光日春秋

'보리밥'에서 생각나는 것들

박 범 신

등산로 입구엔 '보리밥집'이 꼭 있다. 손님들은 주로 장년과 노년층이다. 그들은 보리밥이 꼭 좋아서 먹으러 온다기보다 보통 추억을 좇아서 보리밥집에 온다. 절대빈곤의 시절, 눈물로 비벼먹던 보리밥에의 추억이 있기 때문이다.

내게는 위로 누나들만 네 분이 있다. 어린 시절, 어머니는 겉보리를 앉힌 무쇠솥 한가운데 쌀을 한줌이나 될까 말까 하게 얹고 밥을 해서 쌀쪽만 푹 퍼내어 내 밥그릇에 담았다. 당연히 누나들은 모두 보리곱삶이 밥을 먹었고 나는 보리가 섞인 쌀밥을 먹었다. 한 번은 불만에 가득한 막내누나가 자신의 밥을 잿간에 내다버린 적도 있었다. 막내누나로선 억울한 분풀이를 그렇게 밖에 할 수 없었던 것이다.

"보리곱삶이래도, 복터진 줄 알아야지!"

어머니는 종주먹을 들이대며 말하곤 했다. 방귀 한두 번 뀌고 나면 뱃속이 툭툭 가라앉고 마는 게 보리밥이었다. 그러나 보리밥조차 배불리 못 먹을 땐 보리가루나 밀가루 등으로 풀떼기를 쑤어 먹었고, 그것도 여의치 않으면 맹물이나 마시며 끼니를 그냥 걸렀다. 어머니 젊었을 때는 왜인들이 거름으로 실어온 상한 깻묵으로 죽을 끓여먹기도 했다고 했다.

나는 보리밥을 좋아하지 않는다. 누나들한테 뒷통수를 쥐어 박히면서 쌀 섞인 보리밥을 먹고 컸지만, 어쨌든 보리밥은 여러모로 내게 마음의 상처를 주었기 때문이다. '상처'를 대하는 사람들의 일반적 태도는 이렇게 두 가지로 나뉜다. 누구는 가난에 대한 상처 때문에 한사코 보리밥을 피하고, 또 누구는 일부러 그걸 사먹으러 등산로 밑에까지 간다. 이제 웬만하면 다 '쌀밥'을 먹고 사는 세상이 됐지만, 그러나 세계를 이끌고 가는 중·장년층의 심리 속엔 아직도 절대빈곤에서 겪었던 상처들이 남아있다. 남아있을 뿐 아니라 때로는 그것들이 행동양식이나 세계관에 결정적인 영향을 미치기도 한다.

식량 폭동이 세계적으로 확산되고 있다. 카메룬에선 식량문제에 따른 폭동으로 수십 명이 죽었고 아이티 역시 사람이 죽고 총리까지 해임됐다. 식량 폭동은 중남미와 아랍, 아프리카 그리고 아시아까지 도미노처럼 나날이 확산되고 있는 실정이다. 기름값이 치솟는데 따라 식량값은 더욱 더 오를 것이다. 식량 생산비의 90% 이상이 석유에 들어가기 때문이다. 트랙터 운행은 물론이고 농약과 비료생산, 수확과 운송 저장 등 모든 생산과 유통과정에 기름이 필요하다.

오일쇼크는 보나마나 식량쇼크를 불러일으킬 것이다. 더구나 석유 고갈에 대비해서 곡물을 발효시켜 자동차 등에 연료 첨가제로 사용하는 바이오에탄올 개발에 선진국들은 이미 심혈을 기울이고 있다. 세계 곡물 생산량의 40%를 선진국에서 가축들에게 이미 먹이고 있는 참인데, 이제 자동차가 사람이 먹어야 할 식량을 먹어치우는 세상이 된 것이다. 단기 고수익을 목표로 움직이는 국제 투기자본들이 석유와 함께 식량이라는 먹잇감을 좇아 수단과 방법을 가리지 않고 맹렬히 움직이는 것은 당연한 귀결이다.

우리 먹거리의 70% 이상은 이미 우리가 생산한 것이 아니라 외국에서 들여온 것이다. 단순한 산술적 계산으로 치면, 식량 생산에 천문학적 돈을 들이는 것보다 수출을 늘려 그 남은 이익으로 식량을 사다먹는 게 수지맞는 장사로 보인다. 지금까지 역대 정권이 밀고나온 정책방향도 이런 계산 속을 전제로 했다고 할 수 있다. 그러니까 미국과의 자유무역협정(FTA)도 농업에선 좀 손해 볼망정 자동차 등을 팔아먹는데 유리하도록 정부가 머리를 많이 썼을 것이다.

그러나, 만약 돈이 있어도 식량을 살 수 없게 되는 날이 온다면 어떻게 할 것인가. 징후는 충분하다. 전문가들조차 머지않아 식량이 무기가 되는 시대가 온다는 데 이의를 달지 않는다. 우리보다 앞서 미국과 FTA를 체결한 멕시코나 중남미, 한때 식량수출국이었던 필리핀, 인도 등의 예를 보라. 그들의 농업기반은 최근 십여 년 사이 완전히 몰락하다시피 했고, 그 결과 강대국의 식민지배 상태를 자동적으로 불러왔다.

'보리밥'과 '풀떼기'의 상처는 모두 아문 것이 아니다. 쇠고기문제는 하나의 징후에 불과할지 모른다. 필요한 것은 '검역주권'이 아니라 '식량주권'이다. 죽어도, 다시 '보리밥'을 먹고 살 수는 없다. 우리가 바라는 것은 '안전한' 먹거리의 계속적인 보장이고 문화적인 식탁이다. '식량주권'을 튼튼히 확보하는 길을 하루빨리 스스로 찾아야 한다.

〈작가·명지대 교수〉

※ 본란의 내용은 본지 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

독자투고 환영합니다. 이름,주소,전화번호를 써주십시오 501-711 광주광역시 동구 금남로 2가 20-2 광주일보 오피니언 담당자/전화 062-2200-628/팩스 062-222-4918/e메일 opinion@kwangju.co.kr

Kisti의 과학향기

〈한국과학기술정보연구원〉

이 창 진

종이비행기를 우주에서 날리면 어떻게 될까? 우리가 늘 보던 것처럼 종이비행기는 너울거리며 잘 날아갈 수 있을까? 결론부터 얘기하자면 종이비행기는 공기가 없는 우주공간에서는 날아갈 수 없다. 종이비행기는 공간을 채우고 있는 기체를 미끄러지며 비행하기 때문에 기체가 없는 우주공간에서 이러한 비행은 불가능하다. 그럼에도 불구하고 일본 동경대 항공우주공학과 스즈키 신지 교수는 우주정거장에서 종이비행기를 날려 지구로 귀환하도록 하는 연구를 진행하고 있다.

이 연구가 성공적으로 이루어진다면 우주선을 더 가볍게 만들 수 있는 기본적 연구 자료를 얻을 수 있을 것으로 기대하고 있다. 스즈키 교수의 연구에 대하여 일본항공우주개발연구소는 올해 미화 30만 달러를 연구비로 제공하기로 결정했으며 미국 나사(NASA)의 허가가 있으면 2008년 안에 일본인 우주인이 우주정거장을 방문할 때 종이비행기를 날리려고 계획하고 있다.

30만달러 종이비행기

스즈키 교수가 진행하고 있는 연구를 요약하면 다음과 같다. 고도 400km에서 음속의 20배(마하 20)의 속도로 궤도를 도는 우주정거장에서 우주인이 우주유영을 하는 동안 종이비행기를 던지면 지구 중력에 이끌려 비행기가 지구로 재진입하기 시작한다. 이 때 종이비행기의 형태는 일반 우주선보다 공기저항을 많이 받기 때문에 음속의 20배의 속도로 지구 대기권에 돌입하더라도 지상 100km 정도의 고도에서 속도가 음속의 7배까지 감속된다. 이 과정에서 종이비행기는 대략 200℃ 정도의 열을 받게 될 것으로 예측하고 있다. 따라서 종이비행기를 단열 재질로 특수 코팅하여 이 온도에서 타지 않도록 한다면 종이비행기가 생존하여 지구로 돌아올 가능성이 매우 커진다.

난관은 여기서 그치지 않는다. 불에 타지 않고 무사히 지구권 안으로 진입한다고 하여도 지구 상공에는 예측하지 못한 기류의 변화와 여러 가지 기상요인 때문에 비행기의 착륙지점을 예측하여 종이비행기를 회수하는 것이 불가능하다. 잘못하면 히말라야 산맥의 에베레스트 산 정상이나 태평양 한가운데 있는 바다에 내릴 가능성도 있다. 스즈키 교수는 종이비행기에 여러 종류의 언어로 평화의 메시지와 회수를 부탁하는 말을 적어 놓아 회수 가능성을 높이려 하고 있다.

스즈키 교수는 지난 1월에 길이 7cm 축소형 종이비행기를 초음속 풍동(supersonic wind tunnel)에 장착해 음속 7배의 속도로 공기를 10초 동안 통과시키는 실험을 진행했다. 이 실험에서 공력 가열에 의한 최고 온도는 대략 200~300℃ 정도임을 확인했으며 특수 단열재로 코팅된 종이비행기는 불에 타지 않았다. 그러나 앞서 지적한 것처럼 종이비행기가 대기권으로 들어오는 각도가 예상보다 큰 경우에는 비행기가 불타버릴 가능성이 있다. 이런 우려에 대해 스즈키 교수는 "과학이란 시도하는 그 자체만으로 이미 많은 교훈을 얻는다"라고 연구에 자신을 나타냈다.

실제 종이비행기는 비행에서 만날 수 있는 가혹한 환경을 고려해 일반 종이가 아니라 사탕수수 나무의 섬유로 만들며 고온 환경, 물 그리고 혹독한 바람에도 견딜 수 있게 특수 코팅을 하게 된다. 실제 제작되는 비행기의 크기는 20 cm x 30cm 정도로 우주왕복선 모양을 모방하였고 무게는 30g이다.

많은 과학자들은 이번 시도가 매우 참신한 아이디어임에도 불구하고 종이비행기가 지구 표면 어디에 착륙하는지 예측할 수 없기 때문에 과학적 탐구를 진행하는 데 한계가 있을 수밖에 없다고 지적한다. 스즈키 교수도 이점을 염려해 초소형 전파 추적장치를 장착한 종이비행기를 생각하고 있다고 말했다.

지구의 71%가 물로 덮여 있기 때문에 육지로 착륙할 확률은 29%밖에 되지 않지만, 어느 날 아침 출근하는 차량으로 꽉 막힌 도로 위에 종이비행기가 살랑살랑 내리면 사고 위험을 무릅쓰고 차를 세우고 비행기를 잡기 위해 내려야 할지, 아니면 그냥 무시하고 지나야 할지 고민이 될지도 모르겠다. 하지만 세상 모든 일이 확률로만 설명되지 않듯이 스즈키 교수의 간절한 마음이 아주 크다면, 혹시 그 집 앞에 종이비행기가 착륙할 수도 있지 않을까. 과학적 연구에도 신의 가호가 필요한 부분이 있는 듯하다.

〈건국대 항공우주공학과 교수〉

기고

우 제 길

광주를 처음 찾아오는 방문객들에게 가장 먼저 무엇을 보여줘야 그들을 사로잡을 수 있을까?

많은 사람들은 국립 5·18민주묘지나 광주시 남구 방림동 옛 선교사 사택이나 고가들을 찾곤 한다. 또 광주에는 전국적으로 잘 알려진 무등산이 있다. 도시에 이렇게 큰 산이 인접한 곳도 매우 드물기 때문에 무등산은 그 자체만으로 광주의 랜드마크라 할 수 있다.

그 무등산을 가장 가까이서 크게 지켜볼 수 있는 곳은 어느 곳일까? 관망하기에 가장 좋은 장소를 선정하여 그곳에 숲을 조성하고 누구나 편안히 찾을 수 있는 세계적인 조각 공원이 들어서는 꿈을 꾸어본다. 노르웨이 오슬로 시가지 서북쪽에 있는 비겔란트 조각공원처럼 말이다. 유럽의 로뎅이라 불리우는 비겔란트가 40여년 간 땀과 심혈을 기울여 만든 비겔란트 조각공원. 200여점의 화강암 작품과 수 많은 청동작품들을 감상하기 위해 수 많은 관광객들이 세계에서 몰려오고 있다.

광주를 새롭게 디자인하자

광주를 새롭게 디자인하는 것도 의미있는 일이라 생각한다. 전주에는 태조로를 중심으로 650여 채의 한옥 마을이 있고, 주변을 중심으로 각종 먹거리도 풍성해 찾는 이들의 눈과 입을 즐겁게 해준다. 경기전의 울창한 숲과 함께 깨끗하게 정돈된 한옥들은 분주한 일상을 벗어나 한가한 여유를 갖게 하기에 많은 이들이 찾고 있다.

광주에도 전주처럼 선조들의 살아있는 숨결을 느끼며 한가로이 거닐 수 있는 거리를 복원해보는 것도 좋을 것이다. 한 예로 네 곳의 성문 중 한 곳을 복원해 설치 작품 같은 성문을 만들고 주변에 조각공원을 조성한다면 광주시민들이 즐겨찾는 명소가 될 것이다.

시민들은 바쁜 일상 속에서 여유를 가질 수 있는 쉼터가 절대 필요하다. 다행히 고 현준호씨의 옛 '무송원'이 국악원이란 이름으로 다시 무등산 자락으로 옮겨온다니 이보다 더 반가운 일이 어디 있겠는가. 광주의 역사를 읽을 수 있는 옛것들을 지금부터라도 더 많이 발굴해 광주를 새롭게 디자인해야 한다.

광주비엔날레, 광주디자인비엔날레가 횟수를 거듭하며 발전하려는 의지로 몸부림치는 가운데 역사적인 아시아문화전당 착공식이 지난 6월10일에 있었다. 이렇게 생동감 있게 살아 움직이는 일들을 보면 언젠가는 광주가 문화예술을 꽃피우는 세계적인 도시가 되리라 확신한다.

잠시 숨을 고르고 우리와 후손들이 아름답게 살아갈 광주의 미래를 생각해보자. 어떻게 하면 사람 사는 멋이 넘치고 낭만이 흐르는 도시로 디자인해갈 수 있을 것인가를. 너무 꽉 채우지 않고 작은 여유만 있어도 옛것과 현대가 공존하는 아름다운 문화예술의 도시, 그래서 행복을 예감하고 미래를 설계하며 꿈을 갖는 도시가 될 것이다.

우리들의 후손들에게 꿈과 희망을 갖게 하는 세계적인 명품 도시로 디자인해 가자. 찾아오는 이들에게 추억과 낭만을 가득 안겨주고 우리들과 그들이 함께 공유할 수 있는 것이 가득한 아름다운 문화예술의 도시를 만들어갈 사명이 우리에게 있다.

〈우제길미술관 관장〉

식품 제조업체·음식점, 여름철 위생관리 철저히

식품제조 과정이 위생적이지 못한 경우가 많다. 유통기간이 지난 식품을 재가공해 사용하는 곳도 있고, 음식 만들 때만 사용해야 하는 장갑을 낀 채 이것 저것 만지는 모습도 본다. 돈 버는 데만 급급해 몰상식한 방법으로 음식을 만드는 업체도 여전히 영업 중이다.

사실 회사에서 직장 동료들과 가까운 음식점을 가봐도 그릇을 닦는 행주로 걸레처럼 다른 곳을 닦는다든가, 깨끗한 위생장갑을 끼고 음식을 만들다가 다른 지저분한 물건을 만지는 경우도 흔하게 본다.

식품 제조업체, 음식점 등의 위생 상태를 점검할 의무가 있는 관계 기관에서는 자신의 가족과 국민의 안전을 위한다는 생각을 가지고 철저하게 점검하기를 바란다. 음식점은 단속에 적발돼도 벌금만 내면 그만이라는 생각을 버리고 깨끗하고 위생적인 시설을 갖춰 믿고 먹을 수 있는 음식을 만들어줬으면 한다. 특히 종업원에 대한 철저한 위생교육을 통해 안전한 음식을 제공해 주기를 바란다. ▲강은구·광주시 광산구 광산동

사설

호남고속철 조기 완공 '空約' 전락하나

호남고속철도 조기 완공(2012년)이 물 건너가는 것 아니냐는 우려의 목소리가 높다. 호남고속철도 조기 완공은 이명박 대통령의 공약사항임에도 정작 주무부처인 국토해양부가 이런저런 이유를 들며 미적거리고 있다는 것이다. 호남고속철도 조기 완공의 타당성을 굳이 들먹이지 않더라도 대통령이 직접 대선에 이어 총선 때도 불가능하다는 지적을 일축하며 임기 내 완공을 강조한 공약사업이 무산된다면 현 정부의 신뢰성은 치명타를 입을 수밖에 없다. 조기 완공 약속은 반드시 지켜야 한다는 얘기다.

국토해양부는 호남고속철도의 조기 완공과 관련해 기본계획 변경에 착수조차 하지 않은 것으로 알려졌다. 특히 재원조달, 환경 및 노선 갈등, 민원 제기 등으로 공기 단축 효과가 반감될 수 있다고 밝히는 등 조기 완공이 어렵다는 점을 시사하고 있다.

국토해양부는 또 내년도 호남고속철도 예산으로 2천620억원을 편성했다. 이는 기본계획상의 2천720억원에도 미치지 못할 뿐 아니라 전남도가 요구한 5천억원의 절반을 겨우 넘는 수준이다. 정부의 이런 태도는 조기 완공 의지를 의심하지 않을 수 없다.

호남고속철도는 낙후된 호남권의 수송능력 증대와 물류비용 감소 등을 통한 국가 신 성장동력을 제공하는 중요한 국책사업이다. 국토균형발전과 국가경쟁력 강화 차원에서도 반드시 필요한 사업이기도 하다. 조기 완공을 미룰 이유가 하등 없는 것이다. 그래서 이명박 대통령과 여당인 한나라당도 조기 완공을 지난 대선과 총선 공약으로 내세우지 않았는가.

국민과의 약속인 공약을 헌신짝 버리듯 해서는 안 된다. 정부는 호남고속철도 조기 완공에 대한 입장을 분명히 해야한다. 대통령의 대국민 약속이 공약(空約)이 아니라면 조기 완공을 위한 특단의 대책을 서둘러야 할 것이다.

'지각 개원' 국회, 민생현안부터 챙겨라

국회가 드디어 정상화된다. 여야는 오늘 본회의를 열어 의장단을 선출한 뒤 11일 제 18대 국회 개원식을 가질 예정이다. 총선을 통해 새로 선출된 국회의원의 임기가 시작된 지 42일 만이다. 정치권이 뒤늦게나마 대화와 타협을 통해 국회의 문을 연 것은 다행이다.

하지만 정상적인 국회 운영은 기대하기 어렵다. 가축전염병 예방법 개정과 쇠고기 국정조사, 상임위와 위원장 배분 등 도처에 지뢰밭이 널려 있다. 여야가 이러한 현안에 대해 당리당략을 고집하면 사사건건 충돌할 가능성이 높다. 국회가 또 언제 공전을 거듭하며 표류할 것인지 걱정이다.

정치권은 대승적 차원에서 접근해야 한다. 어느 때보다 대화와 타협을 통해 상생을 모색하는 자세가 필요하다. 한나라당과 민주당은 최근 전당대회에서 대표와 최고위원을 새로 선출하는 등 당 지도체제를 정비했다. 당 지도부가 구태를 털고 정치력을 발휘해 난국을 타개하는데 앞장 서야 할 것이다.

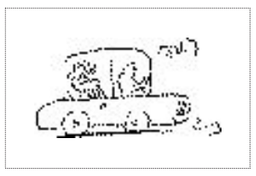
한나라당은 숫자의 유혹에서 벗어나야 한다. 다수당의 힘을 믿고 독선을 부려선 충돌은 피할 수 없다. 야당을 국정운영의 동반자로 인정하고 양보할 것은 과감히 양보해야 한다. 민주당도 제1 야당으로서 정부와 여당의 잘못을 지적하고 대안을 제시하는 책임 있는 정당의 모습을 보여야 한다.

민생현안은 산적해 있다. 고유가·고물가 대책과 서민생활 안정을 위한 추가경정예산안, 지방 미분양주택 해소 등 후속조치를 해야 할 법안과 제도가 수없이 많다. 촛불집회에서 드러난 민심도 정치권이 수렴해야 한다.

국회는 민생부터 챙겨야 한다. 경제는 위기상황으로 치닫고 있고 고유가와 고물가로 국민의 고통은 가중되고 있다. 이런 현실에서 여야가 당리당략에 묶여 파행을 거듭해선 국민의 비난은 피할 수 없다. '지각' 개원한 18대 국회가 새 정치를 보여주길 기대한다.

無等鼓

관용차



가마는 권력과 신분의 상징이었다. 벼슬이 높을수록 가마가 커지고 가마꾼도 많아진다. 왕이 타고 다니던 '연(輦)'은 20명의 가마꾼이 동원됐고 세자의 '연'도 14명이 맸다. 화려한 휘장과 구슬발 등 각종 장식품으로 격을 따지기도 했다.

조선 후기에 등장한 쌍가마는 2품 이상 고위 공직자들이 이용했다. 원칙적으로 공직자 가족들은 탈 수 없도록 돼 있었으나 도성 밖에서는 어머니나 아내, 자식을 태우고 다니는 일이 잦았다는 기록이 있다.

가마 대신 승용차가 보급된 오늘날도 비슷한 상황이 되풀이되고 있다. 운전기사가 모는 검은색의 대형 관용차는 선망의 대상이다. 문민정부 이전까지 관용차 번호는 권력의 서열이었다. 군 장성 진급자들이 성판(星板)이 달린 관용차량을 타면서부터 신분의 변화를 실감한다고 한다.

한 때 권위주의 색채가 짙은 관용차량이란 용어가 공용차량으로 바뀌기도 했다. 그러나 문제는 명칭이 아니라 마음가짐이다. 고위 공직자들이 경차를 타거나 퇴근 후 자기 승용차를 모는 일이 화제가 되는 것이 우리 사회다.

일부 단체장들이 자전거를 이용하거나 걸어서 출근하는 등 고유가 극복에 나서고 있다. 공무원 출장시 관용차 대신 택시를 이용해 예산도 절감하고 대중교통업계도 돕자는 아이디어가 관심을 끌고 있다.

그러나 여전히 광주·전남 지자체들의 관용차는 대형차 위주다. 광주시 관용차 가운데 경차 및 소형차 비율은 30%로 전국 광역시 중 가장 낮다. 전남도의 경·소형차 비중도 16개 시·도 가운데 최하위인 12%다. 관용차는 한번 구입하면 5년 이상 타야 하나 임차 등의 편법으로 이를 어기는 경우도 많다.

고위 공직자 품위는 대형 관용차를 타는 것과 무관하다. 서민들의 고통을 헤아리고 고유가 극복에 솔선수범할 때 권위도 되살아난다.

/김재열 사회2부장 ajkim@kwangju.co.kr

光州日報 The Kwangju Ilbo
회장 許宰皓 사장·발행·편집·인쇄인 金禎榮 논설실장 金東永 편집국장 申港樂
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가1(일간) 광주광역시 동구 금남로 2가 20-2(우편번호 501-711)
대표전화 2200-551·222-8111〈지사·지국(구독신청·배달안내)〉 www.kwangju.co.kr
편집국안내 〈대표 FAX 222-4918〉 편 집 부 2200-629 정 치 부 2200-616 경 제 부 2200-617 사 회 1 부 2200-618 〈F A X 222-4267〉
사 회 2 부 2200-619 〈F A X 227-0118〉 문화생활부 2200-626 여론매체부 2200-628 체 육 팀 2200-627 사 진 부 2200-690 조 사 부 2200-570
경 영 지 원 국 2200-511 〈F A X 222-8005〉 광고마케팅국 2200-521 〈F A X 227-9500〉 디 자 인 2200-536
문 화 홍 보 국 2200-541 〈F A X 222-0195〉 독자서비스국 2200-551 〈F A X 227-9500〉 서 울 지 사 02-773-9331 〈F A X 02-773-9335〉
※구독료 월정 10,000원 1부 400원
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다