한층 강화되고 있다고 생각된다.¹⁰⁾ 이 경우, 철원은 중부 내륙의 교통요지로서 개항장 원산에서 기호지방에 이르는 중간기착지로서의 역할이 크게 기대되었다. 그 노선은 일본 ‘內地’-원산-철원-한양(경성)에 이르는 국제간 네트워크이다. 대체로 개항이라는 불평등조약 체제 하에서 원산을 통해 철원이 한반도의 내륙 거점으로 다시 부상하게 된 것은 역사의 아이러니라고 할 수 있다.

2. 식민도시의 출현

‘합방’ 직후 경성-원산 간 京元線이 개통되면서(1914), 철원 일대는 식민지의 내륙 거점으로서 급속한 ‘開發붐(boom)’을 타게 되었다. 경원선은 전통의 경흥로가 아닌 추가령 구조곡을 경유하는 삼방로(경원가도)를 활용하였다. 먼저, 1913~1940년간 철원 일대의 인구증가 상황을 보면, 경원선이 통과하는 철원군이 34,854인에서 86,915인, 평강군이 39,462인에서 65,234인으로 두 배 전후 급증하였다.¹¹⁾ 인근의 김화군도 마찬가지로의 경향이였다(57,162인 → 93,532인).¹²⁾ 여기서 철도의 역할이 도시·읍내의 발달에 어느 정도로 결정적인 영향을 미쳤는가는 여전히 연구사의 쟁점 가운데 하나이다. 과연 철원이 大田이나 裡里처럼 철도부설에 의존한 植民都市였는가는 향후 식민도시사나 재조일본인사 등에서 구체적으로 검증될 것이다. 이후, 1931년 철원은 邑으로 승격되어 식민도시로서의 모습을 일신하고, 같은 해 금강산 경편 전기철도가 부설되면서 철원 일대는 금강산을 시야에 둔 보다 광역의 ‘금강산지역권’(철원, 평강, 김화, 舊金성, 창도, 內금강)으로 확대되었다.

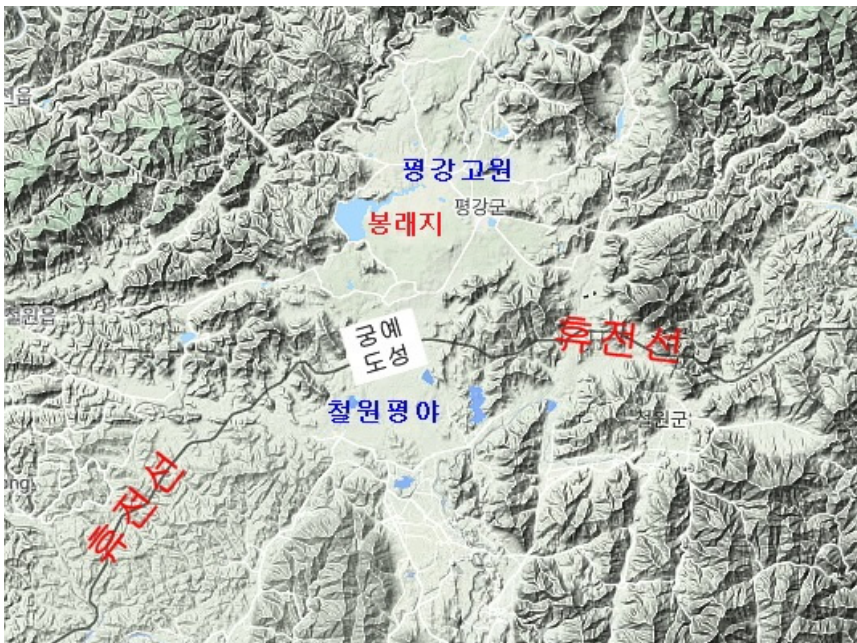
9) 『德源府邑誌』(1899), 『元山發展史』(1916) 참조. 식민도시의 일반론에 대해서는 김백영, 『지배와 공간: 식민지도시 경성과 제국 일본』, 문학과지성사, 2009 참조.

10) 楸哥嶺構造谷을 따라 관북과 기호 지방 간 신규 노선이 京元線에 의해 개발, 이전에는 鐵嶺이 전통 교통로, 관북과 관서 지방 간에는 추가령 이북의 馬息嶺이 이용됨. 『한국민족문화대백과』 철령편, 마식령편 참조.

11) 정승진, 「1922년 中央水利組合 사업과 鐵原 지역사회의 변동」, 『史林』 67, 수선사학회, 2019, 264~265면(원자료는 『鐵原郡誌』(1992) 및 江原道誌(1940)).

12) 金城郡은 1914년 행정구역의 개편 결과 金化郡에 편입되었고, 김화군은 한국전쟁 이후 수복지구로서 철원군에 편입되었다. 『郷土誌(鐵原 金化 平康)』(1977), 『鐵原郡誌』(1992) 참조.

中央水利組合(1925)을 둘러싼 필자의 최근 사례연구에 따르면,¹³⁾ 철원 지역사회의 식민지적 재편과정에서 수리·개간사업의 ‘성과’는 철도의 역할에 비견될만한 그것이었다. <그림 3>에서 보는 바와 같이, 이른바 ‘平原平野’ 2만 정보 가운데 1만 정보가 중앙수조의 개간사업에 의해 ‘개발’(=지목변경)되었던 것이다. <그림 3>은 중앙수조의 주요 용수원인 봉래저수지(평강군 소재)가 철원평야로 南流하는 모습, 그 물길을 보여주고 있다. 당시 米를 중핵으로 한 ‘巨邑’·‘富村’의 이미지는 일제시대 대규모 수리사업에 기인한 것이다. 여기서 그로테스크한 ‘농업도시’의 출현과 함께, 미곡이출을 계기로 한 元山과의 긴밀한 지역연계를 추정해 낼 수 있다.



출전: <http://blog.naver.com/wimd7star/221455403999>

<그림 3> 平康高原 일대 蓬萊貯水池 및 鐵原平野 지형도

13) 정승진, 앞의 2019 논문. 선행 사례연구로서 김영규, 「일제강점기 철원군 수리조합 연구」, 제25회 강원도 향토문화연구발표논문, 2015 참조.

중앙수조의 설립을 전후해 철원평야 일대는 대규모 소작제 농장을 경영하는 일본인 대지주들과 외지에서 몰려드는 조선인 소작인(이주민)들로 북적거렸다. 전술한 철원의 인구급증은 철도역 앞 근대적 시가지의 조성과 함께 이러한 농업적 내부 ‘개발’ 유인에 기인하고 있었다고 생각된다. 1930년대 초에 들어서면 금강산철도가 개통됨으로써 철로를 따라 철원 지역사회는 태백산맥 내륙으로 한층 광역화되었다(철원, 평강, 김화(舊金城), 창도, 내금강). 1930년대 금강산관광은 ‘내지’의 일본인들과 도시의 식민지 현지인들에게 새로운 ‘제국주의적 즐거움’을 안겨주었을 것이다.¹⁴⁾ 일설에 의하면, 전성기의 금강산 관광객은 년 100만 명에 달했다고 한다.¹⁵⁾ 대체로, 경원선과 금강산철도의 ‘터미널역’으로 부상한 철원은 경성, 원산 등의 대도시와 연계됨으로써 지역사회의 ‘심상지리’는 한층 확대되었다고 할 수 있다.¹⁶⁾ 개항장도시 원산을 의식한다면, 경성-철원-원산-일본‘内地’를 육·해상으로 연결하는 ‘제국적’ 판도의 원격지 지역연관(regional relation)이 가동되고 있었던 셈이다.

Ⅲ. 지역표상: 남북 분단의 상징, 철원

철원 일대가 한반도의 지정경학(geographical-political economics) 상 중부 내륙의 지역거점이었음은 전술한 그대로이다. 이중환이 지은 『택리지』에 따르면, 철원은 풍수·지리적으로도 왕도를 삼을 만한吉地였다.¹⁷⁾ 다음의 인용문을 보자.

철령과 금강산의 물(금성천)이 남쪽으로 흘러내려 춘천의 모진강(북한강)이 되고, 이어 용진에 이르러 한강으로 흘러 들어간다. 춘천에서 모진강을 건너

14) ‘제국주의적 즐거움’이란 표현은 에드워드 사이드(『문화와 제국주의』)로부터 차용한 것이다. 식민지기 철도관광의 역사적 의미에 대해서는 김백영, 「철도제국주의와 관광식민주의: 제국 일본의 식민지 철도관광에 대한 이론적 검토」, 『사회와 역사』 102, 한국사회사학회, 2014 참조.

15) 나희승, 「한반도 신경제지도 실현을 위한 남북 및 대륙철도」, 민주평화통일자문회의의 편, 『시민과 함께하는 평화공감 강연회』, 2018 참조.

16) 심상지리(imaginary or psychological geography)의 일반론에 대해서는 강상중, 『오리엔탈리즘을 넘어서: 근대문화비판』, 이산, 1997 참조.

17) 이중환 저, 안대희 외 역, 『(완역정본)택리지』, Humanist, 2018, 110, 221, 264면.

서쪽으로는 양구와 금성, 김화, 철원, 평강, 안협, 이천의 일곱 고을이 있는데 모두 경기도 북쪽, 황해도 동쪽에 위치한다. 이 가운데 鐵原府는 태봉의 국왕 弓裔가 도읍한 고을로서 궁예는 …… 고구려와 예맥의 땅을 차지하고 왕을 자처하다가 잔악한 짓을 하여 부하(태조 왕건)에게 쫓겨났다. …… 철원은 강원도에 속해 있기는 하지만 들판에 만들어진 고을로서 …… 토지가 척박하기는 해도 넓은 들과 나지막한 산이 넓게 펼쳐져 밝고 시원하며, 두 개의 강(한탄강(역곡천)과 북한강(금성천)) 사이에 있으니 산골짜기에 자리 잡은 어엿한 도회지이다. 그러나 들판인데도 물이 깊고, 벌레 먹은듯한 검은 돌(현무암)이 있어 놀랍고 기이한 일이다.¹⁸⁾

역사적 사실을 동반한 철원의 이같은 지리적 이점은 한국전쟁 시에 참예하게 표출되었다. 여기는 6·25의 격전장이었다. 지금도 孤石亭 옆에 서있는 철의 삼각지(기념관), 백마고지, 피의 능선, 김일성고지 등이 철원의 지역적 중요성을 일깨워주고 있다.



주: 이 사진은 2019년 3월 2일 현지답사 시 촬영된 것임.¹⁹⁾
〈그림 4〉 철원 관전리 소재 노동당사 전경(2019년 3월 현재)

18) 이중환, 『택리지』, 110면 인용. ()은 筆者 註釋임.

19) 본 학술회의의 발표자를 구성원으로 한 〈한반도평화 프로젝트〉팀은 2018년 12월 8일 노동당사 및 백마고지를 비롯해 철원군 현지를 공동 답사한 바 있다.

1945년 해방 이후 철원은 38선 이북의 북한 사회주의사회로 편입되었다. 북측의 관점에서 철원 지역사회를 조망할 시각의 전환이 필요하다. 다음의 <그림 4>에 제시한 노동당사는 현재 남한에 남아있는 유일한 소비에트식 빌딩이다. 이 노동당사는 해방 이후 철원이 38선 이북 강원도의 ‘도청’ 소재지였음을 말해주고 있다. 즉, 이 건물은 조선로동당 강원도당 당사였다. 여기서 당간부를 교육·조직하는 경상적 사업 이외에, 대내적으로는 토지개혁(1946.3)을 실시하고, 대외적으로는 ‘대남 통일전선공작’을 전개했던 것이다.

1945년 8월부터 한국전쟁이 발발한 1950년 6월까지의 이른바 해방공간에서 ‘월북-러쉬’가 빈발했음은 철원의 지역사회가 잘 기억하고 있다.²⁰⁾ 여기는 저명한 ‘월북루트’였다. 1930년대 ‘조선의 문장’으로 알려진 상허 이태준의 경우가 흥미로운 케이스이다. 그는 카프(KARF, 조선프로레타리아예술가동맹) 계열의 사회주의자가 아니었음에도 불구하고 해방공간에서 월북을 단행하였다. 해방 직후 38선에 의해 남북이 분단되고 이데올로기적으로 혼란한 상황에서, 상허의 고향이 단순히 철원(안협)이었다는 사실만으로는 쉽게 설명할 수 없는 사건이었다.²¹⁾ 이는 함북출신의 시인 이용악처럼 해방공간에서 사회주의운동을 펼치다 월북을 결행하는 일반적인 경우와는 상이했다.²²⁾ 당시 한국전쟁 전후 철원군의 인구이동을 보면, ‘70% 월북, 20% 월남, 10% 잔류’로 확인된다.²³⁾ 이 수치는 현지인의 증언 등을 고려한 개략적인 통계이지만, 이를 통해 당시 철원지역의 사회·정치적 성격을 엿볼 수 있다. 역시, 경원선을 따라 원산(북)과의 ‘심상거리’가 서울(남)보다 가까웠던 것이 아닐까?

20) 김영규, 『38선과 휴전선 사이에서: 철원주민 20인의 구술사』, 진인진, 2018b 참조.

21) 상허 이태준(1904~미상), 자유주의자(모더니스트). 강원도 철원군 묘장면 출생, 집성촌이 있던 용담마을에서 초등교육, 경성에서 9인회 활동·주도, 『문장』의 편집인, 고향(철원) 안협에서 1941~1945년간 침거, 해방 직후 경성에 잠시 체류 후 월북, 생사 불명. 이태준, 『해방전후』, 깊은샘, 1995(북간); 박헌호, 『이태준과 한국 근대소설의 성격』, 소명출판, 1999 참조.

22) 1930년대 후반부터 해방기까지 ‘스타 시인’이자 ‘민족주의적 중간파’였던 이용악(1914~1971, 함북 경성 출생)은, 해방공간에서 사회주의운동에 투신하다(조선문학가동맹, 문화단체총연맹, 남로당 활동) 한국전쟁의 혼란기에 월북했다. 여기서 이용악을 대표적 사례로 언급한 이유는 함경북도 출신인 그의 시세계에 날카로운 국경의식(=38도선, 국경의 감각)이 배어있기 때문이다. 정우택, 「이용악과 러시아 연해주, 그리고 국경의 감각」, 『대동문화연구』 104, 2018, 391, 416~417면.

23) 김영규, 앞의 2018b 책 참조.

북한의 토지개혁은 농사를 주업으로 삼던 북한 지역민들에게 상당한 충격을 안겨 주었을 것이다.²⁴⁾ 이를 말해주는 구체적인 자료는 철원에 남아있지 않지만, 강원도 인근의 ‘수복지구’인 인제군에서 유사 사례를 찾을 수 있다.²⁵⁾ 인제군에서는 토지개혁 당시 郡 전체 경지의 52.6%가 무상 몰수되어 북한전체 평균치인 55%와 유사한 수준을 보여주었다(소유상한 5町步). 한국전쟁 이후 인제군을 비롯한 수복지구에서 남한 정부에 의한 농지개혁(유상분배 3정보)이 시행된 것은 1958년 단계에 들어서부터였다.²⁶⁾

1950년대 철원평야에서는 희유의 大旱魃이 지역사회를 내습하였다. 식민지기 전술한 中央水利組合의 사업 ‘성과’를 상기한다면 이해하기 어려운 人災였다. 놀랍게도 한국전쟁 당시 미군 폭격에 의해 중앙수조의 주요 용수원인 봉래제(평강군 소재)가 훼손됨으로써 철원평야로의 물길(=용수공급)이 끊겨버렸던 것이다.²⁷⁾ 철원군 농촌에서 민간인의 거주·이주 및 경작이 허용된 것은 1954년 10월 이후부터였다. 따라서 지역 농민들은 1960~70년대 보조 용수원이 건설될 때까지 대한밭에 무방비상태로 노출되는 고심참담의 시기를 겪을 수밖에 없었다.²⁸⁾ 전술한 철원의 인구이동 실태를 감안한다면(70% 월북, 20% 월남, 10% 체류), 한국전쟁 이후 내주하기 시작한 대부분의 이주농민들은 이러한 악조건 속에서 살아남았던 것이다.

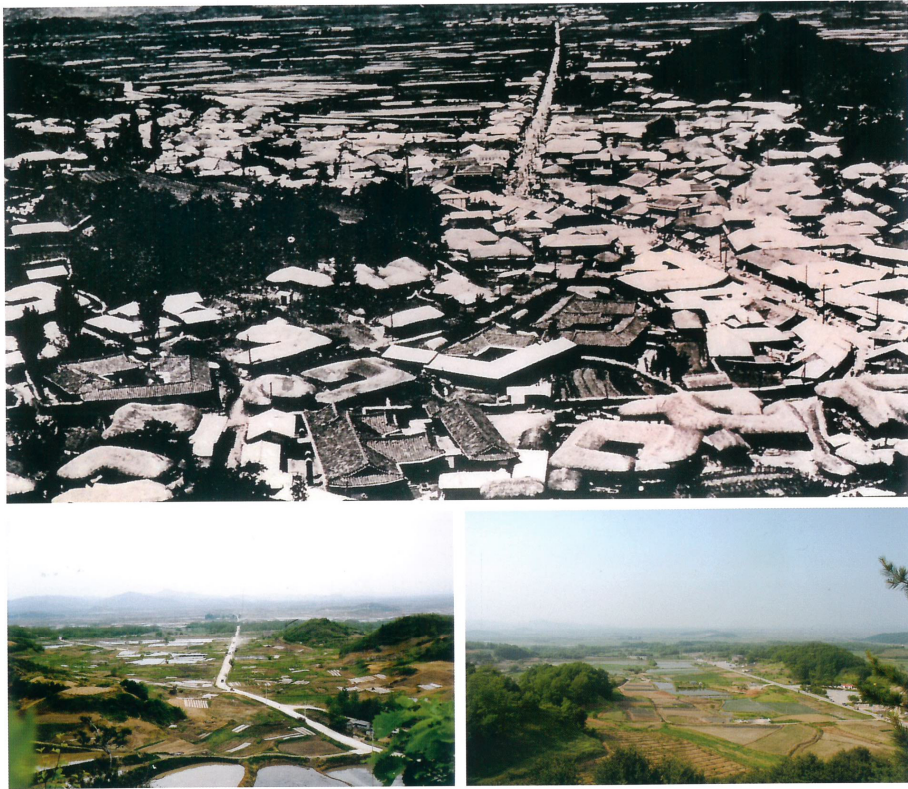
24) 북한의 토지개혁에 대해서는 김성보, 『남북한 경제구조의 기원과 전개: 북한 농업체제의 형성을 중심으로』, 역비, 2003, 제2부 〈토지개혁〉 참조. 남한의 농지개혁에 대한 최근 성과로서 이용기, 「한국 농지개혁의 가능성과 한계」, 유용태 편, 『동아시아의 농지개혁과 토지혁명』, 서울대출판부, 2014; 정승진, 「장기사의 관점에서 본 羅州의 농지개혁: 전남 나주군 금천면의 사례」, 『대동문화연구』 98, 성균관대 대동문화연구원, 2017 참조.

25) 한모니카, 『한국전쟁과 수복지구』, 푸른역사, 2017, 제2장 〈1946년 토지개혁과 인민민주주의의 토대 형성〉 참조.

26) 한모니카, 앞의 2017 책, 326~43면.

27) 한국전쟁 이후 봉래제(평강군)의 물길은 유역변경식 수로에 의해 황해도 연백평야 방면으로 방류되었다. 김영규, 『철원군과 김화군의 사라진 근현대사』, 철원문화원, 2018a 참조.

28) 한국전쟁 이후 봉래지(평강군 소재)의 대체수원으로서 토교저수지, 동송저수지, 산명호저수지가 DMZ 및 민통선 내에 開鑿된 것은 1960~1970년대에 들어서부터였다. 민통선 밖에 학저수지도 있다. 『鐵原郡誌』(1992).



자료: 김영규 편, 『사진으로 보는 철원 100년, 철원의 변천사』, 철원문화원, 2009, 40면(1930년 9월 21일 사진의 원자료는 『鐵原邑誌』, 1937).

〈그림 5〉 1930년, 1980년, 현재(2009년) 舊鐵原 邑內 전경의 장기추이

일제시기 ‘巨邑·富村’으로서 철원의 이미지를 떠올린다면, 분단 이후 이상과 같은 철원사회의 풍경을 상상하기란 쉽지 않을 것이다. 더구나 철원역의 소재지이자 철원군의 읍치인 관전리(읍내)가 현재 민통선 내에 폐허로 그 유허지만 남겨져 있음을 고려한다면, 아무 것도 남아있지 않은 ‘사라진 도시’를 둘러싸고 그다지 멀지 않은 과거를 회상한다는 것의 무상함에서라. 전술한 중앙수리조합 사업이 완료된 1920~1930년대 철원 읍내에는 두 개의 철도역(철원역, 月井驛), 34개소의 공공기관, 4개소의 금융조합, 대규모 수리조합, 5개소의 학교, 강원도립병원 등이 존치·운영되고 있었다.²⁹⁾ 그야말로 각종 근대적 공공·문화시설로 가득찬 이국적 시가지를 연출하

고 있었던 것인데, 당시 인구 규모로는 강원도의 도청소재지인 春川보다도 많아 도청 이전이 고려되었을 정도였다.³⁰⁾

철원은, <그림 5>에서 제시하는 바와 같이, 역사적 현실로서 ‘사라진 도시’이다. 구철원의 행정관서 및 공공기관, 각종 생활·문화시설 등이 남북분단 이후 동송지구로 이전했다가 현재는 갈말읍(철원군청소재지)으로 옮겨져 있다. 조선시대 鐵原鄕校(유허지)가 동송읍과 관전리 사이에 위치해 있는데, 이곳이 전근대 철원의 舊邑內(의 중심지)라고 추정된다. <그림 5>는 철원향교 방면(소이산)에서 관전리 일대를 향해 카메라-앵글을 맞춘 것인데, 보는 바와 같이 현재는 노동당사 이외 아무 것도 존재하지 않는다. 1990년대까지도 DMZ(비무장지대)였기 때문이다. 이를 통해 우리는 정치군사적 요인에 의해 하나의 도시가 어떻게 소멸될 수 있는지, 그 ‘잔해’를 보고 있다고 할 수 있다. 요컨대, ‘元철원’은 분단과 냉전이 초래한 진공 상태를 연출하고 있다. 이후 남북간 군사적 긴장이 격화되면서 휴전선 양측에 군사시설이 밀집하게 되었는데, 전술한 도시의 폐허와 함께 이러한 군사적 긴장도(=밀도)는 ‘분단의 지역표상’이라고 주장할 수 있지 않을까.³¹⁾ 이 글은 이러한 분단 상황을 타개하기 위해 DMZ내 ‘평화신도시’를 새롭게 만들 수는 없는가라는 문제를 타진하고자 한다. 그 대안으로서 생태환경 도시, 역사문화(관광) 도시, 농업도시 등을 열거할 수 있는데, 다음 장의 주요한 과제이다.

IV. 물길은 뚫려야 한다!: 철원 부흥의 정치경제학

길(La Strada)의 의미를 이 글에서 설명할 수는 없지만, 실재론(substantivism)적 차원에서 본다면, 산줄기를 따라 물길이 생겼고, 거기에 사람이 다니기 시작하고, 大路가 만들어지다가 철로가 들어서는, 이른바 길의 ‘문명화’ 과정만큼은 철원에서도 인정

29) 김영규 편, 『사진으로 보는 철원 100년, 철원의 변천사』, 철원문화원, 2009, 40면; 정승진, 앞의 2019 논문, 279~287면.

30) 『(國譯)江原道誌』, 2005[1940]; 『鐵原郡誌』, 1992 참조.

31) 이는 경원선 라인을 따라 남북한 공히 대규모 군사기지가 지금까지도 가동되고 있음을 의식한 표현이다.

될 수 있을 것이다. 길은 때로 인생에 비유될 만큼 강한 메타포를 갖고 있다. 이 글에서 사용되는 철도나 물길은 교류와 소통의 상징물로서 철원지역에서 만큼은 각별한 의미로 다가오고 있다. 그것은 다름 아닌 북으로 가는 관문, 평화와 교류, 나아가 한반도의 통일을 겨냥한다. 그러나 성급한 통일논의가 급변하는 대내외 정세와 관념적·감상적 태도로 말미암아 좌초되었던 것 또한 과거의 잊을 수 없는 교훈이다.

철원은 여말선초 경기도(1391)에서 강원도로 이관되고(1434), 그 사이에 都護府로 승격된 지역사를 갖고 있다. 하지만, 수도 한양과의 근접성 상 기호지방의 ‘飛地’로서의 성격을 잃지 않았다. 여기에는 관북과 기호 지방 사이에 鐵嶺과 楸哥嶺을 이용했던 과거의 경험에 더해, ‘비지’로서의 심리적 거리감의 축소가 중요한 역할을 수행했다고 생각된다. 이후, 원산이 개항되면서(1880) 철원의 ‘심상지리’(=공간적 감각)는 한층 확대되고 있었던 것인데, 식민지기에 들어서 일본 ‘内地’와의 육·해상 교통이 한층 빈번해지면서 과거와 같은 거리감은 사실상 해소되고 있었다.³²⁾ 이른바 삼방길(京元街道)을 둘러싸고 벌어진 이와 같은 과거 전통의 잔존양상은 시대적 변화에도 불구하고 근대를 규정·관통하고 있었다. 그러나, 이와 같은 ‘장기지속성’만으로 현재의 지역문제를 모두 풀어낼 수는 없다. 거기에는 20세기 근대사회를 강타한 이데올로기상의 제문제가 복잡하게 얽혀있기 때문이다. 이 글에서 정치경제학을 말해야 하는 이유이다.

한반도의 중부 내륙에서 南流하는 주요 하천은 <그림 6>에서 제시하는 바와 같이, 역곡천(한탄강 상류)과 금성천(북한강 상류)이 있다. 지금은 모두 북한의 유역변경식 수로에 의해 휴전선 북방의 황해와 동해로 흐르고 있지만, 과거에는 북(태백산맥)에서 남쪽(기호지방)으로 回流하는 주요한 물길이었다. 한북정맥 서편의 추가령에서 발원한 역곡천의 경우, 철원 일대에서 중규모 하천인 한탄강과 합류하고, 그 물줄기가 郡의 중앙부를 남서향으로 관통해 (연천군을 경과해) 파주군에서 대하천인 임진강에 다시 합류했다. 중앙수리조합의 사례에서 언급된 사실이지만, 역곡천의 水路를 따라 평강군의 蓬萊堤에서 集水해 철원평야로 南流하는 물길은 당해 지역민들에게는 오랜 세월 축적된 ‘지리적 친숙함’을 표상하고 있었다. 강상중이 말한 ‘심상거리’(=심리적 거리감)는 이러한 일종의 ‘경로의존성’을 은유적으로 표현한 것에 불과하다.

32) ‘심상지리’에 대해서는 강상중, 앞의 1997 책 참조.



출전: 『한국민족문화대백과』, 1991, 한북정맥 편.
 〈그림 6〉 한북정맥 일대 임진강 상류 및 북한강 상류

한국전쟁 시 미군폭격에 의해 봉래제가 파괴되고,³³⁾ 분단 이후 북한 당국의 斷水 조치가 취해짐으로써 철원평야로 향하던 물길이 중단되었음은 전술한 그대로이다. 금강산 기슭(<그림 6>에서 추가령)에서 발원한 금성천의 경우 역곡천과 마찬가지로 유역변경식 수로에 의해 물길이 인위적으로 왜곡된 케이스이다. 과거 1980년대 냉전·반공체제 하에서 우리를 놀라게 했던 ‘금강산댐’이 바로 금성천 상류의 대규모 인공저수지였다. 남쪽으로 自然流水하는 물길은 때로 이같은 냉전논리 하에서 왜곡

33) 분단 이후 대체용수원으로서 토고저수지, 동송저수지, 산명호저수지가 DMZ 내에 開鑿됨(1970년대 완공). 민통선 밖에 학저수지라는 보조용수원도 있는데, 여기가 저명한 통일신라시대 사찰인 도피안사가 있는 곳이다.

되어 남북간 긴장심화의 정치군사적 도구로 전략했던 것이다. 따라서 여기서 ‘물길은 뚫려야 한다’는 것의 상징적 의미는, 단순히 익숙한 과거와의 교류·소통만을 뜻하지 않는다. 철원에서 물길이 뚫린다는 것은, <그림 3>에서 제시한 ‘平康鐵原平野’의 완전한 부활을 의미하며, 나아가 남북간 화해·교류와 평화공존을 표상한다. 기존의 단순한 경제협력으로부터 탈피해, 지역 생태환경의 복원, 미래지향적 역사문화 공간의 창출이라는 21세기 한반도의 미래 비전을 여기서 제기할 수는 없는가?

전절에서 DMZ內 ‘평화신도시’에 대한 세부적 대안으로서 생태환경 도시, 역사문화(관광) 도시, ‘농업도시’ 등을 열거한 바 있다. 그러나, ‘농업도시’는 현재 철원 오대쌀의 전국적 성가를 생각할 때 한번쯤 고려해 볼 수 있기는 하지만, 21세기 세계 농업사의 맥락에서 볼 때 時勢에 뒤쳐진 과거의 퇴행적 느낌을 지우기 어렵다. 최근 농업·농촌학(discipline)은 현대 도시공간문제와 결합해 자원·생태환경·에너지·식품 문제로 주요 이슈를 전환·이행한 지 오래되었다. 따라서 ‘농업도시’는 두 번째 대안인 생태환경도시 문제와 결합해 그 전제조건으로 고려해 볼 수 있는 부분집합에 불과하다. 오히려 21세기 미래 철원은 DMZ를 배경으로 한 생태환경 도시나 새로운 유형의 ‘역사문화도시’로 그 대안을 모색해 볼 수 있다고 생각된다. 그러나, 전자에 대해서 필자의 능력은 한정되어 있다. 이하에서는 주로 후자의 문제에 천착하고자 한다.

주지하다시피, 경원선 철도복원의 역사적 의의는, 북으로 보내는 화해와 평화공존의 메시지이자, 남북간 실질적 교류의 신호탄이라고 할 수 있다. 판문점 일대와 함께 철원지역은 250km에 이르는 휴전선 일대에서 남북한 간 군사적 긴장도(=밀도)가 가장 높은 곳이다. 여기서 경원선의 복원사업은 현행 美주도 대북제재의 전면적인 해제를 의미하며 사실상 남북경협의 실질적인 전개를 시사한다.³⁴⁾ 이 경우, 상징적 조치로서 금강산 관광루트(철원-김화-금성-창도-내금강, 100km)가 본격적으로 재개될 필요가 있다. 이는 일제시대 금강선철도의 완전한 복원을 의미하며, 개성공단에 이은 또 하나의 남북협작의 모범적 모델로 상정될 것이다. 철원의 미래 도시모델로서 역사문화도시는 이러한 ‘안보관광’(평화관광)을 포함하는 새로운 유형의 도시 개념을 전제하지 않으면 안된다.

34) 2019년 3월 현재 노동당사 앞에서는 (주)현대건설에 의한 <경원선 남측구간 철도복원 건설공사>가 준비 중이다.

21세기 한반도의 새로운 도시 유형으로서 철원의 역사문화도시는 평화(안보), 환경(농업), 관광, 문화(역사) 등을 포괄하는 새로운 지역 ‘개발’ 패러다임을 시사하고 있다. 그런데, 새로운 유형의 ‘평화신도시’를 구체적으로 상상할 수 있는 소재가 철원에서는 일명 弓裔都城(유허지)으로 존재한다. 다음의 <그림 7>에서 그 위치관계에 주목해 보자.



김토일 기자 / 20151103

트위터 @yonhap_graphics 페이스북 tuneey.kr/LerN1

<그림 7> 철원 DMZ 내 태봉국 철원성(일명 궁예도성)의 위치

이른바 궁예도성의 공식 명칭은 ‘태봉국 철원성’ 또는 ‘태봉국 도성’이다.³⁵⁾ 지금

35) 강원도 철원군 홍원리 소재의 외성 12.5km, 내성 7.7km, 궁성 1.8km 규모의 도성으로, 흙과 돌을 섞은 토석혼축방식으로 만들어진 토성이다. 태봉국도성(泰封國都城)이라고도 한다. 후삼국 시기 905년 궁예가 수도를 개성에서 철원으로 옮긴 시점부터 왕건이 궁예를 축출하고 고려를

은 DMZ 내에 그 유허지만 原野로서 확인될 뿐이다. 그림의 ‘궁예도성터’에 주목하면, ‘외성’의 경계가 남·북방 군사분계선과 거의 일치하고 있음을 볼 수 있다. 놀라운 우연의 일치이다. 전개한 <그림 3>를 통해 평강·철원평야의 거의 정중앙에 궁예도성이 위치했다는 사실, <그림 7>에서 경원선이 궁예도성을 통과한다는 사실 등을 종합한다면, 궁예도성의 공간·지리적 중요성은 이 연구가 전제하고 있는 시각의 범위를 넘어설 지도 모른다. 다소 거칠게 표현하자면, 철원 궁예도성은 한반도의 중심에서 과거 잃어버린 한반도의 번영과 남북 간의 실질적인 교류를 상징한다. 궁예도성을 중핵으로 한 사라진 왕도(철원성)의 복원은, 21세기 한반도역사에 평화공존의 새로운 시대의 개막을 알리고 있다. 철원은 과거 서울과 원산을 잇던 ‘중개도시’의 역할을 넘어 개성에 버금가는 남북 교류·협작의 허브 역할을 수행할 것이다. 나아가 21세기 미래세대에게 京元線은 한반도의 경계를 넘어 유라시아를 상상할 수 있는 새로운 세계를 열어젖힐 것이다(기호지방-관북지방-연해주 또는 만주-시베리아-중앙아시아-유럽).³⁶⁾ ‘철마는 달리고 싶다,’ ‘물길은 뚫려야 한다’는 필자의 메시지는, 통일과 그 이후의 시대를 준비하지 않으면 안되는 21세기 우리시대의 과제이다. 대륙으로 웅비하는 한반도를 꿈꾸며, 여기 한반도의 중심(=철원)에서 그 시발탄을 쏜다.

V. 에필로그

100년 전, 한반도의 운명을 되돌아 볼 때 우리의 명운이 ‘조선독립’에 달려 있었다면, 100년이 지난 오늘날, 우리는 분단된 ‘조국의 통일’이라는 민족적 과업 앞에 다시 서 있다. 그러나, 휴전선에 허리가 끊긴 작금의 한반도 상황에서, 남북 분단은 여전히 굳건하고 통일은 요원하기만 하다. 과거 남북을 자유롭게 오가던 물길과 철길은 끊긴지 오래되었다. 가끔씩 겨울철이면 白鶴(crane)이 날아와 남북을 자유롭게 왕래하던 길의 의미를 상기시켜줄 뿐이다.

세운 918년까지 13년 동안 후고구려(태봉국)의 수도 역할을 했다. 일제시기였던 1940년 진행된 발굴조사에서 궁예도성의 궁궐 포정전(布政殿) 앞의 “석탑”이 국보 118호(해방 전)로 지정된 바 있다. 『한국민족문화대백과』 궁예도성 참조.

36) 나희승, 앞의 2018 논문 참조.

이 글은 과거 철원 지역사회에 대해 남북한 간의 공통지식을 다시금 확인하고, 상호간 인식하고 있는 얼마 남지 않은 공통의 지역사를 향후 펼쳐질 남북교류, 평화체제의 지적 토대로서 제공하려는 것(정치적 에세이)이다. 이를 통해 현재 조정국면 내지 답보상태에 빠져있는 남북관계에 보다 진전된 화해·교류의 분위기를 진작시키려는 것이다. 어쩌면 철원 지역사회에 대해서는 남한 사람들보다 북한 인민들이 더 많이 알고 있을지도 모른다. 그 간극을 메우려는 노력은 탈분단시대 우리의 과제이다.

한반도의 중심에 위치하는 철원은, 일찍이 그 지정학적 중요성을 간파한 일본 제국 주위에 의해 경원선이 부설된 교통의 요지이다. 경원선이 이 일대(철원, 평강, 김화, 이른바 ‘철의 삼각지’)를 남북으로 관통했던 것인데, 당시 원산을 경유해 일본 ‘내지’에 이르는 국제적 네트워크를 갖고 있었다. 한국전쟁 때부터 익히 알려진 사실이지만(백마고지, 피의 능선, 김일성고지 등), 남북한 군사전력의 상당량이 지금도 경원선의 철도라인을 따라 집중 배치되어 있다. 이러한 엄중한 ‘휴전’상태에서 향후 남북간 화해 및 평화무드의 조성과, 더욱이 궁예도성을 매개로 한 역사문화도시의 건설구상은, 이 글의 사례 대상인 철원을 남북 간의 군사적 긴장을 완화·해소하는 상징적 장소로 전환시킬 것이다. 지역표상의 의미는 이러한 다양한 역사·문화적 맥락에서도 찾을 수 있다.

이 글은 ‘한반도 평화로 가는 길’을 분단의 역사현장인 鐵原에서 모색할 수 있다고 주장한다. 그 역사적 함의는 정치·군사적 색채가 짙은 판문점이나 개성과도 차원을 달리한다. 여기 철원에서 막힌 철길과 물길을 뚫어내는 것이야말로 남북간 평화공존, 교류·소통의 커다란 ‘물꼬’(실마리)를 트는 의미 있는 작업이지 않을까 제안해 본다.

참고문헌

- 『德源府邑誌』, 연도미상(1899 추정)
『元山發展史』, 1916
『中央水利組合事業計劃書』, 1922
『(國譯)江原道誌』, 2005[1940]
『郷土誌(鐵原 金化 平康)』, 1977
『鐵原郡誌』, 1992
『朝鮮の聚落(中篇)模範部落』, 1933
『韓國民族文化大百科事典』, 1991
『경인일보』
『Jtbc뉴스』
대한민국 국무조정실, 『2018 남북철도 공동조사: 내용과 의미』, 2018

강상중, 『오리엔탈리즘을 넘어서: 근대문화비판』, 이산, 1997
김백영, 『지배와 공간: 식민지도시 경성과 제국 일본』, 문학과지성사, 2009
김성보, 『남북한 경제구조의 기원과 전개: 북한 농업체제의 형성을 중심으로』, 역비, 2003
김영규 편, 『사진으로 보는 철원 100년, 철원의 변천사』, 철원문화원, 2009
김영규, 『철원군과 김화군의 사라진 근현대사』, 철원문화원, 2018a
_____, 『38선과 휴전선 사이에서: 철원주민 20인의 구술사』, 진인진, 2018b
김종혁, 『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인, 2017
박현호, 『이태준과 한국 근대소설의 성격』, 소명출판, 1999
이중환 저, 안대회 외 역, 『(완역정보)택리지』, Humanist, 2018
이태준, 『해방전후』, 깊은샘(복간), 1995[1946]
조인성, 『태봉의 궁예정권』, 푸른역사, 2007
한모니카, 『한국전쟁과 수복지구』, 푸른역사, 2017

김백영, 「철도제국주의와 관광식민주의: 제국 일본의 식민지 철도관광에 대한 이론적 검토」,
『사회와 역사』 102, 한국사회사학회, 2014
김영규, 「일제강점기 철원군 수리조합 연구」, 제25회 강원도 향토문화연구발표논문, 2015
나희승, 「한반도 신경제지도 실현을 위한 남북 및 대륙철도」, 민주평화통일자문회의 편, 『시민
과 함께하는 평화공감 강연회』, 2018
이용기, 「한국 농지개혁의 가능성과 한계」, 유용태 편, 『동아시아의 농지개혁과 토지혁명』, 서
울대출판부, 2014

- 정승진, 「장기사의 관점에서 본 羅州의 농지개혁: 전남 나주군 금천면의 사례」, 『대동문화연구』 98, 성균관대 대동문화연구원, 2017
- _____, 「1922년 中央水利組合 사업과 鐵原 지역사회의 변동」, 『史林』 67, 수선사학회, 2019
- 정우택, 「이용악과 러시아 연해주, 그리고 국경의 감각」, 『대동문화연구』 104, 성균관대 대동문화연구원, 2018

Cheorwon, the Passage to the Korean Peninsula Peace

Chung, Seung-jin

Cheorwon, located in the center of the Korea Peninsula, was a major transportation point that Japanese Imperialism saw through the geopolitical importance and established the *Kyeongwon* Railroad in 1914. *Kyeongwon* Line penetrated the *Cheorwon* Plain tag along with Sambang-ro, the traditional trade route since Chosun Period. As a result, *Cheorwon* had enjoyed national network with Japanese Imperialism through Wonsan Port. However, *Cheorwon* area got to ruin because of the Korea War (1950~1953), and couldn't help but experience so called a geographical vacuum in the demilitarized zone (DMZ). In the present state of the military tension between North Korea and South, a building plan of newly-peace city in *Cheorwon* DMZ, using the traditional *Gungye* Fortress Wall, would bring so called a peace mood in Korea as well as East Asia. In sum, *Cheorwon* will be per se a local representation symbolizing Korean Peace. This paper alleges that, if we can penetrate thru the blocked waterway and railway in *Cheorwon*, we can finally look for the passage to the Korea Peace.

Key Words : Transportation point, *Kyeongwon* Railroad, *Cheorwon* Plain, Newly-peace city, Local representation