

다산포럼

아픔을 먹고 사는 예술의 힘



유지나 동국대 영화영상학과 교수·영화평론가

가 연일 화제 뉴스로 등장하는 것은, 과거 이들이 겪은 블랙리스트 트라우마를 연상시킨다.

마침 지난해 개봉한 ‘트럼보’(2015, 제이 로치)를 이참에 다시 보았다. 블랙리스트 난리 톨을 겪으며 다시 보니, 할리우드 영화사의 그림자가 더욱 강력하게 가슴에 닿아 있다. 트럼보가 ‘공주와 평민’이란 제목으로 쓴 초고가 대명작가의 아이디어로 ‘로마의 휴일’이란 근사한 제목으로 바뀌었고, 불굴의 의지로 자유를 찾아

탄주하는 ‘빠빠옹’과 ‘스파르타쿠스’ 속에 있는 곁엿 사회를 살아낸 작가의 아픔이 다른 세상의 일이 아니라 짐 때문이다. 이 작품은 블랙리스트 핵심 인사로 고난을 겪은 시나리오 작가 달턴 트럼보(1905~1976)의 삶을 그려내고 있다. 1947년, 비미활동조사위원회(非美活動委員會·HUAC)에 불러 나간 그는 대법원에 진보적 편파가 있기에, 소송비용이 들어도 관할을 것이라고 낙관한다. 그러나 진보적 편파의 사망으로 상황이 곤란해진다. 애국과 안보 심되어 자유까지 내건 매카시즘 광기는 갈수록 사상 검열에 초점을 맞춘다.

결국 1년여 감옥 생활을 마치고 출소한 그는 10개도 넘는 가명으로 시나리오를 쓰

며 세계를 꾸려 나간다. 다른 작가 이름으로도 아카데미 각본상을 두 번이나 수상하는 ‘아픈 쾌거’를 올리기도 한다. 그의 말대로, 글쓰기란 생각과 삶의 흔적이기에, 출세욕에 불타 권력에 아부하는 동료들의 모습, 거꾸로 가는 세상사는 오히려 그에게 글쓰기 영감을 가득 안겨 준 셈이다. 최고의 교료를 받던 작가는 싸디 산 원 교료를 받는 가명 작가가 되어 하루 18시간씩 타자기를 두드린다. “타닥~ 타닥~” 화면을 울리는 이 소리는 그가 두 손가락으로 자판을 정성없이 두들겨 대는 소리이다. 심지어 그는 홀로 작업하기 위해 욕조에 반신욕 자세로 기댄 채 작업대 위에 타자기를 놓고 두들겨댄다.

한 부분은 오래나 다른 데 붙여 놓으며 컴퓨터식 편집 기능을 알날로그식으로 하기도 한다. 허구 세상 만들기 위해 욕조에 반신욕 자세로 기댄 채 작업대 위에 타자기를 놓고 두들겨댄다. “그들이 옳다면 TV는 바보상자가 되어 세상과 격리시키는 도구로 전락하겠죠. TV는 지식을 전합니다. 깨달음도 영감도 선사합니다. ... 그렇지 않으면 TV는 반짝이는 바보상자에 불과합니다. 좋은 밤, 행운을 보냅니다.(Good night, and Good luck)” 머로의 인상적인 밤 인사가 영화 제목이 되었다. 화면을 감싸며 당대 분위기를 전하는 재즈도 영화를 받쳐 준다.

“올지 마요. 또 다른 봄이 오니까 ... 오, 슬퍼하지 말아요. 우린 반드시 함께할 거예요.” <다이안 리브스의 ‘또 다른 봄이 올 거예요’(There will be another spring)> 이 선율을 음미하며, 블랙리스트 청산에 들어간 이곳에서 입춘대길 봄바람을 기원해 본다.

NGO 칼럼

교통문화는 선진국의 척도



이준영 광주녹색교통운동 대표

하고, 직진 차로에서 깜박이도 켜지 않은 채 좌회전하는 경우도 허다했다. 운전규칙과 질서가 무의미하고 먼저 가는 게 ‘강행’이었다. 이런 혼돈이 한참 계속되었다.

처음에는 접촉사고를 몇 번 당하기도 해서 그 후로는 상대차량 운전자의 의중을 미리 파악해야 했다. 운전 스트레스가 심했다. 그런데 6개월 지난 뒤 나도 모르게 이런 운전습관을 점점 날아가고 있는 게 아닌가. 창피함이 나를 슬프게 했다.

물론 서울에서도, 선진국에서도 불량 운전이 아예 없는 건 아니지만 광주는 유독 심한 것 같다는 생각과 교통질서를 지키는 사람만 손해 보다는 느낌이 들었다. 가끔 타지에서 온 손님을 안내하고 광주를 소개할 때가 있는데 민주화의 도시, 문화의 도시라고 자랑한 것이 부끄러울 정도였다.

업무 때문에 대구에 출장하는 일이 종종 있다. 모든 면에서 대칭되는 두 도시이다 보니 서로 경쟁하고 비교해서 보는 경우가 있는데, 특히 교통질서 의식과 문화만큼은 아직 대구에 뒤처졌다는 느낌이 든다. 예를 들어 간선도로나 지선도로의 경우 불법주정차 사태를 대구와 비교

했을 때 현저하게 차이가 난다. 광주의 경우 일부 도로로는 주차장이나 다름없고, 양측 주차로 차량교행이 되지않는 도로도 흔하다.

인도나 보행로에 늘어난 온갖 물건들, 무질서하게 주차·정차 되어있는 차들 때문에 불편과 사고를 유발하는 광주의 자화상, 도심에서는 자전거가 가장 편리하고 빠른 교통수단이지만 열악한 인프라와 운전자들의 배려심 부족으로 자전거타기가 무서운 현실들... 10여년 전 자전거 이용 활성화를 위해 녹색교통운동에서 적극적으로 홍보와 캠페인을 했을 때 자전거의 교통수단 비중이 3.5%를 웃돌았는데 최근 1.7%로 떨어졌다.

선진국 교통역사를 보면 보행→자전거→오토바이→승용차 순이었으나 다시 녹색교통 수단으로 회귀하고 있다. 즉, 승용차→자전거→보행 순으로 갈수록 도심에서 자전거 이용률이 높아지는 추세다. 광주의 현실은 뒷걸음치고 있어 안타까울 따름이다.

교통문화에서는 브라질의 ‘구리치바’ 시가 본보기가 되지 않을까 싶다. 공해를 일으키는 교통수단(Red Mode)에서 친

것을 보라’(SEE IT NOW)를 진행했던 에드워드 R. 머로와 제작팀은 매카시즘에 정면 대결을 선언한다. 냉전기기에 정권은 안보 위협을 내걸고 사상 통제에 매진한다. 그 광풍에 언론조차 겁먹은 상황에서, 진실을 말하는 이 프로그램은 독보적인 존재였다.

흑백 TV 시절 현실감을 살려 낸 흑백 화면은 방송국 속사정을 생생하게 전해 준다. 블랙리스트의 뿌리인 매카시가 클로즈업 이미지로 수차례 등장하기도 한다.

“그들이 옳다면 TV는 바보상자가 되어 세상과 격리시키는 도구로 전락하겠죠. TV는 지식을 전합니다. 깨달음도 영감도 선사합니다. ... 그렇지 않으면 TV는 반짝이는 바보상자에 불과합니다. 좋은 밤, 행운을 보냅니다.(Good night, and Good luck)” 머로의 인상적인 밤 인사가 영화 제목이 되었다. 화면을 감싸며 당대 분위기를 전하는 재즈도 영화를 받쳐 준다.

“올지 마요. 또 다른 봄이 오니까 ... 오, 슬퍼하지 말아요. 우린 반드시 함께할 거예요.” <다이안 리브스의 ‘또 다른 봄이 올 거예요’(There will be another spring)> 이 선율을 음미하며, 블랙리스트 청산에 들어간 이곳에서 입춘대길 봄바람을 기원해 본다.

환경 수단(Green Mode)으로 획기적 변화를 일궈낸 도시다. 행정과 시민이 손을 맞잡아 이뤄낸 결과다. 불과 몇십 년 전 지방의 작은 가난한 중소도시에서 친환경 도시로 탈바꿈, 세계적인 관광도시로 주목받고 있다.

우리 광주도 다행히 최근에는 관련지표와 사고율이 점점 줄어들고 있다 하니 다행스러운 일이다.

민중화와 문화의 도시로 자부심을 느끼고 발전하기 위해서는 우리 모두가 앞장서야 한다. 교통문화와 질서 의식이 가장 앞서는 도시로 발전해 갈 수 있도록 힘을 모아야 한다. 시민 스스로 교통문화와 의식을 바꾸고, 행정이 시민과 소통으로 적극 뒷받침해야 할 것이다. 교통 인프라를 구축하는 것도 중요하지만 불필요한 곳에 형세가 낭비되지 않도록 설치는 것도 빼놓을 수 없다.

명실상부한 민주화 도시, 문화의 도시, 쾌적하고 살기좋은 도시로 세계인이 한번쯤 와보고 싶어하는 도시로 만들어가고 싶은 것은 나라면 바람이고 꿈일까? 우리 모두의 꿈이 이루어질 때까지 함께 노력하자.

社說

여수 경도 투자 계약 비공개가 의혹 키운다

미래에셋그룹이 주축인 미래에셋컨소시엄이 여수 경도 해양관광단지 조성 1조 원을 투자하기로 한 것을 두고 특히 논란이 일고 있다. 특히 논란은 사실 지난해 8월 전남도와 전남개발공사 미래에셋을 우선협상 대상으로 선정할 때부터 시작됐다.

전남도는 당시 공개 경쟁입찰이 아닌 제한경쟁을 통해 미래에셋컨소시엄을 선정했다. 미래에셋 외에도 중국 자본 2곳이 제안서를 제출했지만 보증금 10억 원을 납부하지 못했다는 이유로 미래에셋을 선택한 것이다. 제한경쟁을 하게 된 이유에 대해서는 국내 대기업 20여 곳을 찾아다녔지만 관심을 보이는 곳이 없어 유일하게 투자 의사를 밝힌 미래에셋을 선택할 수밖에 없었다고 한다.

하지만 1조 원대의 대규모 투자 유치를 하면서 공개 경쟁입찰을 하지 않은 것 자체가 특히 의혹을 불러올 소지가 많다. 전남도는 공개 경쟁입찰이 의무 사항도 아니고 그동안 투자 능력이 있

는 대기업들을 모두 찾아다니던 만큼 어쩔 수 없는 선택이었다고 주장하지만 성에 1조 원을 투자하기로 한 것을 두고 특히 논란이 일고 있다. 특히 논란은 사실 지난해 8월 전남도와 전남개발공사 미래에셋을 우선협상 대상으로 선정할 때부터 시작됐다. 특히 논란은 지난 달 전남도와 미래에셋 간 투자 협약 때도 불거졌다. 투자 기간이 당초 5년에서 12년으로 늘어난 점과 800페이지에 달하는 계약서 비공개가 특히 의혹을 키우고 있다. 전남도는 골프장과 콘도 회원권 반환 문제가 해결되는 시점에 맞춰 소유권을 이전하다 보니 투자 기간이 늘어났고 계약서 비공개는 비밀 유지 준수 조항 때문이라고 밝히고 있지만 의혹을 해소하기에는 미흡해 보인다.

미래에셋이 고향을 위해 대규모 투자를 하기로 한 데 대해 반대할 사람들은 없을 것이다. 하지만 투자자 선정 과정이 공개적이지 않고 불투명하다면 특히 논란을 부를 수밖에 없다. 미래에셋과 전남도는 지금까지도 계약서를 공개함으로써 특히 시비를 불식시켜야 할 것이다.

교과서 헬기 사진 삭제로 진실 은폐 되겠다

5·18 민중항쟁 당시 광주로 출격한 계엄군 헬기는 최소 3일간 시민을 겨냥해 사격했을 가능성이 큰 것으로 본보 취재 결과 드러났다. 또한 당시 헬기 소리를 목격했다는 증언도 쏟아지고 있다.

국립과학수사연구원의 전일빌딩 탄흔 분석 결과도 이를 뒷받침한다. 고인 지방의 작은 가난한 중소도시에서 친환경 도시로 탈바꿈, 세계적인 관광도시로 주목받고 있다.

우리 광주도 다행히 최근에는 관련지표와 사고율이 점점 줄어들고 있다 하니 다행스러운 일이다. 민중화와 문화의 도시로 자부심을 느끼고 발전하기 위해서는 우리 모두가 앞장서야 한다. 교통문화와 질서 의식이 가장 앞서는 도시로 발전해 갈 수 있도록 힘을 모아야 한다. 시민 스스로 교통문화와 의식을 바꾸고, 행정이 시민과 소통으로 적극 뒷받침해야 할 것이다. 교통 인프라를 구축하는 것도 중요하지만 불필요한 곳에 형세가 낭비되지 않도록 설치는 것도 빼놓을 수 없다.

명실상부한 민주화 도시, 문화의 도시, 쾌적하고 살기좋은 도시로 세계인이 한번쯤 와보고 싶어하는 도시로 만들어가고 싶은 것은 나라면 바람이고 꿈일까? 우리 모두의 꿈이 이루어질 때까지 함께 노력하자.

던 박남선 씨도 그날을 생생히 증언했다. “27일 새벽 4시쯤 도청 전압을 대비해 시민군을 배치하던 중 헬기가 날아들어 전일빌딩을 향해 몇 분간 난사했다. 총탄이 빗발쳐 어떤 종류의 헬기인지 분간할 수는 없었지만 계엄군 헬기가 1~2분 이상 전일빌딩을 난사한 조미 강부 등 10여 명의 광주 시민 증언 그리고 미국인 목사 피터슨 씨가 퍼낸 서적 등을 종합하면, 계엄군 헬기는 지난 1980년 5월 21일과 24일 및 27일 광주시민을 향해 사격한 것으로 파악됐다.

정수만 전 5·18 민주유공자 유족회장은 “헬기 사격은 80년 5월 24일에도 있었다”고 밝혔다. 광주 진원동에 살던 서박자(여·당시 42세) 씨 역시 “24일 오후 방안엔 있다가 엄청난 총소리를 듣고 의식을 잃었고, 깨어 보니 지붕 천장에 구멍이 뚫려 기왓장 틈으로 하늘이 보였다”고 증언했다.

5·18 당시 시민군 상황실장을 맡았

기고

광주역, 녹슬어가는 철길에 새 생명을



윤재철 광주시 종합건설본부 건축설비부장

를 높이도록 했다. 광주시 동구 대인동에 있던 광주역은 1969년 북구 중흥동 현재 위치로 이전했다. 근처 중앙고속터미널과 북구 신안동 광주고속터미널, 동구 계림동 광주시청사와 함께 70~80년대 중흥동 일대 부흥을 이끌었던 거점이 바로 광주역이다. 1992년 분산돼 있던 버스터미널들은 서구 광천동 광주종합버스터미널로 합쳐지고, 2004년 광주시청사가 치평동으로 이전하게 된다. 2004년 운행을 시작한 KTX마저 초남고속철 개통과 함께 2015년부터 광주송정역에서만 정차하면서 자연스레 광주역을 찾는 사람들의 발길이 끊겼다.

유동인구 감소는 곧 상권 몰락으로 이어진다. 북구에는 광주인구의 약 3분의 1에 해당하는 시민 45만여 명이 거주하고 있다. 45만의 인구를 가진 도시의 상권몰락과 도심공동화 현상. 참으로 안타깝기 그지없다.

쇠락의 길을 걷고 있는 광주역 일대 상권을 다시 부활시키기 위한 해답이 오로지 ‘KTX의 광주역 진입’ 뿐일까? 코레일 측은 KTX의 경우 ‘1도시 1개역’ 원칙이 전국 공통으로 적용돼 광주송정역과 광주역 등 2개역 진입은 현실적으로 어렵다는 입장을 밝힌 바 있다. 국토교통부와

광주역 KTX 진입에 대해 긍정적인 입장을 밝히지 않고 있는 상황이다. 결국, KTX의 광주역 진입 가능성은 매우 낮아 보인다. 광주시의회의 한 의원은 광주역을 폐쇄하고 행정·교육 복합타운을 건설하자는 제안을 냈다. ‘광주역·철길 시민환원 대책위원회’는 남구~동구로 이어지는 푸른길을 북구~광산구로 이어가자는 방안을 제시하는 등 패러다임의 전환이 필요하다는 주장도 나오고 있다. 전남대 후문과 광주역 광장을 잇는 근린공원 옆으로 행정타운과 상업시설이 들어서고, 그 주변으로 주택사업이 전개돼 공동화된 도심이 되살아나는 것을 보는 것은 막연한 꿈이 아니다.

광주시는 광주역 앞 중흥동, 임동, 신안동 일대를 체계적으로 개발하기 위해 용역을 진행 중이다. 하지만, 광주역 인근의 재개발을 위해서는 전문학적 예산이 필요하다. 광주역의 역사부지만 19만8031㎡(5만9904평)에 달하며, 지난해 기준 공사지가는 39만9000원이다. 계획이 확대돼 광주역을 폐쇄하고 이 부지를 재개발할 경우 보상비만 1000억 원이 훌쩍 뛰어넘을 것으로 보인다. 여기에 용역결과에 따른 택지정비, 도로건설, 시설물 건설 등 소요예산도 만만치 않을 게 뻔하다.

그렇지만, 장기적으로 45만 북구민과 나머지 105만 광주시민을 위해 반드시 수행해야 할 과제인 것은 확실하다. 시 예산이 넉넉지 않다면 정부예산이라도 받아와 추진해야 할 당면 과제다. 광주역 일대는 광주역으로 부흥기를 맞았다가 다시 광주역으로 인해 쇠락의 길을 걷게 된 격이다. 우리는 코레일 측에 광주역 철도용지 무상양여를 요구해서라도 ‘부활’을 꿈꿔야 한다.

“광주역에도. Ktx. 진입. 했으면. 좋겠습니. 다. 가능한지. 알고싶습니. 다. 역 주변 상권이다죽어. 주변상인들. 매우 어렵습니. 다.”

2016년 9월 15일 한 인터넷 포털사이트 지식질문란에 올라와 있는 글이다. 맞춤법이 서투른 것으로 보아 연세 지긋한 어르신인 줄 알았다. 얼마나 살기가 힘들었으면, 그리고 몰락해가는 상권이 오죽 답답했으면 컴퓨터를 붙잡고 저런 질문을 올리셨을까? 가슴이 아리다.

여·아를 따지지 않고 차기정부 출범을 위해 정책과 공약을 수립하고 있는 모든 관계자에게 간곡히 부탁드린다. 광주 45만 북구민을 위한 정책도 고민하고 수립해 주길. 70~80년대 그 부흥을 다시 한번 이끌어낼 기회를 달라고.

독자투고·기고 독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주세요. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오. 광주시 동구 금남로 238 광주일보 오피니언 담당자 전화 062-2200-654 /팩스 062-222-4918 /e메일 opinion@kwangju.co.kr

Advertisement for Imchun Songbak (立春送朴) featuring a drum icon and text about a gift certificate and a story of a man named Imchun Songbak who lost his family and is now looking for a place to live.

Advertisement for Kwangju Ilbo (光州日報) featuring the newspaper's name in Chinese and English, contact information, and subscription rates.