

월요광장

‘박하사탕’의 광주, 또 한 번의 20년



최유준 전남대 호남학과 교수

이창동 감독의 영화 ‘박하사탕’에서 주인공 영호(설경구 분)가 ‘나 다시 돌아갈래’를 외치며 철길에서 열차와 맞부딪치는 장면은 한국영화사에서 길이 남을 명장면으로 꼽힌다. 이 영화는 지금으로부터 정확히 20년 전인 1999년에 제작되어 새천년이 시작되는 2000년 새해 첫날 개봉되었다. 주인공 영호는 1997년 IMF 금융위기에 의해 몰락한 인물로 그려졌다. 영화의 개봉 시기와 주인공의 상황 설정을 고려할 때, 이 영화가 관객에게 던지고자 했던 물음은 비교적 명확했다. ‘고연 한국 사회는 어디서부터 타락한 것일까?’

시간을 거슬러 올라가는 형식으로 이 영화가 제시한 답변 또한 명확했다. 개봉 당시로부터 20년 전인 1980년 5월 18일의 광주 학살. 이 사건을 제대로 직시하

고 성찰하지 않는 한, 억누른 광주의 기억이 떠오를 때마다 다리를 저는 영호처럼 한국 사회는 계속해서 파행을 거듭하게 될 것이라는 경고였다. 따라서 ‘박하사탕’의 주인공 영호는 단순히 5·18의 가해자인 것이 아니다. 그는 파행과 트라우마의 한국 현대사 그 자체를 육화한 캐릭터로서 한국인들 자신을 재현한다.

‘박하사탕’ 개봉으로부터 다시 20년이 되어 가는 지금, 광주 학살의 책임자 전 두환은 일말의 반성도 없이 호의호식하고 있으며, 세월호 참사의 집단 트라우마를 경험한 ‘위험사회’에서 이른바 ‘삼포’ 세대는 ‘오포’와 ‘칠포’를 지나 모든 것을 포기한 ‘N포’ 세대로 이어지고 있다. 한국 사회는 어디서부터 타락한 것일까? 다시 물음을 던져야 할 Zeitpunkt이다. 내년 40주년을 맞는 광주 5·18 민중항쟁을 기념하기 위해 광주시립오페라단에서 준비 중인 오페라 작품이 ‘박하사탕’이라는 말을 처음 들었을 때 무릎을 쳤던 이유다.

그리고 지난 12월 13일 광주문화예술회관 소극장에서 오페라 ‘박하사탕’이 첫선을 보였다. 작품이 미완성된 상태에서 관현악을 대신한 피아노 반주의 콘서트 형식으로 작품 시연회가 열린 것이

다. 작곡자인 이경운이 중간중간 무대에서 직접 작품 설명을 들려주었고, 연주회를 마친 뒤에는 제작진과 주연 가수들이 함께 하는 ‘관객과의 대화’ 시간도 마련되었다. 제작 과정을 일반 시민들에게 공개하고 작품에 대한 의견을 수렴하여 제작에 반영하겠다는, 한국 창작 오페라와 관련하여 보기 드문 문예 공론장 형성의 의지를 보여 준 셈이다.

영화와 오페라에서 시간은 질적으로 다르게 흘러간다. 예컨대 영화에서 ‘나 다시 돌아갈래’ 모티브와 서곡처럼 쓰이는 시민군의 ‘아침이슬’ 합창이 절묘하게 연결되는데, 이는 영호의 외침에 응답하는 광주 시민들의 목소리처럼 들린다. 시연회에서는 미안성으로 그런 항쟁 장면이 오케스트레이션과 함께 어떻게 완성될지 무척 궁금하다.

20년 전 영화 ‘박하사탕’이 제기했던 물음들을, 오페라 ‘박하사탕’이 지금 바로 이곳 광주에서 다시 묻게 될 것이다. 명망 있는 작곡가와 제작진에 대한 신뢰로 얻어진 저작권이 소중하게 활용되었으면 하는 바람이다. 40주년을 맞는 오월 광주, 전 국민이 공감하고 광주를 찾아와 감상하게 되는 보편적 가치의 공연 예술 작품을 갖게 될 기회이기도 하다.

법조칼럼

‘타다’가 택시업계에 새바람 일으키기를



이대규 변호사 법률사무소 소통

최근 승합차 호출 서비스 관련 플랫폼 업체인 ‘타다’의 거센 반대에도 불구하고, 여객자동차 운수사업법 개정안이 국회 통과를 앞두고 있다.

개정안 중 관심을 끌고 있는 내용은 현재 시행 중인 같은 법 시행령 제18조 제1항 제1호 바목에서 불특정 다수인으로 돼 있는 운전자 앞선 허용 범위를 법률에 직접 규정하면서, 관광 목적으로서 대여 시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납 장소가 공항 또는 항만인 경우로 한정 한 것이다.

나아가 운송 플랫폼 기업이 자동차를 확보해 직접 운송 및 부가 서비스를 제공하는 플랫폼 운송사업, 택시와 가맹 계약을 체결해 운송 및 부가 서비스를 제공하는 플랫폼 운송 가맹사업, 플랫폼을 통해

여객 운송을 중개하는 플랫폼 운송 중개 사업 등을 규정한 것이다.

전자는 위 시행령 항목을 삭제하는 것으로, 개정안이 시행될 경우 운전자가 딸린 렌터카를 불특정 다수인에게 대여하고 있는 차량 호출 서비스업체 ‘타다’는 현재 방식의 영업을 중단해야 한다. 반면 후자는 여객자동차 운송 플랫폼 사업을 제도화하여 ‘타다’를 제도권으로 수용하는 것으로, 개정안이 시행되면 ‘타다’와 같은 업체들이 정식 절차를 거쳐 정부 허가를 받아 불특정 다수인을 상대로 영업할 수 있게 된다.

‘타다’가 개정안에 거세게 반대하는 것은 정부 허가를 받아 안정적으로 영업할 수 있는 것에 대해서가 아니라, 정부 허가를 받기 위해 기존의 택시 면허를 확보해야 하고, 택시 면허 총량제에 따라 운영할 수 있는 자동차 대수가 제한되는 것에 대해서라고 사료된다.

현재 택시업계는 총체적 난국에 빠져 있다. 우선 택시의 여객 운송 부담률이 한 자리 숫자로 떨어지자 기사가 생전 권을 고려하여 운송 관련 플랫폼 업체를 택시 산업에 편입시킬 수밖에 없고, 이런 상황이 개정안으로 구체화된 것이라고

하겠다.

그렇다고 하여 개정안이 택시업계에 게 마냥 좋은 것은 아니다.

일단 개정안이 시행되면 택시업계는 그동안 전가의 보도처럼 휘둘러온 독점적 지위를 상실하고, 운송 플랫폼 기업이 라는 강력한 경쟁자를 상대해야 하므로, 도태되지 않기 위하여 서비스 품질 향상을 위해 뼈를 깎는 노력을 할 수밖에 없을 것이다.

택시업계가 운송 플랫폼 기업과 동반 성장하게 될지, 아니면 택시의 여객 운송 택시 면허를 구입하여 소멸시킴으로써 택시 면허 총량을 감소시키고 있지만 택시업계의 현재 추세를 돌이키기에는 역부족이다.

운송 플랫폼 기업들이 정부 허가를 받기 위해 택시 면허를 구입해 준다면 택시업계나 정부로서는 쌍수를 들어 환영할 일이다. 아울러 운송 플랫폼 기업들로부터 기여금을 받아 택시업계에 지원해준다면 더할 나위 없이 좋을 것이다.

결국 정부는 수십만 택시 기사의 생존권을 고려하여 운송 관련 플랫폼 업체를 택시 산업에 편입시킬 수밖에 없고, 이런 상황이 개정안으로 구체화된 것이라고

기고

경전선, 지역 발전의 상징으로 거듭나길



허익배 광주시 교통건설국장

한 해를 마무리하는 연말, 우리에게 반가운 선물 하나가 도착했다. 경전선 전 구간 고속화를 위한 마지막 퍼즐, 광주에서 순천 구간의 고속 전철화 사업이 지난 19일 기재부의 예비 타당성 조사(이하 예타)를 최종 통과했다. 지난 2014년부터 5년여간 진행된 예타에서 안타깝게 고배를 마시고 두 번째 도전만에 이룬 쾌거이다.

경전선 광주-순천 구간은 그야말로 호남 차별의 상징이자 한의 역사를 갖고 있다. 경산도의 ‘경’과 전라도의 ‘전’을 따서 명명된 우리나라의 4대 간선 철도망이지만, 세상에서 가장 느린 기차이자 일제강점기인 1930년에 건설된 이후 한번도 개량되지 않은 유일한 단선 비전철 구간이기 때문이다. 시설 노후화로 동절기 악난

의 기상 변화에도 경사 구간에서 차륜 공전 현상이 발생하고 열차 운행에 차질을 빚는 등 열차 기능을 상실한지 오래다.

‘이동’ 그리고 ‘교통’은 경제와 산업 활동을 위한 기본적이고 필수적인 요소이다. 사람은 원하는 곳으로 빨리 편리하고 안전하게 이동하기를 원하며 이는 국가 정책 수립의 최우선 목표가 되어야 한다. 그런데 우리나라의 교통망은 급속한 산업화 과정에서 수도권 중심의 경제 성장과 함께 수요가 많고 가시적 효과가 나타나는 남북축을 중심으로 형성되었다.

동서축의 인프라는 수요 부족이라는 경제 논리에 따라 항상 후순위로 밀려나면서 사업이 지연되는 악순환이 반복되었다. 특히 영호남을 연결하는 유일한 철도망인 경전선 개량 사업조차도 상대적으로 낙후된 호남 지역은 수요가 적다는 이유로 사업 속도가 현격한 차이를 보이며 추진이 요원한 상태였다.

그러나 광주시와 전남도는 지역민들의 간절한 염원을 등에 업고 지역 국회의 원들과 끊임없는 공조를 통해 결실을 맺게 됐다.

그간 예타 통과를 위해 경제적 향상 방안을 발굴하고 지속적인 국회 건의와 철

도가 경유하는 지방자치단체 단체장 20여 명의 공동 건의문 채택 등으로 강한 사업 추진 의지를 보여 줬다. 이를 통해 지난 1월 경전선(광주 송정-순천) 전철화 사업이 국가 균형 발전 프로젝트의 예타 대상 사업으로 선정되었고 드디어 예타 통과를 통해 사업 시행의 길이 열렸다.

이 사업이 시행되면 광주에서 부산에 이르는 전 구간 고속화 철도망이 완성된다. 영호남을 연결하는 남해안 지역 경제의 활성화, 전철화에 따른 일괄 수송 체계 구축, 노후 시설 개량에 따른 철도 운행 안전성 확보, 디젤 기관차가 전기동차로 변경됨에 따라 대기 오염 물질 배출 감소, 천혜의 자연환경을 통한 관광 산업 발전 등 다양한 분야의 사회적 가치 실현이 기대된다.

한국개발연구원(KDI)에 따르면 전국적으로 3조 1691억 원의 생산 유발 효과, 1조 2655억 원의 부가가치 유발 효과, 2만 461명의 고용 유발 효과와 2만 3696명의 취업 유발 효과가 발생하게 된다. 이중 약 80%가 광주-전남 지역에서 발생할 것으로 분석되었다.

또한 초고령 사회에 접어들어 광주-전남 지역 교통 약자에게 저렴하고 빠른 교통

수단을 제공해 이동권을 보장하고 새로운 경제·사회 활동을 위한 기회가 제공될 것이다. 현재 광주에서 부산 간 하루 한 편 운행하는 무궁화호 운행 시간은 5시간 42분에서 2시간 24분으로 3시간 18분이 단축되고, 광주에서 순천도 2시간 32분에서 44분으로 가까워질 것이다. 혁신도시까지지는 19분이면 도착하게 되는 그야말로 속도 혁명의 시대가 열릴 것이다.

광주는 호남권의 철도 중심 관문으로 더욱 우뚝 서게 될 것이다. 도심에는 지하철 1·2호선이 운행되고, 수도권으로는 KTX와 SRT, 부산 방면은 경전선이 그 역할을 담당하여 전국을 빠르게 연결하게 될 것이다.

하지만 예타 통과를 사업 추진의 첫 단추일 뿐이다. 앞으로도 기본 계획 수립, 기본 및 실시 설계, 그리고 건설 과정을 거쳐야 한다. 광주시는 국토교통부 등 중앙 부처와 긴밀한 협조 체계로 국토 균형 발전과 영호남의 화합, 지역민의 열망과 경제 공동체 번영을 위해 더욱 노력할 것이다. 이제는 경전선 철도가 더 이상 지역 차별, 호남 소외의 상징이 아닌 지역 발전의 상징으로 거듭나길 기대해 본다.

社說

유골 수습 구새로 발견 ‘암매장’ 의혹 풀리나

옛 광주교도소 부지에서 신원 미상의 유골이 무더기로 발견돼 5·18과 관련됐는지 여부에 관심이 쏠리고 있다. 1980년 5월 당시 항쟁에 참여한 시민군과 무고한 시민들이 옥고를 치른 이곳은 그동안 유력한 암매장 후보지로 꼽혀 왔기 때문이다.

5·18기념재단과 법무부 등에 따르면 옛그제 광주시 북구 옛 광주교도소 무연고자 공동묘지에서 신원 미상의 유골 40여 구가 발견됐다. 법무부는 최근 이곳에서 ‘솔로몬 로파크’ 조성을 위해 묘지 개장 작업을 하던 중이었다. 당초 이곳에는 1972년 5월부터 1995년 9월까지 조성된 무연고자 개인 묘 50기와 20구·41구 규모의 합장묘 2기 등에 모두 111구의 유골이 있었다. 하지만 41구가 함께 묻힌 것으로 밝혀진 것은 80여 구의 유골이 발견됐다는 것이다.

국방부 유해발굴 조사단의 1차 육안 감식 결과 두개골 두 개에서는 구멍이 발견

됐다. 특히 신원 미상의 유골들은 합장된 콘크리트 유골함 위에 매우 비정상적인 방식으로 매장된 채 발견돼 의문이 커지고 있다.

이에 5월단체 관계자들은 반신반의하면서도 5·18 당시 행방불명된 사람들의 유골일 가능성이 있다는 점에 대해 촉각을 곤두세우고 있다.

해당 유골은 국립과학수사연구원으로 보내졌다. 5·18 행방불명자 가족들의 DNA와 대조 작업을 거쳐 정밀 감식 결과가 나오기까지는 최소 6개월 이상 걸릴 것이라고 한다.

5·18 관련 행방불명 시민은 84명, 실종 신고까지 포함하면 모두 242명에 이르지 만 대부분 여태껏 신소조차 찾지 못한 유가족들의 애타운 마음을 태우고 있다. 이들의 한을 풀어 주고 행방불명자와 암매장의 진실을 밝히기 위해서라도 이번엔 발굴된 유골들이 5·18과 관련이 있는지에 대해 모든 가능성을 열어 두고 철저히 조사해야 할 것이다.

‘모텔 참사’ 소방안전 시설 점검 철저히 해야

휴일인 어제 새벽 광주의 한 모텔에서 불이 나 두 명이 숨지고 열세 명이 중상을 입는 등 33명의 사상자가 발생했다. 30대 일용직 노동자가 신변을 비판, 모텔에 불을 질러 이 같은 참변이 빚어진 것으로 알려지고 있다.

불은 이날 새벽 5시 45분께 광주 북구 두암동 한 모텔에서 일어났다. 경찰은 모텔에 불을 질렀다고 진술한 A(39) 씨를 긴급 체포해 정확한 화재 경위를 조사하고 있다. 경찰은 A씨가 투숙한 3층 객실에서 라이터를 이용해 불을 지른 뒤 객실에서 빠져나온 것을 확인했다. 경찰은 발화 지점 인근에 설치된 CC-TV를 통해 병영으로 이송된 김 모(39) 씨를 피의자로 특정해 입건했는데, 모텔에 혼자 묵고 있던 일용직 노동자 김 씨는 자신의 신변을 비판해 배가에 불을 붙인 뒤 밖으로 나왔다는 것이다.

투숙객이 단잠에 빠져 있을 시간에 화재가 발생하면서 구조대 도착 전까지 다

수 부상자가 motel 건물에 갇혔다. 한 여성 투숙객은 4층 창방으로 뛰어내리기도 했는데 다행히 주차장 천막 지붕 위로 떨어져 큰 상처를 입지는 않았다. 불은 30여 분 만인 오전 6시 7분께 진화됐다. 하지만 투숙객 대부분은 연기를 흡입해 심폐소생술 등을 받는 등 생명이 위중한 상태로 알려지면서 사망자는 더 늘어날 가능성도 있는 것으로 전해지고 있다.

북부소방서 관계자는 해당 모텔의 경우 3급 특정 소방 대상물이라 스프링클러를 설치할 의무는 없다고 했다. 게다가 층간 연결 계단이 있는 곳에 설치돼야 할 방화문도 없어 피해가 컸던 것으로 보인다. 많은 사람들이 이용하는 숙박 시설 같은 경우 스프링클러나 방화문 같은 소방안전시설이 설치되어야 인명 피해를 최소화할 수 있다. 소방 당국은 이용자 안전에 위협이 될 만한 안전 사각지대를 수시로 점검하는 등 화재 대비 대책을 강구해야 할 것이다.

無 等 鼓

옛 문헌에 자주 나오는 앵무배(鸚鵡杯)는 앵무새 부리 모양의 술잔을 말한다. 중국의 시산(詩山) 이백은 “앵무배로, 백 년 삼만축전 일을, 하루에 모름지기 삼백 잔씩 기울이리”라고 노래했다. 앵무배는 조선 사대부들 사이에서 귀한 대접을 받은 탓에 종종 뇌물로도 사용됐다.

김종기 강원대 교수가 펴낸 ‘선물의 문화사’에는 앵무배에 관한 다음과 같은 기록이 나온다. “어떤 임금은 신하들과 술자리를 마련하고 양껏 마신 뒤 너나없이 한데 어울려 한림별곡 같은 인가곡들을 부르며 춤을 추기도 했다. …그런 자리를 만들지 못하거나 성격상 함께 즐기지 못하는 임금이 라면, 혹은 신하들을 격려하고 포상하는 차원에서 술을 대접하고 싶었던 임금이 라면, 그들에게 술을 하사하시면서 선물이 행위의 순수함을 깨닫게 한다.”

김 교수의 이 책에는 또 당대의 삶을 풍요롭게 이끌었던 19가지 선물에 대한 기록도 보인다. 달력과 지팡이는 ‘시절과 벗하고 싶은 마음의 징표’로, 종이·벼루·

도검은 ‘사대부의 품격을 두루 살핀 가치’로 인식됐다. 차·정심환·꿀 등은 ‘맛 좋고 귀한 것을 나누고 싶은 인식’을 상징한 반면 화장품·짚신·안경은 ‘외복에 담아 보내는 멋과 바람’을 의미했다.

예수 탄생을 기리는 성탄절이 이를 앞으로 다가왔다. 서양에서는 이날 선물을 교환하는 풍습이 전해 오고 있으며 우리나라에서도 선물을 주고받는 이들이 적지 않다. 이런 예가 아니더라도 우리 삶의 대부분은 선물로 가득 차 있다 해도 과언이 아니다. 나의 능력만으로는 살 수 없기에 누군가의 ‘배려와 애정’은 필수불가결하다.

정치권에서도 이번 크리스마스에는 정쟁을 멈추고 민생이라는 선물을 보따리를 활짝 풀었으면 싶다. 중요·질서·반복의 자리에 ‘사랑’이라는 차원 높은 선물이 놓였으면 한다. 시대에 따라 선물의 기능도 달라지지만 본질은 그것에 담긴 마음과 행위의 순수함일 게다. “선물이야말로 인간의 삶을 바라보는 좋은 창이다. 그 과정에서 주고받은 선물들을 보면서 우리는 인생의 큰 재미를 느끼는 것이다.”

/박성선 문화부 부장 skypark@

光 州 日 報		The Kwangju Ilbo	
시장·발행·편집·인쇄인 金汝松 주필 李洪載 편집국장 崔宰豪			
1952년 4월 20일 創刊 1980년 11월 29일 등록번호 광주기 1(일간)		우)61482 광주광역시 동구 금남로 224	
대표전화 222-8111 / 220-0551(지사 지국(구독 신청 배달 안내)) 광고문의 062-227-9600			
편집국안내 편 집 부 220-0649 정 치 부 220-0632 경 제 부 220-0663 사 회 부 220-0652 전 남 본 부 220-0642	(대표 FAX 222-4918) 문 화 부 220-0661 예 향 부 220-0692 사 진 부 220-0694 체 육 부 220-0621	경 영 지 원 국 220-0515 (FAX 222-8005) 기 획 관 리 국 227-9600 (FAX 222-0195) 디 자 인 실 220-0536 세 울 지 사 02-773-9331 (FAX 02-773-9335)	문화사업국 220-0541 (FAX 222-0195) 업 무 국 220-0551 (FAX 222-0195) (FAX 222-0195) *구독료 월정 10,000원 1부 500원
본지는 신문윤리강령 및 그 실천요강을 준수합니다			