

월요광장

도립미술관과 창조산업



김찬동 한국문화예술위원회 시각예술전문위원

1980년대 이후 중요 도시들은 창조도시의 가치를 내걸고 도시브랜딩을 위한 문화주도적 도시재생(culture-led regeneration)에 열을 올리고 있다. 이들의 핵심전략으로 스타 건축가들의 건축물들이 앞다투어 건립되고 있다.

근자에 건립된 미술관들 역시 이러한 추세에 부응하여 도시재생과 관광산업을 통한 도시경제활성화를 꾀하는 대형 프로젝트들이 대체다.

빌바오 구겐하임(Bilbao Guggenheim), 테이트 모던(Tate Modern), 발틱 현대미술센터(BALTIC Centre for Contemporary Art) 등 최근 각광을 받고 있는 미술관들은 대부분 문화주도적 도시재생의 선도적 프로젝트의 대표적 사례

들이다. 특히 이 가운데 지난 2002년 문을 연 발틱현대미술센터는 문화적 도시재생의 성공모델로 평가받고 있는 곳으로 인구 20만 명의 중소도시 영국의 게이츠헤드를 전 세계에 알린 명소다.

사실 발틱현대미술센터는 불과 30여년 전까지만 해도 밀가루 제분공장이었다. 1982년 문을 닫은 후 철거비용이 없어 방치됐던 제분공장을 게이츠시가 영국 정부의 밀레니엄 프로젝트의 지원을 받아 리모델링한 것이다.

하지만 발틱현대미술센터가 여는 미술관과 다른 점은 철저히 지역사회와 밀착돼 있다는 점이다. 주민들의 참여를 이끌어내는 프로그램과 지역 예술가들의 협업을 통해 문화사랑방 역할을 톡톡히 하며 개관 이후 매년 50만 여 명의 방문객들을 불러 모으고 있다. ‘잘 만든 미술관’이 죽어가던 도시를 살린 것이다.

정부의 창조경제 전략은 대부분 과학과 기술, 디지털 기반의 문화콘텐츠산업에 치중되어 있지만, 기실 미술관이나 공연장의 건립과 운영은 가장 중요한 창조산업 중 하나이다. ‘모나리자’ 한 점의 가치나 뉴욕, 런던의 뮤지컬 시장의 문화산업적 가치를 떠올려보면 쉽게 이해할 수 있다.

‘80년대 영국의 대처정부가 IMF체제를 타개하기 위한 수단으로 미술관이나 공연장을 ‘굴뚝없는 산업’으로 발전시킨 정책을 우리는 잘 알고 있다. 유명 미술관들은 저마다 우수기획전을 개발하여 소장품의 가치를 재생산한다.

좀 더 적극적으로는 구겐하임미술관이나 루브르의 예에서 보듯 해외 브랜드를 만들어 다국적 기업의 경영전략을 구사하고 있다.

하지만, 국내에선 아직까지 미술관을 문화산업적 차원에서 이해하기보다는 부족한 문화시설의 건립수준에 머물고 있어 운영 역시 경영마인드가 턱없이 부족한 실정이다. 미술관의 숫자 역시 그간 많이 늘어났지만 선진국과는 비교할 수 없는 수준이다.

예향 전남의 경우 공사립 미술관을 합쳐 18개로 전국적으로는 3위를 점하고 있어 예향의 체면을 유지하고 있다. 그러나 창작 도립미술관은 하나도 없는 실정이다.

최근 도립미술관의 건립을 위한 계획 검토 중으로 여수, 순천, 광양 등지에서 유치에 대한 노력을 기울이고 있는 것으로 안다. 하지만 유치를 위한 도시들의 노력이 어떤 마인드를 기반으로 하고 있

는지는 알 수 없다.

어쨌든 지자체장의 역량이나 실적을 과시하기 위해 하드웨어에 치중한 단기 졸속 프로젝트여서는 곤란할 것이다. 미술관이 지역 문화산업의 기반임을 감안할 때, 가장 중요한 자산인 우수한 소장품과 전문인력의 확보가 중요하다.

남도문화의 정체성과 상징성을 구현하며, 지역이기주의를 벗어나 남도 전체의 문화와 창조적 역량을 산업적으로 견인할 수 있는 여건을 면밀히 분석하는 일이 선행되어야 할 것이다.

무조건 새로운 건물을 건립하는 것보다는 해외 사례에서 보듯 엑스포시설과 같은 훌륭한 유휴시설을 개조하는 방법도 고려해 볼 수 있을 것이다. 남도 미술의 역사와 전통을 기반으로 상징성을 가지는 지역을 고려함으로써 도립미술관의 문화적 정체성과 자긍심을 확보할 수 있을 것이다.

도립미술관의 건립 의지와 도시들의 유치노력이 정치적 맥락에서보다는 문화산업적 맥락에서 시도되기를 기대해본다.

예향 남도가 건립하려는 도립미술관은 한국 창조산업의 가장 우수한 모델이 되어도 좋지 않을까?

법조칼럼

중대한 범죄로서의 무고죄



최성준 광주지검 검사

는 것이다. 즉, 고소할 당시에는 고소인이 진정한 피해자인지 아니면 단순히 상대방을 괴롭히기 위한 의도에서 거짓으로 고소를 하는 사람인지 알기가 어렵다는 것이다.

반면, 일단 고소를 당한 피고소인은, 진실 여부를 떠나 고소가 있었다는 이유만으로 일단 피의자의 신분으로 수사의 대상이 된다. 피고소인이 고소가 되었다는 사실만으로 ‘죄를 범하였다고 의심된다’고 보기는 어렵다. 하지만, 고소로 인해 피고소인은 형사임권되어 피의자로서 조사를 받아야 한다.

진정한 범죄 피해자의 고소는 수사의 단서로서 매우 중요한 가치가 있지만, 문제는 그렇지 않은 경우도 드물지 않다는 점이다. 부당한 고소로 조사를 받는 사람들은 자신들이 ‘피의자’로 불린다는 것 자체를 험악워한다. 수사기관에서는 어쩔 수 없는 절차라고 설명하지만, 억울한 사

람이 수사기관의 조사를 받는 것은 매우 큰 고통이 아닐 수 없다. 수사기관도 많은 시간과 노력을 들여 수사를 할 수밖에 없고, 결국에는 고소인의 고소가 허위임을 밝혀내야 하는 책임까지 모두 떠안게 된다. 그러나 처음부터 허위고소를 추려낼 방법은 사실상 없다. 수사를 어느 정도 진행하고 나서야 비로소 고소인과 피고소인의 주장 중 어느 것이 진실인지 알 수 있게 되기 때문이다.

이런 문제점을 보완하기 위해 형법은 ‘타인으로 하여금 형사처분 또는 징계처분을 받게 할 목적으로 허위의 사실을 신고한 행위’를 무고죄로 처벌하고 있다. 수사기관을 농락하고 한정된 인력과 자원을 쏟아 다른 중요한 범죄의 수사를 방해한 것을 넘어서 죄가 없는 피고소인이 수사를 받는 동안 노심조사하였을 시간과 고통을 생각한다. 무고죄는 결코 좌시되어서는 아니 될 중

한 범죄이다.

무고 혐의로 조사를 받는 많은 사람들은 “이렇게 무거운 범죄인 줄은 몰랐습니다. 나중에 취소만 하면 된다고 생각하였습니다”라는 말을 하기도 한다. 누구든지 쉽게 고소를 할 수 있기 때문에, 그 행위가 가져오는 무거운 결과를 알지 못하기 때문일까. 악의적으로 허위고소를 할 당시에는 고소당하는 상대방을 괴롭힐 생각이었거나 또는 민사사건에서의 유리한 지위를 점하기 위한 목적이었을지 모른다. 하지만, 무고행위는 돌이킬 수 없는 울무가 되어 자신을 옥죄어 올 것이라는 점도 반드시 생각해야 할 것이다.

검사로서, 위와 같이 사회적 해악이 막대한 무고죄에 대하여 엄정하게 대처하여야 할 책무가 없을 수 있는데, 외국인 관광객들이 우리나라에 와서 놀라는 교통문화 중 하나가 이륜차 인도주행이다. 도로교통법에서 이륜차의 횡단보도 통행, 보도운행 금지에 대해 분명히 규정하고 있음에도 잘 지켜지지 않는 후진국형 교통문화이다.

기고

U대회 성공 개최, 교통질서 확립부터



박윤균 광주 서부경찰서 교통안전계장

역시중 울산을 제외하고 가장 낮은 수준이다. 교통문화지수란 운전 행태와 교통안전, 교통환경 등 3개 부문을 조사한 것이다. 국토교통부가 매년 발표하는 것으로 그 도시의 교통문화수준을 보여주는 것인데, 항상 하위권에 머물고 있는 광주의 교통문화수준은 참으로 부끄럽기 짝이 없다.

선진교통문화 정착으로 성공적인 U대회 개최를 위해서 첫째로 꼬리물기를 하지 않아야 한다. 꼬리물기란 교차로에 정체 발생하면 녹색신호라도 진입해서는 안되는데 이를 무시하고 무리하게 진행해 신호가 바뀐 다음 다른 방향의 차량흐름을 방해하는 행위다. 후진국 교통문화의 대표적인 행위라고 할 것이다. 교차로에 정체 발생했을 때 진입하면 안되는 이유는 교차로의 앞쪽 차량 상황이 정체 발생 시 좌회전 신호가 되었다고 무턱

대고 진입하면 자신의 차가 교차로를 빠져 나가지도 못한채 신호가 빨간색으로 바뀌게 된다. 이때 자신과는 다른 차선에서 녹색신호에 따라 차가 진입하게 되는 데, 이는 교통사고를 유발하며 교차로가 있는 도로전체를 마비시켜 버리게 되는 것이다.

둘째, 정지선을 잘 지켜야 한다. 정지선 지키기란 적색신호에 정지선을 벗어나 횡단보도에 정지하는 경우로 대개 과속하는 습관에서 발생한다. 녹색신호에 정지선을 통과했으나 무리하게 진입해 교차로 안에 정지하는 경우로 교통질서의 흐름을 마비 시키곤 한다. 도로교통법 27조 ‘보행자 보호’에서 모든 운전자는 보행자가 횡단보도를 통행하고 있는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 횡단보도 앞(정지선)에서 일시정지 하여야 한다고 규정하고 있음에도 대부분의

운전자들이 잘못된 운전습관으로 인해 잘 지켜지지 않고 있다.

셋째, 이륜차로 인도주행을 하지 않아야 한다. 거리를 걷다보면 차도가 아닌 인도나 횡단보도에서 거리낌 없이 주행하는 이륜차들을 흔히 볼 수 있는데, 외국인 관광객들이 우리나라에 와서 놀라는 교통문화 중 하나가 이륜차 인도주행이다. 도로교통법에서 이륜차의 횡단보도 통행, 보도운행 금지에 대해 분명히 규정하고 있음에도 잘 지켜지지 않는 후진국형 교통문화이다.

한나라의 교통문화를 보면 그 나라의 국민 의식 수준을 가늠할 수 있다고 한다. 이번 U대회는 우리 광주를 세계에 알릴 수 있는 좋은 기회이다. 교통법규 준수 등 광주시민들의 성숙한 교통질서확립으로 선진교통문화를 정착하여 U대회를 성공적으로 개최하도록 해야 할 것이다.

다음날 운전할 경우 숙취가 해소되어 괜찮다는 인식이 강하기 때문이다. 실험 결과 음주 후 수면을 취했다 하더라도 다음날 차선을 따라 좌우로 움직이는 범위가 음주 전보다 2배 이상 심하고, 앞차와의 간격도 유지하는 것이 힘들어 면허정지 상태가 될 수 있는 것으로 확인되었다.

경찰은 야간 음주운전뿐만 아니라 주간에도 지속적으로 음주·숙취운전을 단

속하고 도로교통법 형사처벌 강화, 음주운전 위험성에 대해 홍보하고 있다.

숙취운전은 수면을 취하고 시간이 흘러 ‘괜찮겠지’라는 안일한 생각으로 주민들이 습관적으로 그냥 간과하고 넘어가는 경향이 있지만 운전자들은 회식 후 충분한 수면을 취하고 급격 대중교통을 이용하는 등 숙취운전 사고에 주의해 주었으면 하는 바람이다.

▲배두희·여수시 고소동

회식 다음날 숙취운전 절대 금물

우리나라 사람들은 유독 술을 좋아하는 성향이 강하다. 우리나라 국민의 한해 평균 술 소비량은 14.8ℓ로 세계 196개국 중 11위를 차지하고 있고 아시아 국가 중에서는 유일하다고 한다.

또한 술자리 후 음주운전 사고도 심각한 수준이다. 통계에 따르면 최근 3년간

연말(11-12월) 음주운전 사고는 총 15,631건으로 전체 음주운전 사고의 20%가량이고, 주간에도 음주·숙취운전이 지속적으로 증가하고 있는 것으로 조사되었다.

주간 음주·숙취운전이 증가하는 이유는 운전자들이 과음 후 수면을 취하면

독자투고·기고 환영합니다

독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주세요. 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

社說

성남 호남 민심이 보여준 새정치연합 경선

새정치민주연합이 8일 당 대표로 문재인 후보를 선출했다. 문 후보는 이날 오후 서울 올림픽 체조경기장에서 열린 전국대의원대회에서 총 투표율 45.30%를 얻어 41.78%를 획득한 박 후보를 3.52% 차이로 누르고 새 대표에 당선됐다.

당초 큰 차이로 문 후보가 앞설 것으로 예상됐지만 관리당원과 일반당원이 압도적으로 많은 호남표가 박 후보에 지지를 보냄으로써 박방의 결과를 낳게 된 것이다. 일반국민 여론조사에서 득을 본 문재인 후보가 이기긴 했으나 전체적으로 보면 박지원 후보의 승리라고도 할 수 있다.

친노와 비노 싸움에서 그동안 당에 파열음만 안긴 친노에 성남 호남 민심이 결정적으로 작용을 했다고 볼 수 있다. 8명이 입후보한 최고위원 경선에서 주승용 후보가 최고의 득표율(16.29%)을 기록한 것도 이와 맥을 같이 한다. 새정치연합은 새로운 지도부를 꾸리

게 됐지만 당 대표 후보 간 득표 차이가 없어 대표성 논란이 불거질 가능성도 있으며, 선거 과정에서 깊어진 계파 간 갈등과 선거 막판 ‘경선 물’ 논쟁까지 휩싸여 만만치 않은 후유증이 예상된다. 특히 전당대회를 계기로 일부 인사들이 당을 새로 창당하거나 재야 진영의 신당 추진체인 ‘국민모임’에 합류하는 것도 배제할 수 없어 자칫 당이 쪼개질 수 있다는 우려마저 나오고 있다.

새정치연합은 이제 국민의 눈높이를 거둬나 수권정당을 향한 발판을 마련해야 한다. 그 전에는 과거 평화적 정권 교체체를 이룬 호남 민심을 사로잡는데서 출발해야 한다. 당의 화근인 계파를 정산하고 당을 하나로 통합하는 게 급선무다. 산적한 경제·민생현안을 주도적으로 해결해 국민의 곁에 다가가야 한다. 아울러 이번 전당대회 결과가 호남 민심이라는 점을 새겨 아시아문화전당 특별법 통과와 광주U대회의 정부 지원도 적극 이끌어내야 할 것이다.

호남고속철 제 기능하려면 대폭 증편해야

최종 확정된 국토부의 호남고속철도(KTX) 운영 계획은 조삼모사나 다를 바 없다. 서대전역 경유를 없던일로 해 호남민의 요구를 수용한 것처럼 보이지만 속내를 들여다보면 간신히 명분만 세우렸을 뿐 호남의 실익과는 거리가 멀다.

국토부는 지난 5일 호남선 KTX를 현재 44회에서 48회로 4회 증편하고 전라선은 18회에서 20회로 2회 증편하기로 했다. 새로 투입되는 모든 호남선 KTX는 서대전역을 경유하지 않고 광주(목포)·여수로 직행토록 해 일단 ‘가속철’ 처지는 면했다. 대신 호남선 증편은 축소됐고 서울~서대전~익산 간은 별도 운행키로 했다.

호남과 대전 간 지역갈등 발생 등 업 청나 소모전만 치른 채 내린 결론치고는 어정쩡하기 짝이 없다. 서대전 경유안과 별 차이가 없다. 정부가 ‘서울~광주 승정 직행’의 경제적 타당성을 충분히 따져보고 결정했을 텐데 느닷없이 개동 직전에 ‘서대전역 경유’라는 정

지적 계산을 갖다 붙인 것이 갈등의 불씨를 지폈다.

지역민들의 불만은 여전히 높다. 증편이 고작 4회에 불과해 고속철도 운송기능의 대폭 확대라는 기대에 크게 못미쳤다. 광주역 진입문제는 이제 말도 꺼낼 수 없고 대전·충청을 오가는 호남선 증편은 20편을 증편하겠다고 정부가 약속을 저버린 것이다.

이런 사안은 경제적으로 판단해야 할 정책이 정치가 개입할 경우 심각한 문제를 야기한다는 사실을 또 한 번 보여줬다. 그 폐해가 고스란히 이용자에게 전가되는 것은 불문가지다. 고속철 효율성을 살리고 향후 운영을 통해 빛어질 지역민들의 불만 해소를 위해서도 증편은 신속하게 추진돼야 한다.

無等鼓

대승불교(大乘佛敎)의 경전인 ‘유마힐소설경(維摩詰所說經)’은 다소 지루한 이름과는 달리 신도는 물론 일반인에게도 상당히 인기가 높은 불경이다. 주인공이 부처가 아니라 ‘유마거사’라는 재가신자(在家信者)인데다, 부처의 이름 높은 제자들이 병석에 누운 유마거사에게 꼼짝 못하고 오히려 가르침을 받는 내용이 담겨있기 때문이다.

무엇보다도 “모든 중생이 병에 걸려 있어 나도 병이 들었다.”라는 불교계의 유명 설법이 바로 이 경전에서 나온다.

공감(sympathy)

이야기는 이렇다. 부처 생존 당시 중인도의 바이리성에 살고 있던 유마거사가 어느 날 병에 걸렸다. 유마거사는 대부후로, 집에서 불도를 닦는 재가신자였다. 병상에 누워있던 유마거사는 어느 날 ‘대자대비한 부처가 문병을 와주셨으면 좋겠다.’라는 생각을 한다. 멀리서 그 마음을 알아차린 부처는 제자들에게 문병을 가도록 지시했다.

제자들은 그러나 유마거사가 문밖 불교에 박식하고 법력이 높아 문병을 가게 되면 한바탕 격렬한 문답이 오갈 것을 예상하고 모두 꺼린다. 결국엔 부처의 명을 받아 문수보살이 문병을 가

게 되는데, 병석의 유마거사와 나는 대화를 통해 문수보살은 대승의 깊은 교리인 불이(不二)법문을 깨우치게 된다.

유마거사의 유명한 발언은 바로 문수보살과의 대화에서 나온다. 문수보살이 묻는다. “왜 당신은 병에 걸렸습니까?” 유마거사가 답한다. “모든 중생이 병에 걸려 있으므로 나도 병들었습니다. 만일 모든 중생의 병이 나오면, 그때 나의 병도 나를 것입니다.”

얕은 소견으로 깊은 뜻을 재단할 수 는 없었지만, 고통받는 이웃과 세상 끝까지 함께하겠다는 소망 그리고 그들이

복해져야만 비로소 자신도 행복해지겠다는 의지의 발현으로 볼 수 있을 터다. “모든 사람이 구제될 때까지 성불하지 않겠다.”라는 지장보살의 비願(悲願)을 생각나게 하는 발언인데, 유마거사의 정신을 오증 말로 표현하자면 ‘적극적인’ 공감(sympathy) 정도가 될 것이다.

특정 정치·경제세력의 득세와 이해 집단 간 충돌, 가진 자들의 갑질 등으로 중병을 앓는 우리 사회를 치유하기 위해선 ‘이웃과 함께하러는’ 공감이야말로 가장 필요한 덕목 아닌가 싶다.

/홍행기 경제부장redplane@

光 州 日 報		The Kwangju Ilbo	
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松		주필 申港樂	
편집국장 程厚植			
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가11(일간)		광주광역시 동구 금남로 238 (우편번호 501-710)	
대표전화 222-8111·2200-551(지사·지국(구독신청·배달안내))		광고문의 062-227-9600	
편집국내선 (대표 FAX 222-4918)	경 제 부 2200-632	경영지원국 2200-515	문화사업국 2200-541
편집부 2200-649	문화생활부 2200-661	< F A X 222-8005 >	< F A X 222-0195 >
정치부 2200-642	여론매체부 2200-696	광고매체국 227-9600	독자서비스국 2200-551
(대표 FAX 222-4918)	체육부 2200-697	< F A X 227-9500 >	< F A X 227-9500 >
사회부 2200-663	사 진 부 2200-693	디자인실 2200-536	서울지사 02-773-9331
(대표 FAX 222-4267)	조 사 부 2200-571	프로젝트팀 2200-555	< F A X 02-773-9335 >
※구독료 월정 10,000원 1부 500원			
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			