

부산지역 해양문학의 문화론*

구모룡** · 김정하***

차 례

- | | |
|-----------------------|---------------------------------|
| I. 연구 방법과 대상 | III. 근대적 해양도시 부산과 부산지역 해양문학의 형성 |
| II. 해양문학의 개념과 범주 | 1. 근대 해양도시 부산의 문화적 상상 |
| 1. 근대적 표상 형식으로서의 해양문학 | 2. 부산지역 해양문학의 상상 |
| 2. 선원의 생활양식으로서의 해양문학 | IV. 부산지역 해양문학의 문화론적 전망 |
| 3. 본격 해양문학의 등장 | |

I. 연구 방법과 대상

해양은 근대의 산물이다. 이것은 근대에 의해 발견되었다. 따라서 근대, 근대성을 논의로 하고 해양문화나 해양문학을 논하긴 힘들다. 근대 해양문학에 관한 문화론적 접근이 요구되는 까닭이 여기에 있다. 다시 말해서 바다에 인접하여 형성된 고래(古來)의 생활양식이 아니라 해양, 그리고 해양도시와 더불어 새롭게 형성된 생활양식에 대한 탐구가 필요한 것이다. 이러한 관점에서 일찍이 개항하여 근대의 해양도시를 발전해온 부산지역의 해양문학을 문화론적으

* 이 논문은 2002년도 한국학술진흥재단의 지원에 의하여 연구되었음
(KRF-2002-002-A00060)

** 제1저자, 한국해양대학교 동아시아학과 교수

*** 공동저자, 한국해양대학교 동아시아학과 부교수

로 연구하고자 한다.

지금까지 해양문학에 관한 연구는 대부분 바다와 관련한 생활양식과 바다의 상징성 등에 주된 관심을 두었었다.¹⁾ 어촌 혹은 연안역 문학에 대한 연구와 비유(은유와 상징)로서의 바다에 대한 연구에 치우쳐 있어, 엄밀하게 말해서 근대적 개념의 해양문학에 대한 본격 연구는 부족했던 것이다. 앞으로 자세히 살펴볼지만 근대적인 개념의 해양문학은 상선에 의한 세계적 규모의 교역과 원양어선에 의한 대양에서의 조업에 중심 역할을 한 선원들의 생활양식을 재현하면서 발생하였다. 부산지역의 해양문학은 근대 해양도시의 형성과 발생론적인 상동성(相同性)을 갖는다. 특히 1960년대 중반 이래 근대화에 상응하여 본격 해양문학이 부산지역의 시인과 소설가에 의해 펼쳐지게 된다. 근대적 표상형식의 하나인 해양문학은 1970년대 김성식(金盛式: 1942-2002)과 천금성(千金成: 1941—)에 의해 명실상부한 장르로 정착하고 이들의 해양문학은 한국 근대 해양문학의 시금석으로 자리 잡게 된다. 이 글은 부산지역에서 본격 해양문학이 출현하기까지의 문화적 배후와 그 전개과정을 고찰하는 데 목적을 둔다.

문학연구에서 문화론의 도입 필요성은 근대에 대한 해명과 더불어 크게 요청되고 있다. 부산지역의 해양문학을 살피기 위하여 먼저 부산지역을 문화론적으로 고찰하는 것은 당연하다. 근대의 해양도시로 발전하는 가운데 해양문학의 발생론적 근거가 만들어졌을 것이기 때문이다. 이러한 점에서 부산지역의 지역학, 해양문화론, 지역의 민속지학에 대한 관심은 지역 해양문학을 고구(考究)하는 데 필수적인 선행조건이다. 필자는 이러한 문제의식에서 지역문화론과 지역 해양문학에 대한 실증적인 연구를 결합하고자 한다. 따라서 지역문화론의 관점으로 부산지역의 해양문화사를 살피면서 이를 부산지역해양문학의 형성과 발전 과정과 결부시키고자 한다. 이러한 연구 방법은 선행연구들이 지닌 한계를

1) 해양문학에 대한 저간의 대표적인 연구 성과를 들면 다음과 같다. 윤치부, 『한국 해양문학연구—표해류 작품을 중심으로』(건국대 대학원 박사학위논문, 1992); 구모룡, 『해양문화론서설—해양문학의 범위와 장르, 그리고 주요 모티프』, 『교양논총』 2집(한국해양대 교양과정부, 1994); 김정하, 『原水 체험과 바다 모티프의 관련성 고찰』, 『해양문화연구』 7창간호(한국해양대 해양문화연구소, 1996); 노창수, 『전남 지역 해양문학의 뿌리와 현황』, 『국어교육』 1997년 94호.; 최영호, 『한국해양소설연구』(고려대 대학원 박사학위논문, 1998); 황을문, 『해양문학소요』(전망, 2001) 등.

극복하는 데 크게 기여할 것이라 본다. 기존의 연구들이 지닌 한계는 근대 해양과 근대 해양문학에 대한 인식의 부족이다. 이 점을 감안하여 이 글은 근대 해양도시와 집단적인 선원 계급의 형성 과정과 근대해양문학의 발생의 문제를 발전적으로 풀어가고자 한다. 특히 기존의 원형론과 소재론적 방법을 극복하고 해양문학을 분명하고 확정적인 장르로 부각시키고자 한다. 이럴 때 근대표상형식으로서의 해양문학, 체험의 주제적 요소와 항해-배-바다 등의 모티프 조합을 원리로 하는 해양문학의 가능성이 제시될 수 있을 것이다.

II. 해양문학의 개념과 범주

1. 근대적 표상 형식으로서의 해양문학

해양문학에 대한 기존의 논의는 그리 많지 않을 뿐 아니라 그 내용도 동어반복이 많다. 이는 근본적으로 해양문학을 규정하고 접근하는 관점과 방법의 문제에 기인한다. 그간 바다가 구성요소가 되는 텍스트 모두를 해양문학의 범주에 포함하거나 바다의 상징성을 장르적 요건으로 받아들이는 예가 많았다. 전자는 해양문학을 지나치게 넓게 보았고 후자는 텍스트 생산의 사회 역사적 맥락을 고려하지 않았다. 해양문학은 순전히 ‘근대적’ 문학양식이라는 것이 필자의 관점이다. 다시 말하여 근대 이전에 해양문학은 존재하지 않았다는 것이다. 이러한 주장은 사실 매우 논쟁적인 것에 속한다. ‘표해록’ 등 근대 이전의 텍스트에 대한 평가 문제는 말할 것도 없고 바다가 텍스트의 구성요소가 되는 많은 자료들이 배제될 수 있기 때문이다. 그 동안 많은 이들은 바다 이미지나 어촌의 생활양식이 그려진 문학[어민문학; 어촌문학]을 해양문학이라고 명(名)해 왔다. 바다와 연안의 어촌을 해양과 등치할 수 있다고 본 것이다. 그러나 이러한 등치에 문제가 있다. 지금 우리가 접하는 ‘해양’은 근대의 소산일 뿐 아니라 근대적 표상체계에 의해 발견된 것이다. 전근대적인 바다와 근대적인 해양은 그 심상지리에서 다르다.²⁾ 같은 바다가 시선과 이념에 있어 다르게 지각되는 것이

2) 심상지리의 개념은 강상중(이경덕·임성모 역), 『오리엔탈리즘을 넘어서』(이산,

다. 즉 근대 이전에 있어 바다=야만의 등식이 성립되었다면 근대 이후 바다=문명세계라는 등식이 만들어진 것이다.

이와 같이 해양은 근대적인 표상체계³⁾에 의해 발견된 풍경이라 할 수 있다. 근대적 문물이 들어진 항구도시와 항만 그리고 바다 위의 상선과 어선과 군함들은 확실히 다른 표상공간이다. 해양은 이러한 표상들과 함께 하는 근대적인 풍경인 것이다. 이러한 근대적 해양 풍경은 최남선의 『海에게서 少年에게』에서 보인다. 이 시에서 해양은 연안에 닿아 있는 관조의 대상이나 생활의 공간이 아니다. 그것은 외적인 세계와 근대 문명의 표상이다. 여기서 해양은 내/외, 주체/타자를 구별하고 국가(nation)의 경계를 만들면서 세계를 인식시킨다. 다시 말해서 근대적인 국민/국가의 표상시스템에 투영되어 발견된 풍경이라 할 수 있다. 이처럼 해양은 근대의 표지를 지니는 바, 해양문학 또한 이러한 해양에 기원을 두고 있다.

해양을 근대적 표상으로 받아들이는 관점에서 볼 때, 해양문학은 근대성의 산물이다. 즉 이것은 근대의 이상과 모순과 한계를 그 내용으로 한다. 따라서 이는 근대성의 두 양상을 나타내는 리얼리즘과 모더니즘의 형태로 발현된다. 근대 조선에서 해양문학이 본격적으로 등장하는 것은 1930년대이다. 이는 이 시기에 이 땅에 자본주의적 근대가 뿌리내린 현실에 상응한다. 경성이 근대도시의 면모를 보이게 되고 인천과 원산과 부산 등이 근대적인 항구도시의 모습

1997), 86쪽.

- 3) 표상체계는 근대를 설명하는 여러 틀 가운데 하나이다. 표상은 심적 현상이자 구체적인 형상이다. 이는 뭔가를 마음속에 떠올리는 심적인 조작에 관련된 면과 어떤 것의 대체물을 구체적으로 제시하는 물질적인 행위와 관련된 면을 지닌 것으로, 실재를 심적으로든 물리적으로든 재현전화(再現前化)한 것(representation)이라 할 수 있다. 그런데 이러한 표상의 과정은 시대와 사회 그리고 문화에 따라 달라지게 된다. 즉 표상작용은 사회문화적 산물이다. 표상에 변화가 생겼다는 것은 사회문화적 표현코드에 변동이 생겼음을 뜻한다. 근대화는 이러한 표상체계의 결정적이고 비약적인 변동에 상응한다. 언어, 복제기술, 교육, 교통 등 근대화의 중심 매체의 변동으로 달라진 표상들을 일일이 예거할 필요는 없을 것이다. 가령 원근법 체계에 의한 풍경화의 등장을 예로 들 수 있다. 원근법이라는 새로운 표상체계에 의해 풍경은 새롭게 발견되고 새로운 풍경화도 등장하게 되는 것이다. 근대와 표상체계의 관계는 李孝德(박성관역), 『표상공간의 근대』(소명, 2002) 참조.

을 형성한 것은 1930년대이다. 소설가 박태원이 경성의 풍경을 그리고 있다면 김기림의 많은 시들은 인천과 원산 등 항구도시의 풍경을 묘사한다. 모더니즘 시인으로 평가되고 있는 김기림은 다른 한편 근대의 대표적인 해양시인으로 다시 자리매김될 수 있을 것이다. 그는 많은 시에서 근대적 표상인 항구, 부두, 해양, 기적, 항해 등을 시적 제재로 삼고 있다. 김기림은 누구보다 해양문학과 근대성의 관계를 빨리 인식한 시인이다. 그의 시는 당시의 근대 해양시의 수준을 의미한다. 가령 그의 『바다와 나비』는 해양으로 표상된 근대에 대한 혼란을 담고 있다. 수심도 모르면서 달려간 근대에 익숙할지도 모른다는 불안이 이 시에서 유발되고 있는 것이다. 근대성의 내용이 아니라 그 외양에 매달린 그로써 피할 수 없었던 일이다. 제대로 근대를 인식하기도 전에 유럽의 전장을 근대 몰락의 풍경으로 받아들였으니 그가 해양으로부터 퇴각하여 눈을 돌리게 된 것은 당연하다. 유럽의 근대 대신에 일본의 아시아가 기다리고 있었던 것이다.⁴⁾ 이러한 그에게서 30년대 근대와 해양문학의 특징과 한계를 알 수 있다. 신석정의 『먼 항해』에서도 해양 풍경에 대한 인식 주체의 시점이 중요하다.⁵⁾ 가령 “갈매기여!/바다는 아직 한 사람의 시인도 손을 대어 본 적이 없는 푸른 원고지가 아니냐!//나의 젊은 해양시인이여!/나는 바다의 푸른 유리문을 열고 들어가/떠나서 날이 멀은 내 푸른 옛 꿈의 영롱한/진주를 캐어오라 하노니/너는 저 수평선 너머로 나를 데불고 먼 항해를 하지 않으려느냐?”라는 부분을 주목할 수 있다. 이 시의 주인공의 시선이 갈망하는 원근법의 소설점들의 집합인 수평선 너머의 세계가 무엇인가? 분명 명확하지 않다. 그래서 바다를 낭만적 동경의 대상으로 이해한다는 판단이 생길 수 있다. 하지만 ‘내 푸른 옛 꿈의 영롱한/진주’를 시인에 관한 의식 지평과 연관시킨다면 단순한 동경과 다른 차원이 생김을 알게 된다. 이는 단순한 동경이 아니라 하나의 세계에 대한 극복의 의지를 담고 있다. 또한 해양시인, 수평선, 항해 등의 근대어를 상기할 때 이 시의 해양 풍경이 지니는 근대성은 보다 부각된다. 이러한 사정에서 유치환의 『깃발』 또한 해양과 내륙 사이의 분열이라는 식민적 근대의식을 담은 해양시

4) 김기림, 『우리 신문학과 근대의식』, 『인문평론』 1940년 10월.

5) 이 시를 해양시 미달로 본 나의 관점(구모룡, 앞의 논문)을 여기서 수정하고자 한다. 앞의 논문에서 나는 근대적인 해양 체험의 원칙에 따랐다. 하지만 이 글에서 표상의 문제를 더하고자 하며 이에 따라 해양시의 외연이 더 넓어진 것이다.

의 한 양상으로 분류된다.

2. 선원의 생활양식으로서의 해양문학

근대적 표상으로서의 해양과 근대성을 내용으로 하는 해양문학이라는 기본 전제와 함께 해양체험의 형식으로서의 해양문학이라는 관점이 부각된다. 해양문학은 그 무엇보다 선원 계급의 형성과 성장을 토대로 한다. 따라서 선원의 생활양식을 재현한 문학이라는 규정은 핵심적이다. 마커스 레디커에 의하면 선원의 성격은 여섯 가지 정도로 설명된다. (1)세계인으로서의 선원 (2)집단노동자로서의 선원 (3)임금노동자로서의 선원 (4)단도직입적인 인간으로서의 선원 (5)저항의 화산으로서의 선원 (6)해적으로서의 선원.⁶⁾ 이처럼 다양하게 중첩되는 선원의 성격은 해양문학의 가능성을 풍부하게 열어 놓고 있다. 해양문화와 해양문학은 이러한 선원들의 생활양식에서 비롯한다. 따라서 이들의 존재를 간과하고 바다와 연안역의 삶을 그리고 있는 문학을 해양문학의 주류로 설정하는 것은 논의의 단초에서 한계가 있다.⁷⁾ 해양문학은 선원들의 생활양식을 표현

6) M. 레디커(박연 역), 『악마와 검푸른 바다 사이에서』(까치, 1987).

7) 가령 최영호는 해양문학을 다음과 같이 규정하고 있다. “해양문학은 바다만을 강조하거나 추구하는 문학에 제한되어서는 안 된다. 바다만을 강조하여 작품의 가치를 평가하는 것은 답답한 체험주의에 머물 위험이 크다. 바다에서의 실제적임 체험뿐 아니라 비록 간접적 체험이라 하더라도 그것이 문학에 질실히 녹은 것이라면, 그 또한 해양문학의 범주에 응당 포함시켜야 한다. 해양문학 담당층이 꼭 바다에 살아야만 하는 것은 아니다. 각자의 삶이 해양체험과 직접적으로 관련되어 있어야 한다는 시작으로 작품 속의 바다를 평가하는 태도로는 작품 자체의 다양성은 물론 문학으로 찾는 바다의 얼굴을 올바르게 찾을 수 없다. 나아가 바다로 인해 각 존재들의 동질성이 어떻게 형성되고 그것이 우리 삶을 어떻게 탄실하게 하는지를 이해할 수 없게 한다. 해양문학은 그 특수성, 차별성을 강조하기 위해 제시되는 것이 아니라 보편적인 문학의 영역을 확장시키는, 다시 말해 차이로 존재하는 보편적인 문학이라는 관점에서 시작되어야 한다.” 최영호, 앞의 논문, 31쪽. 이러한 관점의 한계는 본질주의 혹은 보편주의의 오류에서 유발된다. 문학성이라는 본질에 환원되는 보편 문학으로서의 해양문학이라는 설정은 해양문학이 지닌 특수한 국면을 보지 못한다. 그리고 해양문학의 특수성을 강조한다 하여 이것이 보편적인 문학 영역을 확장시키지 못한다고 보는 것은 잘못이다. 오히려 더 많은 특수성을 만들어내는 일은 문학과 문화를 풍부하게 확장하는 방법이 된다.

하거나 재현한 해양시와 해양소설로 규정된다. 따라서 해양과 배와 항해 등은 중심 모티프로 해양문학을 구성하는 필수적인 구조요건이라 할 수 있다.

(1) 해양: 바다는 물의 다양한 형태 가운데 하나이다. 물은 원초적인 물질이고 생명을 발생시키는 근원이다. 물은 유동적인 것. 그리고 형태가 없는 것들(공기)과 형태가 있는 것(대지와 고체들) 사이를 오간다. 따라서 그것은 삶과 죽음에 대한 유비가 된다. <바다로 돌아가는 것>은 <모성으로 돌아가는 것>이고 곧 죽음을 맞는 것이다. 바다의 상징적 의미는 모든 생의 어머니이다. 그것은 죽음과 재생, 연원과 무한 그리고 무의식의 표현이 된다. 또한 현상적인 차원에서 바다는, 썰물과 밀물의 규칙적인 흔들림이 보이는 시각적 황홀을 보여주며, 악에 대해 투쟁하는 인간성의 거울, 혹은 투쟁의 장소가 된다. 바다의 이러한 상징적 의미로 하여 바다는 시작과 끝을 지닌 완결의 형식을 갖춘다. 따라서 주요한 상상력의 대상이 된다.

(2) 배: 이는 운송의 방편이기 이전에 주거의 한 형태이다. 이것은 인간의 시간과 공간 속으로의 여행을 매개한다. 그렇기 때문에 그것은 때로 신성한 의미를 지니기도 하고 때로 죽음과 버림의 의미를 갖기도 한다. 배는 항해와 불가분의 관계를 지니면서 인간의 다른 공간과 세계를 향한 여행의 욕망을 상징한다. 그러면서 이것은 온전한 형태의 삶의 공간이 된다. 배의 중앙에 있는 마스트는 신화 속의 우주목Cosmic Tree과 같다. 이 속에서의 삶의 환희와 행복, 번전과 죽음이 공존한다. 물론 이러한 의미를 가능하게 하는 것은 바다이다. 즉 바다로 인하여 배의 상징적 의미가 탄생하는 것이다. 이 경우 바다는 곧 인간의 조건이다. 그리고 이러한 의미는 배의 여러 형태에 따라 다양한 이미지로 변주된다.

(3) 항해: 이는 곧 삶을 의미한다. 살아감이란 달리 다른 것으로 변하고자 하는 욕망이라고 할 수 있다. 그 과정에는 많은 질곡들이 도사리고 있다. 항해는 이러한 삶의 과정에 비유된다. 이것은 다른 곳을 향해 떠나는 배에 기원을 두면서 변화와 거부와 도피의 환상을 내포한다. 이것은 염세적인 절망과 낭만적 모험의 즐거움을 표현한다. 어느 경우이든 항해는 보들레르가 말한 것처럼 <쓰디쓴 깨달음>을 가져다준다. 왜냐하면 궁극적인 회귀의 의미가 전제되어 있기 때문이다. 어떠한 변전의 과정과 귀결을 갖더라도 회귀의 의미는 남게 된다.⁸⁾

말할 것도 없이 이러한 세 가지 모티프는 밤, 창공, 바람, 섬, 물고기, 노동 등과 어울려 해양문학을 구성하는 기본 원리로 작동한다.⁹⁾ 즉 낮선 이국 항구도시에서의 설레임과 낯섬, 항해 중 노동의 고됨, 출항의 기대와 귀향의 갈망 그리고 귀향 후의 생활 등은 해양문학의 내용이 된다.

3. 본격 해양문학의 등장

근대 해양문학은 근대화에 상응하여 발전한다. 한국의 해운업과 수산업은 일제의 식민적 근대화의 일환으로 성장하나 본격적인 것은 되지 못했다. 일제시대 해운업의 경우 총독부가 원산, 목포, 부산의 일본거류민을 지원하여 경영하거나 일본 본국자본에 의해 독점되는 양상을 보인다. 아울러 일제는 만주사변 이후 이차대전까지 철저하게 제국주의 정책에 부응하는 해운정책을 실시한다.¹⁰⁾ 따라서 본격적인 해운업의 발달은 해방이후에 시작된다. 수산업 또한 식민지 수탈정책의 일환으로 장려되고 일본의 연안어장보다 어장가치가 월등히 높았던 우리나라 어장을 우선적으로 개발하는 정책이 실시되었기에 식민지하에서 급속히 발전한다. 그러나 해운업과 함께 우리나라 수산업의 발전은 1962년 경제개발 5개년이 추진되면서 수출산업으로서의 수산업 비중이 커지면서 나타난다.¹¹⁾

근대화와 해양화를 동일시하는 관점은 가능하다. 김진현은 1945년의 해방을 대륙으로부터의 해방이라 해석하면서 해방이 대륙과의 단절과 강제된 해양화를 불러왔다고 한다. 냉전의 세계체제 하에서 섬이 된 한국은 해양화의 길을 걸을 수밖에 없게 된다. 이러한 점에서 압축 성장은 곧 압축 해양화이기도 하

8) 구모룡, 앞의 논문, 208-209쪽.

9) 최영호는 필자의 이러한 관점을 도식적 이해라고 몰아붙이고 있다. 또한 그는 필자가 이러한 도식에 따라 갯벌, 섬, 포구 등을 다룬 작품을 배제하고 있다고 말한다. 그런데 그는 그의 논문에서 이러한 지적을 하면서 바다—배—항해를 해양문학을 구성하는 주요 모티프로 설정하고 있는 이가 누구인지를 밝히고 있지 않다. 도식이라 매도한 것도 문제이지만 누구의 견해인가를 밝히지 않고 비판하고 있는 것은 더욱 큰 문제라 할 수 있다. 최영호, 앞의 논문, 27쪽; 31쪽.

10) 손대현, 『한국해운사』(한국선원선박문제연구소, 1982), 280-282쪽.

11) 이방호, 『국가발전과 수산업』, 『물과 한국인의 삶』(최정호 편, 나남, 1994), 358쪽.

다.¹²⁾ 해양문학은 이러한 해양화 과정에서 선원들의 생활양식이 형성되는 가운데 발전한다. 1960년대 말과 1970년대 초에 본격적인 해양문학이 등장하는 까닭도 여기에 있다. 김성식이 LASCO 해운 SAMUEL S호 2등 항해사로 승선한 가운데 해양시 『淸津港』으로 『조선일보』 신춘문예에 당선된 것이 1971년이었고 천금성이 인도양 출어 중에 쓴 단편소설 『零海拔附近』이 『한국일보』 신춘문예에 당선된 것은 1969년이다.

근대적인 해양문학이 본격적인 근대화 과정에 형성되었다는 사실은 매우 중요하다. 냉전체제의 축소판인 분단체제에서 섬이 된 한국사회의 근대화 출구가 부산이 되었고 이와 더불어 부산지역에서 김성식과 천금성 등 대표적인 해양문학작가들이 등장한 것이다. 이러한 사실은 지역문화론적 탐구의 대상이 된다. 근대의 해양도시로 발전하는 가운데 근대 해양문학의 발생론적 근거가 만들어졌다는 것이다. 김성식은 선장으로서의 해양체험을 해양시로 표출하였고 천금성 또한 원양조업의 체험을 해양소설로 서술하였다. 모두 선원으로서의 생활양식을 표현하고 재현했다. 이처럼 김성식과 천금성의 등장은 해양문학의 사회적 토대가 형성되었다는 문화유물론적 설명을 가능하게 한다. 하지만 이러한 설명으로 이들의 해양문학에 대한 평가가 이뤄지는 것은 아니다. 무엇보다 이들의 해양문학이 내포하는 근대성에 대한 해명이 중요하다. 근대성과 항해의 유비(類比)는 『계몽의 변증법』의 저자들에 의해 오딧세우스를 통해 나타난 바 있다.¹³⁾ 항해란 무엇인가? 각양각색의 위험과 고난 그리고 유혹과 쾌락을 극복하고 마침내 그 목적지에 도달하는 것이 아닌가? 이를 근대적인 목적론과 합리성에 건주는 것은 타당할 것이다. 비록 낭만의 채색이 있다 하더라도 이는 근대성의 장식에 불과할 뿐이다. 김성식이 자신의 시적 지향을 보들레르의 『엘바트로스』에 대한 모방적 극복에 둔 것¹⁴⁾과 천금성이 델빌의 『모비딕』을 창작의 전범으로 삼되 이를 극복하려 한 것¹⁵⁾은 비록 우회적 설명이나 이들의 해양문학이 근대성을 추구했음을 시사하는 것이라 할 수 있다. 보들레르의 항해는 일반적인 근대에 저항하는 미적 근대성의 실현으로 보아진다. 김성식 또한 항해

12) 김진현, 『해양화 혁명』, 최정호 편, 앞의 책, 475-485쪽.

13) D. 아도르노·M. 호르크하이머(김유동 역), 『계몽의 변증법』(문예출판사, 1995).

14) 김성식, 『후기』, 『이 세상 가장 높은 곳에 바다가 있네』(찬샘, 1995), 153쪽.

15) 천금성, 『작가의 말』, 『은빛 갈매기』(고려원, 1979).

를 통하여 근대 사회의 모순들을 미적으로 극복하고자 하였다. 멜빌의 『모비딕』이 근대성의 두 측면을 동시에 보여준다는 견해는 매우 설득력이 있다. 이는 합리성에 대한 지향과 그 과정에서 나타나는 난폭한 불합리라는, 근대의 양면성이다.¹⁶⁾ 천금성의 해양소설 또한 이러한 양면성을 보이고 있다.¹⁷⁾

Ⅲ. 근대적 해양도시 부산과 부산지역 해양문학의 양상

1. 근대 해양도시 부산의 문화적 양상

부산지역의 해양문학은 근대적인 해양도시와 선원 계급의 형성과 이를 배경으로 발생한다. 이는 내륙적인 문화, 육로의 문화에서 벗어나 해양문화, 해로의 문화를 발견하는 일에 상응한다. 이와 더불어 연안역 중심의 풍속에서 탈피하여 해양을 새롭게 바라보는 관심의 전환이 일어나는데, 해양 코스몰로지의 변화가 나타나는 것은 당연하다.¹⁸⁾ 근대적인 해양도시의 형성과 더불어 시민의

16) 한기욱, 『바다·고래·근대인-해양문학으로서의 『모비딕』』, 『인문사회과학논총』 1998년 5권 1호. 59-76쪽.

17) 김성식과 천금성, 보들레르와 멜빌 사이의 비교문학적 과제는 다음으로 미룬다.

18) 전근대 한국인의 해양 우주론(cosmology)은 다른 세상[異界]으로서의 바다라는 개념으로 집약된다. 신화에서 바다는 대체로 피안과 초월의 세계를 나타내는 표상이다. 신라의 탈해는 용궁 출신이며 가야 창건주인 수로왕의 부인 허황후도 바다 너머 나라에서 왔다. 이러한 신화에서 용은 바다와 하늘을 자유자재로 넘나드는 초월적 상징이며 이것이 사는 곳이 곧 용궁이다. 민속에서 바다는 풍요와 번영의 원천이나 성역이어서 인간의 세계 저편에 있다. 용왕 먹이기와 용왕맞이는 해난사고를 미리 막기 위한 신앙의 한 양식으로 신성한 곳으로서의 바다를 나타낸다. 특히 금기의 풍습은 인간 세계와 바다의 거리를 설명하기에 적절한 예가 된다. 성역으로서의 바다는 바다를 종교의 대상이 되게 한다. 인생을 고해(苦海)에 비유하는 불교조차 해수관음이라든가 불국토(동해) 개념을 갖고 있다. 그러나 도교나 유교는 바다에 대하여 부정적이다. 도교가 지향하는 산수자연과 바다는 거리가 멀며 유교는 바다를 욕망과 여성의 등가물로 받아들여 이를 억압한다. 다른 세계로서의 바다라는 개념은 여러 고전 텍스트를 통해 살필 수도 있다. 『삼국사기』의 대세와 구칠의 이야기는 바다를 미지의 세계로 그리고 있고 『동해야서』의 丹邱 이야기 또한 바다를 별세계로 본다. 이것은 『청산별곡』과 『홍길동전』과 『허생전』에서는 섬의 상상력과 결합하여 이상향을 나

해양의식과 해양문화 그리고 생활양식은 변화를 겪게 마련이다. 항구와 시장 그리고 그 배후의 도시 공간을 통해 해양문화가 형성되는 것이다. 또한 사람들의 해양체험들은 일상의 이야기를 구성하는 주된 소재가 된다. 원양어선과 상선에서의 노동 경험과 먼 바다와 이국의 풍경들은 형성기 해양문학의 주된 재료들이다.

역사적으로 부산의 도시 공간은 식민화와 근대화로 두 번에 걸쳐 왜곡되었다.¹⁹⁾ 본래 해양문화와 내륙문화가 만나고 그것들이 조화를 이루어오던 바, 일제가 중앙동 중심으로 도시를 변형하면서 기존의 중심인 동래와 다대포 기장이 주변화되는 과정을 겪었고, 근대화 과정에서 부두와 항만 위주의 개발이 이루어져 기존의 문화는 더욱 해체되었다. 이러한 점에서 부산은 '식민도시'에 상

타내기도 한다. 그렇지만 『표해록』~『유에』에 나타나 있듯이 바다는 광막과 고난의 대명사이다. 간혹 「심청전」과 「토끼전(별주부전)」에서처럼 다시 살아남이라는 엘리야데적 바다가 없는 것은 아니나 전통시대의 바다는 대체로 다른 세계로서 공포의 대상으로 인식되었고 두려움을 넘어 희망과 가능성을 찾으려는 도전의 식은 크게 보이지 않는다. 물론 예외가 없는 것은 아니다. 허황후(황옥) 신화와 같이 바다가 개국을 뜻하거나 문무왕이 죽어 용으로 환생하여 왜구를 막겠다고 했을 때 호국의 의미와 연관을 맺기도 한다. 더 나아가서 장보고 대사의 국제 무역 활동 설화나 이순신과 관련한 영웅서사는 바다에 대하여 긍정적이고 적극적인 접근을 보이기도 한다. 그러나 유교가 지배한 조선시대의 후기에 이루어졌던 섬 비우기[空島] 정책과 쇄국 정책은 한국인의 부정적 해양관을 설명하기에 부족함이 없다. 그런데 한국인이 처음부터 다른 세상으로서의 바다라는 해양 우주론을 내면화한 것은 아니다. 해양문화의 고고학은 선사시대에 한반도에 살던 사람들이 해양 친화적이었음을 나타내는 증거들을 갖고 있다. 가령 선사시대의 암각화인 울산의 반구대 암각화가 뚜렷한 예가 된다. 따라서 문명화 과정에서 바다를 다른 세계로 보는 우주관이 형성되었던 것이다. 이러한 점에서 표상체계가 급격하게 변화하는 근대 이후 해양의 코스몰로지가 변화하는 것은 당연하다.

- 19) 부산의 바른 이해는 월러스틴에 연원한 지역문화론 geo-culture으로 가능하다. 서구와 서구화한 근대 일본이 주변부 조선을 강제하는 과정에서 근대도시 부산이 형성되었기 때문이다. 중심부의 정치와 경제와 문화의 힘이 도시와 도시적 공간을 형성하는 주된 요인이 되었음을 부정하긴 어려울 것이다. 이러한 점에서 월러스틴의 이론에 기대어 도시문화를 세계체제와 연관시킨 앤소니 킹의 식민도시론은 식민지적 근대 도시 부산을 설명하는 데 좋은 이론틀이 되고 있다. I. 월러스틴(김시완 역), 『지역정치와 지역문화』(백의, 1995); A. 킹(이무용 역), 『도시문화와 세계체제』(시각과 언어, 1999). 39-124쪽.

응한다. 종속적인 도시화에 의해 새롭게 조성된 공간과 양식들이 의식과 습관을 변화시키고 새로운 계층화를 가져왔다. 실제로 근대도시 부산은 19세기 이래 급속하게 변모해 왔다. 동래로부터 매립지 항구로 중심이 이동함과 동시에 많은 일본인들의 거류지가 형성되어 식민지 근대가 이식되게 된다. 이러한 과정에 공간의 왜곡 현상이 나타남은 필연적이다. 식민도시로 발전할 수밖에 없는 요건이 만들어진 셈이다. 공간 왜곡과 함께 새로운 근대적 제도의 정착으로 삶의 양식 또한 급격하게 변하게 된다. 항구에 증기선이 등장하고 철도가 놓이고 은행과 통신시설 등이 등장한다. 아울러 일본식 가옥들이 이뤄진 집단거주지가 형성되고 동시에 그에 따라 자본주의적 도시 풍경이 연출된다. 근대적 문명의 입구인 항구에는 분주하게 사람들과 문물이 오가는 데 상인과 유학생 나아가서 도항자들은 빈번하게 우리 문학 속에 등장한다. 이처럼 전통적 질서가 와해되는 양가적인 현실 앞에서 사람들은 혼란을 겪을 수밖에 없다. 따라서 이 속에 사는 사람들과 그 생활양식도 어느 정도 잡종성(hybridity)을 지니는 경향이 있다. 해양-내륙; 민중-선비; 유동-정착; 이주-토착; 식민-자유; 도시-농촌/어촌 등등, 서로 이질적인 문화소들이 교차하는 것이다. 따라서 이처럼 부산지역 해양문화는 혼재되어 유동하는 특성을 지닌다. 근대 초기의 부산항은 해양과 내륙을 매개하는 문학적 상상력의 중요 대상—이인직의 『혈의 루』, 최찬식의 『추월색』, 염상섭의 『만세전』, 이동구의 『도항노동자』, 임화의 『현해탄』 등—으로 등장한다.²⁰⁾ 그런데 이러한 시기의 문학에 등장하는 해양은 기존의 연안역 생활양식과 관조의 대상인 바다와 다르다. 해양은 근대와 더불어 형성되는 새로운 삶의 양식인 것이다. 이러한 삶의 양식에는 근대성과 식민성이 혼재한다. 부산지역 공간의 식민도시적 특성인 이중성이 그대로 반영되고 있는 것이다.²¹⁾

20) 조갑상, 『한국소설에 나타난 부산의 의미』(경성대출판부, 2000).

21) 식민도시는 사회 문화적으로 (1)사회적 양극화-식민모국에서 온 상류계층의 정착민과 하류계층인 토착민 사이의 분화, (2)배타적이고 폐쇄적인 도시사회 형성, (3)이중 혹은 다원적인 집단 구성 등의 특징을 보이고 공간적으로 (1)해변 혹은 강변의 변화, (2)격자형 도시, (3)주거지역의 특수성, (4)외생의 엘리트층과 토착주민 간의 거주지 격리, (5)생활양식의 차이, (6)사용목적에 따른 지구의 분할 등의 특성을 드러낸다. A. 킹, 앞의 책, 39-86쪽.

한국문학 속의 부산의 풍경은 몇 단계의 변모를 보인다. 먼저 개항과 더불어 변화는 시작된다. 일제의 대륙정책에 따른 일본화 과정이 신소설 등에 잘 나타나며 외래 문물을 향한 식민지인들의 인식변화 분명하게 보인다. 합방 이후의 시기는 더욱 뚜렷하다. 항구와 기선, 철도와 열차, 은행과 우체국, 전차와 자동차 등 새로운 근대제도의 등장과 함께 근대도시 부산은 그 면모를 일신하게 되는 것이다. 특히 매립과 매축 등에 의한 공간의 변화는 식민도시의 근거를 만드는 기능을 한다. 외생의 식민지 모국 상류층 집단 거주지 형성은 여러 가지 차별과 차이를 만든다. 소설이 이러한 풍속을 잘 반영하고 있다면 시는 새로운 문물 이미지를 쫓는다. 가령 앞서 언급한 유치환의 『깃발』은 식민적 근대를 경험한 자아의 양가성을 그대로 드러낸다. 문학작품 도처에서 이러한 양가성은 변화하는 도시풍경과 같이한다. 이러한 식민적 근대도시 부산은 해방과 더불어 또 다른 변화를 보이게 된다. 귀국인파에 의해 왜곡된 공간은 더욱 무질서를 보이게 된다. 아울러 일본적 근대와 서구적 혹은 미국적 근대가 혼재하는 가운데 무질서는 극화된다. 이러한 문제가 가장 극대화되는 것이 한국전쟁이다. 한국전쟁으로 많은 문인들이 부산을 그리게 되는 바, 이야말로 한국 근대의 일그러진 풍경을 나타내기에 족하다.

이러한 부산에서 본격 해양문학이 등장하는 것은 1960년대 후반부터다. 앞서 지적한 바와 같이 김성식의 해양시와 천금성의 해양소설은 근대적인 해양도시 부산이 형성한 해양문화의 산물이다. 이들의 작품에 나타난 근대 해양도시의 풍속과 해양체험의 양상 그리고 해양지향성이 내포하는 이데올로기 등의 설명을 통하여 한국 해양문학의 성과와 의의를 살필 수 있다.

2. 부산지역 해양문학의 양상

1) 김성식의 해양시

김성식²²⁾이 해양과 접한 것은 뜻한 바 한국해양대학에 입학부터이나 실제

22) 김성식은 1942년 함경남도 이원에서 부 김철수(金哲洙)와 모 정명자(鄭明子)의 2남 1녀 중 차남으로 태어나 어린 시절 주로 서울에서 성장한다. 1948년 이태원 초등학교 (당시 서울 이태원 공립 국민학교) 입학하여 4학년 때 전학한 서울 한남 초등학교 (당시 서울 한남 종합 국민학교)를 1954년 졸업하고 한양중

1967년 9월 미국 소재 LASCO 해운 SAMUEL S 호 3등 항해사 승선하면서 시작된다. 그 뒤 그는 1979년까지 LASCO 해운에서 항해사, 선장 등으로 승선한다. 한국해양대학을 중퇴한 그가 한국해양대 전수과를 수료한 것은 1970년 5월이다. 김성식의 문학 활동은 1970년말 승선 중에 투고한 시 『淸津港』이 『조선일보』~진춘문예에 당선되고 난 이후 본격화된다. 이후 그는 월간 『海技』지 주간을 6개월간 맡았고 여러 문학지와 일간신문, 주간지, 사보 등에 활발하게 작품을 발표한다. 1977년 첫시집 『淸津港』(修文書館) 출간하고 2000년 하선하기까지 4권의 시집을 발간하는 등 시작과 항해를 병행하다 2002년 타계한다.²³⁾

김성식의 시를 두고 ‘본격적인 해양시의 효시’²⁴⁾라 자리매김한 이는 전봉건 시인이다. 해양시가 근대적 표상으로 바다가 형상화된 것이라는 관점에서 볼 때 말할 것도 없이 한국 해양시의 효시는 최남선의 『海에게서 少年에게』이다. 이 시에서 바다는 단순하게 육지의 끝에 있는 물의 영역을 뜻하는 것이 아니다. 또한 내륙의 시점에서 보는 완상의 대상도 아니다. 여기서 바다는 순전히 근대적 세계인식의 산물이다. 즉 국가(nation)의 경계를 넘어서 세계를 인식하게 하는 공간이다. 이는 ‘근대적인 국민/국가의 표상시스템에 투영되어 발견된 풍경’²⁵⁾이다. 이처럼 근대적 표상공간으로 발견된 바다 풍경은 가령 김기림 등의 모더니스트들의 시에서 근대적 세계를 나타내는 기표로 어렵지 않게 동원된다. 김기림은 『파랑 港口』의 마지막 연에서 “港口는 國籍을 자랑하지 않았다./港口는 犯罪를 무서워하지 않았다./港口는 바다의 國境을 믿지 않는다./그러므로 아무도 오고 아무도 도라갔다.”라고 읊은 바 있다. 여기서 김기림 또한 항구를 매개로 근대세계의 지리학을 말하고 있다. 하지만 이들은 근대 지정지리학으로 바다 혹은 해양을 인식하고 있을 뿐이다. 전봉건의 김성식의 시를 본격적인 해양시의 효시라 한 것은 근대적인 해양 경험을 바탕으로 한 선원들의

학교를 거쳐 1960년 선린상업고등학교 졸업한다. 고교 졸업과 더불어 1960년 그는 한국해양대학 항해과 입학하여 1962년 한국해양대학을 중도 수료하고 1964년 군에 입대하여 1966년 말 제대한다.

23) 자세한 연보는 첨부된 연보 참고.

24) 전봉건, 『서』, 『김성식 시집 청진항』(수문서관, 1977), 5쪽.

25) 구모룡, 『한국 근대 해양문학의 현주소—방법과 관점을 찾아서』, 『한국해양수산정책포럼 9호』(한국해양수산정책포럼, 2002), 9쪽.

생활양식으로서의 해양시를 엄두에 둔 규정이다.

해양시는 해양이라는 개념이 근대에 와서 만들어진 역어(譯語: Ocean과 Sea)이듯 근대적인 장르 개념이다. 이것은 시의 하위 양식으로서 두 가진 조건을 필요로 한다. 첫째 해양시는 바다에 대한 근대적인 표상시스템을 반영해야 한다. 해양은 근대 자본주의 세계에 의해 발명된 공간이자 자본주의적 근대성에 상응하는 표상이다. 이러한 점에서 바다에 대한 인식 주체의 근대적 시점이 해양시의 기본 조건이 된다. 둘째 해양시는 해양체험을 필요로 한다. 그러나 창작에서 체험이 차지하는 비중을 고려할 때 해양시에서 해양체험은 매우 중요한 구성요건이 된다. 해양체험은 연안역에서 이루어질 수도 있고 대양에서 이루어질 수도 있다. 근대적 시점에서 묘사된 해변조차 해양시의 범주에 드는 것이 사실이다. 하지만 본격적인 해양체험은 아무래도 항·포구와 배와 항해가 핵심 모티프가 될 때 가능하다.²⁶⁾

진봉건은 해양체험의 관점에서 김성식의 시를 본격적인 해양시의 효시라 규정하였다. 말할 것도 없이 해양시의 중심은 해양체험을 형상화한 시에 있다. 그럼에도 그 외연을 넓혀야 한다는 생각에서 해양시 혹은 해양문학의 범주를 지나치게 확대하는 경우도 없지 않다. 어떤 이는 해양문학의 핵심 내용인 근대성의 문제를 몰각하기도 한다. 김성식의 시적 원천은 근대해양이다. 그런데 근대세계로서의 해양과 시적 대상으로서의 해양은 상호 긴장관계를 형성한다. 해양은 오딧세우스의 모험에서 보았듯이 근대의 목표에 도달하게 하는 토대인 동시에 그것을 가로막는 장애가 된다. 이러한 이중성은 곧 시와 근대의 이중성에 상응한다. 김성식의 해양시도 이러한 이중성에서 산출된다. 그는 그의 시쓰기를 일러 “바다보다 큰 허무 속에 잠겨 있는 절망을 길어 올리는 것”²⁷⁾이라 하였다. 또한 이 말에 이어서 그는 바다가 그를 시인이 되게 하였다고 말한다: “시인은 결코 태어나는 것이 아니라 만들어지는 것이다. 누가 이야기한 것을 한번 뒤집어 보았습니다. 내게는 이 뒤집힌 말이 진실처럼 들리는 것은 바다가 너무 넓다는 것, 허무의 덩어리로 가득 차 있다는 것, 평생을 달려도 그 끝이 보이지 않는다는 데 있습니다. 그러므로 그 닿을 데 없는 바다가 나를 시인으

26) 구모룡, 『해양문학론서설—해양문학의 범위와 장르, 그리고 주요 모티프』, 참조.

27) 김성식, 『후기』, 『이 세상 가장 높은 곳에 바다가 있네』(찬샘, 1995), 153쪽.

로 만들었습니다. 나의 항해가 끝날 때까지는 계속 나의 작업을 물결 위에 남겨놓을 것입니다. 아직도 길고 긴 항해가 내 앞에 들끓는 모양 누워 있으니까요.” 그는 허무의 바다, 무한의 바다에서 ‘본격 해양시’를 건져 이를 정착시키는 한편 다양한 해양시의 과제를 남겨 놓았다.

① 근대 세계와 고향

첫 시집 『淸津港』(1977)에서 가장 먼저 실려 있는 시는 『出港』 연작 2편이다. 편집 의도에 따라 배치되었을 것이라 추측되는 이들의 주된 내용은 아침 이미지와 바다 이미지에 기댄 출항의 건강함이다. 이러한 건강함은 미지세계에 대한 동경과 기대에서 유발된다. 만일 삶의 현실적 조건에 의해 피할 수 없게 된 출항이라면 비애와 원망이 주조를 이룰 것이다. 그러나 이들 시의 출항에서 삶의 끈고함은 전혀 보이지 않는다. 오히려 밖으로 펼쳐진 세계를 향한 갈망이 강렬하다.

앵커를 올려라 닻을 감아/五六島 너머 水平線을/불끈 들어 일어서는/太陽 쪽으로/윈드라스 레바를 힘껏 눌러 눌러/무거운 닻줄 감아/떠나자 船首를 돌려 떠나/거리의 창문마다 무너진 햇살/골목길 개구쟁이 입술에서/묻어 나온 알사탕의 꿈/아내의 행주치마에 젖어 있던/짹짹한 생활을 뒤에 두고/거침없이 소리치며 흔들리는/물결 따라/여기/숫아오른 시뻘건 불덩어리를/선창 가득 실어/에메랄드 삶아 뿌려 논/카리브/전설이 녹아 소금이 된/地中海/달이 흘린 눈물로/파르르 떨고 있는/赤道를 향해/청동빛 팔뚝을 건어/꿈틀대는 푸른 힘줄을/햇빛에 구워 또 구워/힘의 大洋을 힘을 내세워/펼 펼 살아 뛰는/바다를 잡으려/풀무질 쳐 뜨거워진/가슴의 근육/狂風에 내 맡기려/메인 마스트에 소리치던/出港旗가 부풀기 전에/닻을 감아라 앵커를 올려/물살 헤쳐/돌아나는 太陽을 향해/윈드라스 레바를/힘차게 잡아/잡아 당겨라(『出港II』)

이처럼 이 시에서 보이는 출항은 낭만적이다. 지금-이곳의 현실보다 미지의 세계—에메랄드 삶아 뿌려 논 카리브, 전설이 녹아 소금이 된 地中海, 달이 흘린 눈물로 파르르 떨고 있는 赤道—에 대한 의식의 지향이 강렬하다. 달리 아침의 낭만주의라고 할 수 있을 이러한 의식지향은 안과 밖의 이분법에서 밖에 가치를 부여하는 시점을 보인다. 그래서 현실의 인연과 생활을 ‘거침없이’ 뒤로 둘릴 수 있는 것이다. 이 시에서 바다는 시적 화자의 일상과 생활의 안온함을

포기하게 하는 견인력을 지녔다. 그러나 시적 화자가 이러한 바다의 힘에 이끌려 가는 것은 아니다. 한편으로 이끌리면서 다른 한편으로 그것을 잡겠다는 의지가 있다. 이 시에서 이러한 의지의 원천은 다만 미지 세계 혹은 대양이 이끄는 힘으로 표현된다. 이를 좀더 구체화하면 시적 화자가 삶의 본래 터전보다 바깥의 세계에 가치를 두는 상상적 지리학을 지녔다고 할 수 있다. 이는 『출항 I』에서 “땅위에 그득 찬 안개 걷어다/온 세상 바다에다/골고루 던져 버리자”라고 한 데서 알 수 있는 것이기도 하다. 인용시는 출항이라는 사건을 통해 미지의 근대세계를 향한 시인의 강렬한 동경을 드러낸다.

그 어떤 동경의 의식이든 그 발상의 근저는 현실에 대한 거리감이다. 동경은 이곳을 부정하고 저곳을 그리워하는 의식 형태이다. 그리고 동경의 궁극적 대상을 성취할 수 없다는 데서 아이러니가 발생한다. 김성식은 고향을 떠나 미지의 세계를 찾아 항해를 계속한다.

船輪가에/아지랭이가 감돌고/뱃알꽃 꽃잎이 흩어져/보리고개를 넘는/어머
 님 얼굴에/무늬를 놓아/물속에 잠기면/잠긴 바다를 꺼내/손으로 말리면서/陸
 地 바다를 잇는/한 點 위/타게트를 걸어/航路를 射殺//—죽어 버려라 故鄉//
 새로운 針路/타륜 안 바다를 잡아/시체가 된 목은 뱃길을/목을 타고 넘어온/
 젖은 손수건으로/똥똥 말아/海底 깊이 水葬한다.//—날려, 꽃가루처럼 날려
 버려 (『航路變更』)

이 시가 드러내는 화자의 의식은 단순하지 않다. 우선 쉽게는 출항에 따른 이별의 슬픔을 말하고 있는 것으로 볼 수 있다. 출항과 함께 가난한 삶과 어머니의 얼굴 등이 선연하여 눈앞의 항로를 가리기도 했으리라. 이에 슬픔의 표상인 손수건에 이 모든 것들을 말아 수장하는 의식으로 출항의 의지를 다진다. 다음으로 이 시가 보여주는 화자의 의식은 고향에 대한 강한 부정의식이다. 이는 ‘죽어 버려라 故鄉’이라는 구절에 집약된다. 또한 ‘뱃알꽃 꽃잎’으로 상징되는 가난을 ‘꽃가루처럼 날려’ 보내는 의식(儀式)을 통하여 극복하려는 데서 잘 나타난다. 즉 시속의 화자는 고향-가난에 대한 절연의 의지를 보이고 있는 것이다. 그러나 이러한 인생의 항로변경은 단번에 수행되고 성취되는 것이 아니다. 출항은 항상 도래할 귀항을 예비하고 있다. 출항과 귀항의 반복, 고향과 근대 사이를 오가며 시인은 삶의 궁극적 의미를 끊임없이 묻게 되는 것이다. 이

러한 과정의 첫 자리에 인용시의 위상이 있다.

김성식 시인이 태어난 곳은 함경남도 이원군 동면 이개리이다.²⁸⁾ 한국전쟁 전에 그의 일가는 함남에서 서울로 이주하였으나 전쟁 중에 그의 부친(김철수: 작가)은 납북되었다.²⁹⁾ 분단과 전쟁으로 그가 겪은 이산의 고통이 남다르게 컸음은 짐작하고도 남는 일이다. 그에게 고향 상실은 시작(詩作) 이전에 이미 전제된 존재의 조건이다. 그렇다면 그가 고향을 부정하고 미지의 세계를 지향하고 있는 『출항』의 의식을 어떻게 설명하여야 할까? 갈 수 없는 고향에 대한 역설일까? 아니면 뿌리뽑힌 자의 허무일까? 미지의 근대세계와 고향 사이에서 김성식은 이들을 이어주고 있는 해양의 길을 간다. 그는 정주(定住)가 아니라 이동(移動)을 자신의 생활양식으로 선택했다. 말하자면 그가 선원문화를 택한 것이다. 선원문화는 고정된 지리적 경계나 안정된 거처 없이 형성되는 것이다.³⁰⁾ 그렇다면 고향은 그에게 어떤 의미일까?

배를 타다 싫증 나면/까짓것/淸津港 導船士가 되는 것야//오오크즈海에서 밀려나온/아침 海流와/東支那에서 기어온/저녁 海流를/손끝으로 만져가며// 회색의 새벽이 밀물에 씻겨 가기 전/큰 배를/물고 들어갈 때//신포 차호로 내려가는/명태잡이 배를 피해/나진 웅기로 올라가는/석탄 배를 피해/여수 울산에서 실어나르는/기름 배를 피해//멋지게 배를 끌어다/중앙 부두에/계류해 놓는 거야//청진만의 물이 무척 차고 굵단다/겨울날/감자떡을 들고 갯가에 나가노라면/싱싱한 바다 냄새/더불어/정어리 떼들 하얗게 숨쉬는 소리/엄마 가슴에 한아름 안기지만/이따금 들어오는 쇠배를 보느라고/추운 줄 모르고 서 있었던다//잘 익은 능금 한 덩이/기폭에 던져 놓고/하늘의 별만큼이나 많은 별을/기폭에 따라 넣고/햇살로 머리 빗긴/무지개를 꺾어 달고//오고 가는 배들이/저마다 메인 마스트에/태극기 태극기를//올 엔진 스텐바이/휘 샷클인 워터/렛고우 스타보드 앵커//방파제 넘어/땀을 떨어뜨려/나를 기다리면//얼른 찾아가/나는/굿 모닝 캡틴//새벽 별이 지워지지 전/울리시즈의 항로를 접고서/에게해를 넘어온 항해사/태풍 속을 헤쳐 온 키잡이/카리브를 빠져온 세일러를 붙들고//주모가 따라주는 텁텁한 막걸리/한 사발 건넌면서/여기 청진항이 어떠냐고/은근히 묻노라면//내 지나온 뱃길을 더듬는 맛/또한/회한하겠지//까짓것/배를 타다 싫증 나면/청진항 파일럿 되는 거야 (『淸津港』)

28) 3시집 『누이야 청진의 누이야』(빛남, 1991)에 고향을 노래한 『함경남도 이원군 동면 이개리』라는 시가 있다.

29) 이러한 전기적 정보는 그의 친구인 이상개 시인의 조사에 의한 것이다.

30) 마커스 래디커, 앞의 책, 152쪽.

그의 등단작인 이 시는 김성식 시학의 기본논리를 담고 있다. 첫째 이 시는 그의 고향의식을 보여준다. 고향에 관한 유년의 기억은 아름답다. 아름다운 고향 풍경은 이 시의 6연에 잘 그려져 있다. 그런데 이러한 고향이 더욱 그리운 것은 그곳에 갈 수 없기 때문이다. 이처럼 갈 수 없는 고향에 대한 그리움이 서정을 유발한다. 시가 원초적 합일의 세계를 그리는 양식인 탓이다. 둘째 이 시는 과거의 기억을 미래지향의 상상으로 전화한다. 유년의 청진항은 미래의 세계항으로 상상된다. 미래적 합일인 통일을 꿈꾸는 것은 대단히 시적이다. 이는 청진항의 도선사가 되겠다는 시적 화자의 의지처럼 고향회복에 대한 간절한 열망으로 표출된다. 셋째 이 시는 과거의 기억과 미래 사이에 위치한 시인의 삶을 보여준다. 고향에 갈 수 있기까지 그는 해양인의 삶을 살고자 한다. 해양인의 삶을 특징짓는 것은 지속적인 이동성이다. 미래의 청진항에 모여든 많은 나라의 사람들처럼 그 또한 세계 여러 나라의 항구를 찾아가는 것이다. 그래서 이러한 이동성은 확산성과 다르지 않다. 또한 사회적 다양성과 만나는 것이기도 하다.³¹⁾ 김성식의 시세계는 원심적으로 세계를 향해 펼쳐지고 구심적으로 고향을 향해 모아진다. 그의 시적 지형은 고향으로부터 세계를 향해 펼쳐진 부채와 같다.

김성식은 한편으로 세계주의를 지향하면서 다른 한편으로 민족주의로 귀환한다. 가령 『張保阜』에서 그는 근대해양을 민족주의적 관점으로 인식한다. 대양을 향한 진취적 기상의 결여가 제국주의적 침탈을 낳았다는 것이다. 그는 “진작/大洋을 向해 뛰어 나갔었다면/평양성 근처로 못 놔들이/어슬렁덜 수가 있겠느냐 말일세”라고 토로한다. 조선시대 이래 내륙을 중심으로 보는 코스몰로지가 강화되면서 장보고로 표상되는 고래(古來)의 해양성 문화는 실종되었다. 근대에 와서 서구 해양성 문화는 세계를 제패한다. 김성식이 근대 해양을 누비면서 민족의 고통을 떠올린 것은 당연한 일이다. 『지브랄탈』에서 대영제국의 쇠망을 알리는 기호인 지브랄탈을 고구려의 북만주에 연결하는 상상력도 근대 자본주의 세계체제를 용인하는 가운데 민족의 비애를 떠올리는 시인의 시적 지형학의 산물이다.

31) 선원의 삶과 문화적 행위의 특징은 이동성, 확산성 그리고 사회적 다양성으로 요약된다. 마커스 레디커, 같은 책, 186쪽.

지중해로 들어가는 상선/대서양으로 빠지는 어선 사이로/天下의 요새라던
/해협을 벗어날 때까지/소금물에/씻겨 가는 제국의 눈알이/타다 진 좃농되어
/잃어버린 땅 北만주 별판 위에/黃沙를 일으켜/몇번인지/눈을/비웠는지 몰라
(『지브랄탈』에서)

이처럼 시인의 민족주의는 근대세계와 더불어 매우 선연하게 표출된다. 그러나 이러한 민족주의는 배타적이지 않다. 서구중심주의에 의해 타자가 된 민족, 제3세계에 대한 김성식의 관심은 매우 각별하다. 뉴우기니아의 식인문화에 대한 문화상대주의적 이해를 요청하는 대목(『뉴우기니아의 食人種』)에서 세계인으로서 시인의 시점이 잘 드러난다. 정박지 항구에서 만난 티베트 처녀 슈텐 이야기를 전하고 있는 장시 『Miss Tsu ten』는 약소민족의 동질성을 확인하고 그 비애를 공감하는 시인의 표정을 전한다. 그리고 2시집 『바다는 언제 잠드는가』(1986)에 실려 있는 장시 『이스마일리아』와 3시집 『누이야 청진의 누이야』(1991)에 게재된 또 다른 장시 『아메리카의 꿈』에서도 서구 중심주의에 대한 비판적 입장과 주변과 소수 문화에 대한 문화상대주의적 관점이 잘 나타나 있다. 이처럼 시인은 세계인의 위치에서 세계를 이해하고 민족을 발견한다. 이동성을 핵으로 삼는 생활양식을 지닌 뱃사람들의 문화는 항상 지역성을 넘어선다. 그들은 또한 서로 다른 문화의 사회적, 지리적 요소들을 연결시킨다. 김성식의 해양시에서 많은 부분은 다양한 세계문화에 대한 기록이자 서술이다. 이러한 시들은 무수한 항구와 항로에서 그가 만난 다양한 삶과 다채로운 풍경을 보여준다. 이에 대한 뚜렷한 예로 2시집의 『북항로』 연작과 3·4 시집의 『항구』 연작을 들 수 있다.

② 선원의 생활양식으로서의 해양시

많은 경우 연안역의 생활양식에서 해양문화를 찾고 있는 바, 이는 아직 우리가 본적 해양문화에 대한 인식이 부족함을 의미한다. 실제 해양문화가 생성되고 지속되는 과정은 선원들의 라이프 사이클과 밀접한 관련이 있다. 마커스 레디커에 의하면 해양문화는 필연적으로 자연과 인간 사이의 관계, 그리고 인간과 인간 사이의 물질적 관계에 의해 형성된다. 이러한 해양문화는 일차적으로 노동과 권위의 복합적이고 치열한 현실에서 유래하고 선원들의 사회적 성격—

성, 계급, 인종, 국적, 교육 수준과 배의 구체적 환경—에 의해 생성된다. 그래서 노동의 성격과 조건과 사회관계, 배의 물리적 환경, 생산자들의 사회적 특성 등을 해양문화를 형성하는 본질적 힘이라 할 수 있다. 해양문화는 고정된 것이 아니라 오랜 세월에 걸쳐 이루어진 여러 변화들, 즉 노동 자체의 변화, 작업환경의 변화 그리고 노동자 자체의 성격 변화 등에 대응해나가는 가운데 발전된 것이다. 해양문화는 선상세계 내에서 끊임없이 형성되고 변화되었던 것이다.³²⁾ 이러한 점에서 해양시를 구성하는 요인으로 해양체험은 대단히 중요하다. 해양 체험은 항구와 배에서 이뤄진다. 특히 항해 과정의 선상체험은 해양체험의 핵심이다.

김성식의 해양시에서 해양체험의 구체성은 후기시로 갈수록 강화된다. 주로 1시집에 실려 있는 전기의 해양시들이 내포한 낭만주의적 태도가 가시면서 중기와 후기시들은 상당 부분 현실주의를 견인한다. 전기시의 해양체험은 미지 세계에 대한 동경과 항해에 따르는 고통과 귀향이 주는 안도가 주축을 이루고 있다. 전기시에서 바다가 무한한 자연의 힘에 대한 인식의 매개가 되는 것은 당연하다. 『海賊의 죽음』에서처럼 바다는 죽음에 대한 인식으로 육박하고 있다: “카리브해가 아니라도 좋고/南支那 혹은 울릉도 근처라도/상관 없는 장소에서/나는 매일 매일/죽어가고 있었어.” 이처럼 해양이라는 자연과의 투쟁은 죽음의 경험으로 받아들여진다. 이러한 경험양상은 2시집에서 바다와 동화된 자아의 모습(『당신이 바다를 꺼낼 때』에서)을 그리거나 “바다가 점점 나를 닮아가고 있었다네”(『선원수첩·7』에서)라고 진술할 때와 판이하다. 전기시에서 귀향이 의미를 발하는 것은 자연과의 투쟁에 덜 익숙한 선원의 입장에서 당연하다.

마냥/젓줄을 그리다가/이제사/광폭한 여름을 꺾어 달고/소금에 찌들어 터진 얼굴을/아내의 유방 위에 묻고선/고운 손길로 걸러내는 상처 속에/녹아 버린 北大西洋 殺人氷과/허허한 太平洋이 어우러져/어우러져 영킨 우리들 눈물이/은 세상 바다를 지나/빙글빙글 섞일 때쯤/나는 몇 번의 삼백 예순 닷새간을/미친 듯 뒤져나간 航路를 던지고선/黃土 같은/내 아내 가슴을 쥐어짜며/쉽게 울어야지 (『歸郷』)

32) 마커스 레이커, 앞의 책, 154-186쪽.

항해는 대자연의 공포와 상존하는 죽음의 경험을 동반한다. 인용시에서 바다와 함께 어우러진 ‘눈물’이 예사롭지 않는 까닭이 여기에 있다. 그것은 고통의 눈물이자 생존 공동체를 확인하는 눈물이다. ‘우리들 눈물’은 ‘한 배를 탄 사람들’이라는 의식을 반영한다. 그런데 항해과정에 자연과의 투쟁만 있는 것은 아니다. 인간과 인간 사이의 문제 또한 중요한 투쟁의 대상이다. 자족적이고 폐쇄된 배 안에서 인간 사이의 질서는 자연의 도전을 극복하는 것 이상으로 중요하다. 자연과의 싸움에서 얻어진 공동체 의식은 계급간의 대립으로 분열되기도 한다. 인용시에서 항해과정에서 제기되는 선원 사이의 문제는 언급되고 있지 않다. 이는 자연과의 대결을 중시하는 선상 지도자의 시점이 반영된 것으로 보아도 무방할 것이다. 여하튼 인용시처럼 우여곡절 끝의 귀향은 만감이 교차하는 일입에 틀림이 없다. 보들레르의 말처럼 항해는 ‘쓰디쓴 경험’이다.

김성식의 해양시에서 해양체험은 『항해일지』 연작과 『선원수첩』 연작에서 매우 곡진하게 표현되어 있다. 선원은 해양문화의 주체들이다. 그들에 의해 해양문화와 계급적 하위문화가 형성된다. 해양시는 이러한 문화론적 산물이다. 따라서 단순하게 바다를 노래한 시를 지시하는 것이 아니다.

흔들리는 바다밑을 딛고 서서/일년을 한아름 안고 서서/평생을 물결 너머 버티고 서서/파도소리 소리로 그득 채워/우리들 흰 뼈로 채워/부서져 나르던 머리카락/강풍에 비벼/한 줌 바람으로 비벼/세월세월 씻겨 간 얼굴/뒀을 때마다/후두두 떨어지는 물비늘에/한 거품 두 거품/끓음이 비켜 가지만/그래도 우리들은/今生의 꽃잎/아따금 건져 가며/뿌리 내린 大洋을 밟고 서서/폭풍 속 걸어간/하, 많은 날들/손금 따라 스며든 바닷물을/손톱 아래 배어든 바닷물을/햇볕에 말려서/粘土를 말려서/달빛에 말려서/점토를 만들어/시맨 북의 갈피마다/불칼로 고아 낸/테라 코타//흔들리는 바다 밑을 딛고 서서/일년을 물결 너머 버티고 서서/평생을 한아름 안고 서서 (『船員 手帖·3』)

이 시는 선원의 일생을 노래하고 있다. 선원은 대체로 계급적으로 하층민이다. “土農工商 대열에도 끼지 못했던/불쌍한 뱃사람”(『다섯 개의 바다를 지날 때』에서)이라 했듯이 이들은 여러 모로 사회적 관계에서 최하위 노동계급에 속한다. 이들의 계급적 위치는 물론 해운업의 생산관계에 의해 규정된다. 임금노동자인 이들에게 돈은 가장 최선의 보상으로 주어졌다. 임금으로 주어진 돈은 이들의 자율적인 문화를 형성하게 하는 계기가 된다. 배는 육지와 다른 문화적

공간이다. 따라서 선원들만의 문화가 형성되는 것이다. 인용시가 이러한 선원 문화를 말하고 있는 것은 아니다. 하지만 바다와 더불어 평생 살아가는 이들의 표정을 읽게 한다. 냉혹하기만 한 해양에서 노동과 생존을 함께 수행하는 의지적 군상이 그려져 있다. 물론 이러한 의지적 군상은 선장이라는 위치의 시점이 개입되어 표상된 것이라는 한계를 갖는다. 김성식은 이러한 한계의 인식에서 선원의 구체적 삶에 접근하는 방법으로 “허두무”라는 이름을 지닌 선원 시리즈 묘사를 도모한다. 『甲板長 허두무씨』, 『우리배 선장 허두무씨』, 『통신장 허두무씨』, 『2등 항해사 허두무군』, 『우리배 견습 갑판원 허두무군』, 『우리배 기관장 허두무씨』, 『우리 배 견습 기관원 허두무군』 등의 시를 통해 선원의 생애와 그 삶에 내재한 애환을 관찰자의 시점을 넘어 매우 따스한 눈길로 묘사한다.

외항부두에 우연히 들렀다가/바다가 되어 떠나는 사람이다/갑판 곳곳에 누워 있는 기계 톱니에/기름을 주다가/엄지 손가락을 날려 보낸 후/홀러가는 구름/명하니 쳐다보던 사람이다/이제 정년을 열흘 앞두고/귀향하는 배길 따라/주섬주섬 짐을 싸고 있는 사람이다/평생을 소금내에 찌들은/파도를 못 질도 했다가/바닷물을 푼덕여 다름질도 해 보고/저무는 석양빛에 코먹은 눈물도/뿌려본 사람이다/우리배의 갑판장 허두무씨는/ 버려진 땅덩이로 밟고 랑을 만들 때의/주름살을 이마에 달고/반백이 다 된 희끗한 머리를/쓸어올리며/물에서 물위로 떠돌던 발길을 되집어/이따금 젊음을 찾아 보곤/흐뭇한 웃음을 남몰래 흘려보는/사람이다/열흘만 있으면 떠나는 사람/아직도 어깨엔 무거운 짐을 진 채/허연 머리 앞세우고/트랩을 내릴 때/멍하니 짓어드는 슬픔을/어디다 감출꺼냐/걱정하며 수평선을 바라보는 사람이다/아무리 곰곰 생각해 봐도/한 세상 바다가 꿈으로 달려 와/손금에 달라 붙은 바닷물만 쥐고선/해운대 둔덕에/열일곱 평 서민 아파트와/이제는 함께 늙어가는/아내의 바랜 얼굴만/딩그란히 걸려/빈 가슴에 깡통 소리로/젖어 있는 사람이다/—남들은 물에서두 잠만 살두만—/끝말은 항상 이빨 속에 감추고/멀리서 돌던 아내의 목소리/비듬처럼 떨어져/무끄러워 온 몸을 긁어대던 사람/하얀 머리 카락 물결위에 띄어 놓고/파도에 밀리듯/세월에 쫓겨가는/우리배 갑판장 허두무씨다 (『甲板長 허두무씨』)

이 시는 ‘허두무’로 대표되는 선원의 일생을 서술하고 있다. 선원은 근대화 과정에서 형성되는 하층 노동 계급이다. 농촌의 해체와 더불어 농민들은 많은 경우 도시지역 공장 노동자가 되거나 도시 변두리 주변부에 소속된다. 선상노동은 일정한 일자리를 구할 수 없는 상황에서 주변부에 속한 사람들에 의해 선

택된다. 인용시의 주인공이 선원이 되는 과정도 이와 같다. 그 또한 농촌에서 ‘버려진 땅덩이로 받고랑을’ 만들다 도시로 흘러들었고 일자리가 없어 부랑하며 ‘외항부두에 우연히 들렀다가’ 선원이 된다. 힘겨운 선상노동으로 엄지손가락을 잃는 산재를 당하기도 한 그는 평생을 배에서 보낸다. 자본주의적 근대화와 더불어 선상노동은 구조화되는 일면이 있다. 내륙에서 마땅한 일자리를 찾을 수 없는 사람에게 선원의 길은 되돌릴 수 없는 직업으로 고착되는 경우가 많다. 하는 일의 위험부담에 비해 하급선원에게 주어지는 임금은 그리 크지 않다. 그렇지만 이 시의 주인공은 ‘손금에 달라붙은 바닷물’처럼 선상노동을 운명으로 받아들인다. 노동소외에 기초한 근대화이기에 하급선원에서 갑판장이 되어 퇴직을 앞두고 있다 하나 그의 생활은 ‘열일곱 평 서민 아파트’가 시사하듯 크게 개선되지 않는다. 이러한 선원들이 그들만의 하위문화를 형성하고 이를 통해 자기정체성을 획득하는 것은 당연한 일이다. 그들은 먼저 배라는 고립된 공간의 사회적 관계에서 자기들의 문화를 형성하는 한편, 육지문화로부터의 소외를 극복하는 방안으로 그들의 하위문화를 정박지 혹은 기항지 항구도시 등에서 확산하고자 한다. 이처럼 그들만의 문화는 그들의 정체성을 인식하게 하면서 그들의 노동을 구조화하는 효과를 만들어낸다. 선원들이 그들의 계급적 하위문화에 익숙한 나머지 육지문화에 적응하지 못하거나 그것과의 충돌을 야기하거나 자기 소외에 시달리는 경험을 겪게 되는 것은 매우 흔한 일이다. 인용시의 주인공의 경우도 하선은 한 생애의 획을 긋는 일임에도 불구하고 그것은 그에게 슬픔을 던지고 ‘빈 가슴에 깡통 소리’의 공허를 남기게 한다.

바다가 조금 잔잔해 지면/우리들은 부식된 철판을 찾아/마스트 아래거나/
구석진 창고톱 또는/선창 돌레를 돌아/뱃크의 이음매 사이를/치평·함어로
내리 낚는다/썩는 것에 대한 분노로/치를 떨며/연거푸 찍는다/양날 선 함머
로 두들길 때마다/파란 불꽃이 튀어/스스로 몸을 굴려 밀쩡한 장소까지/은
밀하게 잠식하며 번져가던/녹슨 철판이/완강한 저항을 끝내고/부서져 가루
로 남아 사라지고 나면/손바닥 가득 물집이 생겨/터진 상처를/수평선 너머
일몰의 구름에다 비비어/하루의 피곤한 일과를 끝낸다 우리들은//우리들은
언제나 느낀다/하루종일 날이 선 망치로/두드리던 갑판의 저 쇠울림이/쨍하
게 어깨를 진동시켜/녹슬어 녹으로 가득 찬/심장 한 모서리가/까맣게 시들
어감을 막으려/우리들 몸 여기 저기를/쫓아대는 아픔 삼키면서/매일매일 갑
판을 닦아내고 있었음을/바다가 좀 조용해지면/세상 모든 썩은 것들을 증오

하며/거센 주먹을 휘두르듯이/우리들은 갑판 구석구석을 정비한다 (『甲板을 정비하며』)

이처럼 선상 노동은 이 시가 표나게 ‘우리들’을 강조하고 있듯이 그들만의 공동체적 유대를 강화한다. 선원들의 동류의식은 앞서 말했듯이 배라는 사회적 환경과 내륙과 떨어진 해양이라는 여건과 더불어 그들의 계급적 연대감에서 형성된다. 이들의 하위문화가 나름의 저항성을 갖는 것은 당연하다. 그것은 노동의 조건과 계급적 소외에서 필연적으로 발생한다. 인용시가 갑판의 녹을 제거하는 선상노동에서 노동의 건강성을 드러내고 이를 행위자들의 자기정화의 지와 결부시킨 것을 선원계급의 연대의식과 관련하여 이해할 수 있을 것이다. 또한 이러한 행위를 ‘세상 모든 썩은 것들을 증오’하는 의미로 발전시킨 것은 선원들의 하위문화가 내포한 저항성으로 읽힐 수 있다. 김성식은 이 시에서 해양체험이 지닌 두 가지 소외양상을 근대세계에 대한 시적 비판으로 발전시킨다. 이러한 점에서 그의 해양시가 지닌 시적 자질은 단순하게 바다의 상징성에 기대는 일만으로 생성되지 않는다. 그의 시학은 소외를 창조의 원천으로 삼는 근대시의 기본노선과 일치한다. 따라서 근대부정을 넘어 근대 극복의 계기를 만들 여지도 없지 않다. 보들레르가 해양을 통해 근대 비판을 도모한 일을 연상할 수 있는 바, 김성식은 보들레르의 시도를 넘어 해양 속에서 근대 극복의 의미를 찾으려는 의도를 보인다.³³⁾

33) 보들레르와 김성식의 비교는 보다 세심한 분석을 요하는 일이라 뒤로 미룬다. 그렇지만 한 가지 분명한 것은 김성식이 보들레르를 해양시의 차원에서 극복하려 했다는 것이다. 다음은 김성식의 말이다: “파리의 권태에 못이겨 배를 타고 먼 바다로 떠났던 보들레르는 배멀미와 고절감에 못이겨 희망봉 근처에서 하선했습니다. 그리곤 알바트로스란 시 한편을 만들어 낸 것이 그 항해의 수확이라면 수확이었을까. 자신을 거대한 바다새 신천옹에 비유했고, 선원들은 그 새를 잡고 놀리는 천박스런 인간으로 묘사한 것입니다. 보들레르는 결국 바다를 이해하지 못한 채 한 마리 새의 영감만을 안고 다시 파리로 돌아갑니다. 그러나 내게는 돌아갈 곳이 없습니다. 아직 알바트로스를 잡지 못했고, 바다의 관습상 바다새는 잡아야 할 대상이 아니기 때문입니다. 내가 잡아야 할 대상은 바다보다 큰 허무 소에 잠겨 있는 절망을 길어올리는 것입니다.” 김성식, 『후기』, 『이 세상 가장 높은 곳에 바다가 있네』, 153쪽.

③ 근대 해양을 향한 시적 모험

김성식에게 해양은 그의 시적 원천이다. 해양은 그가 근대세계에 도전하고 이를 시로써 표현하려 한 시적 모험의 장(場)이다. 근대가 극복되어야 할 대상임과 동시에 반드시 거쳐가야 하는 이중성을 지닌 것처럼 해양 또한 죽음과 생명의 이중성이 교차하는 공간이다. 『냄새로 아는 바다의 두 가지 형태』에서 김성식은 바다의 양면성을 “가슴 가득 배어나는 피내음”과 “가슴 가득 짓어가는 레몬 내음”으로 표현한다. 그의 시쓰기는 이러한 양면성에서 창조적 동기를 유발한다.

나를 낳는다/떠나는 자를 위해 낳는다//내가 그토록 넓은 대양을 자맥질 할 때/때때로 강풍에 난도질 당한 파도 꺾대기가/분분히 날아서/이 아가미를 송곳 모양 찌르면 아오—/통증이 바다를 덮고도 남아/별빛 너머로 치달려 오르던 것을 기억한다/이제, 그 아픔까지 예쁜 색깔로 접어 뒤로 남긴 채/나를 낳아준 모친을 찾아/길고 긴 항해를 끝내고 나를 낳는다/내가 밝은 항로가 비록 물거품으로 남아/거센 물결에 씻겨 가더라도/바다의 품이 얼마나 넉넉하고 풍요한지를/다시 떠나려는 자에게 전하려고/나를 낳는다/온 몸을 던져가며 마지막 나를 낳는다 (『언어의 항해』)

이 시는 제4시집 『이 세상 가장 높은 곳에 바다가 있네』(1999)의 첫머리에 실려있다. 편집의 의도를 감안하지 않더라도 이 시가 김성식의 시세계를 해명하는 단서를 제공하고 있음은 쉽게 알 수 있다. 그의 시는 끊임없이 근대의 해양을 유명한다. 언어의 생태처럼 그것은 거듭되는 죽음과 생성의 경험을 담지한다. 죽음은 새로운 생명을 탄생하는 과정이다. 해양에서 겪는 죽음의 경험은 모친에서 새로운 생명을 낳는 경험으로 전화되며, 이러한 죽음과 생성은 재귀적인 반복의 과정을 벗어나지 않는다. 그의 시는 근대해양에서 겪는 죽음의 경험에 상응한다. 그것은 거듭되는 절망의 경험이자 치유될 수 없는 허무의 경험이다. 그러나 그것은 절망을 절망 그 자체에 머물게 하지 않고 허무를 모든 것을 무(無)로 돌리는 소멸로 귀결시키지 않는다. 모든 죽음들을 포용하고 그것을 새로운 생명으로 변화시키는 바다가 있기 때문이다. 그래서 그의 바다는 가장 낮은 곳에 있음과 동시에 가장 높은 곳에 있다. 바다에서 그는 부단한 성현(聖顯: Hierophany)을 경험한다. 여기에 그의 바다 위상학이 있다.

이 세상 가장 낮은 곳에/바다가 있네/낮은 곳 낮은 곳으로 내려가는/모든
 하수구 아래/바다가 있네//몸을 낮춰 낮은 몸이/웅얼웅얼 모여드는/작은 물
 방울 버리지 못하고/천만 개 굳어진 입술들이/한밤중 몰래 버린 수상스런
 말들도/지우지 못하고/빨강계 죽어간 폐수까지 거두어/파도가 씻어내던 바
 다가/다시 살아나는 말들만 골라/때때로 해일을 일으켜/씩은 갯가를 휘저어
 대지만/끝내는/제 살을 태우면서/금강석보다 더 단단한 소금 만들어/바람을
 말리고 있었네//이 세상 가장 낮은 곳에 엮드려/거둬 일어나는 바다를/오늘
 도 나는/조심스레 지나고 있네. (『이 세상 가장 높은 곳에 바다가 있네』)

김성식이 남긴 마지막 시집의 표제시는 근대해양을 향한 그의 시적 모험이
 빚어내는 결정체를 보여준다. 그것은 ‘금강석보다 더 단단한 소금’과 같다. 김성
 식의 해양시는 근대가 던지는 모순과 고통을 거둬 수용하고 융해함으로써 그
 것을 넘어서는 계기를 만든다. 이는 고향 상실을 미래적인 고향 회복으로 전화
 시키려고 했던 애초의 시적 의도의 연장선 위에서 성취된 것이다. 말할 것도
 없이 그가 꿈꾼 고향회복은 아직 이뤄지지 않고 있다. 그러나 모든 희망이 ‘아
 직은 아닌’ 의식의 소산이듯 그의 해양시는 여전히 진행형이다.

2) 천금성의 해양소설

천금성(千金成)³⁴⁾은 1966년 서울대를 졸업하고 1967년 FAO가 설립한 한국

34) 1941년 부산에서 태어나 1960년 경남고를 나와 서울대 농대 임학과를 입학하여
 1966년 졸업한다. 그의 주요 연보는 다음과 같다: 1969년 인도양 출어중 원양어
 선 감관에서 쓴 단편소설『零海拔附近』이 한국일보 신춘문예에 당선됨. 1970년
 원양어선 선장이 됨. 이후 항해를 계속하면서 단편소설『赤道祭』(『현대문학』70년
 12월호), 단편소설『꿈틀거리는 地殼』(『월간문학』71년 2월호), 단편소설『船積品』
 (『현대문학』7월호) 등을 띄엄띄엄 발표함. 1974년 잠시 귀국한 틈을 타 중편소
 설『虛無의 바다』를 『한국문학』5월-8월호에 분재하면서 단편소설『不開港場』,『막
 다른 바다』,『두 선장의 경우』,『밤별』,『엉뚱한 바다』와 중편소설『은빛 갈매기』등
 을 각 문예지에 집중적으로 발표함. 1974년『문학과지성』겨울호에 평론가 송재
 영의 작가론『체험과 문학—천금성의 해양소설』과 함께 『한국문학』에 분재되었
 던『虛無의 바다』제4부가 재수록됨. 1977년 (사)한국해기사협회 어로지부장 역
 임. 1977년 연안 巾着漁船 제71 태양호 사무장으로 잠시 승선함. 이대 체험을
 바탕으로 단편소설『月明에서 月明까지』(『현대문학』4월호)를 발표함. 1978년 첫
 창작집『虛無의 바다』(문학예술사) 간행. 1979년 경향신문에 해양장편소설『漂流
 島』1년간 연재(서울로 이주). 단편소설『열길 물속』(『현대문학』5월호) 단편소설
 『천생 너는 뱀놈』(『주간조선』) 단편소설『가장 긴 항해』(『문예중앙』가을호) 중편
 소설『아르고 船』(『월간중앙』7월호) 단편소설『植民地의 港口로부터』(『월간문학』

원양어업기술훈련소 어로학과를 수료하고 갑종 2등 항해사 자격증을 취득한 다음 원양어선 항해사로 인도양에 출어한다. 그의 슬회에 의하면 임학과를 선택한 데 어떤 특별한 의지가 반영된 것은 아니며 단지 합격이 보장된다는 데 따른 것이어서 이후 문학의 길을 걷게 된다. 그리고 문학을 하되 새로운 소재에 도전하겠다는 의지에 따라 그는 해양문학을 선택한다.³⁵⁾ 그가 원양어선을 타고 나중 선장이 되어 10여년간 어업에 종사한 것도 실제 문학을 위한 선택으로

11호)를 집중적으로 발표. 1979년 창작집『은빛 갈매기』(고려원) 출간. 1980년 장편소설『漂流島』(고려원) 출간. 1981년 전두환 전기『黃江에서 北岳까지』(동서문화사) 출간. (이후 바다로 돌아가지 못하였으나, 틈틈이 외항선·원양어선 혹은 군함 등에 편승하여 바다 체험을 이어나감). 1983년 한국 최초로 해양 다큐멘터리 <의지와 도전의 현장—오대양을 가다/3부작>을 기획 제작하여 문화방송 창사기념으로 방송함. 1985년 2년 간 해양소설을 원작으로 한 한국 최초의 TV 해양 드라마 <남태평양 3천 마일/2부작>을 방송함. 1986년 창작집『바다의 끝』(동서문화사) 출간. 1988년 실록『10·26, 12·12, 光州事態/상하 2권』(吉韓文化社) 출간. 1988년 실록『軍, 決斷 1,000時間』(民潮社) 출간. 1991년 장편소설『지금도 항해중』(도서출판 담계) 출간. 1992년 장편소설『남지나해의 끝』(문성) 출간. 1992년 實名 정치소설『6공 청문회』(가을) 출간. 1993년 전작 장편소설『인간의 욕망/전 3권』(자유문화사) 출간. 1994년 창작집『이상한 바다』(해성) 출간. 1994년 8월부터 1995년 1월까지 6개월간 참치 선망어선 편승 항해함(이 항해의 체험으로 쓴 단편소설 『외로운 코파맨』, 『위치 업!』, 『토판』 등을 각 문예지에 발표함. 1994년 장편소설 『시지푸스의 바다/상하 2권』(도서출판 삼문) 출간. 2001년 창작집 『오로운 코파맨』(찬섬) 출간. 2003년 해군소설을 쓰기 위해 2001년 원양순항 함대와 2002 립팩 훈련함대 등에 편승하여 인도양 및 태평양을 1년간 항해함. 그 체험을 바탕으로 본격 해군소설 『가블린의 바다/상하 2권』(글마당) 출간.

- 35) 그는 이러한 과정을 다음처럼 슬회하고 있다. “저 광활하게 펼쳐진 바다(The Sea 혹은 Ocean)가 우리 문학에서는 六堂의 『海에게서 소년에게』 말고는 아직도 前人未踏의 原始林으로 남아 있으며, 그래서 얼마든지 도전하여도 얼마든지 소재가 무궁무진한 處女林이라 확신해 마지않았던 것입니다. 그런데 문제가 있었습니다. 바다를 쓰려면 바다를 알아야 하지 않겠습니까? 도대체 『山林 監視員』이나 『伐木꾼』이 되겠다고 한 주제에 어떻게 바다를 파악하며, 描寫할 수 있을 것입니까? 바다를 파악하기 위해서는 바다로 나갈 수밖에 없지요. 그것 말고는 正答이 있을 수 없지 않습니까? 그리하여 日常의인 곳에서 탈출하기 위해, 저 끝없는 流浪과 未知의 浪漫, 한없이 퍼득일 放縱의 무대인 바다로 직접 나아가기로 작정했던 것입니다. 바다로 나가기 위해서는 어떤 식으로든 船員이 되어야 했습니다. 한 사람의 下級船員으로 나갈 것인가, 아니면 한 船舶을 지휘할 船長으로 나갈 것인가? 그런데 그 문제는 마침 길거리 벽에 붙어 있던 한 장의 포스터가 훌륭히 해결해 주었습니다.” 필자와의 면담에서.

보아진다. 그는 1969년 인도양 출어중 원양어선 갑판에서 쓴 단편 『零海拔 附近』이 『한국일보』 신춘문예에 당선되어 등단한다. 이로부터 그는 바다 위의 고독과 문학 성취를 위한 고독이라는 두 개의 명예를 짊어지게 된다.³⁶⁾ 그리하여 1970년 원양어선 선장이 된 그는 1976년 하선하기까지 원양 항해와 더불어 많은 해양소설들을 발표한다.³⁷⁾

천금성의 소설을 본격적인 해양소설로 자리매김한 이는 송재영이다. 그는 천금성의 등단작 『零海拔 附近』이 내포한 조난자 의식의 한계를 지적하면서 이를 완전히 극복한 『虛無의 바다』에 주목한다. 이 작품에 이르러 집단으로서의 어부들이 바다와 투쟁하는 이야기가 본격적으로 전개되고 있다는 것이다.³⁸⁾ 송재영이 지적하고 있듯이 천금성의 해양소설은 철저하게 선원들의 이야기에 집중된다. 이러한 점에서 그의 소설은 항해에 대한 낭만적인 이미지들을 배격한다. 사실 바다와 선원에 대한 낭만적인 이미지들은 선원의 진정한 삶을 호도해왔다. 레디커의 지적처럼 평선원은 악마와 검푸른 바다 사이에 끼인 존재이다. 이들은 바다와 싸우는 한편 선주들의 노동 착취에 맞서 끊임없이 투쟁해야 하는 위치에 있는 이들이다.³⁹⁾ 천금성은 자신의 글쓰기에 대하여 다음처럼 말하고 있다.

멜빌의 『모비 디크』에서는, 순백이면서도 에이허브에게는 악의 상징인 한 마리의 말향고래에 의해 인간은 어이없이 분쇄된다. 또 『노인과 바다』에서는 그 배경이 오로지 바다이면서도 그러나 또 노인과 한 거대한 마알린과의 생사를 건 사투가 처절하기 짝이 없다. 콘래드의 『로드 짐』에서는 한 신출내기 일등 항해사의 첫 승선과 그리고 바로 그 첫 항해에서의 조난이 그의 항해사 자격을 정지시킨다. 대체로 이러한 여러 흐름들이 그들의 문학성을 고양시킨 것이라면, 그렇다면 나의 작품 속에는 이러한 사투라든가 패배 혹은 좌절이 연약하므로 예술은 없다. 나는 다만 사실만을 전달하려고 애썼을 뿐이다.⁴⁰⁾

36) 천금성, 『작가의 말』, 『허무의 바다』(문학예술사, 1978), 357-358쪽.

37) 천금성의 해양소설은 이 글 말미에 첨부된 연보 참조.

38) 송재영, 『체험과 문학』, 『현대문학의 옹호』(문학과지성사, 1979), 278쪽.

39) M. 레디커, 앞의 책, 13-14쪽.

40) 천금성, 『작가의 말』, 『은빛 갈매기』

이러한 진술처럼 그는 선원의 삶을 배제하는 낭만적 글쓰기를 배격하고 체험적 사실에 충실하고자 한다. 실제 천금성의 소설들은 선장에서 평선원에 이르는 선상의 모든 인물들에 대하여 시선을 던지고 있다. 말할 것도 없이 선장으로서의 작가라는 전기적 시점은 그의 소설에서 지배적이다. 해양소설로서 그의 소설이 지닌 강점은 이러한 지배적 시점으로 일관하지 않고 아래로부터의 시점을 포괄하려 노력한 데서 나타난다.

① 근대 자본주의 세계와 선원

선원의 등장과 자본주의 세계의 발전은 맞물려 있다. 영국의 경우 선원의 대다수는 경제적 필요성 때문에 본의 아니게 바다로 나간 것으로 밝혀져 있다. 산업 자본주의 체제로 개편되면서 빈농이나 자작농의 아들로 일자리를 찾아 도시로 왔다 부두에서 선원이 되거나 인클로저로 토지를 빼앗겨 선원이 된 이들이 많았다. 또한 징모대에 붙잡혀 해군에 끌려가서 강제로 뱃일을 배운 후에 상선 선원으로 마음을 먹게 된 이들도 있었고 본래 농투성이었다가 높은 임금의 유혹에 이끌려서 바다로 나와 배를 타게 된 이들도 있었다.⁴¹⁾ 한국의 경우도 수출주도형 성장정책으로 농촌이 해체되는 과정에서 농민 출신들과 도시빈민 출신들이 선원이 되는 경우가 많았다. 대다수 경제적 필요성에서 선원이 된다. 도피나 낭만적 동경에 의해 선원을 선택하는 경우는 거의 없다. 특히 천금성 소설의 대상이 되고 있는 원양어선의 선원들은 상선의 선원들에 비해 훨씬 높은 강도의 노동에 시달린다. 따라서 도피와 낭만의 관점에서 이들을 바라보는 것은 허위에 불과하다.

「항해사님두 답답하시긴. 어떻게 말 한 마디 았구 이렇게 억눌린 야간 항해를 이겨 나갈 수가 있겠습니까? 난 이 배에서만 사년을 넘어 타고 있지만 날이 갈수록 자꾸만 바다가 두려워진단 말예요. 지금이라도 보내 준다면 다 집어치워 버리고 돌아갔으면 해요.」

「그 듣기도 싫은 사년, 사년, 맨날 그 소리 할 바에야 그럼 뭇 뱀에 계속 들어 붙었어?」

항해사가 빈정거렸다.

「그걸 말이라구 하세요? 거 다 돈벌기 위해서였죠. 빌어먹을, 재탕을 하

41) M. 레디커, 앞의 책, 13-14쪽.

면 돈을 좀 쓸쓸히 벌겠다 했는데 수은파동(水銀波動)에 기름 파동까지…… 허구헌날 파도밭에서 사는 신세에 그 놈의 육지에서 붙어온 파도 땀에 엉망이 됐지 뭐니까. 게다가 그놈의 상어새끼에게 다리를 물리면서까지 열심이었는데……」(『夜間航海』에서)

이러한 선원들의 대화가 말하듯 선원이 된 동기는 무엇보다 노동력의 대가로 지불되는 임금에 있다. 자본주의 생산양식은 시장에서 임금을 매개로 한 노동력의 매매를 필요로 한다. 농촌 해체라는 급격한 변동으로 생계의 수단을 잃은 다수의 사람들이 노동시장에 던져졌고 그 가운데 많은 이들이 선원의 길을 걷게 되는 것이다. 물론 선원이 된 동기에 어두운 면만 있는 것은 아니다. 무일푼 상태이나 노동의 대가로 세계를 구경할 수 있다는 욕구가 선원으로 이끈 측면도 없지 않기 때문이다.⁴²⁾ 하지만 이러한 동기라면 천금성 소설이 대상으로 하는 원양어선이 아니라 상선을 선택하게 했을 것이다. 원양어선의 선원이 된 이들에게 세계에 대한 앎의 욕구보다 화폐 획득에 대한 기대는 대부분의 경우 앞섰다. 따라서 이들은 처음부터 자본주의적인 임노동 관계에 구속된다. 특히 전량 수출을 목표로 조업하는 참치잡이 어선의 선원들은 철저히 시장의 논리에 지배당하지 않을 수 없다. 가령『不開港場』에서 제 93 광명호의 최선장은 “연중 어가가 가장 안정되고 또 그러므로 가장 비싸게 팔리는 적시(適時)에 입항”한 까닭에 하루도 채 쉬지 못하고 일본으로 출항할 수밖에 없게 된다. 등락이 심한 어가(魚價)이기에 손해를 보지 않기 위해 기회를 놓칠 수 없는 것이다. 선장 이하 모든 선원들이 고정급여를 받는 것이 아니고 계약에 의한 할급제(share system)⁴³⁾에 처해 있기 때문에 더욱 그렇다. 그런데 이러한 할급제는

42) M. 래디커, 앞의 책, 22-24쪽. 그러나 여기서 마커스가 대상으로 한 선원들은 상선에 해당하며 원양어선은 아니다.

43) 선원들과 선주 사이의 임금 협정에는 세 가지 기본적인 유형이 있다. (1)할급제(share system): 서구 고대 선원 세계에서 유래하여 중세 때 널리 행해졌으나 18세기 이후 많이 사용되지 않는 제도. 18세기 이후 이는 주로 어선, 포경선, 사략선, 해적선 등에서만 채택되었고 시행되는 방식이나 강조되는 부분에 관해서는 각각의 경우에 따라서 차이가 있었다. 어쨌든 선원들은 배가 취한 전체 가운데서 저마다의 몫에 따라 배분을 받았다. 어선이나 포경선, 사략선의 경우는 생산물의 상당부분을 선주에게 할당했고 그 나머지는 선장으로로부터 평선원에 이르기까지 각 사람의 해당 비율에 따라서 배분했다. (2)총액제(lump sum): 특정 항해에 대하여 고정된 액수를 받는 제도. 선원들은 여정이 바뀌지 않는다는

가장 오래된 제도이나 선주들에 의해 악용될 수 있는 소지가 매우 큰 제도이다. 이 제도는 “총 어획고에서 경비를 제한 나머지의 익금을 선주와 선원이 일정 비율로 분배하는 임금제의 한 방식이다. 선원 앞에서 적자라면 결국 선주측도 적자라는 결론이다.”(『아르고선』에서) 이러한 점에서 자본과 제도를 장악한 선주에 의한 선원들의 노동력 착취는 심각한 현상으로 대두된다.

말이 났으니 말이지 선원들을 예로 들어보자. 배를 타면 돈을 벌 수 있다고 들었다. 배를 타기 위해서는 선원수첩(船員手帖)이란 것을 가져야 한다. 세상은 모두 그러는 편이지만 거기에도 예외가 아니어서 신원조회(身元照會)를 돌리자면 필요한 서류를 떼는데 돈이 든다고 한다. 조회를 온 자에게도 돈을 쥐어 주고 석 달 너 달이나 걸려서 겨우 해운 관청에 가 수첩을 발부 받으려면 또 일토당토 않게 손을 내민다. 공정가란 게 있어 안 건네 줄 수가 없다. 배를 타는 누구나가 다 입을 모아 그 일을 말할 정도인 것이다. 그래도 수첩만 발부받았으면 또 괜찮은 편이다. 몽땅 떼이는 수도 있었다.

이젠 어떻게 수첩을 가졌으니 배를 타야 한다. 하지만 타는 길을 모르고 있다. 이 사람 저 사람을 붙잡는다. 돈이 든다. 요구하는 돈을 준다. 그 험잡꾼은 선장과 그 돈을 알게 모르게 나누어 먹고 일단은 승선시킨다. 그 선원은 지금까지 돈이 얼마큼 들었던 배를 탔으니까 이제부터 별면 된다 하고 희망에 부풀어 있다. 대망의 출어를 한다. 어장에 도착한다. 조업이 시작되면 이건 바로 지옥의 문턱이다. 밤과 낮의 구별이 없다. (……)하지만 이런 고난도 귀국하게 되는 날 얼마큼의 돈이 쥐어질 수 있다는 희망, 단지 희망만으로 견딜 수 있었다. 그리고 2년이나 3년 후 귀국한다. 손에 쥐어지는 돈이 한 푼도 없다. 고향으로 돌아갈 귀가비(歸家費)조차 지급하지 않는 경우가 있다. <귀선(貴船)은 적자입니다> 하고 회사에서는 끝을 맺는다. 2년이나 3년 동안의 원양 출어가 도로인 것이다. (『虛無의 바다』에서)

한국해운과 수산에 있어서의 자본주의 성장기는 1965년경 이후이다. 특히 1970년대에 이르러 해운과 수산 자본은 급속한 성장을 이룬다.⁴⁴⁾시장의 성장과

조건하에 승선하기로 동의했고 항해노선에 따라서 급료를 받았지만 혹시 바다에서 뜻하지 않는 사태가 생기면 손해 또한 감수해야 한다. (3)월급제(monthly wage): 매월 2회 정도 나누어 봉급이 지불되는 제도. 같은 책, 115-116쪽. 김종찬·옥태권·장세진 등 해양작가들은 할급제가 보험제로 번역되는 것이 옳다고 하여 보험제라는 용어가 널리 쓰였음을 지적한다. 천금성 또한 그의 소설에서 이를 보험제라고 명명하고 있다. 천금성, 『아르고선』, 『은빛갈매기』, 250-251쪽.

44) 손태현, 앞의 책, 418-463쪽.

노동계급의 성장은 필연적인 관련성을 가진다. 이러한 점에서 1960년대 근대화 정책과 더불어 선원은 산업노동자들과 더불어 집단적인 노동자 계급을 형성한다. 말할 것도 없이 이들 대다수는 농민 출신들이다. 소작 또는 소규모 자작농으로 생계유지가 힘든 노동자들이 대거 산업노동자와 선원 노동자로 노동시장에서 노동력을 팔게 된 것이다. ‘배를 타면 돌을 벌 수 있다’는 생각에 사로잡힌 이들 노동자들은 노동시장의 수요를 넘쳐나게 된다. 실제 해양노동력을 매개하고 증대하는 노동시장의 수요를 넘어선 공급 상황에서 매우 불합리하게 운영된다. 알선업자들의 농간이 있는가 하면 자본가들의 노동 착취 또한 심각하다. 지옥같은 바다에서 2년 혹은 3년을 일하고도 귀가비조차 지급받지 못하는 경우도 있는 것이다. 그럼에도 불구하고 이들은 이러한 불합리한 조건을 벗어나지 못하고 ‘체념’하게 된다. 이러한 과정에 근대화를 지상목표로 삼는 국가이데올로기가 강력하게 개입한다. “그럼에도 그 선원들이 피땀 흘려 잡은 고기를 외국에다 판매했던 원영 어업 회사의 사장은 수출의 날, 그 영광된 자리에서 그 훌륭했던 수출 실적으로 엄청나고도 굉장한 치하를 받고, 그 보기도 흉한 똥똥한 배때기를 앞으로 30센티나 내어민다.”(『虛無의 바다』에서) 이처럼 해양노동력 시장은 자본가의 독점에 의해 불합리하게 운영된 것이다. 이는 근본적으로 한국해양자본 형성에 있어 해양자본의 독점적 위치와도 연관된다. 한국전쟁으로 토지자본가도 산업자본가도 없이 오직 미국 원조거래에 기생하는 무역자본가만이 새로 등장해 해양화의 주도 세력이 되는 가운데⁴⁵⁾ 국가와 독점자본의 유착이 견고하였기 때문이다. 수출주도 성장정책을 끌고 가는 국가 권력이 자본의 편에서 노동착취를 용인했으므로 선원노동자들의 노동소외는 지속될 수밖에 없었다.

친금성의 소설에서 선원들의 노동조건은 매우 열악하게 그려져 있다. 그리고 이러한 조건은 평선원에만 한정되는 것이 아니라 선장을 포함한 모든 선원에 해당하는 것으로 제시된다. 항해노동은 공장노동과 마찬가지로 배라는 한정된 공간에서 협동적인 일련의 과정을 수행하도록 되어 있다. 원양어선에서의 조업 과정은 바다에서 다른 인간들과 고립된 가운데 집단적으로 수행되는 노동이다. 이러한 집단 노동자로서의 선원이라는 측면에서 선장은 배의 노동조건의 정점

45) 김진현, 앞의 글, 485쪽.

에 있음과 동시에 선주와의 임금계약의 책임자이기도 하다. 이러한 선장의 위치는 천금성 소설에서 작가의 전기적인 시점이 놓인 자리이다.

선원들은 물어보나마나 필쩍 뿔 것이다. 그들은 귀국할 날만 손꼽아 기다리고 있다. 회사에선 그냥 대수롭잖게 선장인 자기에게만 그 책임을 떠맡기려 한다. 자기들과 거의 같은 시기에 어기를 시작한 다른 조업선들도 모두가 비슷한 결과에 이르고 있다. 한데도 유독 자기 회사에서만 계약조문을 들고 나선다. 선장인 자기 혼자서 어떻게 스물다섯 명이나 되는 선원들 모두를 설득할 수 있을 것인가. 이걸 선원법상 명시돼 있는 선장의 권한과는 전혀 별개의 문제인 것이다. 선장이라는 직무를 맡고 있는 자신이 더할 수 없이 땀다. (『가장 긴 항해』에서)

이처럼 선장은 임금계약을 둘러싸고 선주와 대립해야 하고 이 문제로 인하여 선원들과 마찰을 빚는 중간자적 존재이다. 사실 많은 우여곡절이 생길 수밖에 없는 해양에서 모든 계약조건을 충족한다는 것은 힘들다. 어느 한 부분 결락이 생길 수밖에 없는 소지는 항상 존재하는 것이다. 그럼에도 선사가 이러한 원양노동의 조건을 악용한다면 그 피해는 고스란히 선원들에게 돌아간다. 가령 『출항연습』이 말하고 있듯이 회사의 요구조건이 있고 이를 모두 지켜야 할 때 갈등은 유발될 수밖에 없다. 이 소설에서 회사와의 계약조건은 세 가지이다. (1)계약기간은 출어일로부터 30개월로 한다 (2)항차수는 9항차로 한다 (3)어획물 판매액을 60만 달러 이상으로 한다. 그런데 이 소설에서 선원들이 8항차를 29개월을 넘겨 마치고 70만 달러의 어획고를 올리고 있으나 회사는 계약에 따라 한 항차를 더 요구하고 있는 것이다.⁴⁶⁾이에 선원들의 저항이 표출되는 것은 당연한 일이다. 그러나 귀국에 대한 열망에 부푼 선원들의 욕구는 자본측의 함정에 해당한다. 계약조건의 불이행으로 지급임금이 삭감될 것이기 때문이다. 선원들의 저항은 거의 대부분 이러한 노동 조건에서 비롯한다. 이러한 자본의 요구는 선상권위를 강화하고 노동 기율의 강도를 더하게 한다. 한국 자본주의의 팽창과 저항적 선원문화 형성은 맞물려 있는 것이다.

② 선원의 생활양식으로서의 해양소설

46) 천금성, 『출항연습』, 『은빛 갈매기』, 123-125쪽.

해양문학은 하위문화(sub-culture)로서의 선원문화를 담아낸다. 특히 줄거리를 지닌 이야기를 서술하는 해양소설에서 선원들에 의해 형성되는 하위문화는 매우 구체적인 모습을 보인다. 천금성의 해양소설은 배라는 한정된 공간에서 선상작업을 함께 하는 선원들의 협업적인 노동과 집단적인 생활양식들을 서사의 주된 내용으로 삼고 있다. 다양한 사람들이 하나의 배 안에서 생활하면서 노동하는 과정은 선원들만의 특수한 생활세계를 형성하게 한다. 원양어선이라는 밀폐된 공간에서 조업하는 이들 선원에게는 먼저 통일적이고 협동적인 과업 수행이 요구된다. 뱃일의 이러한 특성과 고립적 환경은 선원들의 노동 정체성을 강화시키는 요인이다.⁴⁷⁾ 원양 어선 선원들은 장기간의 집단적인 생활과 노동을 통하여 자기들만의 독특한 하위문화를 구성한다.

선원들의 하위문화는 대체로 선상의 노동이 지나는 두 가지 대립관계에서 생겨난다. 이 두 가지 대립은 선상노동에서 가장 중요한 위상을 점하며 서로 연관되어 있다. 첫 번째 대립은 인간과 자연의 대립으로서 무한한 자연의 힘 가운데에서 살아남기 위한 자연과의 투쟁이다. 천금성은 『虛無의 바다』에서 자연과 투쟁하며 살아가는 선원들을 “바다에서 산다는 것이 얼마나 허망하고 외로운 일이며 또 얼마나 괴롭고 슬퍼지기가 쉬운 일이며 그리고 그런 따위의 모든 일이, 예컨대 산처럼 거대한 파도를 숨을 헉헉 들이키며 기어오르다가, 그리고 다음엔 깊디깊은 계곡 아래로 한달음에 파묻혀 들어가곤 하는, 그 죽음이라는 추상적인 어휘를 이처럼 현실의 눈앞에서 언제고 반추하지 않으면 안 되는 이들 바다에 떠 흔들리는 사람들”⁴⁸⁾이라고 표현하고 있다. 실제 선원들은 예기치 못한 자연의 변화에 의해 생사를 오가는 경험을 겪게 된다. 가령 천금성의 소설 『꿈틀거리는 지각』에서 돌풍과 만나 모든 것이 허사가 되는 경우나 『막다른 바다』에서 태풍과의 조우로 만선의 꿈이 산산조각 나는 경우는 대자연의 공포 속에 살아가는 선원들의 삶을 절실하게 보여주는 예들이라 할 수 있다. 이처럼 대자연의 공포와 상존하는 죽음의 위협으로 인하여 해양인들의 사회와 문화는 특별한 모습을 띠게 되는 것이다. 같은 배에 탄 선원들이 효율적이고 효과적인 집합체가 되어 기술과 의지, 용기, 공동체 정신으로 뭉치면 생존의 확

47) M. 래디커, 83-84쪽.

48) 천금성, 『허무의 바다』, 125쪽.

를 높여지는 것이다.⁴⁹⁾ 이러한 경험에서 이들은 이들의 정체성을 담보하는 하위문화를 공유하게 된다.

선원들의 하위문화를 만들어내는 두 번째 대립은 인간과 인간 사이의 대결, 즉 권력, 권위, 노동, 선상 기율 등의 문제를 중심으로 빚어지는 계급간의 대결이다. 이러한 대립으로 선원들의 문화 전반에는 저항적인 하위문화가 형성되어 선상에서의 항해 과정뿐만 아니라 정박지나 귀항지에서의 일상생활에서도 독특한 태도와 가치, 관행 따위로 표출되게 되는 것이다. 래디커는 자연과의 투쟁에서 형성되는 공동체 문화는 해양산업의 생산관계로부터 생겨난 계급적 대립에 의해 해양문화가 분열되어 있다고 지적한다.⁵⁰⁾ 해양문화의 핵심을 통찰하고 있는 지적이라 할 수 있다. 이러한 분열된 해양문화는 천금성의 『출항연습』에 잘 그려져 있다. 이 소설에서 평선원들과 선장 그리고 선주와의 대립은 임노동의 사회적 관계에 의해 나타난다. 29개월여 유지되어온 공동체가 사회적 관계의 모순에 의해 분열되면서 마침내 언어적 폭력과 물리적 폭력으로 통합되는 양상을 보이게 된다. 이럴 때 모순된 자본에 대한 저항의 정도와 이를 억압하려는 선상기율의 강도는 비례하게 되는 것을 알 수 있다.

실제로 선원문화의 원천은 다양한 인간군상들이 선원이 된다는 점에서 다양하다. 그러나 이러한 다양성은 해양문화의 다양성으로 나타나지 않는다. 선원들의 해양문화는 우선 남성중심적이다. 선상 노동의 주체는 남성이다. 천금성의 해양 소설에서 서사의 주체가 여성인 경우는 찾을 수 없다. 여성은 기억의 대상이거나 기항지나 귀항지에서 남성적 욕망을 해소하는 타자에 불과하다. 다음으로 선원들에 공통된 미친한 출신성분은 이들의 문화를 통합하는 요인이 된다. 선원들의 승선 목표는 돈이다. 그러나 이들에게서 돈은 자본으로 발전하지 않는다. 이들에게 돈은 당장의 필요에 의한 것일 뿐 축적의 대상이 되지 못한다. 대부분의 선원들이 그들의 희망에도 불구하고 선상노동에 매이게 되는 까닭이 그들의 임금이 자본으로 축적되지 못하는 데 있다. 『무인도』는 평선원의 시점으로 선원이 되어 사는 적응의 과정을 보여주고 있다. 이 소설이 말하듯 선상 생활과 노동에의 적응은 개인들이 지니고 있는 문화들이 동질적인 공

49) M. 래디커, 앞의 책, 148쪽.

50) 위와 같은 곳.

동체 문화로 통합되면서 존재의 개조가 이루어지는 과정이다. 소설 속의 극화된 주인공 오상환은 ‘오상환’이라는 자기의 이름을 지워야만 하는 선상문화의 특성을 진술하고 있다.

저는 현재 대서양에 출어·조업 중인 원양어선 제63광명호의 기관원 오상환이란 선원입니다.

저라는 한 사람을 설명하는 앞의 여러 대목 가운데서도 그러나 오아무개라는 이름 석자는 무어 그렇게 중요한 것이 못됩니다. (……)

<갑판원 아무개> 혹은 <기관원 아무개>라는 호칭들을 하긴 합니다. 그러나 거기에서 받는 느낌이나 억양이나가 도시 <갑판원> 혹은 <기관원>에 다 더 액센트가 주어지고 있는 처지이므로, 그러므로 <아무개>라는 건 그저 끄트머리에 매달린 토시만큼밖에는 더는 깊은 의미를 갖고 있지는 못하는 듯싶습니다. (……)

요컨대 바다라는 곳, 육지를 멀리 떠나서 어느 한 인간이 바다라는 대자연 속을 흔들거리며 떠나다닐 버릇하게 되면 그건 정말이지 김 아무개, 이 아무개라는 그런 이름 석 자따위야 터럭만큼만 의미만을 있을 수가 없을 이치이겠습니다. 그럴 때는 누구든 간에 인간은 바다라는 대자연 속의 한 미미한 입자가 아니겠는지요.

말하자면 저는 앞에서 말한 오 아무개라는 이름 석 자보다는 오히려 원양어선의 한 선원이라는 그 직분, 그 직책이 이 이야기에 있어 더 큰 의미가 있을 것이란 그런 뜻인 것입니다. 한 배의 최고 책임자인 선장이라는 직책을 가졌다 한들 그것 또한 마찬가지로 들었습니다.

이 소설의 주인공이 말하고 있는 것처럼 해양문화는 육지에서의 생활양식과 전혀 이질적인 선원으로서의 생활양식으로 나타난다. 이 소설에서 선원들의 개별적인 이름이 지워진다는 단순한 사실은 해양문화의 속성을 알려주는 매우 중요한 단서이다. 해양문화는 선원의 개인적인 정체감보다 집단적인 정체감을 더 중요하게 여긴다. 선원은 바다 생활에 들어가면서 그 고유한 생활 패턴에 적응하게 된다. 이러한 적응과정에서 개인적 정체성의 혼란과 갈등은 필연적이다. 그러나 선원이 된다는 것은 해양의 생활양식에 자기를 일체시키는 일과 다를 바 없는 것이다. 먼저 노동의 성격에서 인용한 소설의 주인공처럼 개성보다는 직분에 충실할 수밖에 없다. 원양어선에서의 조업이란 매우 강도 높은 협업 노동에 해당한다. 이러한 노동이 30개월 정도 계속된다고 할 때 집단노동자로서의 선원의 정체성은 뚜렷해질 수밖에 없을 것이다. 배는 이러한 선원문화의

정체성을 확고하게 하는 물리적 환경이다. 이는 내륙의 공장보다 더 폐쇄적인 작업장이며 내륙의 공장과 달리 생활의 공간이다. 이러한 배라는 공간의 양면성에서 선상의 문화는 노동과정과 생활을 분리시키지 않는다. 그리고 노동은 선원이 경험하는 복합적인 문화현상의 중심부에 늘 위치한다. 노동의 강도와 집단주의의 증가에 따라 선상의 문화도 달라지는 것이다.⁵¹⁾

선원들의 집단적인 해양문화에서 음주는 피할 수 없는 생활양식에 속한다. 선상에서의 술은 혹독한 노동 과정에서 잠시 긴장을 이완시키고 선원들 간의 화합을 이루어내는 사회적 기능을 하였다. 이러한 선원들의 음주 문화는 기항지나 귀항지의 항구 풍속을 변화시키는 요인이기도 하다. 『아르고선』에서 보이는 성선장과 한선장의 기항지 항구에서의 음주는 서로의 지속적인 우정관계를 확인하는 과정으로 나타나고 귀항지 남포동 술집을 전전하는 성선장의 모습은 선원이 지닌 내적 억압들을 분출하는 길이 음주였음을 반증한다. 선원들의 음주문화는 그래서 분열과 갈등을 노정하는 촉매제 역할도 한다. 『출항연습』에서 평선원들의 선장에 대한 저항 또한 술의 매개과정을 통해 표출되고 있다. 음주문화와 함께 선원들의 하위문화가 보이는 특징은 동류의식이다. 그들은 하층계급이라는 동류의식에서 끈끈한 우애를 드러낸다. 이러한 우애는 『적도제』에서 동반 항해에 나선 친구의 실종에 주인공인 ‘나’가 죽음을 무릅쓰고 찾아나서는 광경에서 매우 전형적인 형태로 그려지고 있다.

선원들의 해양문화의 커다란 특징 가운데 하나는 이동성이다. 선원들은 국가의 경계를 넘어 세계의 다양한 문화와 접한다. 하지만 천금성 소설에서 이러한 국면들은 그리 부각되고 있지 못하다. 오히려 국가주의적인 시점이 전제되어 있다. 특히 이러한 시점은 일본과의 관계를 서술하는 부분에서 크게 부각된다. 노동조건이나 계약의 합리성에서 일본의 선진성을 말하면서도⁵²⁾ 일본에 대해

51) M. 마커스, 앞의 책, 186쪽.

52) 가령 『虛無의 바다』에서 “일본의 경우 그 이익의 반이 선원 몫으로 분배된다. 그것도 적다고 아우성이고 70프로를 안주면 출어 않겠다고 버틴다 한다. 일본의 회사들은 배를 묶어 두기보다야 나오니까 굴복하지 않을 수 없다. 하지만 계약 내용대로 그 24프로나마 정당하게 선원 몫으로 넘겨주어야 했을 도리가 아닌가. 그 기껏 24프로마저도 저 샴치들처럼 야금야금 값아떡다니.”라는 진술을 들 수 있다.

적대적인 서술로 일관하고 있는 것⁵³⁾은 천금성 해양소설이 지닌 해양문화론적 차원의 한계[국가주의] 가운데 하나라 할 수 있을 것이다.

③ 근대 해양을 향한 서사적 모험

해양소설의 서사문법은 단조롭다. 이는 피할 수 없는 서사의 조건이다. 한정된 공간인 배에서 동일한 유형의 노동과 유사한 패턴의 삶을 영위하는 선원을 서술주체로 삼는 해양소설에서 풍부한 서술 양상을 기대하는 것은 처음부터 무리이다. 어떤 의미에서 해양소설의 이러한 서술조건이 해양소설 생산의 어려움을 말한다고 볼 수 있다. 따라서 체험을 강조함으로써 해양소설의 존재의의를 부각시키는 것이 미학적 결함을 별충하는 것으로 이해되어서는 아니 된다. 해양소설의 미학이나 서술시학은 해양소설의 특수성에 입각하여 고구되어야 하는 것이다. 이는 처음부터 내륙 경험에 비해 단조로울 수밖에 없는 해양 경험 양식의 한계를 전제하는 일과 유관하다.

해양서사의 기본문법은 출항—항해—귀항이라는 패턴이다. 그러나 출항과 항해와 귀항의 전 과정이 반드시 서술되어야 하는 것은 아니다. 각각의 과정만으로도 충분히 소설의 구성 요건이 될 수 있기 때문이다. 출항에서의 사고로 출항이 귀항이 되는 이야기가 있을 수 있는가 하면 항해 과정에서 발생하는 많은 사건들은 그 자체로 서사의 요건이 된다. 마찬가지로 귀항으로 생기는 많은 이야기들이 있을 수 있다. 특히 귀항 이후의 이야기들은 내륙의 다양한 문화들과 충돌하면서 많은 제재들로 발전한다. 말할 것도 없이 회상의 기법은 해양소설을 풍요롭게 하는 요인이 될 수 있다. 하지만 내륙 생활과 관련된 에피소드들을 많이 첨부한다고 하여 일반 소설과 다른 해양소설의 풍요를 구가할 수 있는 것은 아니다. 따라서 항해과정은 해양서사의 중심이 될 수밖에 없다. 천금성의 해양소설에서 서사의 중심은 단연 항해과정이다. 그의 대부분의 소설들이 항해과정을 주된 서술대상으로 삼고 있다.

서사를 추동하는 힘은 사건에서 비롯한다. 해양소설에서 사건은 대체로 세 가지 형태로 나타난다. (1)자연과의 투쟁에서 형성되는 사건 (2)선원들이 만드는 사건 (3)배가 만드는 사건. 이 세 가지 사건들의 조합에 의하여 천금성의 해

53) 『不開港場』과 『가장 긴 항해』를 들 수 있다.

양소설들은 구성되고 있다. 그런데 천금성의 해양소설에서 가장 강조되고 있는 것은 (1)이다. 이는 그의 소설이 원양어선이라는 경험조건을 근간으로 하고 있는 데 유래한다. 고기를 잡아야 한다는 하나의 목표 아래 진행되는 과정을 서사의 기본문법으로 삼고 있으므로 고기잡이 과정에서 전개되는 바다와의 투쟁이 전경화될 수밖에 없는 것이다. 그러나 이러한 대자연과의 투쟁은 멜빌의 『백경』이나 헤밍웨이의 『노인과 바다』가 보이는 국면과 다르다. 원양어선에서의 투쟁은 대자연에 대한 인간의 시험도 아니며 낭만적인 모험 과정도 아니다. 원양어선 선원들에게 어획고 획득이라는 문제는 그 어떤 것에도 앞서는 현실이다. 따라서 천금성은 작중 인물의 말을 빌어 “누구에서건 마찬가지로이지만 저미친 놈의 <에이허브>가 아닌 담에야 바다란 오래 떠다니면 떠다닐수록 더 외경스러워지는 법이다. 우리들은 영원한 뱃사람이 아닌 것이다. 더구나 우리들은 애초 귀항을 전제하고 출항했던 게 아닌가.”(『가장 긴 항해』에서)라고 말하고 있다. 자연과의 투쟁에서 형성되는 사건들은 (1)기상조건의 변화 (2)어장 조건의 변화 (3)사치페와 상어 등 방해물의 등장 등이다. 기상조건의 변화는 태풍이나 돌풍 등의 양상으로 해양노동을 악화시키거나 궁극적으로 모든 것을 무로 돌리는 결말(ending)로 발전한다. 『꿈틀거리는 지각』과 『아르고 선』등이 이러한 예에 속한다. 어장조건의 변화는 모든 천금성의 모든 소설에 공유되는 구성요건이다. 그물을 드리고 고기를 잡는 노동과정은 원양어선의 기본 행로이다. 따라서 적수항해는 천금성 소설의 중심 사건이다. 그래서 『虛無의 바다』와 『가장 긴 항해』가 말하고 있듯이 풍어는 집단적 노동과정을 매우 생동적으로 서술되나 지속되는 흥어는 항해를 초조하게 하고 집단노동을 무기력하게 만든다. 사치페의 등장은 서술의 박진감을 더하는 매개가 된다. 순조로운 조업과정을 방해하는 사치페는 원양어선의 선원들에겐 더할 수 없는 곤란이나 해양소설의 전개에 있어 극적 효과를 더하는 것으로 『은빛 갈매기』가 보여주듯 작가에겐 매우 매력적인 사건이 된다. 상어의 등장은 여러 가지로 이채로운 모티프이다. 상어와의 싸움 또한 다양하게 변주된다. 참치 잡이 과정에서 걸려드는 상어들이 가지는 가치는 선원들에게 부수입원이 된다는 점에서 매력적인 한편 『야간항해』의 주인공처럼 상어에 물려 팔과 다리가 찢어진 이들은 영원히 수부(水夫)의 징표를 지니고 상어에 대한 원한으로 돌발적인 사건을 만들기도 한

다.

선원들이 만드는 사건 또한 천금성의 해양소설을 이끌어가는 서술의 힘이다. 그런데 천금성의 소설에서 인간과 자연과의 대결이라는 국면만큼 인물과 인물 사이의 갈등이 서사를 추동하고 있는 것은 아니다. 그만큼 사회적 관계라는 문제가 약화되어 있다는 것이다. 물론 앞서 설명했듯이 선주-선장-선원의 관계에서 발생하는 독점과 노동착취의 문제가 작가의 관심밖에 있는 것은 아니다. 하지만 이를 전면적으로 탐색하는 서사적 과정은 없다. 다만 이것은 선원의 현실적 조건의 제시라는 측면에서 부각되고 있다. 선원들이 만드는 사건은 대부분 개별 선원들의 일탈적인 행위에 한정된다. 가령 상어를 죽이려고 뛰어드는 선원(『야간항해』), 사감으로 다른 배를 들이받게 만드는 신출내기 선장(『두 선장의 경우』), 해파리를 들이마셔 탈이 난 선원(『천생 너는 뱀놈』), 중도 하선하는 갑판장(『해저 아래로』) 등이 이러한 예에 속한다. 그러나 이러한 예들은 실제 서사의 중심이 아니며 대부분 에피소드로 처리되고 있다. 실제 노동 과정에서 탈주나 반란은 가혹한 노동과 약한 임금에 저항하는 선원 노동자들 문화의 한 특징이다.⁵⁴⁾ 탈주는 계약을 파기하고 노동과정을 혼란시킴으로서 자본에 적대적으로 저항하는 한 방식이다. 선상 반란 또한 배라는 하나의 폐쇄된 사회의 문화를 뒤흔드는 방식이다. 선원의 노동세계는 실제 협동과 대결의 복합적인 혼합물이다. 따라서 현실주의적 해양소설은 이러한 서술상황에 대한 충분한 고려가 있을 때 가능하다. 천금성의 해양소설은 이러한 현실보다 집단적인 노동자로서의 선원이 벌이는 자연과의 투쟁이라는 점을 집중적으로 부각시키고 있다. 따라서 그의 시점은 낭만적인 것과 현실적인 것 사이에서 요동한다.

어디 이럴 때는 어떻게 하여 좋은 어장을 찾고 그리고 그 어장에서 어군을 어떻게 추적하며 어떻게 해야만 조기에 만선할 수 있을 것인가 등등의 참고서라도 있다면 그건 얼마나 고마운 책이 될 것인가. 이 세상의 어떠한 일에 있어서도 술한 참고서가 있었지만 정작 이럴 때 필요한 참고서는 하나도 없다. 하긴 이걸 너무도 당치 않는 바람일는지도 모른다. 저 『모비 디크』의 에이허브 선장도 무슨 참고서를 휴대하고서 <까살로 블랑쉬>를 추적한 건 아니었으니까.

『모비 디크』를 떠올리자 엄 선장은 얼핏 생각나는 게 있었다. 간단히 말

54) M. 레커스, 99-112쪽.

해 에이허브 선장은 그『모비 디크』를 잘도 찾아냈다는 점이었다. 그건 배를 타고 있는 어느 훌륭한 선장에게나 혹은 항해가에게 주문하더라도 에이허브 선장처럼 그렇게 손쉽게 『모비 디크』와 어긋나지 않고 3대양을 돌아, 잡아 낼 수는 없다는 점이었다. (『따다른 바다』에서)

이처럼 천금성은 고기잡이라는 현실적 목표와 해양에서의 모험이라는 두 가지 지향 사이에 서술의 상황을 설정하고 있다. 이러한 그의 입장에서 집단적, 협업적 선원 노동의 측면에 비해 저항하는 선원이라는 측면이 약화된 것이다.

배가 서사를 추동하는 사건이 되는 경우는 대체로 기관고장이라는 형태로 나타난다. 스크류에 그물이 걸리거나 노후한 기관의 고장으로 표류하거나 항해 잘못으로 좌초하는 사건들은 배와 관련한 사건으로 서사의 흥미를 더하고 구성을 강화하는 요소들이다. 그러나 이처럼 배와 관련된 사건들은 해양소설을 구성하는 요건으로 크게 중요하지 않다. 무엇보다 배라는 공간이 지니는 복합적인 의미연관을 여타의 사건들과 결부시키는 일이 중요하다. 선원들에게 배는 사회의 축소이다. 그 안에서 선원들은 노동과 휴식 그리고 일상을 반복한다. 또한 내륙에서와 다른 조건으로 인한 생활양식이 형성되는 곳이다. 배의 공간이 지니는 이러한 복합적 의미망들이 구체적인 서술로 그려지는 것이 서사의 효과를 더한다.

천금성의 해양소설에서 사실 제시적 측면은 매우 중요하다. 그의 소설은 많은 부분에 있어 해양과 관련한 정보를 제시하는 데 바쳐지고 있다. 원양어선의 종류, 원양조업의 방법, 참치의 종류, 상어나 고래 그리고 갈매기 등의 종류, 참치와 사치와 고래 그리고 상어 등의 생태, 어구들이며 각종 배의 기관들에 대한 소개, 어양어업과 관련한 각종 어장의 소개 등이 제시적 서술의 목록들이다. 이러한 사실 제시적 서술은 작가의 경험적 서술의 연장선에서 이해될 수 있다. 천금성의 해양소설은 장르의 기준으로 주제적인 것을 가장 중요하게 내세운다.⁵⁵⁾ 무엇보다 경험 사실이 우위에 있는 것이다.

55) 구모룡, 『해양문학론서설』, 202쪽.

IV. 부산지역 해양문학의 문화론적 전망

김성식과 천금성의 사례가 시사하듯 앞으로 해양문학은 문화론적인 맥락에서 고찰되어야 한다. 특히 이들이 모두 부산지역에서 해양문학의 가능성을 일컫는 것은 부산지역의 지역학, 해양문화론, 해양문화의 민속지학(ethnography)에 대한 관심을 유발하는 바 있다. 이러한 문제의식에서 지역문화론과 지역 해양문학에 대한 실증적인 연구는 결합되어야 한다. 지역문화론의 관점으로 부산지역의 해양문화사를 살피면서 이를 부산지역해양문학의 형성과 발전 과정과 결부시켜야 하는 것이다. 이러할 때 70년대에 정점을 이룬 해양문학이 80년대 후반 이래 융성 대신 하강의 길을 보인 까닭을 찾을 수 있을 것이다.⁵⁶⁾

어촌의 생활양식과 바다의 상징성 분석에 주력한 지금까지의 해양문학연구에서의 미비사항은 근대 해양과 근대 해양문학에 대한 인식이다. 앞으로 이러한 점을 감안하여 근대 해양도시의 형성과정과 근대해양문학의 발생의 문제를 종합적으로 풀어가야 한다. 이래서 기존의 원형론과 소제론적 방법을 극복하고 해양문학을 분명하고 확정적인 장르로 부각시킬 수 있을 것이다. 여전히 체험의 주제적 요소와 항해-배-바다 등의 모티프 조합을 원리로 하는 해양문학은 가능성의 영역이다.

이러한 점에서 해양문학에 대한 새로운 인식과 새로운 창작방법론의 개발이 뒤따라야 한다. 문화론적인 접근과 민속지학적 상상력의 필요성이 크게 대두되는 것이다. 해양문학창작에 있어 근대적인 해양도시의 형성과 이를 배경으로 발생하는 해양문학의 상관성에 대한 인식은 매우 중요하다. 그리고 해양체험을 통해 어떠한 근대성을 드러낼 것인가 고심하여야 한다. 내륙적인 문화, 육로의 문화에서 벗어나 해양문화, 해로의 문화를 발견하는 것은 근대의 충격과 상응한다. 이와 함께 연안역 중심의 풍속에서 탈피하여 해양을 새롭게 바라보는 관심의 전환도 일어난다. 아울러 해양의 시점에서 전체를 인식하는 생태학적 관점도 가능하다.

56) 최근 김종찬, 옥태권, 이충호, 장세진 등 해양작가들의 활약은 부산지역 해양문학의 밝은 전망을 던지고 있다.

근대적인 해양도시의 형성과 더불어 시민의 해양의식과 해양문화 그리고 생활양식은 변화를 겪게 마련이다. 항구와 시장 그리고 그 배후의 도시 공간을 통해 해양문화가 형성되는 것이다. 또한 사람들의 해양체험들은 일상의 이야기를 구성하는 주된 소재가 된다. 원양어선과 상선에서의 노동 경험과 먼 바다와 이국의 풍경들은 형성기 해양문학의 주된 재료들이다. 이러한 점에서 해양도시의 형성과 더불어 변화하고 있는 지역의 문화민속지는 해양문학 창작과 연구를 위해 필수적이다. 민속지학적 상상력은 해양문학의 창작방법론을 쇄신하는 계기를 만들 것이다.

끝으로 부산지역 해양문화 민속지 기술의 필요성을 말하고자 한다. 민속지는 문학과 비교할 때 상상적인 영역을 최소화하는 직접성과 구체성을 지닌다. 이는 문학이 상상적인 것의 확대로 자주 허구와 가상으로 달아나는 것과 다르다. 하지만 글쓰기에 있어 민속지는 세심함에서 문학의 수사학을 따라가야 하는 과제를 떠안고 있다. 이러한 민속지적 기술은 해양문학의 새로운 활성화를 위한 방법을 모색하는 일과 해양도시 부산의 문화정책적 대안을 강구하는 일과 관련된다. 해양문학은 더욱 활성화되어야 하며 나아가서 해양문화산업 등에 인프라 구축을 할 수 있어야 한다. 문학의 바탕 위에서 영상예술 등이 발전할 수 있다는 문화론적 전제에서 부산지역의 해양문학 발전은 지역 해양문화 발전과 직결되는 과제이다.

주제어 : 표상, 근대성, 해양시, 해양소설, 식민도시, 김성식, 천금성, 해양체험, 선원, 생활양식, 문화론

참고문헌

- 김경일 편, 『지역연구의 역사와 이론』, 문화과학사, 1998.
- 김영원 외, 『항해와 표류의 역사』, 솔, 2003.
- 김진현 홍승용 편, 『해양 21세기』, 나남, 1998.
- 부산지방항만청, 『부산항사』, 부산지방항만청, 1991.
- 손태현, 『한국해운사』, 한국선원선박문제연구소, 1982.
- 시민환경연구소 편, 『생태도시로 가는 길』(도요새, 2001).
- 심상준, 『원양어업개척사』, 시대인쇄, 1989.
- 조창선 편, 『해양용어사전』, 한성사, 2002.
- 최남선 외, 『한국해양사』, 해군본부전사편찬실, 1953
- 최정호 편, 『물과 한국인의 삶』, 나남, 1994.
- 최협 편, 『인류학과 지역연구』, 나남출판, 1997.
- 한국문화인류학회 편, 『낮선 곳에서 나를 만나다』, 일조각, 1998.
- 한국어항협회, 『한국어항사』, 한국어항협회, 1996.
- 한국외대 지역학연구회 편, 『지역학의 현황과 과제』, 한국외대 출판부, 1996.
- 야노토루 편(아시아지역경제연구회 역), 『지역연구의 방법』, 전예원, 1997.
- 和辻哲郎(박건주 옮김), 『풍토와 인간』, 장승, 1993.
- A. 킹(이무용 역), 『도시문화와 세계체제』(시각과 언어, 1999). 참고.
- C. 고어(고영중 외역), 『현대지역이론과 정책』, 한울, 1997.
- C. 고스든(성춘택 역), 『인류학과 고고학』, 사군자, 2001.
- D. 하비(초의수 역), 『도시의 정치경제학』, 한울, 1996.
- E. E. 프리차드(최석영 편역), 『사회인류학의 과거·현재와 미래』, 서경문화사, 1998.
- E. 소자(이무용 외역), 『공간과 비판사회이론』, 시각과 언어, 1997.
- F. E. 존스톤 외(권이구 편역), 『현대 문화인류학』, 탐구당, 1981.
- G. J. 애쉬워드 외(박석희 역), 『관광과 공간 변형』, 일신사, 2001.
- J. 비티(최재석 역), 『사회인류학』, 일지사, 1978.
- J. 크레인 외(한경구 외역), 『문화인류학 현지조사방법』, 일조각, 1997.

- J. 클리퍼드 외(이기우 역), 『문화를 쓴다』, 한국문화사, 2000.
- L. 밀브래스(이태건 외역), 『지속가능한 사회』, 인간사랑, 2001.
- M. 다커스(박연 역), 『악마와 검푸른 바다 사이에서』, 까치, 2001.
- M. 새비지 외(김왕배 외역), 『자본주의 도시와 근대성』, 한울, 1996.
- M. 해리스(유명기 역), 『문화유물론』, 민음사, 1996.
- R. 로살도(권숙인 역), 『문화와 진리』, 아카넷, 2001.
- R. 키징(전경수 역), 『현대문화인류학』, 현음사, 1985.

강남주, 『남해의 민속과 항구문화』, 『해양문화연구』~1999년 4호.

강상택, 『8-9세기 장보고의 해상활동-새로운 연구 시각에 대한 비판』, 『해양문화연구』, 1998년 3호.

구모룡, 『해양인식의 전환과 해양문화』, 『국제해양문제연구』, 13권 1호, 2001년 12월

_____, 『한국해양대학교 해양문화연구실의 연구현황과 과제』, 『동아세아 도서·해양문화연구의 현황과 과제 국제 학술대회』~자료집, 2001년, 목포대학교.

_____, 『해양문학·근대성·해양문화』, 『해양문학』~2000년 2호.

_____, 『해양문학론서설』, 『해양문화연구』~1996년 창간호.

김기환, 『문화도시를 위한 문화공간의 성격과 활용』, 『부산발전연구』~2000년 3호.

김성준, 『영화로 읽는 바다의 역사』, 혜안, 2002.

김열규, 『경남의 뿌리 찾기와 미래열기』, 『경남탄생 100주년 기념 학술심포지엄자료집』, 경상개발원, 1996.

_____, 『한국인의 해양의식』, 『해양문화연구』~1998년 3호.

김용규, 『세계체제하의 비평적 모색들』, 『비평과 이론』~2001년 통권 8호.

김정하, 『바다섬기기와 놀기』, 『해양문화연구』~제2호, 한국해양대해양문화연구소, 1997.

_____, 『原水 체험과 바다 모티프의 관련성 고찰』, 『해양문화연구』~1996년 창간호.

목포대 도서문화연구소, 『도서문화-신안군 조사연구』~집, 1990.

- _____, 『도서문화-완도군 금당도 조사연구』 T7집, 2001.
- _____, 『흑산도 상라산성 연구』 2000.
- 박용남, 『꿈의 도시 꾸리찌바』(이후, 2000).
- 박창호, 『동북아 물류중심항으로서 부산의 역할』, 『해양문화연구』 T1999년 4호.
- 부산경남역사연구소 편, 『시민을 위한 부산의 역사』, 늘 함께, 1999.
- 이상섭 · 권태환 편, 『한국의 지역연구』, 서울대출판부, 1998.
- 이용훈, 『정지용시에 나타난 바다의 양상』, 『해양문화연구』 T1996년 창간호.
- 인천시민대토론회 준비위원회 편, 『왜 다시 인천인가』, 다인 아트, 2000.
- 전경수, 『문화시대의 문화학』, 일지사, 2000.
- _____, 『문화의 이해』, 일지사, 1998.
- _____, 『한국문화론』 전 4권, 일지사, 1995.
- 최도석, 『관광실무편람』, 부산광역시 정책개발실, 2000.
- 최영호, 『국민 해양의식 고취와 교육문제-초등학교 교과서를 중심으로』, 『해양문화연구』 T1998년 3호.
- _____, 『해양과 문학-바다, 그 문학적 의미』, 『해양문화연구』 T1997년 2호.
- _____, 『한국해양소설연구』, 고려대 대학원, 1998.
- 최원식, 『황해에 부는 바람』, 다인아트, 2000.
- 최해군, 『부산에 살으리랏다』, 지평, 2000.
- 최화웅, 『부산에 산다』, 지평, 1993.
- 하남역사문화연구회 편, 『하남의 역사와 문화』, 국학자료원, 2001.
- 한기육, 『바다 · 고래 · 근대인-해양문학으로서의 『모비딕』』, 인문사회과학논총, 5권1호 1998.
- 한상복 외, 『한국의 낙도민속지』, 집문당, 1992.
- 한상복 · 이문웅 · 김광익, 『문화인류학개론』, 서울대출판부, 1985.
- 허일 외, 『장보고와 황해 해상무역』, 국학자료원, 2001.
- 현용준, 『무속신화와 문헌신화』, 집문당, 1992.
- 황을문, 『해양문학소요』, 전망, 2001.

<Abstract>

A Study on the Sea-Literature in Busan

Gu, Mo-Ryong · Kim, Jeung-Ha

The sea is an outcome of the modern times. It was discovered by modernity. Therefore, it is difficult to discuss sea culture or sea literature with the modern times and modernity excluded. For this reason, modern sea literature should be approached from cultural perspectives. In other words, it is necessary to explore lifestyle newly formed along with the sea and maritime cities, not that formed from ancient times. Thus the purpose of this study is to research the sea literature of Busan, which opened itself earlier and developed into a maritime city, from cultural perspectives.

As far as this researcher is concerned, sea literature is purely a modern style of literature. The sea we are now facing is an outcome of the modern times. It is what was discovered by the modern system of representation. Pre-modern and modern seas are different with each other in so-called imaginary geography. When the sea is accepted as a modern representation, sea literature becomes an outcome of modernity. The literature is based mainly on the formation and growth of the seamen class. It is critically defined as literature that reproduces lifestyles of seamen. The literature consists of sea poem and sea novel. The sea, ship and navigation are critical, essential motifs that comprise sea literature.

Modern sea literature is advanced keeping pace with modernization. This becomes what should be studied from the view of regional culture. In Busan, modern sea literature began as the city was developed into a modern maritime city. Kim Sung Sik expressed maritime experiences as captain through sea poems. Chun Keum Sung wrote sea novels to describe his

experiences in deep-ocean fishery.

The sea literature of the city was a result from the city's development into a modern maritime city and emergence of the seamen class. Historically, the urban space of Busan was distorted two times through colonization and modernization. Busan corresponded to a colonial city. In Busan, sea literature began to be activated from late 1960s. Dependent urbanization formed new areas and styles and changed consciousness and practices. This led to the emergence of new classes. In Busan, sea literature began to be activated from late 1960s.

Sea poems by Kim Sung Sik can be regarded a poetic adventure towards modern sea. He described lifestyles of seamen, separation between the modern world and hometown and the sea as an existential salvation from captain's view. Chun Keum Sung concentrated himself on describing lifestyles of seamen. He understood struggle with nature during deep-ocean fishery from views of seamen as group members.

The sea literature of Busan was developed along with modernization in late 1960s and prospered in 1970s. But the literature has been staggered since 1980s. It is probably due to changes in people's needs brought by the development of capitalism in this nation. Sea culture and sea literature should be promoted through governmental politics because the new maritime age of the 21st century requires sea-friendly culture.

Key Words : representation, modernity, sea-poem, sea-novel, colonial city, Kim Sung Sik, Chun Keum Sung, maritime experience, seaman, life style, cultural studies.