

■ 연구원 소식

○ 스리랑카 한달 살이 이야기(~ 3월 25일 접수 마감)



춘래불사춘이라고 움추려만 있기에는 너무 겁쟁이 같다는 생각이 듭니다. 3월 마지막 주에는 꼭 이 상황이 진정될 것이란 믿음과 바람으로 우리 연구원 유영봉 회원께서 지난 1월~2월 한 달동안 스리랑카와 몰디브에서 만난 이야기를 2회에 걸쳐 회원 및 시민 여러분과 나누고자합니다. 혹여 상황이 진정되는 시간이 좀 더 걸린다면 연기될 수 있지만 어서 끝내고 봄을 만끽 하자는 바람을 담아 날짜를 정했습니다. 많은 분을 모시고 싶지만 장소 관계상 스물다섯분 내 외가 최대치일 것 같습니다. 접수는 3월 25일까지입니다.

제 목 : “스리랑카와 몰디브로 떠나는 여행”
강 사 : 유영봉 (전주대 역사문화콘텐츠학과)
일 시 : 2020년 03월 28일(토) 16시 / 04월 18일(토) 16시
대 상 : 회원 및 시민

---아래는 유영봉 교수께서 여러분을 모시는 초대 글입니다---

폴론나루워·스리파더·아누라더뿌러·캔디·하푸탈레·누와라엘리여·자프너..... 어딘지 아시나요? 스리랑카의 여러 도시들 이름인데, 보다시피 낯설고 외우기가 힘들지요. 인도의 눈물. 홍차의 나라. 카레 향이 넘치는 나라. 스리랑카는 철도가 발달한 나라라서, 한 달 동안 주로 기차를 타고 두루 돌아다녔지요.

스리랑카는 다민족 국가입니다. 유럽에서 넘어온 아리안 족의 한 계통인 썩할러 족이 74%로 가장 많고, 타밀 족이 18% 정도지요. 타밀 족은 본래 남인도 출신의 부족인데, 그 옛날부터 썩할러 족은 불교를 믿었기 때문에 군대가 없었으니, 그들은 타밀 족을 용병으로 받아들였던 것이지요. 그 밖의 소수 민족은 인도에서 온 7%의 무어 족 외에 말레이 족과 네덜란드의 후예인 버거 족이다. 그들은 실론 섬에 수많은 문화유산을 남겼지요. 자, 그들을 만나러 출발해볼까요?

“새벽 4시 정각에 출발한 인천행 공항버스가 막힘없었다. 버스는 이따금 평탄한 노면 위를 일정한 속도로 흔들림 없이 달렸다. 대기와의 마찰음과 규칙적인 엔진 소리가 서로 공명을 일으키는가? 교오오오..... 하는 소리와 함께 잠깐 잠깐 진공 상태가 이어졌다. 우주의 미아가 블랙홀을 통해 지구로 불시착하는 순간인가 싶었다. 찬란한 불빛들이 지구의 밤을 수놓았다. 이번에는 스리랑카와 몰디브다.”

강연 장소는 참가 신청자 분들에게 3월 26일까지 개별 안내 드리겠습니다.

철로가 무너진 날(1993년 3월 28일)

1993년 2월 25일, 5.16 쿠데타 이후 30여 년 간 이어져오던 군부통치가 막을 내리고 민간인 출신인 김영삼 대통령이 취임했다. 그리고 불과 31일 후인 3월 28일 오후 5시 29분 경 낙동강변에 있는 부산 구포역 인근에서 부산행 무궁화호가 전복되는 사고가 일어났다. 1977년 11월 11일 일어난 이리역(현재 익산역) 폭발 사고 당시 사망자가 59명이었는데 이날 사고로 무려 78명이 목숨을 잃었다. 현재까지 한국 철도 사고 최대 사망 기록이다.

당일 서울역을 12시 45분에 출발해 부산으로 향하던 무궁화호 제117호 열차는 시속 85km 가량으로 운행하다 철로 지반이 가라앉은 것을 불과 100m 앞에서 발견, 비상 제동을 했으나 기관차 및 발전차, 객차 등 모두 5량이 탈선, 전복되었다. 앞서 언급한 바대로 모두 78명의 사망자가 발생했고 부상자도 198명에 이르렀다.

이후 밝혀진 사고 원인은 참으로 어처구니 없는 이유였다. 사고현장은 한국 전력이 고압 전력 케이블(지중선)의 매설을 위해 열차 운행 선로의 노반 밑을 관통하는 지하 전력구 공사를 하던 곳으로 공사는 삼성종합건설이 맡아 한진건설에 하청을 준 상태였다. 그런데 공사업체가 철도청과 상의없이 임의로 발파작업을 시행해 땅이 꺼지는 상황을 몰고 온 것이었다. 발파 작업의 충격으로 선로를 받치고 있던 노반(흙더미)이 길이 30m, 폭 23m, 깊이 9m 만큼 매몰되었다. 그 결과 철로는 커다란 구덩이 위에 레일만 걸쳐져 있는 상태가 되었던 것이다.

사고가 아니라 사건이었던 것. 마치 공성전을 벌이며 땅굴을 파서 성벽을 무너뜨리는 일을 벌이듯 철로 아래를 빈공간으로 만드는 일을 저지르며 철도 당국과 전혀 상이조차 하지 않은 삼성종합건설. 철도법에는 선로 아래 발파작업은 물론 선로 주위에 나무도 함부로 심을 수 없게 되어 있다. 100% 인재였던 것이다.

참사 이후 한동안 구포역 일대에는 유령열차 괴담이 돌기도 했다. 아이가 열차 밑에 깔렸다고 울부짖는 엄마의 절규가 들리한다는 이야기며 철도 바퀴 소리와 함께 사람들의 울음소리가 들린다는 이야기들이 이어졌던 것이다.

600여명의 탑승객 가운데 280여명의 사상자를 낸 이 사건으로 시공사였던 삼성종합건설은 놀랍게도 6개월 영업정지를 당했고 사장 이하 공사관계자 15명이 구속되었다. 더 놀라운 사실. 사장이하 임원들에게 과실치사상죄는 대법원에서 무죄판결을 받았고 한국전력에 건넨 뇌물도 2심에서 집행유예로 대거 석방되었다.

시공사였던 삼성종합건설은 “무려” 2,250만원의 과장금을 물었고 6개월 영업정지를 당했다. 이후 이름을 삼성건설로 바꿨고 1996년 삼성물산에 합병되었다. 이름같이. 그 이상도 이하도 아니었다.

사건 이후 21년이 지난 2014년 서울 잠실 석촌 일대 싱크홀 역시 삼성물산 건설부문이 맡았던 지하철 공사 구간의 부실공사라는 조사결과가 발표되며 구포역 사건이 재소환 되었다.

구포역 무궁화호 전복 참사 이후 1993년에만 전남 해남 야산에서 일어난 아시아나항공 추락사고, 위도 앞바다에서 일어난 서해훼리호 사고가 연달아 일어났고 1994년 10월에는 성수대교가 붕괴되었으며 12월에는 서울 아현동에서 도시가스가 폭발했다. 1995년 4월에는 대구 지하철 공사장에서 가스가 폭발해도 6월에는 삼풍백화점이 무너졌다.

산업화와 경제개발 우선논리의 이면에 가려졌던 부정한 유착관계와 인명경시 풍조가 만들어낸 과오가 연속해서 수면 위로 올라온 것이었다.

다시 구포역 사건으로 돌아가 보자. 이와 유사한 사고가 사건 발생 14년 뒤인 2007년 서울 가좌역에서 일어날 뻔했다. 다행히 노반이 침하되기 3분전에 열차가 통과해 인명피해는 없었다. 그로부터 5년 뒤인 2012년에는 천안역에서 지반 침하사고가 발생해 전동차가 탈선하기도 했다. 인간이 관계된 사고는 우연히 일어나지만 사건은 필연적으로 발생하기 마련이다. 27년 전 오늘 구포역에서 운명을 달리한 시민들의 명복을 비는 것에서 머무르지 않고 사건의 원인이 되는 필연을 지워내는 것이 살아 있는 이들이 질 의무가 아닐까?

<수청산 백장암> 두 번째 이야기 “실상사를 지키는 장승들”



실상사 입구 돌장승 | 우리나라 대부분의 장승들은 익살맞고 장난기 가득한 얼굴인데, 이곳의 장승은 나름 엄숙하다. 아마도 실상사를 지킨다는 자부심과 사명감 때문이리라.

함양을 지난 차가 마천을 향해 '오도재'를 넘는다. 오르막 우측에 변강쇠의 무덤을 알리는 간판이 보인다. 함양과 남원이 경계를 이루는 이 일대는 「가루지기타령」의 근원지로 장승이 흔한 곳이다.

「가루지기타령」에 따르면, 벽송사 입구에 섰던 목장승들은 변강쇠에 의해 아궁이 속으로 들어간다. 이 사건이 빌미가 되어 변강쇠는 끝내 처참한 죽음을 맞게 된다. 사실 십년전만 해도 벽송사 입구에는 목장승들이 줄지어 있었다. 그런데 근래에 들어 모두 사라졌으니 아쉽다면 아쉬운 일이다.

그렇지만 실상사 입구의 돌장승들은 여전히 제자리를 굳건하게 지킨다. 다리를 건너기 전에는 왼쪽으로 1기만이 우뚝한데, 다리를 건너면 2기가 나란히 서 있다. 이 장승들로 인해, 이 일대가 '입석리'라는 행정구역 이름을 얻게 되었다고 여겨진다. 본 장승들은 중요민속자료 제15호로 지정되었다.

장승 앞에 다음과 같은 안내문이 세워졌다.

이 돌장승들은 실상사를 지키는 상징적인 조각품으로, 원래는 이곳 냇가에 모두 네 개가 있었다. 절로 가는 도중 내를 건너기 전에 두 개의 장승이 서 있었는데, 그 중 오른쪽 것이 1936년 홍수에 쓸려 내려가 현재는 세 개만 남았다. 장승들의 높이는 대략 2.5~2.9m, 너비는 40~50cm가량이며, 머리에 모자를 쓰고 튀어나온 둥근 눈에 주먹코와 커다란 귀를 갖는 등 비슷한 양식을 보인다. 장승에 새긴 기록으로 보아, 같은 시기인 1725년(영조1)에 세운 것들임을 알 수 있다. 장승은 보통 남녀를 배치해 음양의 조화를 꾀는데, 이곳 장승들은 모두 남자의 형태이다. 귀신을 쫓는 장승들의 표정이 험상궂기는커녕 오히려 익살스럽고 해학적이다.

장승은 크게 목장승과 돌장승으로 구분된다.

돌장승은 주로 전라도와 경상도 일대에서, 목장승은 그 밖의 지역에서 발견된다. 장승은 본래 이정표의 용도로 쓰였던 것인데, 돌무더기 위에 세워진 나무기둥의 모습이였다. 그러다가 점차 사람의 형상을 띠고 성문 앞으로 옮겨 갔다. 혹시라도 성안으로 들어올지 모르는 잡귀나 액, 살, 돌림병 등을 막는 용도가 되었기에, 이들은 자연스럽게 험상궂은 모습으로 바뀌었다. 장승이 성문의 수호신으로 등장하는 시기는 대체로 17세기로 추정되는데, 이들은 다시 사찰 입구로까지 자신의 영역을 확대해 나갔다. 이후로 장승의 수호신적인 성격은 다시 비보裨補의 의미를 지니게 되었다. 비보는 풍수지리적인 결함을 보강하기 위해 세운 인위적인 시설을 가리킨다. 숲, 사찰, 연못, 섬, 불상, 돌탑, 장승..... 등이 여기에 해당한다.

장승의 외형적인 특징은 팔다리가 생략된 긴 몸통에 사납게 생긴 얼굴로 귀결된다. 몸통은 얼굴에 비해 아주 단순한 모습이다. 대체로 가운데에 '천하대장군'과 '지하여장군'이라는 글씨가 쓰이거나, 새겨졌다. 얼굴은 모자와 통방울눈, 주먹코, 긴 귀, 듬성듬성한 수염, 엉성한 이빨로 요약된다.

장승의 모자는 사모紗帽와 전립甌笠}으로 크게 나뉜다. 사모의 형태는 우리나라 곳곳에서 발견되고, 전립형은 경상도와 전라도의 남부지방에서 주로 나타난다. 이따금 민머리형이나 상투형, 산발형, 건형도 볼 수 있는데, 이들도 대체로 남부 지방에서 찾아진다. 장승의 눈은 통방울형과 봉형鳳型으로 구분된다. 봉형은 위쪽으로 꺾인 눈 모양이니 통방울형과 마찬가지로 수호신적인 성격이 강조된 형상이다. 부릅뜬 눈이나 치뜬 눈 모두 장승의 노기怒氣나 위압감의 표현에서 벗어나지 않는다. 주먹코와 커다란 귀 역시 남성성의 강조에서 나온 산물이다. 거꾸로, 작고 얇은 코에다가 자그마한 귀를 지닌 장승을 상상해 보라. 얼마나 볼품없고 초라한 장승이 되겠는가?

그런데 이런 노기나 위압감은 장승의 입에서 여지없이 깨진다. 대다수의 장승들은 듬성듬성한 쥐꼬리 수염에 입을 헤 벌리고 있거나 입꼬리를 올리며 사람 좋게 웃는 모양이다. 아니면, 두 볼이 도드라질 만큼 크게 웃거나 은은한 미소를 띠고 있다. 그렇지만 벌어진 입으로 비어져 나온 송곳니를 주목해 본다면, 애초에 입 모양도 위압감 넘치는 형상이었으리라. 그러다가 세월의 흐름과 함께 온화하고 자상한 민중의 웃음이 시나브로 깃들게 된 것이다.

한마디로, 장승의 전체적인 모양은 우리가 주변에서 흔히 만날 수 있는 할아버지와 할머니의 얼굴에서 크게 벗어나지 않는다. 굵은 주름에 모지라진 수염과 영성한 이빨이 주는 이미지 위로 인자한 웃음이 엮힌 때문이다. 이 얼굴에는 온갖 풍상을 묵묵히 견뎌 내고 버텨 온 민초들의 친근감 넘치는 표정이 담겼다. 그 친화력에서 장승은 늘 새롭게 만들어지고, 우리 곁에 언제나 머물 수 있는 생명력을 얻었다.

만수교萬壽橋 건너의 장승들 또한 전형적인 모습을 갖췄다. 우리 한국인의 얼굴에 전통 사회의 가치관이 그대로 깃든 얼굴이다. 익살맞으면서도 해학적인 미소가 사뭇 정답기에 바라보는 사람들도 저절로 헤 하며 웃게 만드는 얼굴이다. 다리를 건너면, 오른쪽 장승 옆으로 최근에 깎아 세운 솟대들이 늘어섰다. 창공을 향한 꿈이 이렇게 장대 끝에 아련하게 내려앉았다. 그리고 목장승들이 그 옆으로 줄을 지었다. 이 목장승들 또한 세월의 바람을 타고 몸무게와 몸피를 줄여 나가는 중이다. 앞쪽의 만수천萬壽川에는 피라미를 쫓는 들오리들의 움직임이 부산하다.

다음 주는 <수청산 백장암> 세 번째 이야기 “호국의 천년 사찰 실상사”로 여러분 곁을 찾아오겠습니다.