## 서윤영의 '집과 사람'



# 높은 건물 뒤의 깊은 그림자

해외 도시들에는 색다른 명소들이 있는데, 그 중 중국 베이징에는 따산즈(大山子) 789 라는 예술인마을이 있다. 과거 사회주의 시절 공장이었던 이곳은 중국이 자유경제로 바뀌면서 잠시 버려지는 듯 했지만 젊은 예술인들을 후원하기 위한 창작촌으로 재탄생하여 훌륭한 명소가 되었다.

베이징뿐만 아니라 유럽의 도시에는 버려진 공장과 창고 건물을 새로운 장소 로 전환시킨 경우가 많다. 주로 19세기 산 업혁명 시절의 공장이 있던 공업지대였 는데 시대가 변해 굴뚝산업이 쇠퇴하면 서 한동안 버려졌다가 20세기 후반부터 새롭게 재단장되는 사례다.

이를테면 과거 독일의 라인강 주변은 철광석과 석탄광산이 분포한 광공업 지 대였지만, 점차 광산업이 쇠퇴하면서 폐 허가 되었다. 그러자 독일 정부는 대형 프 로젝트를 추진하여 이곳을 창의적 문화 시설 단지로 재단장하여, 세계문화유산 으로 등재되기도 하였다.

물론 우리나라에도 비슷한 경우가 있다. 서울의 구로공단은 한동안 낙후지역으로 있다가 최근 구로 디지털단지와 패션의 메카로 변모하고 있으며, 서울 영등포구 문래동의 철공소 밀집지역 역시 예술인들의 창작촌으로 변모하고 있다.

구로동과 영등포 등지는 1960~70년 대 고도성장기에 산업화의 중심지였다. 하지만 1990년대부터 공단이 서울 외곽 이나 중국 등지로 이전하면서 쇠퇴하였 지만 최근 문화 디자인의 요람으로 재탄 생하는 것이다.

이처럼 공업지역이던 곳만 새롭게 변 모하는 것은 아니다. 경복궁의 북쪽에 있 어 북촌이라 알려진 서울의 가회동 일대 는 한옥보존지구로 오래도록 묶여 있어 개발이나 새 건물의 신축이 불가능한 지 역이었지만 최근 신축과 증개축이 허용 되면서 북촌이 새로운 명소로 떠오르고

또한 경복궁의 서쪽에 위치한 옥인동 일대는 본래 청와대가 인근에 있어 개발 이 제한된 지역이었다가 최근 새로운 음 식점과 카페 등이 생기면서 새로운 명소 로 거듭나고 있다. 가회동, 옥인동, 삼청 동 일대는 인근에 종로와 광화문이 있어 서울의 한복판인데도 개발이 제한된 탓 에 도심 속의 낙후된 섬처럼 남아 있던 지 역이었다.

그런데 이러한 곳이 갑자기 개발이 되면서 새로운 명소로 부상하는 현상을 도심 재활성화라 한다. 노후된 지역이 새로운 상권으로 변모하는 이러한 현상은 일면 바람직해 보일지도 모르겠지만 거기에

는 숨겨진 그림자가 있다.

본디 이곳은 시내 한가운데 있으면서 집값이나 임대료가 저렴하여 본래부터 그곳에 살아온 노인들이나 직업·생계상 의 이유로 도심에 살아야 하는 서민들의 주거지가 되어 왔다. 그런데 점차 개발이 되면서 외지인이 노후주택을 매입하여 상가 혹은 오피스로 수리를 하여 임대하는 경우가 증가하자, 임대료와 집값이 점차 오르고 있다.

그렇게 되면 본래 그곳에 살았던 서민이나 노인들은 비싼 임대료를 감당할 수없어 곤란을 겪게 되고, 심지어 새로운 주거지를 찾아 떠나야 한다. 사실 서민이나노인들은 새 주거지를 찾는다는 것이 무척 어렵다. 집값이 더 저렴한 곳을 찾아아예 변두리나 외곽으로 이사를 가야 하는데 그 과정에서 생계의 터전을 상실하게 된다.

이러한 문제점은 우리보다 앞서 산업 화를 경험했던 20세기 유럽과 미국에서 제시된 바 있다. 기존의 동네에 외지인의 자본이 들어와 지가를 상승시켜 결국 기 존의 원거주민이 퇴거하는 현상인데, 최 근 한국에서는 이 문제가 좀 더 심각한 양 상으로 전개되고 있다.

현재 서울 홍익대 주변의 연남동 등은 최근까지 개발이 비교적 더딘 조용한 지 역이었다. 그런데 얼마 전부터 홍대 입구가 새로운 부도심으로 부상하면서 신촌과 홍대 일대에 중국인 관광객이 많이 몰리고 있다. 이러한 곳에 중국 자본이 들어와 건물을 매입하는 일이 늘고 있다. 이들건물은 수리나 신축을 거쳐 재탄생하면서 주로 중국인 관광객을 겨냥한 숙박이나 상업시설로 활용되고 있다.

최근 중국의 놀라운 경제성장과 글로 벌시대에 맞추어 중국인 관광객 일명 '요 우커'들이 급증하고 있는데 북촌이나 서 촌 혹은 연남동 등 이전까지 잘 알려지지 않았던 서울의 작은 마을에도 도심 재활 성화라는 이름으로 외국의 자본이 밀어 닥치고 있다. 서울의 서쪽에 자리잡은 그 곳은 조선시대부터 중국 사신을 맞아 들 이던 모화관이 있던 자리이기도 해서 더 욱 아이러니하다.

건물이 높아질수록 그 그림자도 함께 길어지는 법이다. 도심의 오래된 동네들이 낡고 후락한 이미지를 벗고 새로운 명소로 거듭나는 것은 분명 좋은 일이지만 그 이면에는 또한 숨겨진 그림자가 있는 것이다. 비단 이것은 유럽이나 미국의 현상 혹은 서울만의 현상은 아니다. 지방의도시에도 또 이와 비슷한 일이 생기지 않으리라고 단언할 수 없기 때문이다.

〈건축칼럼니스트〉

#### 종교칼럼

# 생을 마무리할 때 후회되는 일이 있다면



서 문 성 원불교 산수교당 교무

어느 날 운전을 하면서 라디오를 듣다 가 진행자가 하는 말에 귀가 번쩍 뜨였다. 사람이 죽을 때 후회하는 3가지가 있다고 한다. 첫째는 '조금 더 베풀지 못했을까', 둘째는 '조금 더 참지 못했을까', 셋째는

세 가지 '못했을까'를 들으면서 '그래 그래 맞아' 하고 고개를 끄덕였다. 자신이 지금까지 살아온 나날을 돌아보아도 위 의 세 가지가 참으로 아쉬움으로 남는다.

'조금 더 행복하게 살지 못했을까'다.

그렇게 한참을 생각하다 보니 불현듯 나 자신을 돌아보게 됐다. 원불교 교무인 나는 신앙인으로, 수행인으로서 살아가 고 있다. 지금 나의 생이 끝나게 된다면 후회될 것 같은 일들이 있을까. 라디오에 서 들은 세 가지에 대해 공감하면서 나의 세 가지를 생각해 본 것이다.

첫 번째는 '나는 왜 조금 더 적공(積功)을 하지 못했을까'이다. 내가 죽을 때 과연 가지고 갈 수 있는 것이 무엇일까. 삶을 마감하면 어느 누구도 실존하는 것들을 가져갈 수 없다. 도리어 방해가 될 뿐이라는 것도 잘 안다. 많은 선지자들은 죽을 때 가지고 가는 것은 '적공 보따리' 뿐이라고 했다. 누가 말을 해서가 아니라 열번, 백 번을 생각해 보아도 그럴 것 같다. 적공해서 얻은 힘만이 영원한 나의 소유가 되기 때문이다.

두 번째는 '나는 왜 조금 더 베풀지 못했을까?'이다. 베푼다는 것은 아낌없이 나눠

주는 것이며 널리 베푸는 것이다. 주고, 또 주어도 더 줄 수 없을 때까지 베푸는 분이 성자라 했다. 우리 부모들이 자식에게 주 는 것은 조건이 없다. 부모가 베푸는 것은 자식에게 대부분 국한이 되어있다. 우리는 성자처럼 베푸는 것의 폭을 넓힐 수 있는 삶을 살아야 한다. 베푸는 때는 언제가 적 기인가. 지금 이 순간이다. 베풀 수 있을 때 베풀어야 한다. '내가 어느 정도 갖추고 베 풀겠다'는 순간은 영원히 돌아오지 않을 수 있다. 잘 베푸는 사람들을 보면 베푸는 것도 중독인 것 같다. 이 중독은 참으로 아 름다운 중독일 것이다. 베풀고자하는 마음 은 세상 만물이 없어서는 살 수 없는 은혜 로 이루어졌다는 것을 알 때 자동으로 생 겨난다. 또 수고, 받는 이지를 알면 베풀지 않을 수 없다. 어떤 것도 홀로 존재할 수 없 다는 것을 알기 때문이다.

세 번째는 '조금 더 많은 선연을 맺지 못했을까?'였다. 복 중에는 인연 복이 제

일이라고 한다. 인연에는 보이는 세계의 인연과 보이지 않는 세계의 인연이 있다. 보이는 세계의 인연도 현상적으로 직접 만나는 인연과 만나지 못하는 인연이 있 다. 다 같이 선연으로 맺어져야 한다. 보 이는 인연 중에는 바로 내 앞에 있는 인연 이 최고의 인연이다. 또 항상 가까이 있는 부부의 인연이 생애의 최고 인연이다. 인 연은 선연도 맺을 수 있고, 악연도 맺을 수 있다. 최고의 인연은 최저의 인연이 될 수도 있다. 바로 인연의 양면이다. 그 사 람을 한 번도 본적 없고, 그도 나를 알지 못하는 가운데 미워하면 그것도 악연을 맺는 것이다. 선연을 만드느냐, 악연을 만 드느냐는 자신에게 달려있다. 내가 어려 울 때 조건 없이 잘 되기를 빌어줄 인연이 있는 사람은 반드시 일어난다. 그리고 내 가 떠나고 없을 때 조건 없이 나를 위해서 축원해 주는 인연이 있는 이는 참으로 행 복한 사람이다.

### 기 고

# 일본의 '승용차 없는 날'



모치즈키 신이치 사단법인 '카프리데이 일본' 이사

일본은 1991년 거품경제 붕괴와 함께 성장 일변도의 시대가 끝난 후 현재까지 도 경기침체 상태가 계속되고 있다. 게다 가 급속한 고령화와 인구 감소 시대에 돌 입해 사회 전반적으로 효과적인 도시정 책 변화를 이루지 못하고 있다. 특히 지방 도시에서는 스프롤(urban sprawl, 도시 의 무질서한 확대)현상, 자동차 우선적인 교통문화, 규제 없는 대규모 점포 입주 문 제가 심각한 반면, 도시 중심부는 심각한 공동화(空洞化) 현상이 나타나고 있다. 다양한 대처요법이 검토되고 있지만 효 과는 없었다.

지방도시에서는 교통수단 중 자동차가 차지하는 비율이 70~90%이며 자동차 없이는 생활할 수 없는 상황이다. 대도시 교통수단으로서 철도 보급은 세계적 수 준이지만, 지방 공공교통은 잘 기능하고 있지 않다. 자동차를 이용할 수 없는 사람들은 이동의 문제를 안고 있다. 개인 차량이 우선되다 보니 버스 주행 환경이 악화되고 있다. 서비스 수준이 낮아지면서 이용객이 감소하는 악순환을 겪고 있다. 지방도시의 버스 이용객은 지난 20년 동안적어도 1/5에서 1/10까지 감소했고, 교통사업자들은 언제 도산할 지 모르는 상태다. 시민들의 발이 되는 교통수단의 확보가 중대한 위기에 처해 있는 것이다.

이러한 일본 상황을 배경으로, 우리는 프랑스에서 시작한 '승용차 없는 날' 행사 의 도입이 시민들의 자동차 우선 가치관 을 전환할 수 있는 계기가 될 거라 기대하 고 보급활동에 힘을 쏟고 있다. 승용차 없 는 공간을 창출함으로써 시민들은 평상 시와 다른 도시 공간을 체험할 수 있고, 그 자극적인 체험을 통해서 시민들의 자 동차에 대한 생각을 변화시킬 수 있다. 자 동차 문제를 도시교통 문제와 지구환경 문제의 일환으로 생각하는 것은 향후 자 동차 사회가 가지는 문제를 근본적으로 해결하는데 시작점이 될 것이다.

사실, 나 자신 또한 1997년 '라 로셸'에서 처음으로 열린 '승용차 없는 날' 행사에 참여한 것을 큰 계기로 이 운동을 시작하게 되었다. 그 전에는 스트라스부르가 노면전차(트램)도입을 통해 상징적으로

도시재생 정책을 시작한 것처럼 종합적 인 도시 교통시스템의 재구축이 필요하 다고 생각했다. 그러나 본격적으로 정책 을 수립하는 단계까지 발전시킬 수 없는 이유는 시민들의 의식 전환이 바탕에 깔 려 있지 않기 때문이 아닐까라는 생각이 들기 시작했다. 그래서 주목한 것이 '승용 차 없는 날' 행사다.

일본 도시 중심부에서 자동차를 사용하는 장점은 많지 않다. 이산화탄소 배출비율의 10%가 자동차에서 나오고, 가정에서 사용되는 에너지의 절반이 자동차로 설명되고 있다. 주차로 인한 도시공간의 낭비도 문제다. 자동차를 곳곳에 주차하기 위해한 대당 평균 15~30㎡의 주차장이 필요하다. 일본 중심부에는 평면 주차장이 많고, 민간이 운영하는 입체 주차장도 많다. 주차장 확보의 어려움으로 중심부의 중소상인 육성이 방치되는 대신대형마트가 계속해서 난립해 문제가 된다. 이런 문제에 대해 행정기관은 좀처럼효과적인 대책을 강구하지 못하고 있다.

일본인 특유의 사고방식인 "어쩔 수 없다"를 바꾸기 위해서는 시민의 의식을 변화시키는 방법이 필수적이다. 일본에서 '승용차 없는 날'행사는 중요한 사회운동으로 자리잡고 있다. 일본에서는 정책 실행력이 취약하기 때문에 유럽의 '교통주

간과 승용차 없는 날'에 참여하는 행정기 관은 많지 않다. 한편, 시민단체들이 행정 기관에 필적하는 교통 정책활동을 하는 경우가 많다. 이러한 상황 때문에 일본에 서는 '교통주간과 승용차 없는 날' 행사의 보급을 위해 시민단체도 행사 주최단체가 될 수 있도록 하고 있다. 일본의 '차 없는 날' 행사도 시작한지10년이 지났지만 단 순한 이벤트 수준에 머무르고 있다는 것 이 우리가 현재 직면하고 있는 과제다.

앞으로 경제성장과 함께 자동차 중심 사회로 돌입할 이웃 나라들 또한 자동차 문제에 일찍부터 대처해 교통정책에 반영 해 나가는 것이 중요하다. 그런 의미에서 '승용차 없는 날' 행사의 아시아 확대는 필 수적이다. 지금까지 나는 타이페이, 서울, 북경 등에서 진행되는 '승용차 없는 날'행 사에 참여했다. 2008년에는 대만, 중국, 한국, 몽골의 관계자들을 초청해 '승용차 없는 날 아시아 회의'를 개최했다. 2011년 에는 교통정책 변화를 위해 활동하는 시 민단체들 간의 정보교환을 위한 워크숍을 일본에서 진행했다. 그 때 초청한 베트남, 몽골 대표자들은 그 후 각국에서 일본의 '승용차 없는 날' 행사와 대등한 행사를 개최하고 있다. 요즘은 일본보다 오히려 아시아 각국에서 전개되고 있는 활동에 그 효과를 느낄 수 있을 정도다.

## 社 說

## 광주 '자동차 100만대 생산기지' 빈말인가

박근혜 대통령이 대선 과정에서 광주 시민에게 약속한 7대 공약 중 으뜸으로 꼽히는 '자동차 100만대 생산기지 조성사업'이 중대 기로에 섰다. 정부예산 심의에서 잇따라 누락된데다 사업 추진 여부를 결정짓는 예비타당성조사 대상으로 선정될 수 있을지조차불투명한 탓이다.

광주시는 내년 정부 예산안에 이 사업 예산으로 632억원을 요청했으나 한 푼도 반영되지 않았다. 대통령 공약 실현을 위해 국가산단인 빛그린산단을 자동차전용산단으로 조성하는 예산이다. 전체 사업비 8347억원 가운데 국비는 5865억원이 필요하다.

정부는 예비타당성 대상사업에 선정되지 않았다는 이유로 예산 반영을 미루고 있다. 다음달 말로 예정된 기획재정부의 예비타당성 검토에 반영될지도불투명하다. 대상사업으로 선정되면 내년 5월께 최종 통과 여부가 결정된다.

사업의 핵심 키를 쥔 현대(기아)차의

행보도 심상치 않다. 이달 초 광주의 창 조경제혁신센터 지원 역할을 부여받은 현대차그룹은 지난 18일 서울 강남 한전 부지를 10조5500억원에 낙찰받았다. 현 대차는 이곳에 5조 원을 추가로 투입해 '한국판 아우토슈타트(자동차도시)'를 조성한다는 계획이다. 구체화될 경우 광 주시가 장기과제로 구상 중인 자동차도 시 조성이 사실상 물건너 가는 것이다.

광주의 자동차산업은 관련 업체만 700여 곳, 종사자는 4만 명에 이르고 지역 수출액의 40%를 차지하는 주력 산업이다. 현재 60만대 규모인 자동차 생산능력을 100만대로 늘리는 것은 미 래 성장동력 확보에 필수조건이다.

박근혜 정부의 100만대 생산기지 공약이 올해 예비타당성 조사 대상에 포함되지 않으면 사실상 사업이 무산될 가능성이 커진다. 정부는 공약 이행에속도를 내야 한다. 지역 정치권도 정부와 현대차의 지원을 이끌어내기 위해힘을 모아야할 것이다.

## 죽음으로 마감한 고려인의 코리안드림

'코리안 드림'을 꿈꾸며 모국을 찾은 우즈베키스탄 출신 고려인이 국내에 이주한 지 5개월 만에 스스로 목숨을 끊었다. 생활고와 차별, 임금마저 떼이 자 극단적인 선택을 한 것이다.

지난 23일 광산구 모 아파트에서 투진 자살은 한 A씨는 지난 4월 취업비자를 받아 평동공단한 제조업체에서 2개월간 근무했지만 임금 250만 원을 받지 못한 채 '떠돌이'로 전략했다. 사업주가 취업교육을 받지 않은 A씨의 약점을 이용해 임금 지급을 미루고 해고통보를 한 것이다. 수도권에서도 일자리를 찾지 못해 전전하던 그에게 고국은 희망이 아니었다.

현재 광주 광산구 월곡동 고려인마을에는 중앙아시아 국가에서 생활고에 시달리던 고려인 2000여 명이 일자리를 찾아 집단 거주하고 있다. 고려인들은 공단과 건설현장, 식당 등지에서 일하고 있으나 한 달에 받는 돈은 100만원에 불과해 비좁은 방에서 몇 명이 어

울려 살거나 고려인지원센터의 작은 방에서 힘들게 생활하고 있다.

게다가 사업주들이 동일 사업장에서 2년 이상 근무해야 재외동포 비자를 받 을 수 있는 규정을 악용해 이들을 해고 하기 일쑤여서 어려움은 더욱 가중되 고 있다. 광주시는 최근 고려인 정착을 돕기 위해 지원 조례안을 제정했지만 지원은 극히 미미한 실정이다.

이제 우리 사회에서 고려인과 조선동 포를 비롯한 외국인 근로자는 더 이상 이방인이 아니다. 우리가 단순 노동인 력을 구하지 못해 그들에게 취업비자까 지 내주며 손을 빌려 쓰고 있는 것이다.

그런데도 임금 체불은 물론 폭행·폭 언에다 그들의 약점까지 악용하고 있 으니 부끄러운 우리의 자화상이 아닐 수 없다. 광주시는 조례안을 생색내기 로 치부해서는 안 될 것이며, 적극적인 지원에 나서야 한다. 관계 당국 역시 이 주민의 불법 고용실태를 철저히 조사 해 대책 마련에 착수해야 할 것이다.

### 無等鼓 🥠

위로의 목소리

1668년 교황 클레멘스 9세는 성서의 기록을 근거 삼아 '여성은 가수로 일할 목적으로 음악공부를 할 수 없다'는 금지령을 발표했다. 당시 교회 성가 대원은 모두남자 어린이와 어른으로 구성됐다. 오페라 무대 역시 여성이 설 자리는 없었다.

이때부터 카스트라토(Castrato)가 각 광을 받았다. 카스트라토는 변성기 이전 소년들이 거세 수술을 받아 성인이 된 후에도 여성의 높은 음역을 내는 남성 소프라노를 말한다. 가장 유명한 카스트

라토 중 한 명은 영화 '파리넬리'의 주인공 까를로 브로스키다.

영화 속에서 파리넬리 가 헨델의 '리날도' 중 '울게 하소서'를 부르는 모습은 명장면으로 꼽힌다.

완벽한 남성도, 여성도 아닌 카스트 라토의 맑고 높은 미성은 천사의 목소 리를 연상시킨다는 이유로 중세 교회 음악에서 사랑받았다. 현대에 들어서 는 가성으로 소프라노 음역을 구사하 는카운터 테너의 인기도 높다.

노래하는 이들의 목소리 만큼 사람의 마음을 움직이는 것도 없다. 노래를 선 택하는 기준은 사람마다 다르다. 가사 가 좋아서, 멜로디가 좋아서 등. 개인적 으로는 전적으로 목소리, 그러니까 음 색(音色)에 꽂히는 편이다. 시원하게 내지르는 고음보다는 낮게 깔리는 저음, 유니크한 음색에 마음이 간다.

요즘 인기를 모으고 있는 '슈퍼스타 K6' 영상을 봤다. 이치헌과 벗님들의 '당신만이'를 새롭게 해석한 세 명의 남자가 화제였다. 맑고 담백한 목소리, 쭉쭉 뻗어 올라가는 고음의 두 남자 사이 묵직한 저음의 한 청년이 눈에 띄었다. 조용한 목소리로 두 사람의 노래를 한층 돋보이게 하는 그의 목소리는 매력적이었다. 자작곡

역적이었다. 사작곡 '후회'도 찾아 들었 다.

'아무리 원한다 해

도 안되는 게 몇 가지 있지/ 열심히 노력해봐도 이뤄지지 않는 게 있지/ 그중에 하나 아쉬움뿐인 청춘으로 다시돌아가는 거/ 사랑하는 우리 엄마 다시살아나는 거/ 사랑하고 사랑받았던 그시절은 지나갔지만/ 아마도 후회라는거 아름다운 미련이어라,('후회' 중)

고함치는 사람, 목소리 큰 사람, 자신밖에 모르는 사람이 성공하는 시대다. 어쩌면 스물넷 청년 곽진언의 목소리는 남을 배려하며 묵묵히 일하는, 낮은 목소리의 사람들에게 위안이 될지모르겠다. /김미은 문화1부장 mekim@

### 光则日報

The Kwangju Ilbo

대표전화 222-8111·2200-551〈지사·지국(구독신청·배달안내)〉 **광고문의 062-227-9600** 국안내 경영지원국 2200-515 문화사업국 2200-541

편집국안내 〈대표FAX 222-4918〉 경 제 부 2200-632 편 집 부 2200-649 문화생활부 2200-661 정 치 부 2200-642 여론매체부 2200-696 〈대표FAX 222-4918〉 체 육 부 2200-697

(대표FAX 222-4267) 조 사 부 2200-571

사 진 부 2200-693

사 회 부 2200-663

성영지원국 2200-515 문화자압국 2200-541 〈F A X 222-8005〉〈F A X 222-0195〉 광고마케팅국 227-9500〉〈F A X 227-9500〉 디 자 인 실 2200-536 서 울 지 사 02-773-9331 프로젝트팀 2200-555〈F A X 02-773-9335〉

 조 사 부 2200-571
 ※구독료 월정 10,000원 1부 500원

 본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다

독자투고·기고 환영합니다 독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주십시오. 채택된 원고는 고료를 지급합니다. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오.

501-710 광주시 동구 금남로 238 광주일보 오피니언 담당자 전화 062-2200-696 /팩스 062-222-4918 /e메일 opinion@kwangju.co.kr