

월요광장



문요한  
정신건강의학과 전문의

소는 먹으면서 개는 왜 안 돼?

킨 뒤 실컷 잡아먹으면서 왜 개는 죽어서도 먹어서도 안 되는 것인가?

과연 개는 다른 동물들과 근본적으로 다른 특별한 동물일까? 애견인들이 흔히 말하는 높은 지능, 인간과의 교감, 높은 충성심 등은 다른 동물들과 질적으로 얼마나 다른 것일까? 나는 개가 다른 동물들과 본질적으로 다르지 않다고 생각한다. 그러나 그럼에도 불구하고 개를 가족에서 제외시키자는 것에는 동의한다.

잠깐 재사의 이야기를 인용해 본다. 전국시대(戰國時代) 제나라 선왕이 하루는 제물로 바쳐지기 위해 끌려가는 소를 보았다. 두려움에 떨면서 가는 소를 보며 왕은 연민의 마음을 느꼈다. 왕은 소를 끌고 가는 이에게 풀어 줄 것을 명한다. 소를 끌던 사람은 황당해서 왕에게 “그럼, 재사를 폐하리까?”라고 묻는다. 왕은 순간적으로 소 대신 양으로 제물을 삼으라고 말한다.

이 이야기를 전해 들은 맹자는 선왕께 묻는다. “왜 양은 되고 소는 안 된다고 하셨습니까?” 왕은 말문이 막혔다. 맹자는 한 번 더 물어세운다. 소를 양으로 바꾸게 했으니 전후 사정을 모르는 백성들은 필히 왕을 인색한 사람으로 여기지 않겠느냐고 묻는다. 왕은 더 할 말이 없어진

다. 그러자 맹자는 빙그레 웃으며 왕을 칭찬한다. 소 대신 양을 잡아 바치는 것은 인(仁)을 행하는 좋은 방법이라고 한 것이다. 맹자는 왕이 소 대신 양으로 바꾸라고 한 이유는 ‘견우미견양(見牛未見羊) 즉, ‘소는 보았고 양은 보지 못했기 때문’이라고 해석해 주었다. 자신의 눈앞에 고통스러워하는 생명을 외면하지 않고 가까이 돕는 것이야말로 바로 ‘인(仁)의 실천’이라는 것이다.

우리는 공감을 인간의 전유물처럼 생각하지만 그렇지 않다. 미국 브라운대학 래셀 처치의 실험에 의하면, 막대기를 눌러 먹이를 먹도록 훈련을 받은 쥐도, 막대기를 눌렀을 때 눈앞에 보이는 쥐가 충격을 받는다면 더 이상 막대기를 누르지 않는다. 같은 종의 고통에 반응하는 것은 다른 동물들에게서도 얼마든지 관찰된다. 다만, 인간은 다른 동물과 달리 다른 종의 고통에 대해서도 반응할 정도로 ‘공감의 원’(circle of empathy)이 넓다는 것과, 고통을 느끼는 데 그치는 게 아니라 나서서 돕는다는 것이 다르다. 물론 그 원의 크기와 실천은 사람마다 다르다.

우리는 누구에게 공감을 느끼고 실천할까? 당연히 가까운 이들이다. 북경대의 사오징 쑤 연구 팀은 사람의 불을 뿜

한 비늘로 찌르는 장면엔 학생들에게 보여준 다음 뇌에 어떤 반응이 일어나는지를 MRI로 관찰한 바 있다. 그 결과 자신과 같은 인종일수록 공감과 관련된 뇌의 부위인 전대상회(anterior cingulate)가 활성화되었다. 황인중은 황인중의 고통에, 백인중은 백인중의 고통에 더 강하게 반응한 것이다. 즉, 우리는 자신과 유전자를 공유하거나, 동질감을 느끼거나, 가깝다고 느낄 때 더 공감을 잘한다. 그리고 제나라 선왕처럼 직접 고통 받는 모습을 볼 때 그 공감 능력은 활성화된다.

오랜 시간 소-닭-개 등은 인간과 함께 한집에 사는 가족이었다. 그러나 이제 개, 돼지, 닭이 아닌 인간의 편의에 의해 나누어졌다. 전통적인 가족은 사라졌다. 대부분의 가족은 대량 사육 시설로 옮겨져 오직 인간에게 육류를 제공할 목적으로 사육되고 있고, 개와 고양이는 애완동물이 되어 인간과 더 가깝게 살고 있다. 누군가 “왜 소는 먹어도 되고, 개는 안 됩니까?”라고 묻는다면 나의 대답은 이렇다. “개는 우리와 같이 살고, 소는 같이 살고 있지 않기 때문입니다.”

※ 이 칼럼은 지역신문발전기금 지원을 받았습니다.

社說

마북동 탄약고 빠른 시일 내에 옮겨야

광주 도심 속 마지막 ‘노른자위 땅’으로 꼽히는 ‘마북동 탄약고’의 이전 사업이 표류하고 있다. 이 때문에 지역 발전의 저해 요소가 되는 것은 물론 인근 주민들이 40년 넘게 재산권 침해 피해를 입고 있다. 마북동 탄약고는 1975년 서구 마북동·백전동 일대 36만6000㎡ 부지에 조성됐다. 탄약고 조성에 따라 인근 215만 5000㎡(탄약고 부지 제외)에 달하는 토지도 지난 1976년부터 42년간 군사시설보호구역으로 묶여 있다.

이에 따라 탄약고 이전 사업이 지난 1999년 김대중 정부 시절 잠시 추진됐으나 IMF의 여파로 중단됐다. 이후 2014년 다시 국방부가 이전 사업을 재추진, 올해까지 마무리할 예정이었다. 실제로 국방부는 2344억 원의 토지보상비를 들여 2014년 부대 인근 토지 196만㎡를 매입하기도 했다. 그러나 2016년 광주시의 군공항 이전 권의에 따라 국방부가 예산 절감 등을 이유로 탄약고 이전을 군 공항과

연계해 추진하기로 결정하면서 탄약고 이전 사업은 다시 중단되기에 이르렀다. 김옥수 의원 등 서구의회의원들은 “불과 일주일이면 옮길 수 있는 소량의 탄약만 남은 탄약고 때문에 시민들이 40년 넘게 재산권 침해 피해를 입고 있다”며 조속한 이전을 촉구했다. 국방부의 주장처럼 군 공항 이전 사업과 연계해 탄약고를 옮길 경우 서구 군 공항 이전에만 최소 15년 이상이 소요돼 광주, 특히 서구 발전을 가로막는 주범이 될 것이라는 주장이다.

이들의 말대로 탄약고 부지는 광주의 중앙 교통 요충지에 위치해 이전 사업이 완료될 경우 서구는 물론 광주 발전의 기폭제가 될 수 있을 것으로 보인다. 또한 장기간 재산권 침해 피해를 입고 있는 인근 주민을 생각해서라도 국방부는 탄약고 이전을 당초 계획대로 추진하고 군사시설보호구역도 조속히 해제해야 할 것이다.

공공 기관 추가 이전 경쟁보다 협력을

정부와 더불어민주당이 122개 수도권 공공 기관 추가 이전 검토 작업에 착수하면서 광주시와 전남도가 유치 대상 기관 선정과 전략 마련에 시동을 걸었다. 하지만 시도가 유치를 희망하는 분야가 상당 부분 겹쳐 자칫 지나친 경쟁으로 인한 충돌 가능성도 배제할 수 없는 상황이다.

광주시와 전남도는 조만간 공공 기관 추가 이전 대응 전담 팀을 구성할 예정이다. 전담 팀은 지역 여건에 맞는 기관을 선정하고 유치를 위한 구체적인 전략을 짜게 된다. 광주시는 한국문화관광연구원과 한국문화예술교육진흥원, 예술경영지원센터 등 문화 관련 기관과 한국에너지기술연구원, 한국스마트그리드사업단 등 에너지 기관 유치를 조정을 맞추고 있다.

전남도는 에너지, 농생명, 문화 예술, 해양 등 4개 부문을 핵심 타겟으로 정했다. 한국에너지기술연구원과 우체국시설관리단, 한국우편사업진흥원, 농업정

책보험금융원, 한국데이터진흥원, 어촌어항협회 등 20여 개 기관을 잠정 유치 대상으로 분류하고 있다.

문제는 시도가 유치를 희망하는 공공 기관 중 문화와 에너지 분야 중첩되고 유치 대상 기관도 상당수 겹쳐 있어 향후 본격적인 유치 과정에서 경쟁 구도로 흐를 가능성이 높다는 점이다. 이에 따라 시도가 공공 기관 유치를 위해 개별적으로 경쟁할 것인지, 협력 체제를 구축해 공동 유치에 나선 것인지 큰 틀의 방향을 먼저 정해야 할 것으로 보인다.

광주와 전남은 1차 공공 기관 이전 당시 전국에서 유일하게 시도 경계인 나주에 공동 혁신도시를 조성해 한층 더 대형 기관을 끌어오으로써 상생 협력의 기반을 다진 바 있다. 이번에도 정부는 낙후도와 균형 발전을 최우선으로 고려해야겠지만 시도 역시 선택과 집중으로 공동 전략을 마련해 대상 기관을 선점하는 것이 바람직하다. 지역 내 배치는 그 이후에 논의해도 늦지 않을 것이다.

법조칼럼



송현운 변호사

채찍과 변속기

다니게 되었다는 것이다. 마차 운전의 편의성을 고려한 조치인 것이다.

그런데 마차가 사라진 지금까지도 전세계 국가의 35% 정도가 운전석이 우측에 있다고 한다. 유럽에서는 영국만 차량의 좌측통행을 채택하고 있고, 예전 영국의 식민지였던 지역들이 이에 영향을 받아 차량의 좌측통행을 채택하고 있다고 한다.

재미있게도 같은 섬나라인 일본도 차량의 좌측통행을 채택하고 있는데, 일본의 경우는 1800년대 메이지 시절 인력차가 마주 보고 엇갈리는 경우 왼쪽으로 피한다는 내용으로 좌측통행이 결정되었다고 한다.

일본은 2차 대전이 패한 후 미군이 통치하던 1972년까지만 하더라도 우측통행을 실시했다고 하는데, 1978년 다시 일본 영토로 수복되면서 좌측통행으로 전환되었다고 한다.

마차의 시대가 지나고 자동차가 등장하면서 자동차의 변속기를 왼손으로 다

루는 게 불편하자 독일이 운전석이 왼쪽에 있는 자동차를 생산하게 되었고, 이에 따라 차가 도로의 오른쪽으로 다니게 되었다고 한다. 그렇게 보면 어떤 면에서는 채찍과 변속기가 비슷한 셈이다. 운전석의 위치를 결정하는 중요한 요소가 되었다는 점에서 그렇다.

삿포로에서 기차로 한 시간 사십 분 정도 떨어진 아사히카와라는 곳까지 가서 그곳에서 조그마한 차를 빌렸다. 막상 운전석이 오른쪽에 달린 차를 보니, 조금은 두려웠다. 머릿속에는 내가 역주행하는 모습이 떠오르면서 이거 우리나라에 못 돌아가는 거 아닌가 하는 걱정도 들었다.

하지만 나보다 운전을 더 잘하는 아내가 선풍 자기가 운전하겠다고 했다. 호기심이 동한 모양이었다. 나는 냉큼 알았어 라고 말했다.

차가 많지 않은 동네이고, 차들이 속도를 많이 내지 않아 운전은 어렵지 않은 모양이었다. 다만 운전석이 왼쪽에 있는 차와는 달리 방향 지시등 레버가 오른쪽

에, 와이퍼 레버가 왼쪽에 달려 있어서 깜빡이를 켜려다가 와이퍼를 작동시키는 실수를 하는 바람에 몇 차례 웃음을 터뜨렸다.

아무래도 통행 방향이 반대여서 평소대로 운전하면 역주행을 면치 못할 상황이라 조수석에 앉은 나도 바짝 긴장한 상태로 옆에서 눈을 부릅뜨고 지켜봤다. 조금 운전하다가 아내도 신경쓰느라 피곤했는지 힘들다고 하여 내가 운전대를 잡았다.

역시 쉽지 않았지만 중앙선이 항상 내 오른쪽에 있도록 운전해야지 하고 마음을 먹으니 조금은 덜 헛갈렸다. 그리고 운전했던 곳이 차가 많지 않아 운전이 어렵지는 않았다. 그래도 늘 긴장해야 했다. 렌터카를 무사히 반납하고 나니 안도의 한숨이 나왔다.

여행을 다녀온 지도 벌써 한 달이 훌쩍 넘었다. 올 여름 역대급 무더위도 물러나고, 추석 명절이 코앞으로 다가왔다. 아침, 저녁으로 선선한 가을 바람이 분다.

광주 명물 말바우시장 활성화를 기대한다

첫째는 주차장이 협소하고 접근성이 백화점이나 마트보다 못하다는 데에 있고, 두 번째는 종류에 따라 차이가 있었지만 재래시장 상품이 백화점 상품에 비해 품질이 낮다는 인식이 존재한다. 세 번째는 백화점에서는 구매했던 물건은 하자가 있거나 마음에 들지 않으면 교환이나 환불이 가능하지만 재래시장은 이 점에서 백화점만큼 용이하지 않다는 것이고, 마지막으로 재래시장은 신용카드 사용이 제한되는 경우가 많다는 점 등을 들 수 있겠다. 그럼에도 불구하고 재래시장이 명맥을 유지해 오고 있는 데에는 물건 가격이 저렴하고, 상인들의 정겨움이 한 몫을 하고 있다고 볼 수 있다.

따라서 말바우시장이 활성화되기 위해서는 이러한 재래시장의 문제점을 해결함과 동시에 재래시장만이 가진 나름대로의 장점을 잘 살려 새로운 방향을 모색해야 할 것이다.

첫째로 주차 문제가 해결되어야 한다. 남광주시장은 주차장 문제가 해결되었고, 양동시장은 지하에 넓은 주차장을 만들어서 접근성을 용이하도록 하였다. 이제 말바우시장도 기존의 운전면허시험장을 다른 곳으로 옮기고, 그 자리에 주차 타워를 만든다고 한다. 용이한 진입

로를 만들어 광주 동북부의 관문이라고 할 수 있는 말바우시장이 활성화되기를 기대해 본다.

두 번째는 시장이 활성화되기 위해서는 시장 나름대로 특색이 있어야 한다. 필자는 횡간을 사거나 특히 흥어를 살 때에는 반드시 남광주시장을 찾는다. 가격이 저렴하고 신선한 물건을 살 수가 있다. 순대를 먹고 싶으면 대인시장을 찾는다. 대인시장의 순대는 전국 어디에 내놓아도 푸짐하고 저렴하며 맛이 있다. 말바우시장도 활성화가 되려면 그 제품을 구매하기 위해서는 반드시 말바우시장을 찾아야 한다고 할 수 있는 특색 있는 상품을 개발해야 한다.

세 번째 시장이 활성화되기 위해서는 시장이 문화 공간, 놀이 공간이 되어야 한다. 그런 의미에서 매주 토요일 밤에 열리는 대인시장 야시장은 볼거리와 먹거리, 즐길거리가 어우러져 잘 조화된 성공한 재래시장의 문화공간이라고 생각한다.

말바우시장만이 지닌 특색 있는 문화 공간이나 놀이 공간을 만들어야 한다. 시장은 물건만 판매하는 곳이 아니라 시장 내의 문화 센터나 장터 아카데미, 갤러리, 상인 대학 등에서 시장 상인들이나

고객들이 자기 개발이나 문화를 즐길 수 있는 공간을 갖는 것이 재래시장의 위상을 높일 수 있는 좋은 방법이다.

네 번째는 시장 내 상인과 고객들의 마음을 이어주고 민원을 해결해주는 가칭 ‘원스톱 서비스(one-stop service) 센터’같은 곳이 있어야 한다. 재래시장 상인들 가운데는 금전적으로 돈이 많은 사람들도 있었지만, 수십 년 동안 노점상을 하면서 자식을 교육시키고 경제적으로 심리적으로 힘이 든 70대 이상의 노인들도 있다. 먼저 이들의 마음을 어루만져 주고 삶을 풍요롭게 하는 프로그램도 필요하고, 물건을 구매한 고객들이 편안하게 제품을 교환하거나 애프터서비스를 요구할 수 있는 공간이 필요하다. 현재 동강대의 협조로 시장 상인이나 어용 고객들의 고민을 상담하거나 치매 예방 프로그램을 운영하는 ‘마인드 마켓(Mind Market)’도 말바우시장만의 특색 있는 프로그램이라고 생각한다.

말바우시장 상인회에서 아침차게 팔을 걸어붙이고 시장 활성화를 위해 펼칠 준비를 하고 있는 것 같아 기대를 해본다. 말바우시장이 특색 있는 전통시장으로 태어남과 동시에 광주 재래시장 활성화의 견인차 역할을 하리라 믿는다.

기고



양성관 동강대학교 교수

최근 말바우시장에서 제1회 ‘말바우 7942 with You’ 페스티벌이 열렸다. 이번 행사는 말바우시장이 ‘문화 관광형 시장 육성 사업’ 공모에 선정되어 말바우시장 활성화를 위해 지역민과 관광객들이 함께하는 축제였다. 광주시장과 국회의원, 시의회 의장, 구정장 등 많은 정치인과 시장 상인, 지역 주민 등이 참석하여 늦은 밤까지 축제를 즐겼다. 이날 참석한 정치인들은 축사와 격려사에서 한결같이 말바우시장 활성화를 위해 최선을 다하겠다고 상인들에게 약속을 하였다. 광주에는 말바우시장과 대인시장, 양동시장, 남광주시장 등 역사와 전통을 자랑하는 유명 시장들이 있다. 정부와 지방자치단체에서 재래시장 활성화를 위해 많은 노력을 하고 있음에도 불구하고, 재래시장은 대형 백화점·마트와 인터넷 쇼핑몰 등에 밀려 점차 쇠퇴의 길을 걷고 있다. 재래시장이 인기를 잃고 고객을 빼앗기는 데는 몇 가지 이유가 있다.

독자투고·기고 독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주세요. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오. 0161482 광주광역시 동구 금남로 224 광주일보 오피니언 담당자 전화 062 2200 652 / 팩스 062 222 4918 / e메일 opinion@kwangju.co.kr

<b>無 等 鼓</b>	
<p>금남로, 충장로, 제봉로, 의재로, 죽봉로, 필문로, 회재로, 사암로, 고봉로... 광주 시민들이라면 출퇴근길 시내버스 안내 방송을 통해 몇 번은 들었을 도로명이다. 한때 이러한 광주의 도로 명칭과 구간에 대해 사람들은 얼마나 알고 있을까.</p> <p>10여 년 전 광주에서 택시 기사들을 대상으로 광주 도로 유래에 대해 설문 조사를 한 적이 있다. 결과는 민망할 정도였다고 한다. 금남로(鎭南路)의 경우 대체로 구간이 어디인지는 알</p>	<p>당대의 유명한 학자의 호를 도로 이름으로 붙인 곳도 많다. 흑석사거리에서 장성의 경계인 광산동까지 도로인 고봉로(高峯路)는 호남 유학사를 대표하는 기대승의 호에서 유래했다. 조선 중기 문신으로 의병 활동을 펼쳤던 박광육의 호를 딴 회재로(懷齋路)는 백운동부터 칠석동까지 구간이다.</p> <p>요즘 국립광주박물관에서는 20년 만에 귀향한 필문 이선재 묘지(墓誌) 특별전이 열리고 있다. 그는 예문관 제학을 지냈으며 ‘태종실록’ 편찬에 참여했던 대학자다. 그의 묘지는 지난 1998년 밀매단에 의해 일본 시 권율과 함께 공적을 세웠던 문과 무를 겸비한 정충신의 호가 바로 ‘금남’이다.</p> <p>충장로(忠壯路)는 알려진 대로 임란의 명장 김덕령의 시호에서 연유한다. 제봉로(濟峰路) 역시 의병장 고경명의 호를 따서 붙여졌는데 남광주역사거리에서 장동로터리를 거쳐 광주역까지의 구간이다. 한말 의병장이었던 김태원의 호를 딴 죽봉로(竹峯路)는 농성지라도부터 동운고갯거리이며, 고려 말 정지장군의 시호를 딴 경열로(景烈路)는 광주역부터 농성지라도까지다.</p> <p style="text-align: right;">/박성천 문화부 부장 wykpark@</p>
<b>광주의 도로명</b>	
<p>본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다</p>	

<b>光 州 日 報</b>		<b>The Kwangju Ilbo</b>	
시장·발행·편집·인쇄인 <b>金汝松</b> 주필 <b>李洪載</b> 편집국장 <b>金日煥</b>			
1952년 4월 20일 創社		1980년 11월 29일 등록번호 광주시 1(일간)	
1952년 4월 20일 創社		우) 61482 광주광역시 동구 금남로 224	
대표전화 222-8111 / 220-0551(지사 지국) 구독 신청 배달 안내) 광고문의 062-227-9600			
편집국내	대표 FAX 222-4918	경영지원국	220-0515 문화사업국
220-0649	220-0661	(FAX 222-8005)	(FAX 222-0195)
편집부	문화부	기획관리국	업무국
220-0632	220-0652	227-9600	220-0551
경치부	여론매체부	예향부	무
220-0663	220-0692	(FAX 222-0195)	(FAX 222-0195)
경제부	사진부	다자언설	서울지사
220-0664	220-0693	220-0536	02-773-9331
사회부	체육부		(FAX 02-773-9335)
220-0642	220-0697		
*구독료 월정 10,000원 1부 500원			