

| 해양문학 |



Monaco Port(Victor Orley 작)

해양소설과 항해—장르 비평적 과제

| 구모룡 | 한국해양대학교 동아시아학부
kmr@kmou.ac.kr

해양문학(maritime literature)에 대한 오해의 대부분은 해양에 대한 인식의 차이에서 연유한다. 물(land)의 상대편에 있는 바다(sea)를 대상으로 삼는 문학을 일컫는가 하면 사물의 기원으로 거슬러 올라 물(water)이라는 원형 혹은 뿌리 은유로 두루 포섭하려 한다. 전자는 내륙의 시선을 거두지 못할 뿐만 아니라 바다를 소재나 요소 나아가 제재로 간주함으로써 해양문학의 장르적 독자성과 특이성을 제대로 규명하지 못한다. 더욱 심각한 입장은 후자이다. 해양이라는 구체적인 현실과 물질적 상상력의 논리 층위가 다르다는 사실을 몰각하기 때문이다. 물론 장르는 개방적이고 다원적이어야 한다. 해석에 있어서 원형이나 물질의 상상력이 보충될 필요도 있다. 그리함에도 노동문학, 추리문학, 환상문학 등과 같은 분류에 포함된 각기 다른 표지들이 분명하다. 그렇다면 해양문학을 해양문학답게 하는 표지는 무엇인가? 이 글은 이러한 물음에 대한 답을 찾으려는 시도이다.

한동안 경험과 상상력이라는 개념을 들어 불필요한 논란을 제기하는 이들이 있었다. 이는 문학이 이 둘을 열개로 하여 직조된다는 점에서 재론의 여지가 없다. 아울러 직접경험이나 간접경험이냐고 묻는 방식도 생산적이지 못하다. 생산자인 작가가 작품 생산에 필요한 정도로 충족하면 된다. 경험이 중요하지 않다는 말은 아니다. 해양문학인 만큼 노동문학처럼 경험적인 앎은 중요하다. 더불어 인식의 차원을 생각

하게 된다. 어떻게 지각된 바다인가, 라는 문제이다. 풍경이거나 삶의 은유라면 굳이 해양문학이라고 불러야 할 이유가 없다. 가령 르 클레 지오의 『황금 물고기』를 해양문학이라고 생각하는 이는 없다. 이러한 점은 특히 해양시 장르에서 제기된다. 경험의 서사적 국면이 소거되거나 축약된 시에서 장르의 표지를 강요하긴 힘들다. 인식이나 표상의 차원에서 육당 최남선의 시보다 후퇴한 해양 소재 시들이 허다하다. 육당의 경우 적어도 해양과 근대세계를 등치시키는 인식이 있고 바다가 근대를 표상하는 장치임을 뚜렷이 한다. 적어도 그는 해양을 근대의 표상으로 보았는데 이 점이 중요하다고 생각한다. 하지만 제국의 바다에 갇힌 식민지 주체의 한계는 뚜렷하다. 일제시대의 해양시의 최대치는 관부연락선 경험에 그친다. 정지용의 시가 이에 해당한다. 해방은 해양의 해방이기도 한데 이와 더불어 박인환의 해양시가 등장한다. 근대화가 해양화인 1960년대를 경과하면서 김성식의 해양시에 이르러 장르로서 위상을 갖는다. 이와 같은 해양시의 사적 맥락에도 불구하고 해양이 시적 장치 내부로 포섭되는 양상은 빈번하다. 다음과 같은 두 편의 시를 예를 들어 토론해 볼 수 있겠다.

A) 나는 멕시코의 따뜻한 바하칼리포르니아 해안에서 태어났다/태어날 때부터 몸을 가누지 못할 정도로 머리가 컸던 나는/큰 바다에 몸을 눕히고 물의 출렁임을 온몸으로 읽어야만 했다/자고 일어나면 언제 달라붙었는지 흰 따개비들과 바다벼룩이/얼굴과 등 위에서 작은 분화구처럼 열꽃을 피우고 있었다/어머니! 이 여드름을 당신의 지느러미로 시원하게 짜주세요/얼마나 더 많은 상처들을 거느려야 바다와 한 몸이 될 수 있을까요/나는 크릴새우와 백상아리와 포경선의 관계에 대해 깊이 생각했다/왼발이 오른발을 오른발이 왼발을 끌고 가는 것처럼 슬픈 일은 없다/어머니는 큰 바다에 몸을 맡기면 가자는 쪽으로 그 어느 곳이든/맘껏 갈 수 있다고 했지만 나는 큰 입을 벌리고 가우똥거릴 뿐,/가도 가도 끝이 없

는 이 망망대해 한가운데에서 나는 왜 태어났는가/태어나자마자 긴 머리
칼도 없이, 흰 소복도 없이,/유선형의 해저 귀신이 되어 유령처럼 살아야
하는가/어느 날, 바깥세상이 궁금해 허리를 곧추세우고 직립을 한 적이
있었다/작은 요트 위에 탄 일가족이 플래시를 터트리며 탄성을 지르고
있었다/아버지는 물 위에 떠있는 것을 보면, 모른 척 하라고 하셨지만/
나는 아이가 까르륵 웃으며 손을 내뻗었기에 내 등을 내주었다/아이는
내 등에 핀 열꽃을 작은 손으로 더듬으며 어루만져 주었다/아이의 작은
손바닥에서 열린 지문이 나의 온몸을 파고 들어왔다/언젠가 내가 살았을
따뜻한 육지의 기억이 한낮의 윤슬로 빛났다/사람들은 나를 귀신고래라
고 부른다 악마의 고기라고도 부른다/흰 파개비들과 바다벼룩을 주홍글
씨처럼 온몸에 붙이고 사는 나는/오늘도 잠수함처럼 바다 깊은 그곳에
숨어 바다와 함께 역사한다/이제는 늙은 아버지와 어머니가 오가며 긴
한숨을 내뿔었을/그 항로를 따라 세상에서 가장 낯작 었디어 큰절을 올
린다/칠혹으로 어두운 밤, 측량할 수 없는 이 깊은 바다의 모든 생명들
이/모래dot자리를 깔고 죽은 얼굴들을 하나둘 불러 모은다/나는/그 옛날
당신이 그토록 그리워하며,/바다 속에 흩뿌린 슬픈 뺨가루다/태어날 때
부터 검버섯이 가득한/明明白白한 바다의 귀신이다

(「귀신고래」 전문)

B) 바다가 두 동강 나고 있다, 찹찹 갈라지는/얼음 덩어리를 밀고 들어
갈수록/내 갈비뼈에도 실금이 갈 것 같아/조심스레 북극의 여름을 헤치
고 가는 아라온호**/쿵쿵 진동음을 울리며 느린 바다를 뚫고 항진한다/
배 위로 검은 지느러미 펄럭이며/북극 고래가 추욱 머리를 밀어올리기까
지//늦은 밤에 도착했는데/낮이다, 쇄빙선이 코 앞에 와도/태연히 유빙
사이로 물을 뿜는 고래는/늦녘이도 없는 백야의 밤을 어떻게 건너왔나/
나는 또 어떻게 너를 잊고 내 극야를 건너가야 하나/내가 두 갈퀴손과
전기모터로 헤쳐온 바다가/고래와 이누이트족에게 신나는 놀이터//특
등지느러미로 수면을 쳐대며/고래는 놀이 삼아 재주넘기를 한다/내게 손
짓하듯 얼음을 밀치며/맷고 큰 손바닥으로 뱃전보다 먼저 내 뺨을 때린

다/나는 온몸 가득 희디흰 얼음파도를 덮어쓰고/북극 이누이트 말로 바
 짝 고래 코에 대고 인사한다/이누우육, 흰소리 코맹맹이 소리라도 좋아/
 바다의 출렁임 위에 태어난 우리,/눈의 백 가지 색을 구별할 줄 알고/물
 고기 피와 물개 기름으로 내뿜은 사이/가슴에서 흰 젖이 쭈욱 솟아나,
 수면과 가지런히 눈높이로/입, 코, 아가미 주름, 수염, 배 밀며 다투듯 서
 로에게 헤엄쳐 간다고//서로를 스쳐 지나온 우린/금방 다정해지고 방금
 아쉬워/살 속이 젖도록 파도에 얼굴을 들이밀어도/오해도 순간 이해도
 순간이야/아니 바다에선 모든 게/이해돼, 번덕스런 해무 속/성큼 해빙 위
 에 올라타 얼음층을 뚫고/드릴을 박는다, 팡팡 언 내 마음의 크레바스에
 금이 가는 소리//내가 변했다고 말하지 마/얼음 속 너는 처음 보는 얼굴/
 이만큼 떨어져 있는 게 우리에게 좋은 일,/아니 너를 향해 뚫고 내려가
 는 내 아이스나이프***보다/내가 먼저 같지 몰라 이 밤은 선수에서 선미
 까지/해빙 채취기에 걸어놓은 내 팔의 주름처럼 왜 이렇게 길기만 하나/
 얼음 눈물에 갇힌/네 눈을 꺼내기 위해 서로의 등골까지 파고들어/이누
 우육, 우린 부푼 허파를 마주치며 흐느꼈다 등 뒤에서/작살총에 맞아 바
 다를 온통 피비린내로 물들이며 누군가를 부르는/고래울음소리 저렇게
 요란한데,

(「이누우육」* 전문)

*이누이트 말로, 안녕하세요. **극지 해상을 다니는 국내 첫 쇄빙선. ***얼음을 자르는 칼.

A)는 2017년도 《부산일보》 해양문학상 대상 수상작인 김산의 「귀
 신고래」이고 B)는 2018년도 《부산일보》 해양문학상 대상 수상작인
 김세윤의 「이누우육」이다. 모두 대상 수상작이며 고래를 등장시켰다.
 이 두 작품이 해양문학상 제정의 취지에 상응하는지 먼저 의문이 든
 다. A)는 귀신고래를 의인화하여 시적 화자로 내세운다. 의인화는 가
 장 낮은 단계의 기법이다. 귀신고래에 대한 지식을 투사하여 시적 주
 인공으로 격상하였고 귀신고래의 시각으로 사람들을 바라보고 말한
 다. 선택된 시어나 시적 조사(poetic diction)를 통해 일정한 수준의 솜

씨를 알 수 있다. 그러나 해양시의 장르 비평적 관점에서 이 시는 절취된 시적 진술에 불과하다. B)도 의인화에 기대고 있다. 경험적 서술이 아니라 획득한 지식을 활용한다. 이와 같은 시인의 위치가 시 속의 화자의 불안정한 위상으로 나타난다. 애매성(ambiguity)으로 의미를 열어두는 방식도 아니다. 화자가 선원인지 아라온호인지 혼란스런 대목이 있다. 아라온호를 의인화하여 화자로 제시하려는 시인의 의도는 분명하다. 그럼에도 “내 갈비뼈에도 실금이 갈 것 같아/조심스레 북극의 여름을 헤치고 가는 아라온호”와 같은 진술에서 화자가 선원일 수 있다는 추측을 낳는다. 차라리 화자를 선원으로 내세웠다면 이 시의 구체성은 담보될 수 있다. 경험의 빈곤은 진술의 빈곤으로 이어진다. 이누이트의 언어와 문화는 장식적이다. 아라온호-이누이트-북극고래에 대한 지식의 습득으로 가공된 시편이다. 적어도 아라온호의 선원이 경험한 내용을 시화하였다면 해양시의 본령에 가까울 수 있었으리라 생각한다. A)와 B)의 사례에서 볼 수 있듯이 시적 ‘그럴듯함’이 해양문학의 확장성을 차단하는 경우가 적지 않다. 물론 이러한 지적이 해양문학을 협소한 장르로 이끌지 않아야 한다.

그렇다면 장르의 특성을 잃지 않는 범위에서 최소정의를 위한 색인으로 어떤 개념들이 있을까? 일찍이 나는 바다, 배, 항해를 든 바 있는데 실제 항해(navigation)로 수렴된다. 그렇다면 해양문학은 호머의 『오딧세이아』로 소급되어야 하는가? 오디세우스는 트로이에서 가까운 이타카로 돌아가다 풍랑을 만나 지중해 곳곳에서 12가지 모험을 치르고 10년 만에 고향으로 돌아가는 이야기이다. 아도르노에 의해 근대성의 모험으로 유비된 바 있듯이 이 서사시가 주는 의미는 크다. 여기서 해양문학의 색인인 항해의 근대적 측면을 생각하게 된다. 다시 말해서 장르 출현의 역사적 국면을 고려하여야 한다. 대양으로 전환된 시기에 해양에서의 일과 경험이 지니는 역사적인 성격의 변화는 항해와 그

목적지에 이르는 과정의 문제뿐만 아니라 해적, 노예, 다 종족적인 선원 공동체, 육체노동, 젠더 관계 등에서 나타난다. 항해를 장르 색인의 최소정의에 두었지만, 이는 해사(maritime), 대양(ocean), 해사 경제(maritime economy), 해사 근대성(maritime modernity), 개인주의, 자본주의와 두루 연관된다. 18세기에 등장하는 해양문학은 근대성의 확장에 따라 전개된 대양에 대한 재현의 변화를 반영한다. 이는 바다에 대한 전통적인 인식을 견고 새로운 개념으로 접근하는 일이라 할 수 있다. 해양문학의 뼈대가 되는 항해는 식민화, 경제적 근대화, 세계 무역이라는 맥락들을 포함하며, 해양에서의 삶과 노동의 요소들에 대한 사실주의적 서술 욕구를 대변한다.

해양문학에 관한 장르비평은 현대의 해양 경험에 대한 폭넓은 문화적 맥락을 놓치지 않아야 한다. 글쓰기의 양상 또한 바다에서의 일과 사건의 차이에 의해 다양할 수밖에 없다. 하나의 참조 틀이나 특별한 전망에 의한 배치가 예비되어 있지 않다. 그러함에도 네덜란드 장르화가 사실주의에 기초하였듯이 바다 여행과 선원 생활에서 비롯한 삶의 변화를 구체적으로 전달하려는 의지를 반영한다. 네덜란드 장르화의 사실주의가 지닌 특이함에 상응하는 리얼리즘이 18세기 초반의 문학에 등장하는데 가장 첫머리에 다니엘 디포우의 『로빈슨 크루소』가 놓인다. 전통적인 로망스 플롯을 거부하는 근대소설이 해양소설의 형태로 탄생한다. 이언 와트는 다니엘 디포우의 등장을 다음처럼 말한다. “다니엘 디포우는 소설을 쓰기 시작했을 때, 여전히 전통적 플롯의 사용을 주장하던 당시의 주된 비평이론에 거의 관심을 기울이지 않았다. 대신 주인공이 다음에 무엇을 해야 그럴법한지에 대한 자신의 감각에 따라 이야기의 순서가 자연스럽게 흘러가도록 하였다. 그렇게 함으로써 디포우는 소설에서 새롭고도 중요한 경향을 시작하였다. 플롯을 자전적 회고록 형식에 완전히 종속시킨 것은 소설에서 개인 경험이 으

뜸임을 단언하는 것으로, 철학에서 ‘나는 생각한다. 고로 나는 존재한다’는 데카르트의 명제가 그랬던 것만큼이나 도발적인 주장이다.” 디포우의 『로빈슨 크루소』는 개인 경험을 강조하는 작가 정신의 산물이다. 이언 와트가 지적하듯이 로빈슨 크루소는 경제적 측면에서 개인주의라는 새로운 전망을 상징하는데 여기서 경제란 바로 해사 경제(maritime economy)를 지시한다. 따라서 소설의 주인공이 전개하는 모험과 그의 생애는 영웅적이고 낭만적인 모험 이야기와 다르다. 이와 달리 국가적인 역사와 개인의 삶에 있어서 전개된 급진적인 변화의 국면이 나타나는 사회적이고 문화적인 공간을 서술한다. 로빈슨 크루소는 세계적인 무역, 황금, 열대지역의 산물을 제공함으로써 자본주의 발전을 도운 16세기의 항해자들의 업적을 기록한 수많은 저술에 기초를 둔다. 그는 경제적 개인주의라는 이념에 따라 개인의 기동성을 추구한 인물로 가족과 고향으로 귀환하려는 오딧세우스와는 달리 오직 이익만이 유일한 사명으로 생각한다. 이 점에서 디포우의 플롯은 그 시대의 삶에서 가장 중요한 경향을 대변한다.

항해를 좁혀 말하면 항해의 기술에 한정될 수 있다. 유독 이를 강조한 이는 조지프 콘래드이다. 그는 범선의 항해야말로 해양문학의 진수를 보인다고 말한다. 범선에서 (증)기선으로 전환하는 19세기 후반의 상황에서 그는 기선과 문명에 대하여 강한 비판의 정념을 드러낸다. 자연과 만나고 투쟁하면서 인간과 인간, 인간과 배 사이에 공감을 유발한다고 생각하는 그는 범선의 승객들이 자연과 싸우는 선원들을 지켜보면서 새로운 각성에 이른다고 인식한다. 기선으로 대표되는 물질주의와 실용주의에 강한 비판을 제기함과 더불어 작가 정신을 범선에 두는 입장을 보인다. 조지프 콘래드의 이러한 시각은 증기선에서 첨단 선박에 이르는 발전을 경과하면서 해양문학이 퇴조한 사실을 반추하게 한다. 항해기술의 발달에 따른 안정성과 단조로움이 해양 서사의

약화를 초래한 것은 틀림이 없는 사실이다. 오늘날 해양 서사가 지속 가능한 장소는 원양어선이다. 선상 노동과 규율, 책임과 선원 정신이 상존하는 배가 어선이다. 콘래드가 범선의 항해에서 강조하는 개념도 선원 정신이다. 선원은 개안, 성장, 통과의례 등의 과정을 경험한다. 항해가 “인생의 쓰디쓴 경험”이라고 한 이는 보들레르이다. 승객의 입장과 달리 선상 노동자인 선원의 입장은 콘래드의 ‘각성’과 다른 차원인 고난이 될 수도 있다.

마커스 래디커에 의하면 범선의 노동은 공장의 원형이었다. “범선의 작동 환경은 보편적이고 구체적이다. 범선은 노예적이고 계급적인 규율 아래, 많은 노동자가 복잡하고 동시적인 협동작업으로 움직이는 장치다. 그리고 이 규율 아래 인간의 의지는 기계 장치에 종속된다. 모든 것은 노임을 위해서다. 범선의 노동과 협동과 규율이야말로 공장의 원형이 되었다.” 항해를 하나의 인텍스로 삼는 해양소설(maritime novel)의 장르 규정에 혼란이 제기되는 대목이다. 해양소설과 노동소설 사이에 접점이 생기고 그 비중에 따라 성격 규정에 논란이 발생한다. 19세기 태평양의 포경선 선원들과 20세기 어선 선원들의 노동이 그렇다. 해양 서사에서 선장이나 그에 상응하는 상급 선원의 시점인가, 아니면 하급선원의 시점인가, 라는 문제는 매우 중요하다. 온갖 상징과 알레고리로 점철된 『모비 딕』을 논외로 하면서 고바야시 다키지의 『게 가공선』(1929)을 사례로 들고자 한다. 일본 프롤레타리아 문학의 전범인 이 소설을 해양소설로 볼 수는 없을까? 다키지는 그 이전에 발표된 하야마 요시키의 「바다에서 사는 사람들」(1926)의 영향을 받았다. 계보학적으로 선원 노동자 소설임에 틀림이 없다. 아울러 해양소설에 속한다. 항해와 선상 노동이라는 해양 서사가 중심 열개이기 때문이다. 세계 시장의 저변을 형성하는 선원들은 디스토피아와 유토피아 사이를 오르내린다. 노동과정의 원형이 된 분업적이고 수용소적인

공간이자 이합집산하고 복수 문화적인 접촉과 혼효가 이루어지는 공간인 선박과 섬을 두루 경험한다.

카를 슈미트가 제시하였듯이 항해는 물의 지속성을 대양적 위반과 우연의 법칙으로 전환시킨다. 이러한 전환으로 해양 서사와 해양학(oceanography)의 만남이 이뤄진다. 해사의 상황에 놓인 근대적 주체는 지도를 그리는 과학적인 문제와 봉착한다. 그의 항해는 위치와 방향 그리고 상황이라는 세 가지 요인들을 종합적으로 고려해야 한다. 항해와 경험은 항로와 상황의 연관 속에서 결합한다. 해양소설은 우연의 법칙에 의해 생성하고 발전한다. 항해는 경험과 상징 그리고 알레고리를 포함하여 해양문학 장르의 중요한 표지로 볼 수 있다.

한국의 해양문학에서 항해가 중요한 장르 지표로 등장한 예는 천금성의 플롯이다. 그 곁에 김성식의 시가 있다. 1960년대 근대화가 해양화로 나타나면서 해양경제의 토대 위에서 해양문학이 생성한다. 서구의 18세기, 일본의 20세기 초반의 현상이 20세기 후반에 출현한 셈이다. 현재 해양소설의 지속 가능한 생산이 이루어지는 장소는 어선이 다. 해양시의 외연이 넓어지거나 그 경계가 흐려질 가능성이 커지는 것은 서정 장르가 지닌 속성 때문이다. 하지만 해양소설에 있어서 항해는 주요한 플롯으로 지속한다. 이러한 관점을 지니면서 21세기 한국 해양문학의 가능성을 다시 따져볼 일이 남았다. 이 글은 이러한 일을 위한 토론의 시발에 해당한다.