

大邱市 都心部の 街路網 變化

崔 奭 周*

본 연구는 대구시 구성곽내와 그에 인접한 지역을 중심으로한 가로망의 변화과정을 정치적 사회적 배경, 도시계획과 관련하여 고찰하였다. 대구읍성의 가로는 전반적으로 불규칙적인 미로형으로 나타나고 있다. 다만 4개 성문을 연결하는 간선도로망은 경상감영이 중심부 부근에 위치하고 있어서 십자형에 가까운 패턴을 보이고 있다.

개항이후 일인들의 주도하에 성곽철거와 성곽내 십자가로의 건설로 근대적 가로망으로 변형되었다. 그러나 식민지 정책의 일환으로서 대구읍성의 역사적 유물은 훼손되고 일인들에 의한 토지자본의 수탈이 일어났다. 광복이후 구성곽내에서 중앙로와 신설·확장된 동·서신로가 새로운 십자가로를 형성하여 기존의 십자가로가 쇠퇴하게 된다. 그후 중앙로를 중심으로 한 시가지의 남북체계가 동서체계로 변화된다. 이에 따라 추진된 동서관통도로의 신설과 확장은 대구의 중심이 남진하는데 영향을 미친다. 현재는 4개의 남북축 가로와 5개의 동서축 가로가 격자형으로 형성되어져 있다. 중심지역의 주거기능은 약화되고 상업기능의 침입이 진행됨에 따라 비도심시설을 정비하는 등 재개발사업의 추진으로 환경이 다소 개선되고 있다. 도시화가 계속된다고 하더라도 이 성곽내의 경상감영 등 문화적 유산인 것은 복원하고 보존되어야 할 것이다.

주요어: 성곽도시, 미로형 패턴, 격자형 패턴, 역사적 공간

I. 서 론

都市의 本質은 역사적인 관점으로 접근해야만 밝힐 수 있다.(Fisher, 1963, p. 266). 즉, 도시는 문명의 모든 국면을 수용하는 곳으로서 도시의 발전과 소장·성쇠는 그 속에 담겨온 역사의 기록이며 그 모습은 그 속에서 전개되는 인간의 삶과 시대의 흐름을 나타내는 실체로서 한 시대의 전면목을 가장 잘 보여주는 것이다.

도시는 공간속에 존재하고, 또 시간의 흐름 가운데 존재한다. 그것은 과거에 의해서 규정되고, 항상 변화한다. 따라서 도시는 변화가 본질이며 역사적 과정을 갖는 존재이다(Blumenfeld, 1971, p. 246). 만약 우리가 새로운 도시생활을 위한 기초가 필요하다면, 먼저 도시의 역사적 특성을 이해하는 것이 중요하며 현대도시가 처한

상황에 대해 좀 더 나은 통찰을 얻기 원한다면 역사적 과정을 투시해 보아야 할 것이다.

도시의 現象을 이해하고 미래를 예측하기 위해서는 그 발전과정을 추적하는 것은 중요한 의의를 갖고 있다는 것이다. 현재의 도시의 기능과 구조 중에는 과거의 그 도시의 자취와 과거에 있어서의 역할을 반영하고 있는 경우가 적지 않다.(洪慶姬, 1966, p. 113.; 山鹿誠次, 1978, pp. 55-56.) 원래 규모가 작았던 우리나라의 도시가 현재의 크기로 팽창된 것은 그리 오래되지 않았기 때문에 그 중심부를 제외하고는 아직까지 충분한 시간을 축적할 수 없었다. 그리고 도시의 중심부는 급격한 도시화에 따라서 옛 자취가 많이 사라져 가고 있다.

우리나라 도시의 역사와 시간을 찾아내고 그것에 연속성을 부여하는 길은 우리의 관심을 都市를 형성하고 있는 건축물의 형태 뿐만 아니라,

*경북대학교 지리학과 강사

그것이 자리잡고 있는 지역구조, 가로패턴에도 관심을 가진다는 것이다. 가로는 도시를 구성하는 중요한 요소중의 하나이다. 성곽을 중심으로 한 가로공간은 통과적 기능뿐만 아니라 다양한 도시기능을 수용하여 그 도시의 특성을 잘 나타내고 있다.

본 연구는 대구의 舊城廓을 중심으로 한 전통공간과 가로망이 형성되어온 과정과 특징을 밝히고 당시의 정치적, 경제적, 사회적 배경, 그리고 도시계획과의 관련성을 고찰하고자 한다. 또한 오늘날 舊城廓을 중심으로 한 가로망과 역사적 전통공간을 보존, 재인식하기 위한 바탕을 마련하고자 한 것이다.

역사자료와 문헌조사, 도면분석 및 10여차례의 현지조사, 인터뷰 등을 통하여 연구목적을 달성하고자 하였다. 시기의 구분은 대구시의 가로망 변화와 전통공간 변화에 영향을 준 도시개발과 도시계획이 시행된 시기를 중심으로 구분하였다.

오래된 자료로는 대구읍지, 대구부읍지, 동국여지비고, 대구일반, 대구민단사, 신구대조조선전도군면리동명칭일람, 최근대구요람, 市街地의 商圈 등을 이용하였다.¹⁾

Ⅱ. 조선시대의 가로망

1. 대구부 간선도로

조선시대 대구의 도로는 우리나라 도로를 크게 都城道路와 外方道路로 나누었을 때 外方道路에 포함되어 있었다. 조선시대 幹線道路라고 할 수 있는 9개 外方道路(동국여지비고, 제2권, 한성부, 도로조, p. 394.) 중 제4로는 서울의 흥인문을 통과 漢江津, 용인, 충주, 문경, 대구, 청도, 양산, 동래부 부산진에 이르게 되는데, 대구는 그 경유지의 하나가 된다.

서울에서 부산까지 연결된 이 도로는 東明院峴에서 칠곡의 牛岩峴을 경유, 금호강을 건너 대구에 이르렀고, 거기서 다시 梧桐院을 경유, 八助嶺을 넘어 청도군으로 연결되었다. 이 도로가 대구로 연결된 위치는 오늘날의 원대동 방면에 있었던 것 같다.²⁾ 大丘府邑誌에 의하면 大丘府에는 교량이 달서교 하나뿐이었다고 기록하고 있

다. 원대에서 현 달성공원 앞길을 통하여 서문(현 조흥은행 서성로지점 앞)으로, 거기서 다시 등겨전 골목, 떡전 골목 등을 거쳐 南門에 이르렀을 것이다.

남문은 당시 嶺南第一關이라하여 경상감영으로 들어가려면 제일 먼저 거쳐야 할 대구의 출입문에 해당하였다.³⁾ 또 그곳에는 鐘樓가 있었는데, 오늘날의 鐘路는 그것에서 연유한 명칭으로 생각된다. 南門에서 다시 오늘날의 반월당 앞길을 거쳐 현 대구국민학교 서편 도로로 연결되었을 것이다. 거기서 대봉동, 봉덕동을 경유, 신천을 건너 중동, 상동, 파동과 달성군 가창면을 경유, 八助嶺을 넘어 청도군 이서면으로 이르게 된다. 이 도로는 당시 대구도호부역을 통과하는 것으로는 가장 幹線的인 것이었다.

2. 4개 城門과 외부연결도로

大邱의 도로는 4개 성문을 통하여 8개의 도로망과 연결되어 있었다.

1) 西門과 3개 외부연결도로

(1) 大丘府 西門 - 河東 - 河北 - 星州: 당시 서문에서 오늘날의 대신동, 성서, 강창, 다사면, 하민면 경유 성주로 연결.

(2) 大丘府 西門 - 甘勿川 - 月背 - 花縣內 - 玉浦 - 法化 - 高靈: 오늘날의 대신동, 내당동을 경유, 월배동, 달성군 화원읍, 옥포면, 논공면을 거쳐 고령군으로 연결.

(3) 大丘府 西門 - 甘勿川 - 月背 - 花縣內 - 玄風: 달성군 논공에서 도로가 갈리어 달성군 현풍으로 연결.

2) 東門과 2개 외부연결도로

(1) 大丘府 東門 - 東上 - 解東村 - 慶山: 동문에서 현재의 칠성동, 신암동을 경유, 東村, 안심, 하양을 거쳐 영천으로 연결.

(2) 大丘府 東門 - 東上 - 解西村 - 解北村: 동문에서 오늘날의 칠성동, 신암동을 거쳐 불로동에서 도로와 합류하여 公山댁 지역에 이르는 도로.

3) 南門과 2개 외부연결도로

(1) 大丘府 南門 - 下守西 - 守縣內 - 守北 - 慶山: 남문에서 오늘날의 대봉동, 봉덕동

을 거쳐, 중동교, 중동, 상동, 지산동을 경유, 경산으로 연결.

- (2) 大丘府 南門 - 下守西 - 上守西 - 角北 : 이 도로는 上述한 대구부의 간선도로가 현재의 달성군 가창면 용계동에서 분리되어 가창수원지, 정대동, 청도군 각북면, 통영으로 연결.

4) 北門과 1개 외부 연결도로

- (1) 북문에서 현재의 산격동, 복현동, 검단동을 거쳐 금호강을 건너 불로동에서 2)의
- (2)도로와 합류하여 공산댐에 연결.

이상과 같이 4개 성문을 중심으로 8개의 외부 도로가 연결되었는데(대구시, 1973, p. 120.), 이들 주요도로망 이외에도 비록 당시의 소략한 지도상에는 표시되어 있지 않으나, 소규모의 도로망이 坊과 坊, 里와 里 혹은 자연부락을 연결하고 있었던 것으로 판단된다. 경상감영의 행정을 위해 성곽의 경복을 연결하는 이 도로망이 현재에도 연유하고 있다.

3. 城廓內 街路

Nelson은 城廓이 세계의 많은 도시의 内部를 연구하는데 있어서 일반적 논제라고 전제하면서, 도시지리학자는 도시의 변화를 분석함에 있어 이에 관심을 가져야 된다고 지적하고 있다.

우리나라에서도 조선시대 도시정책의 특징중의 하나가 國都는 물론 지방도읍들도 읍성축조를 의무화한 것이었다. 성곽의 형태는 지형적 조건에 따라 다르나 輿地圖書에 실린 圖面을 보면 대체로 장방형, 정방형, 타원형, 원형 등으로 형성되어 있다. 그 중에서도 4각형과 원형이 가장 많았다.(김의원, 1982, pp. 289-290.) 이들은 대부분이 石城이고 나머지는 土城 또는 土石混合城이다. 4각형이 많았던 것은 중국의 영향을 받은 우리 조상들이 땅은 네모지다는 생각아래 도시를 계획하였는데 기인한것 같다. 그 결과 성곽은 동서남북에 큰 대문을 만들어 놓은 네모진 것이 많다.(김용운, 김용국, 1992, p. 3.) 성곽내의 가로망은 성곽의 형상과 그에 따른 城門과의 관련성이 크다.

輿地圖書에 실린 도면을 분석하면 邑城의 간선

도로망 유형은 +자형과 T형이 전체의 3/4을 차지한다. 그러나 4개의 문을 가졌다고 해서 반드시 +자형의 가로형태를 취한 것은 아니고 북문에서 3교차하는 중앙지점까지의 도로가 없어서 T자형의 간선도로망을 형성하기도 하였다. 이런 예는 상당히 많은데 대개 북쪽이 山이기때문에 城門을 낼수 없거나 낼 필요가 없었을 것이다.

大邱邑城의 경우, 남문과 북문을 연결하는 중심도로를 주축으로 서문과 동문에 T형으로(김형만, 김철수, 1982, p. 37.) 街路가 접속되어 있었다는 주장도 있다. 그러나 대구읍성은 평지에 건설되어 지형적인 제약이 없었을 뿐만 아니라 최근에 입수된 영남대 박물관 소장의 圖錄에 실려 있는 1905년의 지도와 監營 부근을 확대한 지도(사진 1, 2)를 분석해 보면, 慶尙監營 서쪽편을 따라서 북문쪽으로 향하는 가로가 분명히 나타나 있어서 오히려 +자형에 더 근접하는 가로망이었다고 생각된다.

또한 南門에서 시작하여 왕권을 상징하는 건물로 가장 중요한 위치에 입지하는 客舍에 이르는 街路가 남북 주축 간선로였다. 客舍가 路端景을 형성하도록 되어 있으면서 전체적인 가로망은 자연 발생적이며 불규칙적이었다. 3 교차로, 우회로, 막힌 골목들이 많았다는 것이다.

대구의 성벽은 사방으로 각각 750m의 方形에 가까운 원형의 윤곽을 가졌으며, 높이 3.7m~4.7m, 두께 6m~8m에 달하고, 城 둘레에는 넓은 濠를 팠다. 그 주위는 2,680m 정도였다. 城外와의 교통을 위하여 아치형의 누문

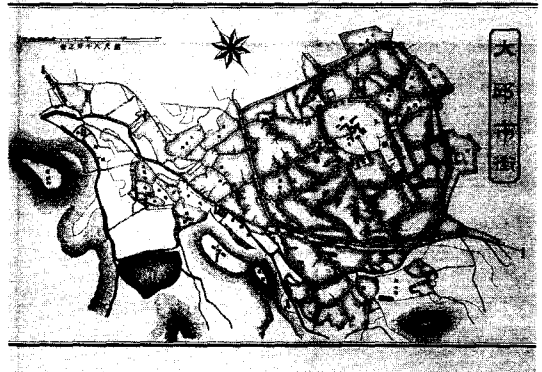


사진 1. 1905년의 대구시가도

이 4개 있었다. 남문(약전골목에서 종로로 들어가는 십자 교차로)이 정문이었으며, 네개의 성문 중에서 가장 컸고, 二層樓로 되어 있었으며, 樓上에 嶺南第一關의 현판을 걸고 있었다. 동문(동성로 제일은행 근처)은 진동문, 서문은 달서문(서성로 조흥은행 근처), 북문은 拱北門(중앙공원 북쪽의 대안동 성당 옆길과 북성로가 교차하는 곳)이라고 칭했다. 暗門으로서는 동소문, 서소문이 있었다. 성벽의 四隅는 望樓를 두고서 동장대, 남장대, 북장대와 望京樓(西北中門위에 있는 것)를 세웠다. 城위에는 방어 및 사격용으로 土堞을 쌓고 약 60cm~1m의 間幅을 두고 銃眼을 설치하였는데 下向과 正方向의 2종이 비치되어 있었다.(遼捨藏, 1937, pp. 265-266.)

이때의 대구읍성의 경관(河井朝雄, 1931, p. 8.)을 보면, 대구시내는 성벽이 둘러져 있어 城廓으로서의 방비는 되어있었다. 성벽의 내측을 門內라고 하고, 외측을 門外라고 하였다. 성벽의 연장은 약 10里, 높이는 평균 2장 남짓하며 모두가 節石으로 축조되어 3척 간격으로 5촌각의 銃眼이 뚫려 있었다. 영남문, 공북문, 진동문, 달서문 등 네개의 성문은 야간 8시경에 일제히 폐쇄하였다고 한다.

대구읍성이 헐릴 당시의 대구 시가지를 보면, 현재의 중앙공원이 경상감영이었고(그림 1), 감영마당의 북쪽 중앙에 있는 선화당이 감사의 정청본청이었다. 등청각도 집무실로 사용했었다. 선화당 앞 현재 대구지방병무청 민원실 남쪽끝 지점에 嶺南布政司의 監營衛門이 있었다. 이것이



사진 2. 경상감영주위의 가로망(1905)

觀風樓였다. 현재의 달성공원 안에 있는 것이 그것인데, 대구읍성을 헐 당시에 옮겨 세운 것이다. 관풍루 앞에 하마비가 있었고, 외문격인 홍살문이 현재의 만경관 남쪽 십자로에 세워져 있었다. 감영의 동쪽인 현재의 대보·무궁화 백화점에 포도청인 중영이 있었다. 현재 한일극장 자리에 진영이 있었다.4)

대구경찰서 옆 소방서 자리가 대구도호부 본관 자리로 대구군수, 달성판관의 집무청이었다. 지금의 대안동 경북인쇄소 일대의 空地가 前述한 솜씨의 위치이다. 이곳은 達城館이라고도 했는데, 역대왕의 위패를 모셔놓고 제사를 지내던 곳이다. 신임 관찰사는 으레 이곳에서 고유제를 지냈으나 조선말기부터는 제사를 기내지 않아 황폐해 버렸다. 일제는 경상감영 중 가장 중요한 장소였던 객사와 자연경관이 뛰어난 금학루를 헐어내고, 이 일대에 일본인 사찰(등본원사, 1995년 철거됨)을 지어 우리민족의 기백과 혼을 말살하려는 정신적 침략까지 감행하였다.

웅장했던 경상감영을 훼손하게 된 이유는; 첫째, 대구성의 철거이다. 조정의 반대에도 불구하고 성내로 진출하려는 일본인들의 요구를 받아들여 성을 허물게 된 것이다. 둘째, 1909년 대구 성안에 십자도로를 건설하면서 경상감영을 또 한번 훼손하게 된다. 古地圖에 십자 도로를 그어보면 종로를 가로지르는 동문-서문간의 연결도로가

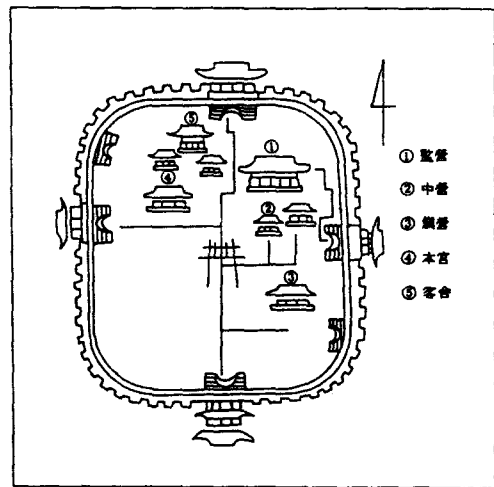


그림 1. 대구성곽의 내부구조

경상감영의 많은 부속건물을 훼손하고 있다.

개발이라는 명분이 없지는 않았지만 당시 토지 대장 원본에 나타난 소유자를 확인해 보면, 일본인의 속셈이 잘 드러나고 있다. 특히 관아 주위의 가장 변화가 있던 원정통, 본정통의 도시계획으로 형성된 도로 양변은 거의 일본인 소유의 땅이었다. 이것은 개발보다는 췌地인 감영의 땅을 차지 하려던 것이 그들의 음모였다는 것을 말해 주고 있다.

日帝가 한차례 훼손한 경상감영은 1945년 광복과 함께 우리손으로 원상 복구할 좋은 기회를 맞이하게 되었다. 그러나 광복 후의 혼란과, 6.25로 말미암아 그 기회를 잃고 말았다. 경상감영, 즉 현 중앙공원 주위를 잠식해온 일본인 소유의 상가건물과 주택을 국유지로 환원시키지 못하고 적산가옥으로 일반인에게 매각하게 되었다는 것이다.

개발이 시작된 1970년에 들어서도 문화재에 관심을 갖기 보다는 공원조성법이 먼저 제정되면서 경상감영은 사적지가 아닌 공원으로 조성되었다. 경상북도 도청이 1966년 지금의 산격동으로 옮겨가면서 옛날 자리에 대형백화점이나 호텔을 건립하자는 지역상공인들의 의견은 저지하였다. 그러나 지금의 중앙상가 부지를 매각했고, 도로가 확장되어 경상감영은 더욱 좁아진채 오늘에 이르게 되었다. 경상감영은 한일합방으로 일본인에 의해 일차로 훼손되었고, 개발과 도약의 시대를 거치면서 우리 스스로도 훼손한 셈이 되었다.⁵⁾

Ⅲ. 개항기의 가로망

1. 철도의 등장과 지리적 위상의 변화

조선 500년의 쇠국주의는 전산업시대를 탈피하지 못한 채, 1876년 체결된 병자수호조약으로 일제의 강요에 의해 개항된다. 1894년 청일전쟁이 일어난 시기부터 이루어진 철도부설 교섭은 일제침략자들에 의하여 우리의 자발적인 철도사업을 지지하고恣意대로 부설하였다. 대구에서도 경부가도가 청도군 이서면의 팔조령을 넘어 달성군 가창면을 거쳐 대구에 도달해서 <사진 3>에서

와 같이 城內를 통과하지 않고, 남문 밖에서 동산을 따라 가다가 서문시장을 통과하여 북쪽의 원대동·팔달 나루터로 가는 것이 慣例였었다.

주민들 중 城外 거주자들은 남부와 서남부의 구룡선지대에 주로 살고 있었다. 그러나 경부선은 경산군 고모역에서 그대로 남문밖으로 직행하지 않고 한국인 원주민 거주지를 피해 고의적으로 대구의 동쪽을 크게 돌아 일본인 거주지인 북문밖에 철도와 역사를 건설하였다.

이러한 노선 선정과 驛舍의 결정과정에서도, 일본인들은 남문밖에 정거장이 세워진다는 낭설을 유포시켜 그곳의 地價를 급증하게 하게 하였다. 한편으로는, 비밀리에 북문주위의 土地를 염가로 구입하여 이익을 얻게 되었을 뿐만 아니라 그 후에도 철도용지란 명목으로 역부근에 유보되었던 땅도 대부분이 그대로 일본인 소유로 귀속

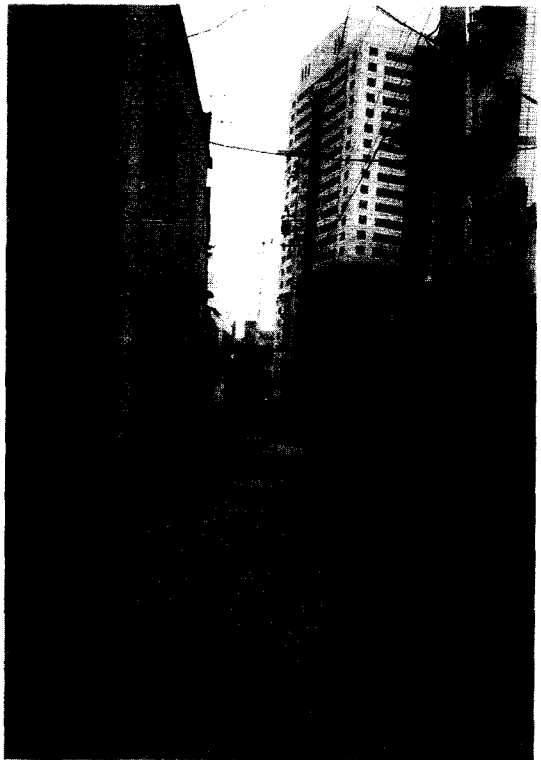


사진 3. 구 경부가도(現 동아소평과 약전골목사이) 남성로의 구성벽에서 남쪽으로 20~30m 떨어진 위치에 우마차가 통행할 수 있을 정도의 가로폭을 가지고 있다.(小路)

되었다. 결국, 驛舍가 북문밖에 위치하므로 남문 방면은 일시에 쇠퇴하고 大邱의 발전은 정거장을 중심으로 북동으로 확장되었다. (河井朝雄, 1931, p. 8.) 이것은 우리나라 스스로의, 그리고 주민들의 자발적인 생활욕구는 무시된 채 왜곡된 자본주의적 요소가 투사된 형태의 도시형성과정이다. 그리고 土地資本 약탈의 한 단면을 나타내고 있는 것이다. 이것은 이후의 대구의 가로망형성과 상권형성에도 큰 영향을 미치게 된다.

2. 성곽철거와 가로망 형성

城廓의 철거도 大邱의 가로망 형성에 결정적인 계기가 된다. 고종 7년(1906년) 경상도 관찰사 겸 大邱郡守였던 朴重陽이 낡은 읍성의 붕괴위험과 성벽이 성내외를 분리시킴으로써 통행의 지장, 도시발전을 저해한다는 이유를 내세운 일본 居留民團의 주장을 받아들여 정부의 승인도 없이 철거하였다. (河井朝雄, 1931, p.165-171.)

일본거류민단이 성벽을 철거하도록 추진한 것은 상술한 표면상의 이유외에도 일본인들이 경부선 철도 개통을 전후하여 대구에 몰려와 대구역 예정지를 비롯한 도원동 일대에 수만평의 땅을 매입해 두었기 때문에 그것을 개발하여 利權을 얻으려고 대구읍성 철거를 건의한 것이다.

朴重陽이 大邱邑城을 撤去할 당시 朝廷에 提出한 報告書는 다음과 같다.

「大邱府 城堞이 年久하여 土石이 處處崩壞에 但有妨於行路일 뿐더러 실즉 위험하온데 此城堞을 撤去할진데 乃城廣可爲五間道路하고 左右에 民戶는 由是而 自然市 를 作하겠압기에 大邱市查照處分 하심을 伏望. 光武 10年 10月, 慶尙北道 觀察使署理 大邱郡守 朴重陽」

그러나 報告書를 받은 朝廷에서는 이 主張이 別로 妥當性이 없다고 判斷하여, 城壁撤去作業을 許可해 주지 않았다. 그러나 성벽철거의 정보를 빨리 입수한 일인들은 요지의 토지를 매수하여 일시에 자산을 증식시켰다.⁶⁾

성벽이 존재했을 때 원정통의 경우 성내외는 현저한 지가의 차이가 있었다. 성외는 1평당 6원에서 10원정도(성내는 1평당 23원정도)였으나, 결국 성벽이 철거되고 그 자리에 도로가 개설되

면서 10배이상 등귀하였다.

성벽의 철거는 韓·日人間 거주지역의 장벽을 파괴한다는 상징적인 의미일뿐만 아니라, 이때부터 한국인 거주지역에 침입하기 시작한 일본인들은 한일합방 이후에는 총독부의 정치적 비호와 경제적 우위성을 이용하여 商團을 신장하기 위하여 본격적으로 구성곽내의 한국인 거주지역을 잠식하게 된다. 이에 쫓긴 한국인들은 구 교통계인 경부가도와 서문시장의 인접지인 서남부의 구릉지대에 주로 정착하게 되었다. 일본인 거주 중심지역은 구성곽의 동부와 대구역부근의 新川의 하천 범람원이었다.

이곳을 기점으로 신공영가도(태평로)에서 구성곽의 동문까지, 여기에서 다시 성내의 서북으로 달려 서소문까지, 이곳에서 서북으로 연장되어 달성동 동북방의 안동가도에 접한 지역까지 일본인들의 거주지가 되었다. 이 때의 일본인 거주지역의 확장방향은 주로 동부의 신천하반까지였다. (邊捨藏, 1936, pp. 267-268.) 일본인 거주지역 중 특히, 공평동은 도심과 인접해 있는 최고급 주택지로 계획되었다. 이곳은 다른 거주지에 비해서 가로폭도 넓고, 하수도 시설도 훌륭하였다.

이렇게 거주지역이 분리된 것은, 새로이 들어온 일본인들이 성곽동부의 광활한 농지에 신시가를 설치한데 더하여, 철도의 개통과 더불어 성벽이 철거되고 정거장을 중심으로 점차로 구성곽내에 침입하여 일본인 거주지역을 결정하였기 때문이다. 정거장을 중심으로 일본인 상가를 형성하여 토지자본을 확장시키는 것은 일본침략의 한 방법이기도 하다.

3. 십자로 건설

성벽철거와 함께 성내부에 최초의 십자가로(5간, 6분 1리, 10.2m)를 개수하게 된다. 부청에서 상정, 본정에 이르는 동서선(동·서문로)과 경정에서 대화정에 이르는 남북선(종로)이 그것이다. 그 건설 경비는 한국정부의 국고에서 충당하였다. 前述한 바와 같이 이 과정에서 동서간 가로가 <사진 4>에서와 같이 십자로 동편에 인접한 경상감영을 통과하게 되어 많은 훼손을 입히

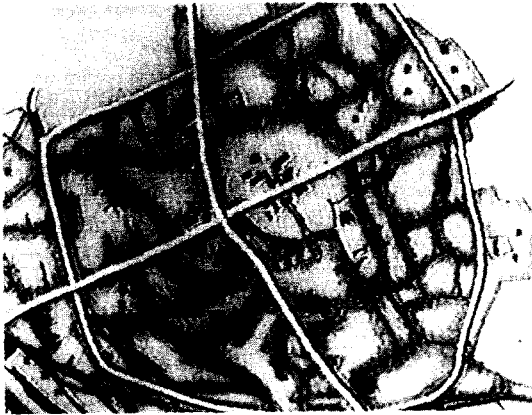


사진 4. 구성곽내 +자도로
자료: 영남대 박물관 소장

게된다. 이것은 日인들이 시가지를 쉽게 점거할 수 있도록 하였고, 또한 치부의 수단이 되기도 하였다. 이 중 관풍루는 당시 달성공원으로 옮겨졌는데, 서문로변의 현 대구지방병무청 민원실 남쪽 끝지점에 입지했던 것이다. 앞으로 도심에 위치한 병무청의 외곽이전이 추진되면 관풍루를 원위치에 옮기는 것이 경상감영의 전체적 복원을 위해서 좋은 출발이 될 수 있을 것이다. 그러나 시민과 당국의 적극적인 문화재 복원의지와 도시의 역사성 보전을 위한 다각적인 노력이 있어야만 가능할 것이다.

Ⅳ. 일제시대의 가로망

1. 市區改正計劃과 가로망 형성

市區改正은 都市의 도로, 교량, 하천을 근대적으로 정비하여 區劃 block別로 건축물의 근대화를 달성한다는 도시계획의 초보적인 개념이다. (조선총독부 내무국, 1938, p. 42.) 이것은 일본에서 1870년대초부터 1910년대말까지 시행된 일종의 都市再開發事業이었다.

지방에 있어서 주요한 시가지의 市區改正 또는 확장을 행할 때에는 그 계획설명서와 도면을 첨부하여 사전에 총독부의 인가를 얻어야 한다는 내용이 포함되어있다. 이 사업은 이미 통감부 치하였던 1906年 서울에서 시작되었으며, 1910年을 전후하여 대구, 평양 등 지방도시에도 적용하였다. 대구에서는 1911年 11月 거류민단에 의해 市區改正調査會가 조직되어(대구부, 1943, pp. 23-24.) 주요 시가지 간선도로의 건설사업(1913-1920)이 시행되었다.

이와같은 사업을 비롯하여 도심부 細路의 도로 확장과 하수개수사업이 실시되었다. 이에 따라 벌집형의 미로상태였던 한국인 거주지의 일부가 정비되었다. 일본인에 의한 도심의 변화가 일어났으며, 구성곽내의 중심부 일대, 성곽밖의 동부(오늘날의 동인동 일대), 대구역전통에서도 도원

표 1. 대구 시구개정사업(1913~1920)

구 간	연장 및 폭원(間)	착공 및 준공 년월일
경북도청~대구부청	연장 247	1913. 3. 10 착공
	폭원 6.5	1913. 9. 5 준공
경북도청~대구역	연장 172.7	1913. 11. 9 착공
	폭원 12	1917. 3. 1 준공
대구역전광장~동성로3가	연장 290	1916. 8. 5 착공
	폭원 8	1917. 3. 1 준공
동성로3가~농림학교앞(現 부고앞 가로)	연장 518.5	1916. 8. 5 착공
	폭원 6	1917. 11. 15 준공
동성로3가~장교숙사(수도산 南便)	연장 679	1916. 6. 6 착공
	폭원 4	1916. 8. 24 준공
동성로2가~경부가도	연장 267	1916. 10. 11 착공
	폭원 6	1917. 1. 15 준공

*공사내역: 擴張改修

동 시장북통까지를 일인이 점거하게 되었다. 한국인은 구성밖내의 남부 그리고 성밖밖의 덕산동, 남산동에서 서남부의 구릉을 따라 북상하여 달성, 내당, 비산동 일대에 산재하여 거주하게 되었다. 즉, 시구개정도 도시중심부의 상권을 일본인들에게 넘겨주는 결과를 가져왔으며, 일본인 위주로 정리함으로써 요지의 땅은 그들의 손에 들어가게 하였다. 이러한 지방도시에서의 시구개정도 순전히 일본인들의 변영, 일본인 시가지의 발전을 위하여 계획되었다.⁷⁾

결과적으로, 일본인들이 주로 거주하고 있었던 계획지역인 동인동, 삼덕동 일대, 도원동, 시장북통의 가로망은 규칙적인 형태를 취하고 있다. 그러나 한국인이 주로 거주하고 있었던 구성밖내는 계획된, 상대적으로 도로폭이 넓은 가로망의 이면에는 좁은 소로가 불규칙적으로 발달되어 있어 과거의 자연발생적인 괴촌형태를 그대로 유지하고 있다. '옥골마당' 부근과 '진골목'이 이것을 잘 나타내어 주고 있다.(사진 5. 참조)

이것은 현재가 과거를 기반으로하여 존재하고 있고, 도시도 마찬가지로라는 것을 표현하고 있는 것이다. 한편으로, 성밖의 한국인 거주지인 덕산동, 남산동, 달성동, 내당동, 비산동 일대의 가로망도 역시 불규칙적인 미로형태를 보이고 있다. 평지의 城內보다도 구릉지인 서남부의 미로형태가 더욱 복잡한 것은 지형적인 원인이라고 생각된다.

大邱城이 헐리고 城廓跡址에는 동문, 서문, 남문, 북문 방향으로 형성된 가로망이 오늘날의 동성로, 서성로, 남성로, 북성로이다. 옛 성벽의 자리에 가로가 형성되었던 역사적 과정은 어쨌든, 이들 가로로 둘러싸인 지역이 지금의 CBD로서 그 기능을 수행하고 있다.

이렇게 舊城廓 내·외부의 유기적 연결과 효과적인 공간질서를 이루기 위하여 가로에 대한 인식이 싹트면서 근대적 의미의 가로 건설이 이루어지기 시작한다. 이제까지 官衙중심의 읍성 공간의 가로망이 일본의 침략으로 훼손되면서 일인에 의한 가로망 정비가 진행되었다.

2. 1922년의 도시계획

大邱는 그동안 현저한 발달을 계속하여 종래의 도로로서는 증가하는 교통량을 감당 할 수 없었다. 또한 일본으로부터 내왕하는 일본인 수와 농촌으로부터 유입하는 한국인 수의 격증은 주요도시의 略取에서 뿐만 아니라 식민지 지배를 위한 거점을 확보 하기 위해서도 市街地 整理의 필요성이 절실하였다. 이에 따라 도시계획법과 같은 것이 한반도내에서도 빨리 제정되어야 한다는 움직임이 1920년대초부터 일어나고 있었다. 이러한 경향의 직접적 동기는 일본에서 1919年 도시계획법 공포로, 지난 31개년간에 걸쳐 동경개조계획을 진행해 온 市區改正事業에서부터 벗어났기 때문이다(동경도립대학 도시연구회 편, 1989, pp. 494-495.).

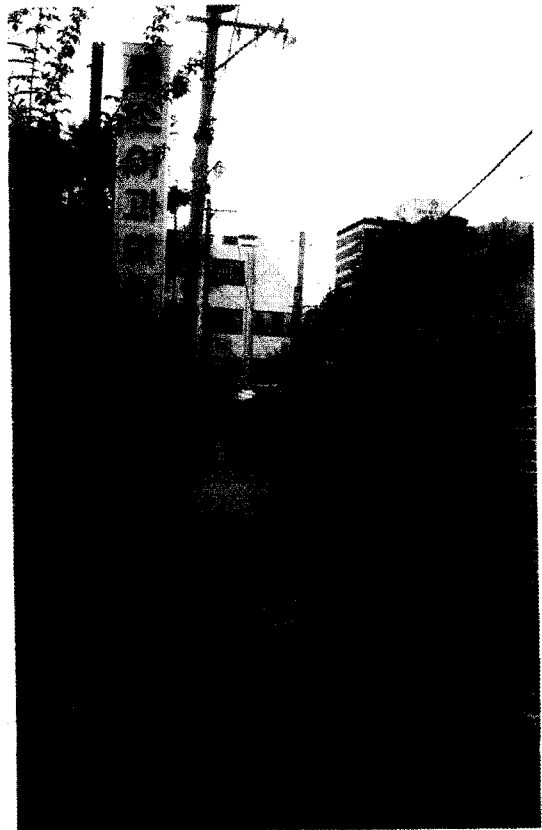


사진 5. 대구 성밖내의 진골목
(조선시대의 전형적인 가로를 나타냄)

1921년 이후로는 먼저 서울, 부산, 대구, 평양의 4대도시에 대해 점차적으로 조사를 진행하고 현장조사를 마침에 따라 그 외의 발전의 속도가 빠른 지방도시에 있어서도 대체적인 市街計劃을 수립하려고 하였다. (조선총독부, 1937, p.1036.)

1922년 8월에 大邱府는 대구도시계획 개요를 발간하였는데, 가로계획에 있어서 16간 및 14간도로는 中央에 3간 폭의 전차 궤도를 두고 그 양측은 차도로 하였다. 그 침단부는 4척씩을 자전거도 겸 경계하수도로 공용키로 하고 그 외단에 18척 내지 15척씩의 보도를 설치하도록 하였다. 보도의 각 내측 3척씩을 가로수 부지로하여 3간마다 가로수를 식재하고 또 6간마다 지그재그로 가로등을 설치키로 하였다.

또한 大邱驛舍 移轉을 계획하였다. 현재 위치에서 5町 정도(약 545m) 북편으로 이전하기로 하였다. 이와 같이 1904년 건립된 대구역사가 불과 20년이 채 되기전에 인구와 화물증가를 고려하여 구체적인 이전계획안이 수립된 것은 획기적이라 할 수 있다. 물론 이 案은 이해당사자들의 商權이나 地價문제 등 침해한 이해관계로 실현되지는 못하였다.⁸⁾ 가로망 형성에 있어 驛舍의 입지는 가로망의 발달과 상권형성에 지대한 영향을 미치기 때문이다. 이들은 진정한 市街의 발전보다는, 특히 역앞 街路와 북문일대(북성로)에 형성된 기존 상권의 타격을 우려한 것이다.

대구에는 매년 현저한 발달이 이루어져 종래의 도로로서는 폭주하는 교통량에 적용할 수 없었으므로 시가도로의 개수가 불가피하였다. 따라서 합병을 전후하여 達西橋에서 동문에 이르는 도로와 북문에서 남문까지의 도로를 개수하였다. 그리고 경상북도청에서 대구부청에 이르는 2등 도로중 동문정의 노폭이 협소하여 교통상 불편하였기 때문에 연장 247간을 전후의 노폭에 준하여 개수하였다. 또 양측에 側溝를 만들어 배수에 지장이 없도록 하였다.

경상북도청에서 대구 정거장에 이르는 도로와 대구정거장 앞 통로에서 동성정 3정목(현 동성로 3가)간과 기타의 시가도로도 개수하였다. 또한 대구역사로부터 과거 대구 성내지역을 남북으로 관통하는 중앙통 도로가 개설되고, 1924년 대구

역 전면 동서방향의 대로인 금정통(태평로)이 조성되어 대구역 인근과 중앙통에 일인 위주의 근대적 商街가 형성되기 시작하였다.

“대구시가지 태반이 일인소유-십이년도말의 조선인소유는 겨우 사할오분밖에 안된다고-” 이라는 제목으로 보도된 내용을 보면(동아일보, 1924.3.9), “三南의 중심으로 옛날부터 이름이 있는 대구는 근년에 이르러 더욱 발전되어 大邱의 계획도 벌써부터 하여오는 터인데 시가지 총면적 육백십이정보 중에서 조선인 소유는 이백칠십구정보, 일본인 소유는 삼백십이정보, 기타 외국인은 칠정여보, 관공서 소유가 사정여보로 조선인은 총면적의 사할오분가량을 가지었는데 이는 지나간 십이년도(大正)말 현재인데 족족 일인의 세력이 팽창하여 가는 이때에 앞으로는 어떠한 분수로 나누이게 될는지 주목할 만한 일이더라(대구).” 이 기사는 당시의 상황을 잘 나타내고있다.

이와같은 공사의 결과로, 시가지 중심부의 가로와 하수도는 상당히 개량되었다. 그러나 부내 인구는 격증의 추세를 보였고, 시가지는 주변의 평탄부를 향하여 불규칙적인 팽창을 계속 할 것으로 예상되었다. 따라서 1928년부터 1931년의 4년간에 걸쳐 대구부의 계속적인 사업으로 시가도로 및 하수도 개수공사를 실시하였다. 그러나 공사비에산이 축소되어 눈가림으로 주변도로의 신설확장과 하수도 개수공사를 하는데 그치고 있었다.

3. 1937년의 시가지계획령

1934년 조선시가지 계획령이 공포되고, 대구의 도시계획은 1937년 조선총독부에 의해 고시되었다. 이때 까지의 대구의 街路는 질서가 없었다. 더구나 가로폭도 협소해서 매우 불편하였다. 大邱府에는 大正 七年 이후 국고보조와 府費 등으로써 시가도로개수공사를 시공하였다. 총공비는 1,432,000여원에 이르고 있다.

이에 따라 幹線道路의 일부는 개선되었지만, 대부분은 구태의연하게 불편한 상태로 남아 있었다. 이때의 街路 면적은 544,875m²로서 府內의 거주가능면적의 6.3% 정도가 되었는데, 그것은

大邱市 都心部の 街路網 變化

매우 부족한 것이었다. 여기에 더하여, 府内の 人口는 郊外로 이동하여 假屋을 건축해야 할 필요성이 점점 더 늘어나고 있었다. 이런 문제점을 가로계획에 포함시키지 않으면, 이때의 府内와 같은 불량상태에 빠질 위험이 있었다. 따라서 빠른 시일내에 시가지계획구역내의 街路網을 확정하고, 이를 근거로 건축선을 표시하여 장래에 있어서 시가지 형성의 大綱으로 삼고자 하였다.

가로계획에 있어서, 가로의 폭원은 교통·위생·보안 상의 문제, 노면유지에 따른 경비상의 문제, 시가의 형성 후 확장에 필요한 소요경비, 장래의 교통추세, 토지이용상 연도부지의 이용정도, 건축물의 높이 등을 고려하여 결정하였다.

건축물의 높이는 조선시가지계획령 시행규칙에는 의해 다음과 같이 정하고 있다: 채광·통풍·인구조밀과 교통혼잡 방지를 위하여 도로폭원을 결정해야 한다. 그리고 상업지역과 같이 지가가 높고 고층건물이 즐비할 것으로 예상되는 지역에서는 <표 2>에서와 같이 도로폭원을 확대해야 한다.

또한 인구·교통수단·차량수·교통기관의 이용상황을 토대로 도로폭원을 계획하였다. <표 3>은 계획상의 계획기준년도 차량 현황과 계획목표년도 차량수를 나타낸 것이다.

이 가로계획에서는 <그림 2>와 같이, 구성곽내에서 중앙로와 새로운 十자도로를 이룰 현재의 동·서신로 구간(대로 제2류)과 그 교차점에 광장을 설치키로 하였다. 대구역앞의 동서대로와 연결되는 가로와, 대구성곽남쪽의 현재의 반월당 네거리에서 동쪽으로 뻗은 대로(현 대동로) 등의 건설에 큰 관심을 가지고 있었다. 이들은 광복이후 1970년대에 거의 그대로 건설되었다.

이때의 시가지 상황은(대구부교육회, 1937, p.447, p.449.) “지난가를 이래 일대공사를 실시하여 면목을 일신한 대구역 광장에서 남으로 달리는 중앙통은 대략 시가지를 동서로 양분하고 있다. 부영버스와 택시가 끊이지 않고 집산하고 있는 역광장의 양측에는 공회당과 상공장려관이 대구의 표현관으로 위용을 나타내고 있다. 대구역앞의 중앙통, 신정, 금정부근 일대에는 자동차

표 2. 조선시가지계획령 시행규칙의 건축물 높이 제한

地域	區分	建築物 絶對限度 높이	街路幅員の 限度 높이
居住地域		20m	1.25倍+8m
商業地域		31m	1.50倍+8m
工業地域		31m	1.50倍+8m
未指定地域		31m	1.50倍+8m

자료: 朝鮮總督府, 大邱市街地計劃 街路網 決定理由書(1937), p. 37.

표 3. 大邱府諸車輛의 現在와 將來 豫想表

種別	1934년		1965년		1934년을 100으로 했을 경우 1965년 指數
	車輛數	千人當台數	車輛數	千人當台數	
自動車	237	2.20	933	2.67	394
自動車轉車	15	0.14	37	0.11	247
自動車	6,611	61.41	19,725	56.36	298
人力車	107	0.99	—	—	—
荷馬車	27	0.25	—	—	—
手引車	931	8.65	—	—	—

자료: 朝鮮總督府(1937), 第六表, p. 54. *(1934년 末 인구: 107,657人, 1965년 인구: 350,000人)

회사, 여관, 운송점, 토산물점, 음식점 등이 여객을 상대로 영업이 성하였다.”는 논술에서 잘 나타나고 있다.

이와는 대조적으로 한국인 거주지역의 가로망은 자연발생 그대로 낙후되어 있었으며 일인들에 대한 개선책에도 인색하였다. 당시 大邱府의 한국인 거주지역 街路의 실상은 다음에서 잘 나타나고 있다: “대구부 도로정책 차별시설을 痛擊 - 조선인촌은 악취가 코를 찌러, 府會에서 激論數時間 -”이라는 제목으로 보도된 내용은 (동

아일보, 1935.3.30) “대구부회 제7일인 28일의 예산안 전부의 제2독회에서 임상조, 서병화, 허지 등 3씨로부터 대구부의 현상으로 보아 신년도 예산에 계상한 종합운동장과 도로포장은 너무 사치한 시설이라 반격하였으며 그 중 임상조씨는 장시간 통격연설을 하여 장대를 긴장케 했다.

그들이 열렬히 주장한 요지는 남산정을 필두로 명치정, 신정, 달성정 일대의 대구의 서남부에는 가로나 하수도가 아직도 원시시대의 그것을 방불케하여 한 번 비가 내리면 곧 진흙바다로 화하야

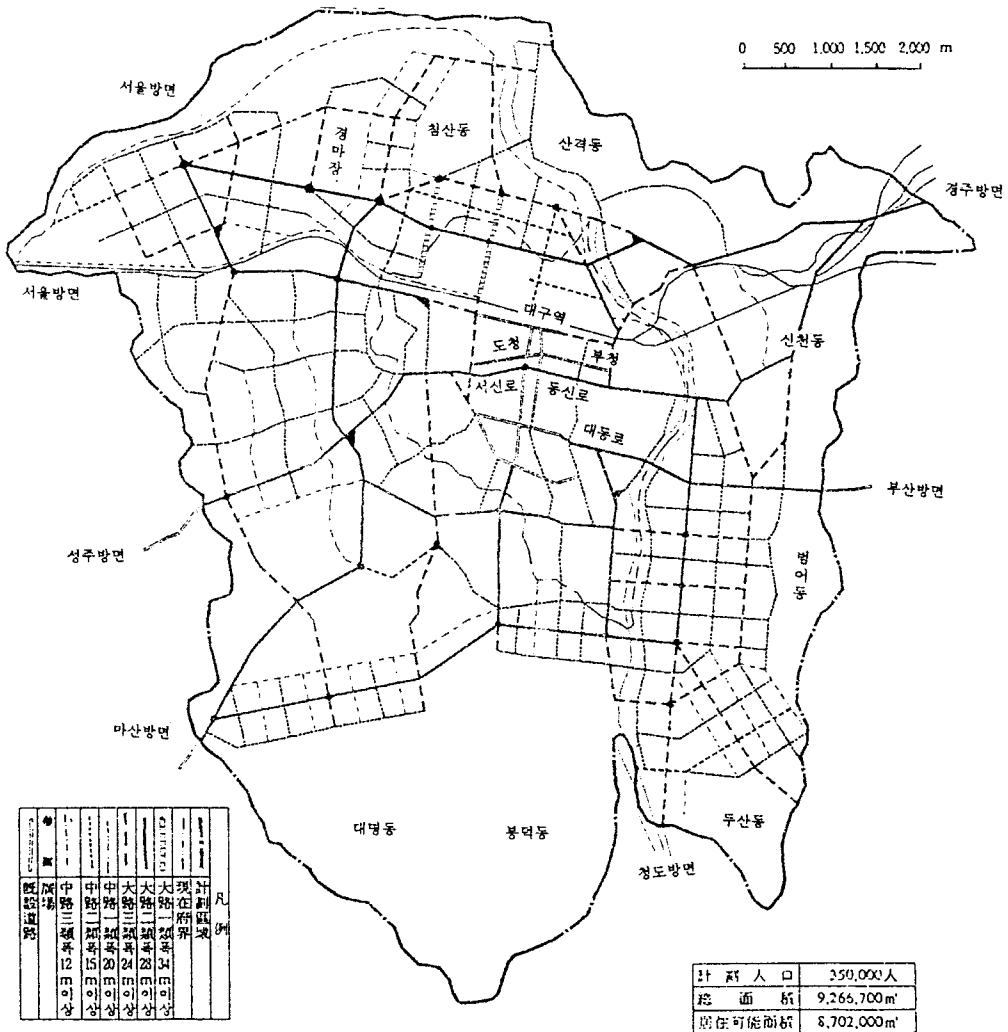


그림 2. 대구시가지계획 가로망도(1937년)

자료: 조선총독부 내무국, 1938, 도시계획개요, p. 74.

보행이 곤란케 됨은 물론 더욱 하절의 하수구란 악취가 코를 찌르는 것은 엄연한 사실이다. 더구나 수천호가 즐비하게 모여있는 남산정에는 도로 하나 변변한 것이 없어 만일 화재의 불행이 있을 때는 소방자동차의 내왕이 불가능하게 되어 있는 이러한 한심한 시가를 갖은 대구부에서 다액의 돈을 들여 운동장이니 아스팔트니 하는 것은 실로 기형적 시설의 모순이라 격론하고 전기 두가지 예산에는 절대 반대를 표명하였다.”

1937년 조선시가지 계획령에 따라 지금의 도심부 및 동인동, 삼덕동에는 비교적 직교식에 가까운 가로망이 형성되었다. 그 후 여러번의 보행이 있었기 때문에 일본인의 주거지였던 이들 지역은 지금도 손을 대지 않아도 좋을 만큼 노푼이나 하수도 시설이 잘 되어있다. 그러나 시가지 내부에는 자연발생적인 미로가 그대로 남아 있어 보안, 방화, 통풍, 미관상 많은 문제를 안고 있었다.

한편, 2차 세계대전에서는 항공기의 발달과 공습에 의한 피해가 큰 비중을 차지하게 되고, 後方民間의 피해가 막대하여 방공법과 疏開道路가 등장하게 된다. 日本은 1937년 防空法을 최초로 제정하였고, 한반도에서도 일본과 동일한 적용을 받게되었다. 이와 동시에 조선방공위원회도 발족하여 각도의 도시별 防護計劃을 세우게 되었다. 그러나 한반도에서는 1944년말까지는 공습이 없었으나, 1945년에 들어서면서 미군기의 공습빈도가 빈번하게 되었고 5월 5일 이후에는 거의 매일 남부지방 뿐아니라 한반도 전역에 미군기가 나타났다. 1945년 4월 5일에 「중요도시 소개실시요강」이 발표된 후 대구에는 소개공지대 3개소, 소개공지 1개소를 지정하였다.

疏開空地帶는 너비가 30~100m, 연장이 1,000m 전후되는 지대내에 있는 건축물은 모두 철거하여 線型的 대규모 공지를 확보함으로써 사

실상 하나의 街路를 신설하는 것이었다. 疏開空地는 중요시설 주변 30~50m내에 있는 기존 건축물을 철거하여 공지를 확보하는 것이었다.

大邱의 疏開空地帶의 지정내역은 <표 4>와 같다. 이 중 남일동-하서동간(현 대구은행 남일동 지점에서 대구종합금융간)의 가로는 세칭 소개도로라고 일컬으며, 시민들의 夜市場으로 그리고 약장수의 놀이판으로 혹은 서커스의 공연장으로 애용되기도 했던 넓은 공간이었다. 그후 1962년 포장이 되고 대구종합금융 서편으로 연결되는 가로도 이같은 규모로 확장되었다.

V. 광복이후의 가로망

1945년 광복직전에는 日帝에 의한 緊縮財政에 따라 국내의 공익사업은 중단상태에 있었다. 광복후의 국토분단, 그리고 미군정통치에서는 기존의 도시시설에 대한 유지·관리에 중점을 두었으나 이것마저도 제대로 수행되기가 어려웠다. 도시개발 및 도시계획 차원에서 신규사업은 거의 없었다.

1948년 정부수립후에도 조선시가지 계획령에서 조선이라는 단어만 없애고 여전히 시가지 계획령이 적용되었다. 대구에도 인구가 격증하여 주택난이 심각해졌다. 제2차 순환선 주변인 신암·신천·비산·평리·내당동 일대와, 대구역 뒷편과 신천 건너편이나 산비탈에 전쟁피난민 등 무주택자는 대부분 판자집과 가건물인 바라크를 짓고 있었다.⁹⁾

그리고 미군용의 빈칸을 펴서 만든 캔지붕의 판자촌도 시내 곳곳에 들어서기 시작하는 등 주택의 양적부족과 함께 주민의 질적수준이 크게 하락한 불량한 슬럼가를 형성하여 도시미관을 저해하였다.¹⁰⁾ 이런 가운데서도 전쟁 중 월남한 피난민들은 점차로 상권을 잡기 시작하여 도심지

표 4. 대구의 소개공지대의 지정내역

번호	지대명	기점	종점	너비(m)	연장(m)
1	철도 경부선 연선	동인동	달성동	40~50	2,700
2	태평로-계산동간	태평로 2가	계산동 2가	50	1,000
3	남일동-하서동간	남일동	하서동	40	560

로 이주하게 되어 6.25의 부산물인 군수품 상가가 형성되면서 교통시장, 속칭 양키시장은 오늘날의 대구명물의 하나로 되어 있다.

6.25 후 제반 질서는 점차 회복되고 새로운 발전과 건설을 추진하였다. 도로와 포장공사도 많은 진척을 보았다. 1958년에는 서부 관통도로 축조, 남부 관통도로와 하수도를 건설하여 시가지 주변부의 교통을 편리하게 하고 시가지 발전의 기초를 닦아 놓았다. 이어서 동화사 관광도로를 확장하여 시민들의 위락·휴양과 관광객의 유치를 꾀했고, 남부관통도로와 수성관광도로의 포장공사까지 마치게 되었다. 또한 1955년 5월 경대교 가설이후, 아양교, 동신교, 제2아양교 등 많은 교량이 가설되어 시외곽지와의 연결을 긴밀하게 하고 그 개발을 촉진하였다.

이 때 구성곽내에서 동서 관통도로의 신설과 확장이 있었는데, 동대구역-문화방송-청구중고교-한일극장-대구종합금융-동산파출소간의 도로가 그것이다. 이 중 현 대구은행남일동지점~대구종합금융간의 도로는 前述한 바와 같이 '소개도로'였는데, 1962년에 노폭 30m로 축조 포장하였다. 동신로 중 중앙로에서 한일극장까지, 그리고 나머지 구간도 연차적으로 완공함에 따라 구성곽내에서는 가장 넓은 노폭을 갖게 되었고 그후 증가하는 한일극장앞의 교통량을 감당하게 되었다.

한편으로는, 침산지구를 비롯한 토지구획정리사업이 이루어진 지역에서는 계획에 의한 규칙적인 가로망이 형성되었다.

1. 1960년대의 도시재정비계획

대구시의 구도시계획은 1937년 일본인이 인구 15만명일 때 30년후(1965년)의 목표인구를 35만명으로 추정하여 만든 것이다. 처음에는 구역면적 67km²에 대해서만 계획하였다. 그러나 1965년에는 인구 80만에 가까워지고 있었다. 계획구역면적 역시 당초보다 3배가 넘게 확장되어 있었다. 계획에 비해 도시는 엄청나게 팽창하여 실효성이 없는 도시계획이 되고 말았다.

여기에 더하여 시내의 차량보유대수는 가로계획 당시 보다도 수백배로 늘어났으며, 계속적인

인구증가로 교통량이 폭증하여 이를 감당할 수 없었다. 이러한 문제를 해결하기 위해 1965년의 계획에 의해 대구에서 방사순환상형태의 가로망 구조가 형성되도록 하였다. 이것은 현재와 같은 대도시로 성장할 수 있는 가로망의 근간이 된다.

이에 따라 구성곽내에 해당하는 동서 관통도로의 동신로 중 중앙로에서 한일극장까지 확장정비되었다. 1937년 도심의 대표적 동서관통 간선도로로 계획되어 있던 이들 동신로, 서신로의 완공으로 구성곽내 十자가로는 裏面道路로 전략하여 쇠퇴하는 경향을 보인다. 그중 한때 번성하였던 속칭 양장점 골목(포정동)이 쇠퇴하고, 의욕을 가지고 이지역의 활성화를 위해 설립되었던 무궁화백화점과 대보백화점도 별 영향을 발휘하지 못하였다. 그러나 이들 새로운 중심가로는 구성곽내의 중심가로의 패턴과 무관하게 형성된것은 아니었다. 오히려 그것의 관성을 받아 동남부로 확대이동하였다고 볼 수 있다. 또 구성곽도로에 인접한 제1차 순환선인 달성네거리-동인네거리-삼덕네거리-신남네거리내의 가로도 일제시대의 도로망의 기본형태를 그대로 가지고 있다.

이때 추진된 동서관통도로의 신설과 확장은 1969년 동대구역의 개설 및 경부고속도로의 개통과 더불어 구성곽 북편 인접도로인 태평로, 구성곽내의 남북 관통도로인 중앙로에 집중되어 있었던 교통량을 분산시켰다. 구성곽내 최초의 十자가로 중 동서간 가로가 연결되는 동신교-동인파출소-시청-서울신탁은행 대구지점-대구 경찰서-대신동간의 교통량을 분산시킴과 동시에 신천이동의 동부지구의 발달을 촉진시키게 되었다.

이것은 또 대구역앞과 향촌동, 화전동 일대의 중심지의 핵이 南進하는 추세에 더욱 영향을 미치게 되었다. 이것은 동서관통로의 신설과 확장 외에도 삼덕1가 지역이 주거지역에서 상업지역으로 용도가 전환되었고, 대구백화점의 영향도 있었을 것으로 보인다. 앞으로의 반월당네거리의 지하공간 개발과 지하철 1호선 반월당역 설치, 덕산지구의 재개발사업 추진 등을 계기로 도심부의 남진화가 계속될 것으로 예상된다.

경상북도청사가 1966년 포정동 현 중앙공원에서 산격동으로 이전함에 따라 대구역후~도청교간의 통일로가 건설되었다. 이로써 1937년 계획

으로 되어있던 가로가 완공되어 시역을 동서로 관통하는 경부철도를 남북으로 가로질러 중앙로와 연결시킬 지하도나 고가도로의 건설이 더욱 필요하게 되었다.

2. 197년대의 도시재정비계획

1974년의 토지이용계획에서는 3개 순환선을 중심으로 기능지역을 분류하였다. 이 중에서 도심부 1차 순환선 내의 지대를 상업지역으로 지정하여 도심지역의 발전도 함께 도모하고자 하였다. 따라서 4개 옛성곽內의 주거기능은 약화되고 주거지역에 대한 상업기능의 침입이 촉진되었다.

이와함께 용도지역이 세분화되어 주거지역 중에서도 준주거지역과 주거전용지역이 지정되었다. 특히 대명지구, 수성지구, 만촌지구 등에 주거전용지역을 집단적으로 건설하여 도시가로망의 형성에 큰 영향을 주었다.

백만도시 大邱 建設을 목적으로 하는 대구시의 도시사업은 변두리개발 도로사업에만 중점을 두었기 때문에 도심의 기존시설 개보수는 거의 외면 당하고 있었다. 이 때의 도심의 하수구, 중앙로 인도와 가로수에 대한 관리 등이 퇴폐화가 가까울 정도로 되어 있었다(대구매일신문, 1970. 5. 2).

따라서 대구시는 70년대 건설사업의 관점을 종래의 외곽지 개발에서 기존 시가지를 정비하는 것으로 방향을 바꾸었다. 가로포장, 하수도 확장, 시민아파트 건설에 주력을 하게 된다. 계속 사업으로는 시민의 숙원인 南北疏通問題를 해결할 계획이었다.

이 사업의 일환으로 1971년 대구역 남북地下道가 개통되었다. 그동안의 시가지의 팽창으로 경부선이 도시의 중심부를 달리게됨에 따라 나타난 南北의 불균형이 어느정도 시정될 수 있는 공사였다. 이로써 1일 10만에 가까운 중앙통의 교통량이 대량 지하도로 흡수되어 우회로를 2km 가량 단축시켰다. 이 지하도는 동인동 굴다리, 칠성 굴다리와 함께 교통량의 균형있는 분산을 이룰수 있게 되었다. 일제때부터 남북소통을 위해 계획만 되어 있었던 도청교와 대구역후간의 통일로가 앞서 개설됨에 따라, 대구역 뒷편의 칠

성동 일대는 물론, 道廳舍 이전, 실내체육관, 경북대학 등 주요 공공시설과 기관이 북부지대에 입지하게 되어 이 지역의 발전을 촉진시키고 있다. 특히 대구역후 칠성동일대의 연탄하치장과 많은 연탄공장이 이전하여 시민보건위생과 도시미관의 향상을 보게 되었다.

또한 교통혼잡을 완화시키기 위하여 중앙로와 동신로 및 서신로의 교차지점을 중심으로 그 지하에 중앙지하상가를 1976년 건설하였다. 지하상가는 통행인 전용 상업공간이기 때문에 도심가로망의 기능을 분담하게 된다. 또한 지하공간으로서 對空방어용 대피시설의 기능도 고려되었는데, 이는 日帝末 공습시 소개도로로 지정되어 만들어진 현 서신로의 일부구간과도 일치되는 것이다. 이곳은 대구 전지역에서부터 접근성이 매우 양호하며 교통량의 집중도가 높고, 가장 변화한 곳 중의 하나이기 때문에 중심상점가의 핵이 남진하는 현상에도 영향을 미친 것으로 보인다.

중앙로 북단의 동서가로인 태평로와의 교차점에 대구역 철도승객과 통행자의 안전한 도보통행을 위해 지하도를 겸한 대구역 지하상가가 1978년 건설되었다. 이곳은 통행자를 위한 지하보도의 기능이 우세하고 상업공간으로서의 기능은 미약한 편이다. 이와같이 구성곽내의 지하공간 개발은 중앙공원의 지하주차장설치와, 지하철시대의 도래와 함께 더욱 증가할 것으로 전망된다.

3. 1980, 90년대의 도시재정비계획

1987년의 가로망계획에 의하여 도시고속화도로 건설을 추진하였다. 간선도로는 4개 순환선과 8개방사선으로 구성되어 있다.

한편으로, 재개발사업도 적극 추진하여 토지이용의 과밀화, 공공 용지의 확보, 보행자 도로의 확보 및 체계화, 배면도로의 효율화를 증진시키도록 하였다. 이것은 구성곽지역을 포함한 도심의 변화에 영향을 미치게 된다. 즉 구성곽내 중앙로변에 LG빌딩, 주택은행 대구본부, 외환은행 대구지점, 서울은행 대구지점, 제일빌딩 등과 동·서신로변에 미도백화점, 구로알호텔, 삼성생명빌딩, 대구종합금융 등의 대형건물들이 입지하게 되어 과거의 미로형 골목이 감소하게 되고 새

로운 막힌 골목을 형성하기도 하였다. 또한 도심의 노후화된 주택을 헐어내고 다시 건축할 때까지 machine space로 이용하고 있는 것도 하나의 특징으로 나타나고 있다.

1993년의 도시재정비계획은 간선도로의 기본 골격을 4개 순환선과 12개 방사선으로 정립하여, 대규모 신시가지와 도심간을 직접 연결하는 주간선도로를 획기적으로 보완하도록 하였다. 안동, 성주, 경산, 영천, 왜관, 고령 방향별로 진입하는 지역간 보조간선도로를 신설하였다. 또한 이것은 기존 시가지의 불합리한 가로망을 합리적으로 조정하는 것이었다.

구성곡 내외지역은 동성로, 중앙로, 종로, 서성로 등 4개의 남북축과 태평로, 북성로, 동문로와 서문로, 동신로와 서신로, 대동로와 대서로 등 5개의 동서축이 접속되어 격자형 街區를 형성하고 있다. 이들 중 태평로와 북성로, 서성로, 종로변은 전반적으로 도시기능이 정체되어 있고, 환경이 매우 불량한 현상을 보이고 있다. 중앙로 변에는 업무시설 및 전문상가가 형성되어 있으나 가구 내부지역은 저층 노후주택을 개조한 상업서비스 시설이 밀집되어 있다. 이곳에서 1970년대까지 번성했던 위락 서비스 기능이 동인호텔 주변으로 집단으로 이전된 후에 이들 내부의 토지 이용이 매우 침체되고 있다. 더구나 도심을 남북으로 관통하는 중앙로는 그 기능과 교통량에 비해 노폭이 22m로 매우 협소하여 만성적인 교통체증을 유발하고 있어 도심기능을 저해하는 요인이 되고 있다.

중앙로에 대한 확장사업은 대구시가 중심 남북축 가로의 主動線체계를 확보하기 위해서 매우 중요하였으나 도심의 요지를 차지하고 있는 지역이기 때문에 원활한 확장과 개발이 이루어지지 않았다. 특히, 이해관계가 대립되는 노선상가의 지주들과 시당국의 마찰은 결국, 대동·대서로의 확장건설과 반월당내거리에서 남문시장내거리까지의 가로 확장 건설로, 이들 가로에서 중앙로로 진입할 때는 병목현상을 가중시키게 되었다. 이것은 중앙로의 쇠퇴를 조장하게 되어 오히려 상권형성에는 불리하게 작용 되었다. 더구나 현재 지하철 1호선의 건설공사 때문에 중앙로구간은 더욱 도심기능의 침체양상을 보이고 있다. 지하

철이 개통되면 역세권의 이점과 통행재개, 가로미화로 상점가가 회복될 전망을 보이고 있다. 이와 같은 대구 도심부 가로망의 변화를 요약한 것이 <표 5>이다.

VI. 결 론

본 연구는 대구시 구성곡내와 그에 인접한 지역을 중심으로 가로망이 변화 발전되어 온 과정을 당시의 정치적, 사회적 배경, 그리고 도시계획과 관련하여 고찰하고자 한 것이다.

대구읍성의 가로는 성곽의 4정문에서 외곽으로 연결되는 8개 노선이 있었고, 읍성내부의 가로망은 +자형과 비슷한 간선도로망을 보이고 있었다. 그러나 간선가로 외의 전반적 가로망은 자연취락이 형성된 후에 읍성이 축조되었기 때문에 미로형의 불규칙한 형태를 보인다. 아직도 구성곡지역에 전형적인 미로형을 보이고 있는 옥골마당, 진골목 등이 있다.

개항후 일제의 침략이 진행됨에 따라 대구에도 일본거류민단이 조직되고, 경부선과 驛舍의 건설은 그 주변 일대의 상가를 발전시켜 기존의 경부가도와 구상가를 위축시킨다. 성곽의 철거과정과 성곽내 +자 도로의 건설로 근대적 도로망이 구축되었으나, 식민지 정책의 일환으로서 읍성의 역사적 유물은 훼손되고, 일인들의 토지자본을 확장시키게 된다.

성벽이 철거된 자리를 따라서 동성로, 서성로, 남성로, 북성로의 환상형의 가로를 건설하였다. 이들 가로가 商街로 발전하여 오늘날의 대구 도심상가 형성의 기원이 된다. 그 후 구성곡내 지역을 남북으로 관통하는 중앙통 가로가 개설되고, 대구역 전면 동서방향의 대로인 금정통(태평로)이 조성되어 대구역 인근과 중앙통에 일인 위주의 근대적 商街가 형성되기 시작하였다.

구성곡내에서 중앙로와 새로운 +자 도로를 이룰 현재의 동·서신로 구간과 그 교차점에 광장 설치, 대구역 앞의 동서대로와 연결되는 가로, 대구성곽 남쪽의 현재의 반월당 내거리에서 동쪽으로 뻗은 대로(현 대동로) 등의 계획이 주목되는데, 이들은 1970년대에 거의 그대로 실시되었다. 이 계획에 의해 대구에는 일제말에 이미 최

표 5. 도심부 가로망의 변화

시기	내용	도심 가로망 형성	특징
조선시대		十자형 간선도로 외에는 전형적 미로형. 8개 외부연결도로	성곽내부 지형평탄. 경상감영외곽 남서편에서 다소 만곡된 十자형 가로
개항기	1904 1909 1909	북문밖 철도노선 선정과 驛畝건설로 구경부가도 쇠퇴, 성벽적지의 순환형 가로 성곽내 완전한 十자로 건설	식민지 도시의 2중구조 형성단계 최초의 도로공사. 가로망 형성과정에서 일인들의 요지 선점과 지가 차익을 통한 치부. 경상감영훼손
일제시대	시구개정 1922년 도시계획 1937년	동문로·서문로중에서 대구시청~중앙공원간 확장개수 중앙로 건설, 한국인 거주지역 미로형, 일인거주지역 규칙적 가로망 역사복원이전계획으로 새로운 가로망 형성 갈등 동·서신로 계획, 성곽내 서신로구간 소개도로화	역전에서 T자형 골격, 북성로와 역앞 변화가 형성 민족적 거주지 분화 역앞 가로와 북성로 상가 쇠퇴 우려, 칠성동지역 등은 환영 도심 제2의 十자로 계획 일인 거주지역 새로운 토지구획정리사업으로 격자형 가로망 형성
광복후	1965 1969 1974 1979 1987 1993	동·서신로 확장, 포장 제2의 十자로 형성 중앙로와 통일로 연결하는 남북지하도 개통 경상감영내 경북도청 산격동으로 이전 동·서신로 지하(상가)보도건설, 구 경상감영내의 지하주차장 설치, 중앙로확장사업난관 성벽적지의 순환로 외부 3개 순환로 미개설구간 개통추진 대동·대서로 확장포장, 동중로, 서중로 개발, 남북 중앙로 통과 지하철 건설, 4차 순환선 계획 구성곽 내 재개발사업으로 미로형 골목은 감소하고 격자형 가로망 형성	최초의 十자 가로의 기능을 약화시키고 동남부로 확대이동 중앙로의 교통량분산 경상감영의 복원기회 상실, 공원화됨 도심기능의 남진현상 촉진 구성곽내 지하공간 개발증가 3개 순환로는 구성곽 순환로의 원형적 확대과정 동서연결가로의 증가, 시가지의 동서발전축 체계 구체화 옥골마당, 진골목 등은 잔존, 환경개선이 이루어지나 북성로(공구상입지), 종로(가구점입지)에는 도심부적격시설 입지로 이전대상이 됨

고급 주택지였던 공평동을 비롯하여 동인동, 삼덕동 등의 오늘날 도심부 주택지역에 일본인 주거지역이 형성되었다. 이 지역의 가로망은 직교형으로 건설되고 하수도 시설도 완비되어 있다.

일제말 방공대책의 하나로 현 대구은행 남일동 지점과 대구종합금융 간의 가로에 민가를 소개하여 소개도로를 조성하였는데, 이곳은 그 이후, 야시장으로 혹은 서커스 공연장으로도 이용되다가 오늘날 도심의 동서가로 형성에 큰 비중을 차지하게 된다.

1960년대를 전후하여, 동신로·서신로의 완공으로 구성곽내 十자가로가 裏面道路로 전략하여

쇠퇴하는 경향을 보인다. 그러나 이들 새로운 중심가로는 구성곽내의 중심가로패턴과 무관하지 않고 이의 관성에 따라 동남부로 확대이동하고 볼 수 있다.

그후 중구 일대의 기존변화가를 도심으로 하는 시가지가 동서체계로 발전하게 된다. 과거에는 중앙로를 중심으로 시가지가 남북으로 발전하였던 것과 대조를 보이고 있다. 이전에는 분지 내에서 원형적 확대과정을 보이던 시가지의 발전형태가 동부 및 서남방향으로 트인 분지의 형상을 따라 동서방향으로 帶狀的 확대를 나타내게 되었다는 것이다. 이에 따라 추진된 동서관통도로의

신설과 확장은 구성곽 북편의 태평로와 성곽내부의 중앙로의 교통량을 분산시켜 대구의 중심이 남진하는 추세에 영향을 미치게 된다.

1970년대에는 도심부 순환선내의 상업지역 지정 등으로 구성곽내의 주거기능이 약화되고 주거지역에 대한 상업기능의 침입이 촉진 되었다. 1937년부터 계획만 되어 있었던 대구역 북편 통일로가 개설되고, 대구역 지하도까지 개통됨으로써 남북 관통도로가 형성되어 북부지역 발전에 기여하게 되었다.

오늘날 구성곽지역과 그 인접지역은 4개의 남북축(동성로, 중앙로, 동로, 서성로)과 5개의 동서축(태평로, 북성로, 동문로와 서문로, 동신로와 서신로, 대동로와 대서로)이 격자형 街區를 형성하고 있다.

이들 중 태평로와 북성로, 서성로, 종로변은 전반적으로 도시기능이 정체되어 있고, 환경이 매우 불량한 현상을 보이고 있다. 따라서 도심지역 정비계획에서 구성곽과 그 인근에 산재한 비도심시설(북성로의 공구상, 대구 연초제조창, 대한통운창고 등)의 정비를 추진하고 있으나 원활한 성과를 얻지 못하고 있다. 그러나 외환은행 대구지점 신축, 서울은행 대구지점, LG빌딩, 대우빌딩, 주택은행 대구본부 등이 도심부 재개발의 일환으로 건설되어 구성곽내의 환경이 다소 개선되고 있다.

이러한 재개발 중에서도 중앙공원에 소재한 경상감영의 복원과 조선시대의 진골목 등 문화적 유산, 역사적 배경을 가진 것에 대한 보존의 대상을 확대하고, 그 방법도 개발해야 할 것이다.

註

1) 이 외에도 朝鮮의都邑, 대구물어, 경북연선발전지, 경북대감, 朝鮮의聚落, 조선도읍대관, 조선도목사업지, 조선철도사, 대구부세일반, 대구독본, 대구시가지계획령 결정이유서, 조선총독부 시정연보, 조선총독부 통계연보, 도시계획개요, 대구부사, 대구도시계획개요, 조선총독부 관보(제1호~제5567호), 동아일보(1920. 4. 1~1940. 8. 10 마이크로필름과 축쇄판), 조선일보(1920. 3. 5~1940. 8. 10 마이크로필름), 달구대관, 도시행정 기초자료집 등을 이용하였다.

2) 이 추정이 정확하다고 하면, 달서천의 達西橋를 이용하였을 것이다.

3) 이 관문은 大邱城을 헐어낼 때 흔적도 없이 철거된 뒤, 1980년 대구부사(부정편, p. 202.)에 실린 사진을 바탕으로 오늘날 망우공원내에 원래의 규모보다 확대하여 복원돼 있다. 경부고속도로의 개통으로 동대구 톨게이트 부근에 위치시켜 대구의 관문 역할을 상징하려는 의도가 있었다.

4) 현 조흥은행 서성로지점 앞네거리의 서문 밖에는 오리정이란 누각이 있었는데, 이곳에서 營卒들이 성밖 교외를 정찰하였다. 이곳은 또 조선말기에는 絞首刑場으로 사용되기도 하였다. 대봉동 미8군기지 부근도 刑場이었던 장대별로 여기에 천하대장군이 서 있었다.

5) 대구가 문화와 예술의 도시로 알려져 있지만, 내세울만한 문화재가 그다지 많지 않은데, 이 경상감영을 복원하고 정비하는 사업부터 시작해야 할 것이다. 공원으로 이용하기 보다는 사적지, 유적지로서의 가치를 지님으로써, 청소년들의 정신적 지주가 되고 대구를 소개하는 근본이 되어야 할 것이다. 중앙공원 주위에 아직까지는 고층건물이 많지 않기 때문에 도시계획차원에서 원상복구해야 할 것이다. 중앙공원의 서북편도 경상감영의 부지에 해당하는데, 이러한 부지는 장기적인 계획을 수립해야만 복원이 가능할 것이고, 후세에 물려줄 역사지로서 제 몫을 다하게 될 것이다. 이와함께 舊城廓내 가로망의 연구와 역사적인 구간의 가로망 복원에도 노력을 기울여야 할 것이다. 경상감영은 일제의 야욕과 현대 문명의 힘에 밀려 넓은 터를 잃어버렸고 원래의 모습까지 훼손되었지만, 400년 동안 그 위엄을 잃지 않고 지금까지 중앙공원이라는 이름으로 버티고 있다.

6) 그 당시는 도원동 일대가 지금의 동성로보다 2m 이상(7尺)이 낮은 達西川의 氾濫原으로서 저습지였기 때문에 대구의 下水가 모두 이곳으로 모여드는 못쓰는 땅이었다. 이에 일본인들은 大邱城을 뜯어낸 후 그 돌과 흙으로 저습지를 매립하기로 했던 것이다. 왜적을 막기 위하여 쌓았던 성벽이 일본인의 건의에 따라 철거된 것은 역사의 아이러니가 아닐 수 없다.

7) 새로운 가로예정선을 그들의 손으로 설정함으로써 그들에게만 유익하게 할 수 있었다. 따라서 새롭게 요지가 될 곳을 미리 알게 됨으로써 이를 전혀 모르고 있는 한인지주로부터 땅을 헐값으로 구입할 수 있었다. 또한 점포를 지어 장사를 하거나 임

- 대도 할 수 있어서 쉽게 치부가 가능했다.
- 8) 당시의 실상을 나타내고 있는 '칠성정 쉼기. 도시 문제'라는 제목의 내용은 다음과 같다.(동아일보, 1924.1.31) "累報한 바와 같이 대구도시계획안에 대하여 제각각 이해관계로 정거장을 이전하면 안 되느니 하여(대부분 일인측) 각양각색으로 운동하는 꼴들은 이에 그 根性的의 如何까지도 알 수 있게 하는데 어떠한 別部落처럼 정차장 복편에 떨어져 있는 七畝町에서는 원안을 찬성하고 速히 실행되기를 열망하여 會前부터 운동을 시작하여 오던 터이라. 반대운동이 盛한 오늘날 運動을 一層熱烈하게 하기 爲하여 去27日 町民宴을 열고 그 席上에서 여러 가지 논의를 하였다."
- 9) 당시 대구시의 미관을 해치는 바라크 등 가건물을 단속한다는 내용의 "市 미관상 흉한 무허가 바라크. 이어서 허가없는 건물을 府에서 엄중처벌"이라는 보도는 그 실상을 잘 나타내고 있다.(남선경제신문, 1946. 6. 15. (3).)
- 10) 일제시대의 토막촌이나 해방이후 대규모 판자촌은 급격한 도시인구의 증가와 산업화과정이 결여된 채 생성되었다. 따라서 가옥이 불규칙적으로 밀집하고 계획적으로 개설된 가로는 거의 없는 상태에서 미로화되었다. 시가지의 확장도 인구의 팽창에 따라 더 가속화되고 무계획, 무질서하게 뻗어 나가 새로운 미로를 형성하게 되었다.

文 獻

- 강보철, 1967, 조선시대의 도읍의 형성과정, 都市問題, 2, 58~72.
- 김의원, 1983, 한국국토개발사 연구, 대학도서, 서울.
- 김용운, 김용국, 1992, 空間의 歷史, 현대과학신서, 서울.
- 金元經, 1975, "大邱市 中心 商店街의 地理學的 研究-東城路를 中心으로-", 慶北大 教育大學院, 碩士學位 論文.
- 裴賢美, 熊谷洋一, 1992, 東京中心部に 있어서 大街路形成過程에 關한 研究, 韓國造景學會誌, 20, 72~84.
- 이혜은, 1984, "경성부의 민족별 거주지 분리에 관한 연구-1935년을 중심으로-", 地理學, 29, 23~38.
- 정승일, 1986, "大邱의 고층집합주거지역 形成過程과 分化에 關한 연구", 地理學研究報告, 11, 慶熙大 文理大 地理學科.
- 주경식, 1994, "경부선 철도건설에 따른 한반도 공간조직의 변화", 대한지리학회지, 55, 297~317.
- 최영준, 1990, 영남대로, 고려대학교.
- 홍경희, 1966, 대구시-도시지리학적 연구-, 대구시.
- 高橋康夫·吉田伸之, 1989, 日本都市史入門-空間-, 東京大學 出版會, 東京.
- 達捨藏, 1931, 慶北沿線發展誌.
- 達捨藏, 1937, 慶北大鑑.
- 大邱府, 1920, 最近大邱要覽.
- 大邱府, 1922, 大邱都市計劃概要
- 大邱府, 1934, 大邱案内.
- 大邱府, 1943, 大邱府史.
- 大邱府教育會, 1937, 大邱讀本.
- 大邱府 編纂, 1915, 大邱民團史.
- 大邱府 編纂, 1936, 大邱府勢一斑.
- 藤岡謙二郎, 1972, 都市と交通路の歴史地理學的研究, 大明堂, 東京.
- 木内俊雄, 1985, "植民地都市大連の都市形成(1899-1945)", 人文地理, 37, pp. 24~36.
- 飯塚キヨ, 1985, 植民都市の空間形成, 大明堂, 東京.
- 服部 二郎, 1978, 大都市の歴史地理學的研究, 大明堂, 東京.
- 朝鮮總督府, 1926, 市街地の商圏, 調査資料 第十四輯.
- 朝鮮總督府, 1929, 朝鮮行政要覽
- 朝鮮總督府, 1930, 朝鮮の都邑.
- 朝鮮總督府, 1933, 朝鮮の聚落, 前篇.
- 朝鮮總督府, 1935, 市街地計劃關係法規集.
- 朝鮮總督府, 1937, 朝鮮都邑大觀.
- 朝鮮總督府, 1937, 朝鮮土木事業誌.
- 朝鮮總督府, 1937, 大邱市街地 計劃令 決定理由書.
- 朝鮮總督府, 1940, 施政 30年史.
- 朝鮮總督府 內務局, 1938, 都市計劃概要.
- 川名吉工門, 1970, 都市構造と都市計劃, 大明堂, 東京.
- 河井朝雄, 1931, 大邱物語, 朝鮮民報社, 大邱.

- Blumfeld, H., 1971. *Continuity and Change of Urban Form*. MIT Press, Cambridge.
- Bourne, L.S., 1976. Urban Structure and Land Use Decisions. *Annals of the Association of American Geographers*, 66, pp.531~547.
- Ernst, G., Ford, L., 1980. A Model of Latin American City Structure. *Geographical Review*, 37, pp.397~422.
- Fisher, Jack C., 1963. Urban Analysis: A Case Study of Zagreb, Yugoslavia. *Annals of the Association of American Geographers*, 53, pp.266-284.
- Godfrey, B.J., 1991. Modernizing the Brazilian City. *Geographical Review*, 81, pp.123~137.
- Lynch, K. 1981. *Good City Form*. The MIT press, Cambridge, Massachusetts.
- Nelson, H.J. 1961. Walled Cities of the United States. *Annals of the Association of American Geographers*, 50, pp.1-22.
- Pillsbury, Richard, 1970. The Urban Pattern as a Culture Indicator: Pennsylvania, 1682~1815. *Annals, Association of American Geographers*, 60, pp.232~246.
- Rubin, B., A Chronology of Architecture in Los Angeles. *Annals of the Association of American Geographers*, 67, pp.122~138.
- Schein, R.H. 1991. Urban Origin and Form in Central New York. *Geographical Review*, 81, pp.82~92.
- Smith, P. J., 1962. Calgary: A Study in Urban in Urban Pattern. *Economic Geography*, 38, pp.141~157.
- Stanislawski, Dan, 1946. The Origin and Spread of the Grid-Pattern Town. *Geographical Review*, 36, pp.72~86.
- Stewart, Murray, 1987 Ten Years of Inner Cities Policy. *Town Planning Review*, 58, pp.32~51.

Changes of Street Patterns in Central Part of Taegu City

Seok-Joo Choi*

Summary

This study concern with the changes of street from the Choseon Dynasty to present days around Old-Boundary in Taegu, analyzing the backgrounds of change factors and development trends of the Taegu City.

The basic element of a city structure is the street. Therefore, in this study, a change of street space of a city was

investigated.

Historically, Taegu was a walled city and had a Mono-nucleus which was restricted by the castle, and served as a starting point of formation of spatial structure. The form of the artery street took a 'T' pattern, other streets were formed in irregular shapes. As the city grew gradually, the castle was removed on account of diversification in traffic network, change of socio-economic organization in traffic network, change of

* Lecturer, Department of Geography, KyungPook National University.

socio-economic organization, formation of industrial bases and functional distribution.

CBD of this city has been located within the area surrounded by these streets. This is a kind of general pattern of traditional walled cities through the world in both Western and Oriental societies.

At the beginning of this century, a 'Dark Ages' descended upon Korea because the country was under the Japanese-Korean Annexation, and, throughout this period, the urban planning was planned exclusively for Japanese. The street pattern within residential areas of Korea took the maze type, in contrast with Japanese residential areas which showed grid pattern of streets. This is another general pattern of almost of all colonial cities especially in Asia. High class residential areas were planned and built by Japanese, and they were located within 5-10 minutes' on-foot distance from the CBD hard core. This high prestige has continued

until the 1980s when it occurred land use succession which commercial functions invaded into residential areas. Back in the colonial period, there was a between two heterogeneous groups due to the fact that the Japanese lived mainly oriented the new railway system but that Koreans still lived along the old highway system which ran through the Korea Peninsula.

Street network formed in the above process has maintained its shape without great changes after the liberation from the Japanese Colony.

Taegu has, accordingly, developed ring-radial network system which has been a combination of radial and ring facilities. The present conditions of street patterns in Taegu mainly depend on 4 rings and 8 radius, with grid pattern street able to be found in Old Boundary.

Key words: walled city, irregular pattern, grid pattern, historic space.