

다사포럼



정근식 서울대 명예교수

세르비아의 차차크에서 보스니아의 사라예보로 넘어가는 길은 길고 험하지만, 높은 산과 깊은 계곡으로 이루어져 경이롭다. 국경을 지나 조금 더 가면 비셰그라드라는 작은 마을과 함께 이 마을을 휘감고 흘러가는 한줄기 강과 이를 가로지르는 육중한 다리가 나타난다. 그것이 바로 1961년 노벨문학상을 받은 이반 안드리치의 소설로 유명해진 드리나강의 다리이다. 그의 진작 이름은 메흐메드 파샤 소콜로비치 다리, 11개의 아치가 아름다운 뿐 아니라 그 사일로 흐르는 길은 녹색의 강물이 뇌쇄적이다. 다리는 드리나강을 발칸에서 가장 아름다운 강으로, 소설은 다리를 세계적인 명소로 만들었다.

역사적으로 드리나강은 로마제국을 동서로 나누는 경계였고, 가톨릭과 동방정교회의 접경이었다. 이 지역에 오스만 터키가 들어온 것은 14세기였다. 오스만 터키의 전성기라고 할 수 있는 1577년, 술탄 아래의 최고권력자 소콜로비치는 자신의 고향에 다리를 만들 것을 명령했다.

원나라가 고려의 처녀들을 공녀로 잡아갔듯이, 오스만 터키도 자신이 점령한 기독교 땅에서 세금 대신 어린 소년들을 잡아가 술탄의 친위병으로 키웠는데, 소

드리나강의 다리에서

콜로비치도 그 중 한명이었다. 이들은 예니체리라고 불렀다. 소콜로비치는 단순한 장교를 뛰어넘어 제국의 해군 제독이 되고, 대제상이 되었다.

그의 고향 사랑이 현지 주민들에게는 고역으로 돌아왔다. 낮에는 공사를 하고 밤에는 이를 몰래 허무는 일이 반복되었다. 당국은 이들을 적발하여 다리의 중간에서 사형에 처했다.

이 거대하고 아름다운 다리를 만든 사람은 미마르 코카 시인이었다. 그도 소콜로비치처럼 예니체리부대 출신으로, 세계에서 가장 아름다운 모스크로 알려진 술탄 아흐메드 사원과 술레이만 1세 사원 그리고 에디르네의 셸림사원을 건설했었고, 무굴제국의 타지마할 묘의 설계도 도운 대건축가였다. 중동의 미켈란젤로로 불리는 그가 만든 또 하나의 걸작이 헤르체고비나의 중심도시 모스타르의 네레트바강에 있는 옛다리(Stari Most)이다. 모스타르는 당시 오스만 터키의 세력확장을 보여주는 전초기지였는데, 드리나강의 다리보다 10년 먼저 여기에 다리가 세워졌으로써 도시의 면모가 일신되었다.

모스타르의 옛다리나 드리나강의 다리가 완공된 후 강 주변의 사람들은 종교가 다름에도 불구하고 서로 공존하면서 살았다. 19세기에는 오스만 터키 대신 오스트리아 헝가리 제국이 이곳을 지배했고, 두 차례의 세계대전을 겪었지만, 이 다리들은 400년의 역사를 버텼다. 그러나 20세기 말의 약동은 견디지 못했다. 티토가 사망한 뒤 발생한 종교간 갈등은 내전으로 번졌고 연방국가는 해체되었다. 비셰그라드에서 멀리 않은 슬레브레니차는 보스니아 학살이 시작된 장소였고, 드리나강 연안의 포차와 고라즈데는 유엔이 개입한 현장이었다.

었다.

드리나강의 다리는 큰 손상을 입지 않았지만, 모스타르의 옛다리는 전쟁 발발과 함께 크게 손상되었다. 전쟁이 끝난 후 국제사회는 힘을 모아 파괴된 모스타르 시내와 옛 다리를 복원하였다. 새 옛다리는 공조와 화해의 상징이 되고, 2005년 세계문화유산이 되었다. 드리나강의 다리도 2007년 세계문화유산이 되었다. 그러나 20여년전의 끔찍했던 기억이 과연 다 잊혀졌을까? 우리가 찾은 옛다리 주변의 시내를 맡 그대로 '불금' 세계에서 몰려든 젊은이들로 발 디딜 틈이 없었다. 여기에 보스니아의 청년들은 얼마나 있었는지 나는 알지 못한다.

"큰 비가 올 것 같아." 발간답사를 하는 동안, 러시아 우크라이나 전쟁으로 기동하는 나토군의 전차를 보았다. 그것은 오래 전에 보았던 만체프스키 감독의 '비가 오기 전에(Before The Rain)'라는 영화에서 노신부가 말했던 이 대사를 떠올리게 했다. 1994년 베니스 영화제에서 황금사자상을 받았던 이 영화는 마케도니아를 배경으로 하고 있는데, 시간이 과거로부터 현재를 거쳐 미래로 흘러가지 않고 미래가 과거로 돌아가는 뉘 비우스의 따를 보여준다.

세상은 정령 폭력의 연쇄 사슬로 묶여 있는 악무한인가? 이런 무거운 질문을 드리나강의 다리에 걸쳐두고 돌아온 느낌이지만, 내가 어찌 그강의 깊이를 알 수 있겠는가. 보스니아 헤르체고비나의 다리들은 우리의 현실을 되돌아보게 하는 거울이 되었다. 휴전협정 전후에 전쟁포로들이 건넌 '자유의 다리'나 '돌아오지 않는 다리'가 공조와 화해의 다리로 거듭났으면 좋겠다는 것이 7월의 희망이다.

社說

시의회 절대다수 민주당 독단 도 넘었다

광주시의회가 후반기 출범부터 삐걱거리고 있다. 호선 방식으로 뽑는 예결위원장 자리를 두고 관련 의원들이 '갑투 싸움'을 벌이면서 시의회가 반쪽짜리 출발을 한 것이다. 국회의 경우 여야가 있어 서로 중요한 상임위원장 자리를 놓고 경쟁하는 것은 정치 현장에서 비밀비재한 일이다. 하지만 광주시의회는 23명의 시의원 중 21명이 민주당 소속으로 사실상 일당 독점 체제나 마찬가지이다. 같은 당 의원끼리 대화와 합의를 통해 해결할 일을, 서로 자리를 탐한 끝에 예결위원장을 선임하지 못한 것이다.

광주시의회는 지난 19일 제326회 임시회 제4차 본회의에서 후반기 의회 운영위원장직으로 단독 입후보한 정다는 의원을 선출하면서 원 구성을 마쳤다. 그러나 선출이 아닌 호선 방식인 예결위원장은 민주당 의원 3명이 후보로 나섰지만, 위원장 후보를 한 명으로 좁히는 과정에서 충돌해 합의가 무산됐다. 특히 이 과정에서

일부 의원들이 본회의에서 통과된 예결위원 명단을 이날 의원총회를 통해 변경시킨 것은 도를 넘은 행위이다. 누가 봐도 특권을 예결위원장으로 선임하기 위해 일부 예결위원 명단을 변경시켰다고 의심할 수 밖에 없는 상황이다.

풀뿌리 민주주의 근간이랄 수 있는 시의회가 위원장 자리 하나 민주적으로 선임하지 못해서야 시민들의 대표라고 할 수 있겠는가. 일당 독점으로 견제세력이 없는 민주당 의원들은 일단 당선만 되면 초심은 물론 의원으로서의 기본 자세마저 버리는 경우가 많다는 지적을 받고 있다. 광주시의회는 예결위원장 선임 불발로 인해 한 달이나 늦게 출발하게 됐다. 8월 본회의에서는 시민들에게 불청 사나운 모습을 보이지 않고 잡음 없이 예결위원장을 선임하길 바란다. 또한 민주당 소속 시의원들은 자신들의 과욕과 오만한 태도로 체면을 구긴 광주시의회가 명예를 회복할 수 있도록 자중하고 노력해야 할 것이다.

잇단 인명사고 전동 키포드 안전대책 절실

지난 20일 광주시 남구 봉선동의 한 교차로에서 2명이 탄 공유 전동 키포드와 통근버스가 충돌해 한 명이 숨지고 한 명은 중태에 빠졌다.

지난 7일에는 광주시 승용교에서 대리 운전 기사가 전동 키포드를 타고 이동하다 넘어지는 바람에 승용차에 치어 숨졌다. 1인 이동수단인 전동키포드 사고가 잇따라 대책이 시급하다는 목소리가 높다. 경찰청 통계에 따르면 광주의 전동 키포드 사고 건수는 2019년 18건에서 2023년 111건으로 급증했으며, 전남도 2019년 8건에서 2023년 33건으로 크게 늘었다. 광주-전남지역 전동 키포드 사고 부상자는 2019년 29명에서 2023년 160명 등으로 급증했다. 5년 새 사망자도 4명에 달했다.

전동 키포드 이용자의 안전의식도 매우 취약한 것으로 파악되고 있다. 광주경찰청이 개정 도로교통법이 시행된 2021년 5월부터 지난해 6월까지 전동 키포드

안전의무 위반을 단속한 결과 총 1만 7559건이 적발됐다. 안전도 미착용이 1만 3547건으로 가장 많았고 무면허운전 1149건, 음주운전 534건, 정일 초과 35건 등이었다. 최근 광주경찰청과 광주자치경찰위원회 설문 결과 시민들은 '교통안전에 큰 위협이 되는 교통수단'으로 이륜차(32%)에 이어 개인형 이동장치(28.8%)를 꼽았다. 전동 키포드가 운전자는 물론 보행자, 승용차 운전자에게도 큰 위협이 되고 있는 것이다.

무엇보다 전동 키포드 사고의 가장 큰 원인은 이용자의 안전수칙 미준수다. 자신과 타인의 생명을 지키기 위해서 전동 키포드 이용자의 인식전환이 가장 중요하다. 정부와 지자체, 경찰 등은 일회성 단속에서 벗어나 전동 키포드 안전사고를 줄이기 위해 총체적인 안전대책을 마련해야 한다. 전동 키포드가 생활교통수단으로 자리잡은 만큼 그에 걸맞은 안전대책을 수립하고 추진할 필요가 있다.

2040 칼럼

무등산 에어택시를 상상한다



정준호 국회의원·위민연구원 이사

세계 최대 내비게이션 앱 웨이즈의 창업자 유리 레빈은 '해결 방안이 아닌 문제점과 사랑에 빠지라(Fall in Love with the Problem, Not the Solution)'고 강조한다. 문제에 집중할 때 상황의 본질을 더 잘 이해할 수 있고, 다른 차원의 해결책도 상상할 수 있다는 뜻이다. 기존 내비게이션 회사와는 달리 이용자의 집단지성을 적극 활용한 웨이즈는 현재 월 1억 4000만 명이 이용하는 거대기업이 되었다.

무등산 케이블카는 오래된 논란이다. 무등산을 철악산 오색 케이블카 조건부 허용 사례처럼 접근성을 높여야 한다는 주장과 무분별한 개발로 인한 환경 피해를 막아야 한다는 주장이 서로 팽팽하다. 유네스코 세계지질공원이라는 소중한 자산을 어떻게 활용할 것인가에 대한 관점의 차이에 둘 다 이해가 간다. 그러나 어떠한 결론도 못 내고 상황도 변하지 않다는 점에서 시민의 마음은 무겁기만 하다.

최근 광주연구원이 발간한 정책포커스에 따르면

2018년 314만 명이던 무등산 방문객 수는 코로나19 때문 2020년 245만 명으로 70만 명 가까이 감소한 이후 현재까지 240만 명대에 머물고 있다. 또 열악한 탐방 인프라로 인해 장애인·어린이 등 탐방 취약계층의 방문 비율이 국립공원 평균의 절반에 그치고 있고, 탐방 만족도가 전국 최하위에 머무는 수준이라고 한다. 광주의 명물이라고 하는 무등산이 외면받고 있다는 것이다.

그러나 시대가 바뀌고 있다. 빨라진 교통수단은 장마철의 습기는 건조기가 날리고, 손재주가 없어도 문장 몇 개로 멋진 그림과 동영상도 만들 수 있는 시대다. 무등산의 경관을 훼손하지 않으면서도 더 많은 사람이 찾게 할 수 있는 새로운 방법 역시 얼마든지 상상해 볼 수 있지 않을까.

복잡한 도시의 교통 대안으로 UAM(도심항공모빌리티)이 떠오르고 있다. 미국은 작년에 뉴욕 시내 시험비행을 마쳤고, 프랑스는 이번 파리올림픽 기간에 에어택시 시험운행을 추진한다. 우리나라 역시 내년 상용화를 목표로 각종 실증사업을 벌이고 있다. 지난 4월 '도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률'이 시행된 데 이어, 8월부터는 경인아라뱃길을 시험비행이 시작된다. 본격적인 하늘길이 열리는 것이다.

우리 광주시도 UAM을 착실히 준비하고 있다. 올 9월 완공을 목표로 UAM 실증진흥센터를 건설 중이고, 수직 이착륙기 비행안전성 실증시험지원 기반 구축과 미래항공모빌리티 글로벌혁신특구 지정 등을 추진하

고 있다. 하지만 도심 공항 등 여러 제약이 많아 타 지자체에 비해 빠른 진척을 보이지 못하고 있다.

반면 인천은 국내 최초 UAM 도심 비행을 목전에 두고 있고, 제주는 내년까지 전기드론 택시를 상용화한다는 계획을 밝혔다. 부산도 가덕도신공항과 도심을 연결하는 UAM 항로를 신설했다고 한다. 부러운 대목이다.

UAM 활성화의 마중물로서 무등산을 바라본다. 무등산 정상으로 에어택시가 오가면서 많은 사람이 쉽게 정상에 오를 수 있다면, 그리고 광주의 명물이 되어 관광 활성화에 이바지할 수 있다면, 나아가 UAM을 통한 신산업을 광주가 키울 수 있다면, 그런 상상을 현실로 만들려는 시도는 한 번쯤은 해 볼 만한 가치가 있지 않을까.

국회에 등원해서 새로운 많은 일을 겪고 있지만 광주를 새롭게 변화시키기 위한 일을 다양하게 시도 중이다. 우리 지역에서 생산한 국산 소형전기차에 추가보조금을 지원하는 '반값 전기차 법안'을 발의한 것이 가장 기억에 남는다. 한편, 서울과 부산에만 있는 국회도서관의 호남본원을 광주에 신설하기 위해 국회를 설득하고 있기도 하다. 광주의 새로운 미래를 위해서는 젊은 상상력과 실천력이 필요하다는 생각에서다. 다음 과제로 우리 광주가 하늘을 나는 전기차의 메카가 될 수 있도록, 무등산이 시민의 사랑받는 가까운 쉼터가 될 수 있도록 이 또한 상상력을 펼쳐 볼 생각이다. UAM을 담당하는 국회 국토교통위원으로서 각오를 다짐한다.

기고

전남의대 설립으로 관광·생활인구 늘려야



주순선 전남도 관광체육국장

2023년 '인구감소지역 지원 특별법'이 시행되며 '생활인구'란 개념이 도입됐다. 생활인구란 인구를 '거주'가 아닌 '생활'을 중심으로 바라보는 개념으로 주민등록이 되어있는 지역민뿐만 아니라 통근과 통학, 관광, 휴양 등으로 체류하는 사람과 외국인을 모두 포함한다. 생활인구는 빠져나가는 정주인구를 대체하고, 지역경제에 활력을 불어넣는다고 알려져 많은 지자체가 앞다퉈 유치하는데 힘을 쏟고 있다.

전남도도 예외는 아니다. 전국대전을 비롯해 순천만 국제정원박람회 등 각종 메가 이벤트를 성공적으로 개최하며, 지난해에만 관광객 6300만 명을 끌어 모았다. 스포츠관광도 생활인구를 늘리는데 한 몫을 하고 있다. 2022년 9월부터 23년 8월 시즌동안 전남에서 전지훈련을 한 외국인 수만 46개 종목, 2290개 팀, 연인원 총 73만 명이 이른다. 이외에도 전남도는 관광과 위케이션 접목, 전남에서 한 달 살기 등 생활인구를 늘리기 위한 다양한 프로그램과 정책을 펼쳐가고 있다.

그런데 정작 생활인구를 늘리는데 가장 기본이 되는 것은 지역의 정주여건으로 그 중 핵심은 의료 인프라

다. 고령화가 빠른 속도로 진행되고 있는 지방에서는 더욱 그렇다. 가까운 일본의 사례를 보자. '관계인구' 개념을 먼저 도입한 일본은 한국의 도(道)에 해당하는 '현' 단위에 1개 이상의 국립 또는 공립의대를 운영하고 있다. 이는 지방의 환자가 대도시로 몰리고 지역이 빈사상태로 빠지는 것을 막는 안전판 역할을 하고 있다.

그럼 전남의 상황은 어떤가? 전남에는 국립의대나 대학병원과 같은 상급의료기관이 전무하다. 매년 300명 가까운 환자가 끝내어워를 지키지 못해 삶과 죽음을 경계에 놓여 있다. 해마다 도민 70만명이 진료를 위해 타지로 빠져나가 유출되는 의료비만 연간 1조5000억원에 달한다. 취약한 의료 인프라가 지역경제는 물론 생활인구 유입에도 악영향을 끼치고 오히려 인구유출을 부추기고 있는 셈이다. 의과대학 설립이 절실한 이유다.

그렇다고 해서 전남이 그동안 의대설립에 손 놓고 있었던 것은 아니다. 전남도의 의대 설립을 위한 역사는 30여 년에 달한다. 1994년부터 기회가 있을 때마다 시도했으나 번번히 고배를 마셨다. 드디어 2023년 10월, 전제일우의 기회를 맞았다. 보건복지부가 '지역·필수의료 혁신전략 이행계획'을 발표, 지역의대 신설을 검토하겠다고 밝혔다. 2024년 3월, 윤석열 대통령은 민생토론회에서 "어느 대학에서 할지를 전남도에서 정해서 알려달라"라고 말해 사실상 '전남권 의대를 설립할 대학' 추천을 전남도에 요청한 것이다. 그 후 '전남도 국립의대 설립 추진'이 담긴 정부 답화문까지 공식 발표했다. 여기까지 오는 데만 꼬박 30년이 넘게 걸린 것이다.

전남도도 발빠르게 나섰다. 정부 답화문 발표 후, 중요 사안이 있을 때마다 지역 대학의 의견을 수렴하고 양해를 구했다. 수시로 정부와 국회에 건의서를 전달하고 필요성과 당위성을 알렸다. 이달부터, 전남도는 공식 공모절차를 시작했다. 공모는 설립방식선정위원회, 사전심사위원회, 평가심사위원회 3단계로 진행되며, 각 단계에 참여하는 위원은 지역과 대학, 이해관계자를 철저히 배제해 공정성을 담보한다. 법무법인이 상시 참여해 공모의 전 과정을 감독하여 절차적 공정성과 중립성을 한번 더 점검한다.

일부 대학에서 교육부 단독 신청을 주장하나, 이미 대통령과 정부가 전남도에 대학을 추천해 줄 것을 요청한 이상 정부가 독자적인 의대 신청을 받아줄 리도 만무하다. 게다가 전남도에서는 공모에 미선정된 대학과 지역에 도민 건강권 확보 차원에서 충분한 보완대책까지 마련한다는 계획이다.

전남에 의대를 설립할 절호의 기회를 맞았다. 10월 말까지 의대를 설립할 대학을 정부에 추천하려면 하루 빨리 공모 절차를 마무리 해야 한다. 아직 갈 길이 많이 남았다. 양 대학은 전남도를 믿고 공모에 참여해 선의의 경쟁을 펼쳐주길 바란다. 도민들께서도 상상과 화합의 정신으로 국립의대 신설에 힘을 모아줄 거라 믿는다.

지역의 정주여건을 개선해 지역민이 머무르고, 관광객이 북적이는, 궁극적으로 생활인구가 늘어나 지역에 활력이 넘치는 선순환의 전남도가 되길 소망한다. 그 첫 걸음은 지역의 30년 숙원인 의과대학 설립이 될 것이다.

無等鼓

일제강점기에 청년 시인은 한글로 시를 썼다. 졸업 무렵 한글 자선(自選)시집을 내리했으나 시대 여건상 뜻을 이루지 못했다. 일본 도쿄로 유학을 떠나며 시인은 시 19편을 세 부 필사해 그중 한 부를 후배에게 전달한다. 도쿄에서는 서울의 문우(文友)에게 편지를 보내며 자작시를 동봉하곤 했다. 하지만 불령선인(不逞鮮人)이라는 이유로 일본 경찰에 체포돼 수감된 후 광복을 6개월 앞두고 옥사하고 만다. 그때 압수된 일기와 시들은 끝내 존재를 확인할 수 없었다.

자칫 사라질 뻔 했던 운동주(1917~1945) 시인의 시가 빛을 보게 된 과정은 극적이다. 시인의 유고(遺稿)시 31편을 모은 시집 '하늘과 바람과 별과 시'가 첫 출간된 때는 1948년 1월. 시인의 친필 원고를 보관하고 해방 후 출간을 이끈 연희전문 후배 백영(白影) 정병욱(1922~1982) 교수는 시집 후기에 "...동주의 민첩한 감각과 투명한 예지는 우리로 하여금 일찍이 우리 겨레가 가져보지 못했던 놀라운 영감의 시인을 얻게 하였다"라고 썼다.

섬진강물이 남해와 합류하는 광양 망덕포구에 시인의 시를 깊이 간수했던 '정병욱 가옥'(국가등록문화재 341호)이 자리한다. 가옥에 들어서면 정병욱 어머니가 시인의 유고를 숨겼던 마루 밑 항아리를 볼 수 있다. 포구 일원에는 '서시' 등 시인의 시가 곳곳에 새겨져 있다. 전남도 문화관광해설사는 "운동주 시인과 친필 유고를 지켜낸 정병욱 교수에 대한 해설을 듣고 나면 눈물을 흘리시는 분들이 많다"고 설명했다.

광양시가 운동주 시인의 발자취를 찾는 관광객들을 대상으로 인센티브를 지원한다. 희망하는 시청 관광과에 사전계획서와 여행일정표 등을 제출한 후 광양 '정병욱 가옥'과 해외(중국·일본)에 있는 운동주 관련 관광지 1곳 이상을 방문해야 한다. '운동주 테마관광'을 통해 일제 암흑기를 벗어날 뻔한 시인의 시정신이 널리 알려지고, 지역경제가 활성화되기를 기대한다.

"...그러나 겨우이 지나고 나의 별에도 봄이 오면/ 무덤우에 파란 잔디가 피어나듯이/ 내 이름자 묻힌 언덕우에도/ 자랑처럼 풀이 무성할게이다."('별 해는 밤' 중) /송기동 예향부장 song@

운동주 테마관광

光州日報		The Kwangju Ilbo	
회장·발행인 金汝松 편집인 崔宰豪		논설실장 蔡熙鍾 편집국장 崔權一 제작국장 柳漢洙	
1952년 4월 20일 창간 1980년 11월 29일 등록번호 광주가 1(일간)		우 61482 광주광역시 동구 금남로 224	
대표전화 222-8111 / 220-0551(지사 직권)(주국 신청 배달 안배) 광고문의 062-227-9600			
편집국인내	(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	예향부 220-0692	기획관리국 227-9600	업무국 220-0551
경제부 220-0663	사진부 220-0693	(FAX 222-0195)	(FAX 222-0195)
사회부 220-0664	체육부 220-0697	디자인실 220-0536	서울지사 02-773-9331
전남본부 220-0680			(FAX 02-773-9335)
*구독료 월정 15,000원 1부 800원			
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			