

데스크 시국



채희중
정치담당 편집국장

살다 보면 누구나 트라우마 하나쯤 갖고 산다. 일상 이 힘들 정도인지, 견딜 만한 것인지의 차이일 뿐. 기자들은 대부분 사회부 사건기자 시절에 평생 겪을 충격적인 광경과 처참한 모습들을 접하게 된다. 안전 의식이 뒤떨어졌던 1990년대만 하더라도 사건·사고가 연일 일어나다시피 했다. 사건기자들은 사고 직후 심 각하게 손상된 사체와 마주치는 일이 다반사였다. 30년이 다 된 일이지만 처음 접했던 사건이라 지금 도 생생하게 기억하는 장면들이 있다. 1994년 겨울, 광주 충정로의 한 노래방에서 불이 나 미처 피하지 못한 손님 네 명이 숨졌는데, 소방관들이 들것에 실어 나오는 시신을 본 게 사달이 났다. 사체 네 구 중 한 구가 완전히 빠만 남은 상태였는데, 불에 탄 사체를 처음 본 터 라 잊을 만하면 떠오르는 게 여간 성가신 게 아니었다.

“잊지 않겠다”는 약속 지켜야

이 사건 이후 며칠이 지나 광주 서구 광천동의 한 가스충전소에서 폭발이 발생했다. 무너진 건물 잔해에서 찾아낸 사체를 소방관들이 들것에 싣는 데, 숨진 사람의 신체는 형태가 거의 사라지고 옷의 모양으로만 존재 했다. 이후 머리 속 영상은 불에 타 빠만 남은 사체 대

은편칼럼



송민식
수필가·전 여천고 교장

여행하면 기차 여행이 떠오른다. 친숙한 교통수단으 로 기차가 가장 먼저 등장한 탓이다. 기차의 규칙적인 달경거리가 심장의 동동처럼 들렸던 초등학교 시절 열 차 여행은 얼마나 설레었는가. 도회지에서 고등학교에 다닐 때였다. 자취하면서 먹 거리가 등나면 친구와 교대로 시골집에 다녀왔었다. 매일 두 차례 토요일 수업이 끝나면 4시간 남짓 열차를 타고 집에 내려왔다가 일요일에 올라가곤 하였다. 꿈 많던 시절 양손에 찻잔과 보자기에 싣 김치 단지를 들고 플랫폼에 나가 기차를 기다리곤 하였다. 연적이 잦던 시절, 기다림 끝에 저 멀리서 시커먼 기차가 지축 을 울리며 기적 소리와 함께 내 가슴 속으로 들어서는 것만 같아 설레던 기억이 새롭다. 그 기억 때문에 성인이 된 지금도 열차를 타게 되면 가벼운 흥분이 앞서는 것은 여전히다. 생각해 보면 열차는 느리고 달경거리던 완행이었으 나 엄청난 문명의 이기였다. 도로가 형편없고, 고속버

기 고



김철우
전남대 예술대학 교수

K팝, K드라마, K무비, K푸드에 이르기까지 이른바 K컬처 바람이 전 세계를 강타하고 있다. 어느새 K는 대 한민국의 자부심을 상징하는 키워드로 자리 잡았다. 영화 ‘기생충’은 아카데미 작품상을 비롯해 한국 영화계 최초로 골든글로브를 수상하는 기쁨을 토했고, 드라마 ‘오징어 게임’은 넷플릭스가 정식 서비스되고 있는 모든 국가에서 시청률 1위를 기록했다. ‘오징어 게임’이 거둬들인 수익은 과연 어느 정도일 까. 미국 블룸버그 통신은 2021년 10월 ‘오징어 게임’의 경제적 효과가 8억 9110만 달러(약 1조 2250억 원)에 이를 것으로 추정한 바 있다. 미국 일간지 월스트리트저 널(WSJ)은 ‘오징어 게임’의 흥행 배경 중 하나로 넷플 릭스의 꾸준한 투자를 꼽았다. 2016년 한국 진출 이래 2020년까지 7억 달러(약 8309억 원)를 투자했다. 앞으로도 한국 작품과 제작 시설, 기술 등 인프라에 지속해서 투자한다는 계획을 세우고 있다. 투자는 우 연히 일어나는 것이 아니다. 분명한 흥행 가능성과 시장 장악력을 기대하기 때문에 이뤄진다.

트라우마 기억하기

신 투명 인간인양 웃으면서 남은 사망자의 그림으로 바꿔었다. 서너 달 뒤, 이 사건들이 지워질 정도의 트라우마를 안겨 준 대형 참사를 만나게 된다. 그때의 충격은 27년 이 지난 지금도 동일한 위력을 발휘한다. 유사한 상황을 접하거나, 심지어 떠올리거나 해도 얼마 지나지 않아 눈이 충혈되고, 코가 막히면서 목까지 메는 것이다. 1995년 4월 28일 오전 출근 시간에 대구 지하철 공사 현장에서 가스 폭발 사고가 발생했다. 폭발 당시 50 m 넘는 불기둥이 치솟았으며, 수십 미터 지하 공사장을 지탱하던 철골 구조물과 도로 노면 역할을 하던 복 공판(철판)들이 모두 흩어지거나 날아가 버렸다. 문제는 사고 지점을 지나던 버스과 승용차들이 폭발에 휩싸 이면서 거의 모든 이들이 사망했다는 점이다. 무려 101명이 숨지고, 200여 명이 크게 다친 공사 현장 사고로는 국내 최대 규모의 참사였다. 사고 발생 소식을 접한 뒤 선배 기자와 함께 대구로 향했다. 이날 점심에 도착한 대구 현장은 마치 폭격을 맞은 전쟁터를 연상케 했다. 정신 없이 현장 취재를 한 뒤 대구에서 숙박하고, 다음날 오전 사고 지점 근처의 영남중학교를 찾았다. 이 학교 학생 42명과 교사 한 명이 탄 버스가 폭발 당시 현장을 지나다 사고를 당해 탑 승객 모두가 그 자리에서 숨졌다. 학교에 막 들어서자, 희생자들의 관을 실은 운구차 들이 줄지어 운동장을 한 바퀴 돈 뒤 장례식장으로 떠 나고 있었다. 그 순간 한 어머니가 운구차를 가로 막더니 쓰러져 정신을 잃었고, 이어 여러 어머니들이 차량 을 뒤따르며 울부짖기 시작했다. 울지도 못하고 신을 소리만 내는 이가 있는가 하면 터져 나오는 울음 위로 또다시 울음이 겹치면서 제대로 울지도 못한 채 격격

기차 여행의 추억

스도 없던 시절 아닌가. 그러다 보니 완행열차는 늘 만 원이었다. 특히 서울행 야간열차는 객실과 객실 사이 를 잇는 공간과 출입문까지도 가득 차서 신문지를 깔고 자리를 잡아야 했다. 가난을 물리치기 위해 난간도 두려워하지 않고 매달려 가던 시절이었다. 열차 안은 남녀노소 가릴 것 없이 짐을 베개 삼아 기 차의 흔들림에 몸을 맡기고 기대어 가기 일쑤였다. 생 면부지의 갖가지 사연을 지닌 사람들과 부대끼며 가는 길이었지만, 함께 간다는 공감대가 형성되어 기차 여행은 불편하긴 했어도 힘든 줄 몰랐다. 운 좋게 좌석이 라도 잡게 되면 주삼주삼 삼은 밤이나 고구마를 꺼내 옆 사람에게 나눠주고, 누군가는 이야기보따리를 풀어 내어 객석의 무료함을 달래 주기도 했다. 그 시절을 생각하면 가슴이 따뜻해진다. 필자는 정년 후 1년 동안 매주 수요일 기차 여행을 한 적이 있다. 새마을호를 타고 2시간 남짓 걸리는 여 수-전주 간을 오고 갔다. 처음에는 가벼운 마음으로 자동차를 운전하였으나 기차를 이용하는 것이 여유가 있 다는 것을 알게 되었다. 게다가 예기치 않는 도로 사정 이나 날씨에도 영향을 받지 않는다는 점이 좋았다. 전라선 열차를 타고 가느라던 봄이면 봄이적 소리에 놀 랐던 벚꽃들이 차창 밖에서 눈송이처럼 날리고, 가을이 면 코스모스의 깔깔대며 웃는 모습이 모두를 들뜨게 했 다. 그뿐인가, 열차 카페에 앉아 커피 향과 함께 굽이굽이 섬진강 변을 따라 사색에 잠기는 행복은 금상첨화였

K콘텐츠 열풍, ‘세계도자기엑스포’ 개최로

월스트리트저널은 오징어 게임이 한국의 전통 놀이를 모티브로 삼은 것도 또 하나의 흥행 원동력으로 분석했다. 가장 한국적인 것이 가장 세계적이다라는 말이 다시 통용되고 있다. 이쯤 되니 김구 선생님의 어록이 떠오른다. “새로 만들어지는 우리나라에서 오직 한없이 갖고 싶은 것은 높은 ‘문화의 힘’이다.” 김구 선생님의 ‘백범일지’에 실려 있는 ‘나의 소원’에 나오는 글귀다. 해방 직후 대한민국의 나아가야 할 방향을 제시했던 김구 선생님의 문화강 국론이 빛을 발하고 있는 시대다. K콘텐츠의 범주는 비단 드라마나 영화, 음식에 국한 되지 않을 것이다. 우리 지역이 갖고 있는 전통 자산에도 얼마든지 ‘K’가 허용될 수 있다. 필자는 지역 K콘텐츠의 대표 후보군 중 하나로 ‘서남 권 생활 자기’를 제안한다. ‘도자기는 고리타분하고 재미가 없다, 도자기가 무슨 돈이 되겠느냐’는 선입견이 있을 수 있겠지만 결론부터 말하면, 도자기는 돈이 된다. 단순히 ‘도자기 하나가 비싼 가격에 팔렸다’는 의미가 아니라 지역 경제 활성화에 지대한 영향을 끼친다는 뜻이다. 실제로 지난 2001년 경기도에서 세계도자기엑스포 가 열렸을 때, 1조 4789억 원의 경제적 파급 효과와 함께 5만 명이 넘는 고용 효과를 기록했다. 2001 세계도자기엑스포 개최가 20여 년이 지난 지금, 전남 서남권에서 또 한 번의 도자기 축제가 생동감 있게 꿈틀대고 있다. 강진군과 목포시, 무안군, 영암군

리는 이들도 있었다. 자식 이름을 부르며 운구차를 뒤 따르다 쓰러지자 무릎으로 가는 어머니의 모습, 취재 수첩에 한 줄도 적지 못했지만 지금도 또렷이 기억나는 장면이다. 이때 이후로 자식을 잃어 절규하는 부모의 모습을 보면, 조건반사인양 대구 폭발 사고 당시 어머니들의 모습이 떠오른다. 지금은 많이 없어졌지만 아직도 눈이 붉어지고, 목이 메는 것은 여전히다.

이때 이후로 자식을 잃어 절규하는 부모의 모습을 보면, 조건반사인양 대구 폭발 사고 당시 어머니들의 모습이 떠오른다. 지금은 많이 없어졌지만 아직도 눈이 붉어지고, 목이 메는 것은 여전히다.

안전 시스템 구축이 근본 치유책

사건의 제3자임에도 잊지 못하는 참사를 희생자 가족이나 당사자가 극복한다는 것은 사실상 불가능하다. 우리 사회는 선진화를 거듭하고 있지만 참사로 인한 수많은 희생과 고통은 공유하지 못하고 전수되지도 않는다. 세월호 참사로 온 국민이 트라우마에 빠지고 “잊지 않겠다”는 다짐도 했지만, 이태원 참사로 또다시 부질 없는 약속이 되고 말았다. 재난으로 인한 트라우마는 노력과 도움으로 극복할 수 있는 것이 아니다. 정부와 사회가 안전 관리시스템을 구축해 같은 참사가 되풀이되지 않을 때만이 피해자들은 심리적 안정과 함께 트라우마에서 벗어날 수 있다. 하지만 이태원 참사가 발생한 지 20여 일이 지난 현재에도, 우리는 여전히 안전 관리 시스템이 부재한 한국 사회를 목도하고 있다. 아직도 안전 관리 시스템의 운영과 관리를 제대로 하지 못했ادم 스스로 책임지는 사람은 없다. 세월호 참사 때 그랬듯이 여전히 우리는 컨트롤타워가 없는 셈이다. 한국 사회에서 재난으로 인한 트라우마 치유가 어려운 이유이다. /chae@kwangju.co.kr

社說

‘복합쇼핑몰’ 장밋빛 구상 세심한 검증

국내 유통 대기업들이 광주 프리미엄 유통 시장 선점을 위해 본격적인 경쟁에 나섰다. 광주신세계와 현대백화점 그룹이 그제 광주시에 복합쇼핑몰 사업 계획서를 공식적으로 제출한 것이다. 광주신세계는 기존 백화점을 확장해 ‘광주 신세계 아트 앤 컬처 파크’를 조성 하겠다며 지구단위계획 수립 제안서를 제출했다. 이마트 부지 옆 광주시 소유의 왕복 2차선 도로 83m를 편입해 미술관급 갤러리와 체험형 예술공간, 옥상 공원 등을 갖춘 지하 6층-지상 7층 규모의 ‘미래형 프리미엄 백화점’을 추가로 짓는 것이 골자다. 시 소유 도로를 점유하는 대신 117m의 ‘+’자 도로를 신설하고 무진대로에 400~500m 왕복 4차선 지하차도를 건설, 교통체증을 해소하는 방안을 제시 했다. 현대백화점 그룹은 국내 처음으로 문화 복합몰의 개념을 담은 ‘더현대 광주’ 건립 사업 제안서를 제출했다. 근대 산업 문화 유산인 광주시 북구 옛 전방·일신방직 공

장 부지에 ‘더현대 서울’의 1.5배인 연면적 30만㎡ 규모로 친환경·최첨단 기술·예술·엔터테인먼트·로컬 등 다섯 가지 문화 테마가 융합된 복합몰을 건립한다는 구상이다. 광주시는 오는 25일 전방·일신방직 부지 개발과 관련한 사전 협상에 착수하는 등 행정 절차를 본격화하기로 했다. 대기업들이 복합쇼핑몰 조성에 앞다퉀 나서는 것은 광주가 프리미엄 유통 시장의 불모지나 다름없기 때문이다. 하지만 장밋빛 청사진으로 가득찬 사업 계획들은 장기적 인 도시 발전의 관점에서 신중하게 검증돼야 한다. 특히 용도 변경이나 용적률 조정이 이뤄질 경우 막대한 개발 이익이 발생하는 만큼 광주시는 그에 합당한 공공 기여는 물론 지역 사회와의 상생이 이뤄질 수 있도록 적극 조정해야 한다. 아울러 사업 추진 과정을 투명하게 공개하고 근대 문화 유산 보존과 원활한 교통 소통을 위한 대책도 세심하게 검증해야 할 것이다.

선주 올리는 직업소개소 횡포 엄단해야

인건비 상승과 구인난을 겪고 있는 전남 서부권 선주(船主)들이 인력을 공급하는 직업소개소의 횡포에 시달리고 있다. 힘든 뱃일을 하려고 하는 사람이 갈수록 줄고 인건비까지 상승했는데 선장과 선원을 공급하는 직업소개소의 갑질에까지 휘둘리고 있는 것이다. 목포·신안·영광 새어민회에 따르면 근해에서 작업하는 배에 탈 인력을 공급하는 직업소개소들이 소개비 명목으로 비싼 수수료와 함께 선금까지 요구하는 불법을 저지르고 있다. 선원 인건비는 최근 몇 년 새 크게 상승했다. 승선 기간 10개월을 단지 않아 쿷구멍이 시커멓게 될 때도 있었다. 그 후 1980년대 다정기관차로 발전하던 요즘은 승 한 번 씩 300m씩 내리는 엄청난 속도의 한국형 고속열차(KTX)가 달린다. 간이역에 내려 다음 열차가 지나갈 때까지 한참을 기다리던 때를 생각하면 금식지금을 말할 수가 없다. 내 의식은 나이 들수록 아직도 전근대에 머무는 듯하다. 초고속 인터넷처럼 빠른 속도의 문화도 한뼉한 것이 아닐까 싶다. 시간에 쫓겨서 인간 본래의 모습을 자꾸 잃어가는 것 같아 가슴 아프다. 고속열차의 등장으로 창문을 열지 못하게 된 지 오래다. 차창 밖의 경치를 즐길 수 있는 ‘느림의 아름다움’이 사라져 버린 것이다. 길 위의 경험도, 차창 밖의 풍경도 상실의 시대를 맞고 있다. ‘속도는 기계의 시간, 느림은 자연의 시간’이라 하는데, 놓치고 사는 부분이 많다. 그래서인지 자꾸만 속도도 밀려 사라져 가는 간이역 풍경이 그림다. 이는 우리의 마음 둘 곳이 하나둘 사라져 감을 말해 주는 것이 아니겠는가. 더 늦기 전에 많은 사람이 머물다 간 삶의 흔적을 찾아 은행원이 곱게 물 든 간이역에 한 번쯤 내리고 싶다.

업소개소를 이용할 수 밖에 없는 상황이 다. 더욱이 일부 직업소개소들은 인력난을 악용해 선주에게 현행법상 금지돼 있는 선금금을 달라고 강요하고 있다. 소개비와 임금 모두를 현금으로 먼저 내라는 것이다. 주로 근해에서 작업하는 9.7t이 필선한 척을 운용하려면 선원 임금액이 필요하다. 선주들은 불법인줄 알면서도 선원 수를 채우지 못하면 출항을 할 수 없기 때문에 부득이 선금금을 지급할 수밖에 없다며 하소연하고 있다. 게다가 선주들이 수억 원에 달하는 선금금을 지급한 다음 선원이 도망가 버릴 경우 선금금을 떼이는 ‘사기 증거’까지 빈번하고 있다. 인력 확보에 어려움을 겪는 선주들에게 불법까지 강요하며 횡포를 부리는 직업소개소의 행태는 근절돼야 마땅하다. 목포시 등 관계 기관은 지속적인 합동 단속과 강력한 처벌로 이들의 횡포를 하루빨리 뿌리 뽑아야 할 것이다.

無等鼓

인류가 반세기 만에 다시 유인 탐사를 추진해 관심을 모으고 있다. 이른바 ‘아르테미스’ (Artemis) 계획이다. 미국 항공우주국(NASA)이 1972년 아폴로 17호를 마지막으로 인간을 달에 착륙시킨 이후 50년 만이다. 21세기 인류의 우주를 위한 도전에 불은 이 프로젝트 이름은 아폴로의 쌍둥이 누나 아르테미스에서 따왔다. 아르테미스는 그리스 신화에 등장하는 올림포스 12명의 신 중 한 명이다. 처녀·순결·달·사냥 등을 상징하는 여신이다. 아르테미스는 제우스와 레토 사이에서 아폴론과 함께 쌍둥이 남매로 태어났다. 60년대 달 탐사 계획이었던 ‘아폴로’에 이어 50년 만에 다시 우주에 도전하는 계획에 쌍둥이 남매인 아르테미스 이름을 붙인 것이다. 미국은 1961년부터 1972년까지 유인 우주 비행 계획인 아폴로 계획을 추진했다. 인간을 달에 착륙시킨 뒤 지구로 무사히 귀환시키는 게 목표였다. 미국은 이 계획을 통해 1969년 7월 20일 아폴로 11호 선장인 닐 암스트롱이 인류 최초로 달에 첫 발을 내딛는 역사적인 성과를 거뒀다. 그리

고 1972년 아폴로 17호가 인류 최초로 달 고지대에 착륙한 뒤 월면차를 이용해 달 표면에서 75시간의 임무를 수행하는 것을 끝으로 아폴로 계획은 마무리됐다. 60년대 아폴로 계획이 달 표면을 밟는 것이 목적이었다면, 인류의 두 번째 달 탐사 계획인 아르테미스는 달 인근에 우주 정거장을 세우고 연구 인력을 상주시키기 위한 장기 우주 프로젝트다. 또한 이를 바탕으로 달을 화성 유인 탐사의 전진기지로 삼는다는 큰 계획이 담겨있다. 아르테미스는 미국나사뿐 아니라 캐나다·호주 등 세계 21개국의 우주 기구와 우주 관련 기업까지 연계된 거대 국제 프로젝트다. 한국도 지난해 5월 영국·캐나다·호주·일본 등에 이어 열 번째로 참여를 선언했다. 지난 8월 발사에 성공해 100일 넘게 순항 중인 달 궤도 탐사선 다누리호도 아르테미스 계획의 일부다. 한국은 2031년께나 달 착륙선을 독자 발사할 예정이라고 한다. 세계 각국의 우주를 향한 경쟁이 본격화되고 있는 만큼 우리나라도 늦지 않게 발을 내딛는 역사적인 성과를 거뒀다. 그리

/최권일 정치부 부국장 cki@

光州日報 The Kwangju Ilbo

회장·발행인 **金汝松** 논설실장 **程厚權** 편집총괄국장 **崔宰豪**

1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주기 1(일간) 우 61482 광주광역시 동구 금남로 224

대표전화 222-8111 / 220-0551(지사 자국(구독 신청 배달 안내)) 광고문의 062-227-9600

편집국안내	(대표 FAX 222-4918)	경영지원국 220-0515	문화사업국 220-0541
편집부 220-0649	문화부 220-0661	(FAX 222-8005)	(FAX 222-0195)
정치부 220-0652	에ditor 220-0692	기획관리국 227-9600	업무국 220-0551
경제부 220-0663	사진부 220-0693	(FAX 222-0195)	(FAX 222-0195)
사회부 220-0642	체육부 220-0621	디자인실 220-0536	서울지사 02-773-9331
전남본부 220-0680			(FAX 02-773-9335)

*구독료 월정 10,000원 1부 500원

본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다