

새 모빌리티 패러다임과 모빌리티 텍스트 연구 방법의 모색*

이진형**

1. 새 모빌리티 패러다임과 또 다른 텍스트 읽기
2. 자동차 모빌리티와 영상·문학 텍스트의 공진화
3. 형식의 모빌리티와 모빌리티의 재현
4. 모빌리티 텍스트 연구 방법의 모색

국문요약

이 글의 목적은 피터 메리만과 린 피어스가 편집한 『모빌리티와 인문학(Mobilities and the Humanities)』을 중심으로 ‘새 모빌리티 패러다임’과 그에 기초한 영상 및 문학 텍스트의 연구 사례들을 살펴보고, 그것들이 텍스트 연구 방법으로서 갖는 의미를 검토함으로써 모빌리티 텍스트 연구 방법을 모색하는 데 있다.

『모빌리티와 인문학』은 ‘인문학’이라는 제목과 달리 대부분 문학 및 영상 텍스트와 그 미학을 다루는 논문들로 구성되어 있다. 이 글은 이 책에 실린 논문들을 자동차 모빌리티 시스템에 집중하는 논문들과 그렇지 않은 논문들로 구분해서 다룬다. 자동차 시스템은 오늘날 모빌리티를 상징적으로 보여주는 기계로서 과거 철도가 근대 초기 보유했던 것만큼 커다란 사회적·문화적 의미를 지니고 있기 때문이다. 우선, 자동

* 이 논문은 2018년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2018S1A6A3A03043497).

** 건국대학교 모빌리티인문학연구원 조교수.

차 모빌리티에 초점을 맞추는 논문들은 주로 모빌리티 시스템과 영상·문학 텍스트의 공진화 양상을 탐구한다. 여기서는 자동차 모빌리티 시스템과 로드무비 장르의 내적 상호작용, 일종의 텍스트로서 미디어화된 자동차 모빌리티, 여행소설과 ‘마비된 모빌리티’의 텍스트적 재현, 개별 자동차 여행의 특이성과 ‘기술적 무의식’ 등의 문제를 다룬다. 그 외의 논문들은 모빌리티와 예술 형식의 관계를 중심으로 형식의 모빌리티 또는 모빌리티의 재현 문제를 탐구한다. ‘형식의 모빌리티’ 또는 ‘이동하는 예술 형식’, 리얼리즘적 재현을 통한 이동하는 세계에서의 ‘느린 장소 감각’(애착감, 친근감) 형성, 문학 텍스트의 ‘소급적 특징’에 기초한 허구적 서사의 (재)독해와 ‘대안 정치’의 가능성, 생활 글쓰기(일기)에 기록된 개별 여행자의 도시 모빌리티 경험 등에 대해 논의한다.

『모빌리티와 인문학』의 의의는 크게 두 가지다. 첫째, 그 동안 텍스트 연구에서 충분히 다루어지 않았던 자동차 모빌리티에 주목하게 해준다는 점이다. 둘째, 새 모빌리티 패러다임의 관점에서 텍스트의 미학에 관한 새로운 논의를 가능하게 해준다는 점이다.

(주제어: 존 어리, 새 모빌리티 패러다임, 텍스트 연구, 자동차 모빌리티, 형식의 모빌리티, 모빌리티의 재현)

모빌리티(Mobility)는 탐나는 가치들 가운데 최고의 자리에 오른다— 그리고 이동의 자유, 즉 항상 불충분해서 불균등하게 분배되는 상품은 급속히 우리 후기 근대 또는 탈근대 시대 계층을 구분하는 주요 요인이 된다.
지그문트 바우만, 『지구화』¹⁾

1. 새 모빌리티 패러다임(new mobilities paradigm)과 또 다른 텍스트 읽기

이 글의 목적은 피터 메리만(Peter Merriman)과 린 피어스(Lynne Pearce)가 편집한 『모빌리티와 인문학(Mobility and Humanities)』(London and New York: Routledge, 2018)²⁾을 중심으로 ‘새 모빌리티 패러다임(new mobilities paradigm)’과 그에 기초한 텍스트 연구 사례들을 살펴보고, 그것들이 텍스트 연구 방법으로서 갖는 의의를 검토함으로써 모빌리티 텍스트 연구 방법을 모색하는 데 있다.

지난 10여년 간 모빌리티 연구(mobilities studies)³⁾를 주도했던 영국의 사회학자 존 어리(John Urry)는 “마치 온 세상이 이동 중인 것처럼 보인다”⁴⁾는 문장으로 시작하는 주저 『모빌리티』(2014)에서 오늘날 ‘이동’의

1) Zygmunt Bauman, *Globalization*, New York: Columbia University Press, 1998, p.2.

2) 추후 인용은 본문에 쪽수만 표기.

3) 모빌리티 연구에서 영어 ‘mobility’ 또는 ‘mobilities’는 ‘이동성’이 아닌 ‘모빌리티’로 번역되고 있다. 그 이유는 ‘이동성’이라는 용어가 물리적 공간 이동(movement)만을 과도하게 강조하는 용어라는 데 있다. 그와 달리, ‘모빌리티’는 단순한 이동 외에 ‘이동’에 내재하는 다양한 관계들의 의미와 실천까지도 모두 포함한다. 즉, ‘모빌리티’는 기본적으로 1) 이동할 능력, 2) 이동하는 대상, 3) 이동에 내재하는 사회적 위치성(계급), 4) 이동에 의한 지리적 변화 등 크게 네 가지 의미를 담고 있다.(이용균, 『모빌리티의 구성과 실천에 대한 지리학적 탐색』, 『한국도시지리학회지』 18(3), 한국도시지리학회, 2015, 148쪽)

4) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 23쪽.

경관을 다음과 같이 묘사한다.

조기 은퇴자, 국제 유학생, 테러리스트, 해외집단이주자(diasporas), 행락객, 사업가, 노예, 스포츠 스타, 망명신청자, 난민, 배낭족, 통근자, 젊은 모바일 전문직 종사자, 매춘부 등을 포함한 수많은 사람들에게 현대 세계는 무한한 기회의 원천 또는 적어도 운명인 것 같다. 이런 여러 집단이 전 지구를 가로지르며 교통 통신의 허브에서 간간히 마주치고, 현실에서 또는 전자 데이터베이스에서 다음에 올 고속버스, 메시지, 비행기, 트럭 집간, 문자, 버스, 승강기, 페리, 기차, 자동차, 웹 사이트, 와이파이 핫스팟 등을 찾고 검색한다.⁵⁾

오늘날 모빌리티 테크놀로지의 발달은 인간, 사물, 정보 등의 접촉과 교류를 지구적 수준에서 가능하게 하지만, 그와 동시에 테러나 환경 오염을 비롯한 각종 위협의 지구적 순환도 일상화하고 있다. 이에 어리는 “사람들이 왜 물리적으로 이동하는지, 이동의 효용과 즐거움, 고통은 무엇인지, 그리고 이러한 이동의 사회적·물리적 파급효과는 무엇인지”⁶⁾ 질문할 필요가 있음을 지적한 뒤, 사회과학의 ‘모빌리티 전환’과 그에 수반하는 ‘모빌리티 패러다임’의 확립이야말로 그 질문에 답하는 길이라고 주장한다. 오늘날 이동성의 급격한 증가와 “세계시장에서 빛어지는 여러 ‘포스트 사회적’ 과정”이 “국민-국가-사회라는 감각을 되묻게 만”⁷⁾ 들고 있음에도 불구하고, 기존 사회학은 사회가 “기계, 기술, 사물, 텍스트, 이미지, 물리적 환경 등을 통해 구축되고 재가공”⁸⁾되는 하이브리드라는 사실을 인정하지 않는다는 게 그의 생각이다. 말하자면, 기존 사회학은

5) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 23쪽.

6) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 24쪽.

7) 존 어리, 『사회를 넘어선 사회학』, 윤여일 역, 휴머니스트, 2012, 19쪽

8) 존 어리, 『사회를 넘어선 사회학』, 윤여일 역, 휴머니스트, 2012, 31쪽.

정태적인 것으로서의 사회를 전제하기 때문에 ‘국민-국가-사회’의 경계를 넘나드는 이동 경관(사회)을 충분히 고찰할 수 없고, 분과학문적 틀을 고수하기 때문에 다양한 사회 영역들을 횡단하는 행위자들의 복합적 실천을 충분히 다룰 수 없다는 것이다.

여기서 어리가 겨냥하는 대상은 분명하다. 그것은 바로 영토의 경계와 공간의 정태성을 전제하는 분과학문으로서의 사회과학과 그 연구 패러다임이다. 이 맥락에서 어리는 짐멜을 “근대 도시에서 근접, 거리, 이동에 관한 분석을 전개하면서, 모빌리티 패러다임을 발전시키고자 한 최초의 학자”⁹⁾로 추앙하기도 하고, 들뢰즈와 가타리의 유목주의, 1970-80년대 사회과학의 ‘공간적 전환’, 여러 형태의 디아스포라 논의, 여행 관련 연구 등을 모빌리티 패러다임의 주요 이론적 자원으로 제시하기도 한다. 이와 같은 사례들은 기본적으로 ‘이동’의 관점에서 사회를 바라보고 있다는 게 그 이유다. 다른 한편, 어리는 ‘새 모빌리티 패러다임’이라는 용어를 사용해서 기존 모빌리티 관련 연구와 자신의 모빌리티 연구를 구분한다.¹⁰⁾ 특히 어리는 브뤼노 라투르(Bruno Latour)의 행위자-네트워크 이론에 기초해서 “탈육체화된 코기토, 물질세계로부터 독립된 방식으로 생각하고 행동할 수 있는 인간 주체를 제시하는 인본주의”를 비판하고, “인간의 힘이 항상 다양한 물질세계, 즉 의복, 도구, 사물, 통로, 건물 등의 세계에 의해 증강된다는 점”¹¹⁾을 강조한다. 인간이란 단순히 이동하는 존재가 아니라 기차, 자동차, 비행기, 인터넷 같은 사물들과 상호구성적·상호보완적 관계를 맺으며 공진화(co-evolution)하는 존재라는 것이다.

어리에게 모빌리티 전환이란 “모든 사회적 실체(entity)가 실제적인,

9) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 53쪽

10) Mimi Sheller & John Urry, “The new mobilities paradigm,” *Environment and Planning A* 38(2), Sage Publications, 2006, pp.207-226 참조.

11) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 98-99쪽.

그리고 잠재적인 매우 다양한 이동 형태를 어떻게 전제하고 있는지” 강조하고, “다양한 형태의 이동·교통·통신에 대한 분석과, 경제적·사회적 생활이 다양한 공간과 시간을 통해 수행되고 조직되는 다차원적 방식을 서로 연결”하는 것이다.¹²⁾ 그로 인해 모빌리티 전환은 기존 사회과학과 달리 “모든 형태의 관계론적 공간의 토대로서 온갖 종류의 복합적 모빌리티(complex mobilities)”와, “정치경제적 관계 공간이 여행, 자동차 모빌리티(automobility), 소비 같은 사회적·문화적 실천 속에서 또 그를 통해서 생산되는 방식에 대한 문화 분석”을 강조한다.¹³⁾ 이때 새 모빌리티 패러다임은 “다양한 종류의 사람, 생각, 정보, 사물의 이동을 수반하고 유발하는 또는 감소시키는 광범위한 경제적·사회적·정치적 실천, 하부 구조, 이데올로기로서 ‘사회 세계’를 이론화”¹⁴⁾하고, “정치적·한정적·적대적 ‘학문들’의 분리된 ‘지역’ 또는 ‘요새’ 내에서 조직되어온 사회과학이 실천되는 방식을 재설정”¹⁵⁾한다. 이 점에서 모빌리티 연구란 ‘모빌리티에 내재하는 관계성과 교차성’¹⁶⁾에 대한 탐구, 또는 인간과 사물의 ‘복합적 모빌리티’에 대한 초분과학문적 연구라고 말할 수 있다.

이와 같은 초분과학문적 지향에도 불구하고, 10여년 전 랭카스터대학교에 모빌리티 연구소(Center for Mobilities Research) 설립 및 저널 『Mobilities』 창간과 더불어 본격화한 모빌리티 연구는 여전히 인류학, 사회학, 지리학, 정치학, 관광학 분야 연구자들을 중심으로 이루어지고 있는 듯하다. 피터 메리만과 린 피어스가 2017년 8월 학술지 『Mobilities』에 “모빌리티와

12) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 30쪽.

13) Mimi Sheller, “From spatial turn to mobilities turn,” *Current Sociology* 65(4), International Sociological Association, 2017, p.3.

14) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 50쪽.

15) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 51쪽.

16) 이용균, 『모빌리티의 구성과 실천에 대한 지리학적 탐색』, 『한국도시지리학회지』 18(3), 한국도시지리학회, 2015, 150쪽.

인문학(Mobilities and the Humanities)” 특집호를 편성한 이유, 또한 여기 실린 9편의 논문에 피터 메리만의 2014년 논문(“모바일 방법론 재고 (Rethinking Mobile Methods)”)를 더해서 『모빌리티와 인문학』이라는 책을 출간한 이유는 바로 여기에 있다. 모빌리티 연구가 문학, 역사, 영상 분야 저술에서 커다란 영향을 받았음에도 불구하고, 모빌리티 연구에 대한 인문학의 기여 방안이 충분히 논의되지 않고 있다는 것(4), 그리고 인문학자들 역시 이동성 또는 모빌리티와 관련한 연구를 수행하면서도 ‘모빌리티 패러다임’의 존재를 정확히 인지하고 있지 못하다는 것이다.(12) 메리만은 모빌리티 연구와 인문학적 사유 간 협업이 본격적으로 이루어질 때 모빌리티 연구의 초분과학문적 지향도 구현될 수 있고, 인문학 연구도 보다 충실하면서도 자의식적으로 수행될 수 있다고 생각하는 듯하다.

『모빌리티와 인문학』은 ‘인문학’이라는 제목과 달리 대부분 문학 및 영상 텍스트와 그 미학을 다루는 논문들로 구성되어 있다. 두 편의 예외가 있는데, 하나는 피터 메리만과 린 피어스가 공동 집필한 서론 『모빌리티와 인문학』이고, 다른 하나는 피터 메리만의 논문 『모바일 방법론 재고』다. 『모빌리티와 인문학』은 피터 메리만의 이 논문을 제외한 나머지 여덟 편에 대해 개괄적으로 설명한 뒤, ‘모빌리티와 이동에 대한 예술과 인문학의 접근 방법’으로서 ‘킨에스테틱스(Kin-aesthetics)’를 제안하는 글이다. 킨에스테시스는 본래 ‘운동 감각(sensation of movement)’을 의미하는 용어지만, 움직임과 관련한 감각, 지각, 표현, 연출 등을 통칭하는 개념으로 이해할 필요가 있고, 그럴 때 인간의 체험과 정동을 다루는 예술이나 인문학 연구에 매우 유용한 방법론이 될 수 있다는 것이다. 이 논문이 킨에스테틱스에 대한 본격적 논의를 전개한 것은 아니기에 그 이론적 의의를 따지기는 어렵지만, 소위 미시적 운동 감각과 정동에 대한 주목은 오늘날 정동 및 감정 논의와 관련해서 충분히 고려해 볼 만하

다. 다음으로, 『모바일 방법론 재고』는 오직 ‘모바일 방법’(비재현적 이론과 실천 이론, 그리고 수행적·참여적·민족지적 방법 등)만이 모빌리티 또는 이동성의 다양한 양상을 포착하는 데 적합하다는 일부 모빌리티 연구자들의 주장을 반박하면서, 담론 분석, 문화 연구, 텍스트 연구 같은 ‘전통적’ 연구 방법 역시 모빌리티 연구에 충분히 기여할 수 있음을 주장하는 글이다. 마치 이 주장의 타당성을 뒷받침하듯, 이 책에 실린 논문들은 대부분 이와 같은 ‘전통적’ 연구 방법에 기초해 있다.

이 글에서는 메리만이 쓴 두 편의 논문을 제외한 나머지 여덟 편을 중심으로 새 모빌리티 패러다임을 활용한 텍스트 연구 사례들을 검토한 뒤, 이를 토대로 모빌리티 텍스트 연구 방법을 모색해 보려고 한다. 이를 위해 우선 2장에서는 자동차 모빌리티(automobility)에 초점화된 논문들을 대상으로 자동차 모빌리티 시스템과 영상·문학 텍스트의 공진화 양상을 살펴보고, 3장에서는 장소의 이동(변화)과 인간의 감각·정동 변화에 초점화된 논문들을 대상으로 형식의 모빌리티와 모빌리티의 텍스트적 재현 문제를 검토한다. 자동차 모빌리티를 중심에 두고 텍스트를 구분하는 이유는 자동차 모빌리티가 오늘날 모빌리티 시스템을 규정하는 것으로서 과거 철도가 보유했던 것만큼 막대한 사회적·문화적 의의를 지닌다는 데 있다. 그리고 4장에서는 이와 같은 논의에 기초해서 모빌리티 패러다임에 입각한 텍스트 연구 방법, 즉 모빌리티 텍스트 연구 방법을 모색하려고 한다.

2. 자동차 모빌리티 시스템과 영상·문학 텍스트의 공진화

어리의 모빌리티 연구에서 자동차는 특별한 위치를 차지한다. 19세기 철도가 기계 속도, 시간표, 시간 엄수, 시계 시간, 공공 공간 등을 중요한 것으로 만들어 놓았다면, 자동차 시스템 역시 인간 세계에 그에 못지 않은 중요한 문화적·사회적 파급효과를 낳았다. 간단히 말하자면, 자동차 시스템은 ‘속도’의 개념을 ‘편리’의 개념으로 변환시켰고, ‘자동차-운전자’가 사회 생활을 스스로 시간표화함으로써 공공 시간표를 초월하는 방식을 제공했으며, ‘철도 객차와 기차역’ 너머에서 다양한 공간을 출현시키고 재생산했다.¹⁷⁾ 그리고 역사적으로도, 자동차 모빌리티는 1896년 시카고에서 개최된 차량 경주대회, 1908년 모델T 포드자동차 출시와 포드주의 생산·소비 시스템의 발달, 속도의 아름다움을 주창한 미래주의의 등장, 1932년 제너럴 모터스에 의한 미국 도시 철도 구매 및 폐쇄 같은 기업 정책, 2차 세계대전 전후 포장도로 건설을 위한 북미·북유럽 정부의 정책 등 일련의 과정들을 거치며 지배적 모빌리티가 되었다.¹⁸⁾ 즉, 자동차는 한 장소에서 다른 장소로 이동하기 위한 단순한 교통 시스템이 아닌 ‘삶의 방식’¹⁹⁾으로서 ‘현대 세계의 이동, 정서, 감정을 재정의’하

17) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 209쪽.

18) 이희상, 『존 어리, 모빌리티』, 커뮤니케이션북스(주), 2016, 24-25쪽.

19) 존 어리가 드는 자동차 모빌리티 시스템의 특징은 다음과 같다. 1) 자동차는 20세기 자본주의의 선도 산업 부문과 상징적 기업에 의해 생산된 전형적인 제조물이다. 2) 자동차는 성인의 기호이고, 시민권의 표시이며, 사회적 교류와 네트워크의 토대다. 3) 자동차는 다른 제도, 산업, 직종 등과의 기술적·사회적 상호연계를 통해 구성된 강력한 복합체다. 4) 자동차는 여가, 통근, 휴가를 위한 재배적 모빌리티로서 도보, 자전거 타기, 기차 여행 등 다른 모빌리티 시스템들을 지배한다. 5) 자동차는 20세기 ‘좋은 삶’이나 이동하는 근대 시민의 필수 요소 같은 담론을 유발하는 재배적 문화를 형성한다. 6) 자동차는 막대한 자원을 사용하고 엄청난 규모의 사상자를 유발한다. 7) 자동차 모빌리티(automobility)는 자서전(autobiography) 개념에서처럼 ‘내부지향적

기에 이른 것이다.²⁰⁾

『모빌리티와 인문학』에 실린 닐 아처(Neil Archer)의 『길 위의 장르: 자동차 모빌리티 연구로서의 로드무비(Genre on the road: the road movie as automobilities research)』는 자동차 모빌리티 시스템과 로드무비 장르의 내적 상호작용을 탐구한다. 이 글에서 아처는 반영론의 관점에서 영화, 특히 로드무비에 접근하는 기존 연구 방법을 비판한 후, “모방이라는 의미에서 사회적이고/거나 정치적인 맥락을 그렇게 분명하게 반영하지 않는 로드무비의 면모들을 진지하게 고려”(18)해야 한다고 주장한다. 로드무비는 특유의 허구적 특질 또는 판타지적 특질을 통해 일상의 규범을 위반함으로써 ‘뽀진성 체제(regimes of verisimilitude)’와의 비판적 대화를 만들어낸다는 것이다. 아처에 의하면, 로드무비의 구성적·형식적 본성은 허구와 현실 사이의 간극, 즉 영화적 판타지와 일상적 가능성 사이의 간극이 가장 잘 드러나는 해석 공간을 열어젖히는 데 있다. 로드무비는 기존의 자명한 진실을 반영하는 대신, 장르의 상상적 투사라는 프리즘을 통해 실제 맥락들을 굴절시키기 때문이다. 로드무비의 가시적 허구가 그 맥락들을 가로지를 때, 허구는 다른 식으로는 재현 불가능한 (자동차) 모빌리티 경험의 진실을 드러내주는 것이다.(19) 요컨대, 로드무비는 자동차 모빌리티의 역사적 발전에 의해 조건 지어진 장르이기도 하지만, 그에 못지않게 그 경험의 진실(허구와 현실의 긴장)을 가장 잘 드러내주는 장르이기도 하다.

아처는 이와 같은 로드무비 이해에 기초해서 ‘로드무비의 사회학’을 구상한다. 여기서 아처는 몇몇 작품들에 특히 주목한다. 우선, 로랑 캉

인 자아, 그리고 자동화(automation) 개념에서처럼 ‘이동 능력을 갖고 있는 사물이나 기계 사이의 융합’을 수반한다.(존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 215-220)

20) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014, 248쪽.

테(Laurent Cantet) 감독의 『타임 아웃(L'Emploi du temps)』(2001)은 ‘운전’이 ‘즐거리 자체의 동기이자 목표’인 영화다. 이 영화에서 주인공은 자동차 운전을 통해 통근을 하면서도 누구에게도 방해 받지 않고 차를 몰고 돌아다니고 싶다는 소망을 갖고 있다. 이는 자본주의와 그 귀결로서의 자동차 모빌리티가 통근 실천 내부에서 생산해내는 ‘탈출 판타지’다.(23) 다음으로, 아처는 『텔마와 루이스(Thelma and Louise)』(1991)와 압바스 키라로스타미(Abbas Kiarostami) 감독의 『텐(Ten)』(2002)을 대상으로 로드무비와 자동차 모빌리티의 관계에 대한 페미니즘적 접근을 시도한다. 여기서 『텔마와 루이스』는 여성이 자동차, 도로, 운전 경험과 맺고 있는 관계에 대한 토론을 추동한 작품으로서, 로드무비 같은 허구적 서사 매체가 어떻게 모빌리티의 단순 ‘재현’ 너머로 움직일 수 있는지 보여주는 중요한 사례로 간주된다. 이 영화에서는 “모빌리티의 상상 그 자체가 모빌리티를 켜-현하는 수단”(24)이라는 것이다. 다음으로 『텐』은 ‘젠더화된 운전 경험’ 그 자체의 기록이 아닌 정치적 목적을 위해 그 경험을 변형시킨 작품으로 간주된다. 2000년대 테헤란에서 승용차는 여성 운전자에게 헤테로토피아 같은 ‘내밀함과 모빌리티의 공간’을 재현한다. 그러나 바로 그런 이유로 허구적 영화 장르로서의 로드무비는 ‘객관적·관찰적인 재현으로는 접근 불가능한 상상적·비가시적·억압된 모빌리티 맥락’을 드러내게 된다.(25) 아처에 따르면, 이와 같은 사례들은 로드무비가 ‘세계를 향한 투명한 창’이 아닌 ‘반영적이고 굴절적인 유리’로서의 보기 방식, 즉 ‘카메라 렌즈의 창조적 가능성과 자동차 앞 유리 사이의 상호작용’에 기초한 장르임을 입증하는 증거들이다.

조르진 클라센(Georgine Clarsen)의 『‘호주 훔친 차처럼 운전하라’: 백인 정착 식민지 호주에서 커뮤니케이션 매체로서의 자동차 모빌리티 (Australia-Drive it Like You Stole It’: automobility as a medium of

communication in settler colonial Australia)』는 모빌리티 재현의 정치학이라는 관점에서 호주 국가 형성기 자동차 모빌리티의 미디어화(mediatization) 문제를 다룬 논문이다. 그에 의하면, 호주의 자동차 모빌리티는 인종, 권리, 민족, 주체성, 권력, 공간성 등에 대한 백인 정착민의 관점을 상상·수행·기술·시험하게 해주는 핵심 장소로서 기능했다. 여기서 핵심은 이런 기능이 자동차 운전자를 ‘민족의 영토를 순회하는 국토 순찰대로 광고하는 미디어들을 매개로 작동했다는 데 있다. 말하자면, 그 기능은 ‘미디어의 동원(the mobilization of media)’과 ‘모빌리티의 미디어화(the mediatization of mobility)’를 통해서 구현된 것이다. 이때 자동차는 움직이기 위해서 만들어진 수단이지만, 그와 동시에 공간을 이동하는 과정에서 백인 중심 사회 세계를 형성하는 커뮤니케이션 매체가 된다.(30) 이와 더불어 기억해야 할 점은, 백인 정착민의 모빌리티가 긍정적인 방식으로 미디어화될 때 선주민 또는 원주민의 자동차 모빌리티는 결코 가치 있는 행위(국가-수립의 힘이 부여된 이동)로서 미디어화되지 않았다는 사실이다. 이렇게 볼 때, 이 논문은 일종의 텍스트로서 미디어화된 자동차 모빌리티를 읽어내는 탈식민주의적 독법의 사례라고 말할 수 있다.

『이디스 워튼의 작품에서 나타난 모빌리티, 망명, 모국 정체성(Mobility, exile, and native identity in the work of Edith Wharthon)』에서 존 컬버트(John Culbert)는 미국 소설가 이디스 워튼의 여행소설을 대상으로 ‘마비(paralyses)’의 관점에서 모빌리티의 텍스트적 재현에 대한 연구를 진행한다. 여기서 ‘마비’는 움직임에 대립하는 정체(stasis) 상태가 아닌 그 둘의 모순적 결합(‘느슨한 움직임’) 상태를 뜻하는 용어로서 자본주의와 근대성, 그리고 모빌리티의 핵심적 속성으로 간주된다. 특히 컬버트는 마비가 텍스트의 수사적 전개와 문체, 등장인물의 심리적 욕구와 충동을 통해 드러

나는 논리적 교착과 심리적 속박 상태에 주목하게 해주고, 그럼으로써 텍스트의 표면적 목적에 저항하는 암묵적 함의를 읽어낼 수 있게 해준다고 주장한다.

컬버트에게 워튼의 자동차 여행은 “마비된 모빌리티”(49)를 보여주는 대표적 사례다. 워튼은 자동차를 ‘운전하지drive’ 않고 ‘탑승했는데driven’(46), 여기에 그녀의 계급적 성격과 모빌리티 성격이 상징적으로 드러나 있다는 것이다. 컬버트에 따르면, 워튼의 자동차 여행은 모빌리티에 해방적 성격과 제약적 성격, 진보적 근대와 귀족적 태도가 모순적이게 결합되어 있음을 보여주는 사례다. 특히 흥미로운 것은 워튼의 여행 소설이 프랑스나 이탈리아 같은 유럽 국가들을 배경으로 하고 있다는 점이다. 컬버트의 분석에 의하면, 워튼이 미국에는 기록된 역사가 없다는 식으로 서술할 때 드러나는 ‘미국의 부재’는 미국의 경관에 대한 폭력이나 대규모 학살을 의미한다.(51) 워튼의 ‘자발적 무지’는 여러 식민지 이주자들을 포함한 미국 내 이동에 대한 서술을 배제하는데, 이러한 배제된 서술 또는 배제된 역동성이야말로 워튼의 제국주의적 인식에 내재하는 불안정한 정체성 또는 이동하는(mobile) 정체성을 드러내주는 지점이다. 이와 같은 컬버트의 텍스트 분석에는 여행소설이 자동차 모빌리티에 의존하면서도 그 모호한 성격을 재현하는 방식이 잘 드러나 있다.

린 피어스의 『‘사건으로서의 운전’: 자동차 여행을 다시 생각하기 (‘Driving-as-Event’: re-thinking the car journey)』는 디슨 스콧(Dixon Scott), 얀 스트루더(Jan Struther), 필슨 영(A. B. Filson Young), 버지니아 울프(Virginia Woolf), 이디스 워튼(Edith Wharton), 딜란 트리그(Dylan Trigg), 잭 케루악(Jack Kerouac) 등 1900년대 초중반 문학 저술들을 대상으로 기존 모빌리티 연구에서 잘 다루어지지 않는 문제, 즉 ‘개별 자동차 여행의 특이성’ 문제를 탐구한다. 여기서 피어스는 ‘운전’을 단순한 사회적·문화

적 현상이 아닌 ‘인지적이고 정동적인 사건’으로 규정하고(93), ‘운전에 의해 가능해진 모빌리티, 지각, 인지의 통합을 ‘20세기 시대정신’으로 간주하는 가운데 ‘운전-사건(driving-event)’을 분석한다. 이 점에서 이 논문은 자동차 모빌리티 탄생 후 100년 동안의 운전 경험을 통해 형성된 “기술적 무의식(technological unconsciousness)”(94)에 대한 연구이기도 한다.

이 논문에서 피어스가 제시하는 ‘운전-사건’의 특징은 크게 세 가지다. 첫째, 운전은 습관적 관행이면서도 특이한 사건이다. 1900년대 초기 문학 텍스트는 자동차 운전이나 승차 행위가 새롭고 낯선 일에서 친숙하고 일상적인 행위로 변모해 가고, 운전-사건 또는 운전·승차 경험 그 자체에서 그에 의해 파생되는 사유-과정으로 변해가는 모습을 보여준다. 예를 들어, 운전대를 잡고 ‘판자 모양의 불빛’을 파악하려는 덕슨의 시도, 그리고 스트루더의 작품에 등장하는 장면으로서 자동차 와이퍼에 의해 유발된 최면 상태는 운전 행위의 습관적이고 기술적인 요인에 의해 조건지어진 것이다. 둘째, 개별 운전-사건의 특이한 성격과 특질은 심리적 통합화를 통해서만 회고적으로 파악 가능하다. 운동의 정지(여행 중간의 휴지 또는 여행의 종료) 순간 여행자의 정신은 그때까지의 여정 동안 이루어진 지각들과 사유의 연쇄들을 ‘통합된 전체’로 모으는데, 이 “소급적 통합화”(100)를 통해서 운전은 단순한 습관적 행위가 아닌 ‘운전-사건’이 되는 것이다. 셋째, 운전-사건은 보통 한 번의 여행에 여러 사건들이 일어난다는 의미에서의 ‘자동차 여행’과 동일하지 않다. 여기서 피어스는 논의를 초점을 운전의 ‘물질적 목적’에서 ‘주관적 경험’으로 바꿀 것을 요구하면서, 장거리 여행 시 일련의 멈춤들로 인한 단편적 운전-사건들의 발생과 그에 따른 운전자의 ‘분위기/정신적 초점 변화’(101)를 강조한다. 이 논문은 모빌리티 경험의 특이성 또는 정동 문제를 다룬다는 점에서 기존 사회학적 모빌리티 연구의 결여를 보완해주고, 그럼으로써 문

학 텍스트 연구와 모빌리티 연구의 협업 가능성을 입증해주는 사례라고 할 수 있다.

3. 형식의 모빌리티와 모빌리티의 재현

자동차 모빌리티 시스템의 형성·전개가 20세기 현대인의 삶을 조건짓는 요인이라면, 다양한 영상·문학 텍스트들이 자동차 모빌리티를 재현하는 것은 자연스러운 일일 수밖에 없다. 그리고 새 모빌리티 패러다임에 입각한 텍스트 연구가 자동차 모빌리티를 중심에 두는 것도 불가피한 일일 것이다. 그런 이유로 『모빌리티와 인문학』에는 앞에서 다룬 네 편의 논문 외에 이안 데이비슨(Ian C. Davidson)의 「형식의 모빌리티(Mobilities of form)」와 콜린 풀리(Colin G. Pooley)의 「도시 이동: 1840년에서 1940년까지 생활 글쓰기를 통한 개인 도시 이동 경험 연구(Travelling through the city: using life writing to explore individual experiences of urban travel c1840-1940)」도 자동차 모빌리티의 재현과 밀접하게 관련되어 있다. 그러나 이 논문들은 각각 자동차 모빌리티 그 자체보다 자동차 모빌리티를 매개로 한 형식의 모빌리티 문제와 모빌리티들의 공존 문제를 다루고 있다. 이에 3장에서는 데이비슨과 풀리의 논문 외에 루스 라이브시(Ruth Livesey)의 「이동하는 장소에 대한 글쓰기: 조지 엘리엇의 모바일 미들랜즈(On writing portable place: George Eliot's mobile Midlands)」와 레슬리 머레이(Lesley Murray)와 소니아 오버롤(Sonia Overall)의 「아동문학 주변을 배회하기: 행위적 모빌리티와 불가능한 모빌리티(Moving around children's fiction: agentic and impossible mobilities)」를 대상으로 새 모빌리티 패러다임에 입각한 텍스트 연구 사례를 살펴볼 것이다.

『형식의 모빌리티』에서 데이비슨은 자크 랑시에르의 ‘감각적인 것의 분배’와 알랭 바디우의 ‘사건’으로서의 문학 개념에 기초하여 ‘형식의 모빌리티’ 또는 ‘이동하는(mobile) 예술 형식’ 문제를 다룬다. 데이비슨에 의하면, 작품은 재현이 아닌 사건의 특질을 지니고 있기 때문에 주체화 과정을 매개로 장르의 변화를 유발할 수 있다. 즉, 텍스트는 현재의 수행적 경험, 즉 쓰기와 읽기의 경험을 ‘현시’하지 과거의 경험을 ‘재-현(시)’하지는 않는다는 것이다. 이 맥락에서 모빌리티는 ‘전체적으로 완성된 구조’라는 관념에 도전하는 용어로서 ‘순간(moments)’의 공간적 측면과 시간적 측면을 망라하게 해준다. 이때 서사는 작품 전체에 걸쳐 주기적으로 발생하는 충돌들로 이루어진 열린 결말이 되고, 시는 완성된 형식을 전혀 규정하지 않은 채 그런 순간을 조명하는 일련의 공간/시간 일치가 된다.(59)

‘이동하는 실천과 형식(mobile practices and forms)’ 문제를 다루기 위해서 데이비슨은 세 편의 작품을 사례로 든다. 우선, 데이비슨은 사건으로서의 텍스트, 즉 주체의 변화를 유발하는 물질적 현시와 순간적으로 발생하는 이동하는 형식이라는 생각(61)을 토대로 브렘저(Bonnie Bremser)의 『레이의 사랑을 위하여(For the Love of Ray)』와 잭 케루악(Jack Kerouac)의 『다르마의 일부(some of the dharma)』(1997)를 다룬다. 브렘저의 작품은 브렘저가 감옥에 갇힌 레이에게 보낸 두 쪽 짜리 글들을 모아 놓은 것으로서 회고록과 소설의 혼종이고, 케루악의 작품은 노트들로 이루어진 작품으로서 극단적인 책 실험 형식이다. 이때 브렘저의 작품은 ‘교도소 관계자들이 설정한 한계를 넘어서는 위반 행위(주체의 변화)이자 ‘회고록과 소설 양자에 대한 도전 형식’으로 간주된다.(61) 그리고 케루악의 작품은 ‘이동하는 삶의 형식’과 ‘이동하는 텍스트 형식’을 이어주는 ‘경험의 기록’(61)으로서, 전통적 문학 형식을 회피하는 가운데 완성에 반대하거나

소재를 플롯과 서사로 처리하는 데 맞섬으로써 ‘이동하는 형식’이 된다. 다음으로 데이비슨은 에일린 마일스(Eileen Myles)의 시집 『눈송이-새로운 시편들, 다른 거리들-더 새로운 시편들(Snowflake-New Poems, Different streets-newer poems)』을 다룬다. 두 권의 선집을 묶어 놓은 이 시집은 형식의 모빌리티와 이동하는 주체의 재현을 결합하고 있다. 여기서 화자는 ‘입장들 사이를 옮겨 다닌다는 점에서 ‘이동’하고(62), ‘능동적 장치’로서의 자동차와 결합한 신체의 경험을 기록한 『엘레이/운전자』 연작을 통해서 ‘이동’의 감각적 경험을 형식화한다. 이 사례들을 통해 그는 구조와 형식이란 그 자체가 오로지 형식화하고 재형식화하는 순간들에만 등장한다는 점을 강조한다.(65)

루스 라이브시(Ruth Livesey)의 『이동하는 장소에 대한 글쓰기: 조지 엘리엇의 모바일 미들랜즈(On writing portable place: George Eliot's mobile Midlands)』는 데이비슨의 논문과는 전혀 다른 관점에서 텍스트에 접근한다. 데이비슨이 아방가르드적 견지에서 텍스트의 형식화 순간에 주목했다면, 라이브시는 리얼리즘의 관점에서 소설 작품에 의한 모빌리티의 재현 문제를 다룬다. 라이브시에 의하면, 소설은 소규모 이동 또는 미시적 모빌리티에 주목할 것을 요구하는 장르인데, 이때 미시적 모빌리티는 우리를 ‘장소에 대한 일상적 귀속 상태’에 이르게 함으로써 ‘이동이 급격해지는 세계에서 집 같은 장소를 만들어낼 수단’이 된다.(69) 19세기 리얼리즘 작가로 잘 알려진 엘리엇 역시 ‘내밀하고 자의식적이며 반성적인 공간 애착감을 형성할 수 있는 예술의 우월한 힘’(69)을 믿고 있었고, 그래서 그녀의 “리얼리즘 소설은 흩어져 있고, 코스모폴리탄적이며, 지극히 세속적인 독자들의 세계에서 애착감과 친근감을 육성하기 위한 보철 장치(a prosthetic device)”(70)가 된다.

라이브시에 의하면, 19세기 교통이 ‘빠른 모빌리티를 통해 장소를 소

거할 위험이 있는 테크놀로지였다면, 리얼리즘 소설은 ‘정체로서의 장소를 제각인하는 장치’였다.(70) 라이브시는 이와 같은 리얼리즘 이해를 토대로 엘리엇의 『사일러스 마너』에 접근함으로써 ‘모빌리티와 장소의 역동적 관계론’, 즉 ‘엷힌(풀린) 직조((un)ravelled weaving)의 역학’(72)을 포착한다. 장소란 정체(stasis)가 아닌 끊임없는 역동적 과정, 즉 시간의 움직임, 산업, 신체 능력, 개인의 모빌리티 등에서 끊임없이 나오는 엷힌(풀린) 직물이라는 것이다. 그로 인해 진흙과 이끼의 색깔, 이회토 채취장과 탄광, 관목이 죽 늘어선 길, 산들바람이 부는 고지대 등은 이주민들에게 “느린 장소 감각”(77)을 제공해주는 촉각적 세목이 된다. 이와 같은 라이브시의 분석은, 새 모빌리티 패러다임이 리얼리즘 텍스트를 읽는 또 다른 방법론으로서 기능할 수 있음을 잘 보여준다.

레슬리 머레이와 소니아 오버롤은 『아동문학 주변을 배회하기: 행위적 모빌리티와 불가능한 모빌리티(Moving around children’s fiction: agentic and impossible mobilities)』에서 데이비슨이나 라이브시와는 또 다른 텍스트 접근 방법을 제시한다. 머레이와 오버롤은 문학 텍스트의 ‘소급적 특징’(문학 텍스트는 사회적 삶의 모방이 아니라 그 삶에 소급적으로 적용 가능하다)을 들어 허구적 서사의 (재)독해(‘대안적 독해’)를 통한 ‘의미 생산’을 강조하는 한편 그에 기초한 ‘대안 정치’의 가능성을 탐구한다.(80) 특히 머레이와 오버롤은 아동문학이 그 동안 성인주의적 관점에서 ‘아동 모빌리티의 불가능성’으로 규정되어 왔음을 비판하고, 텍스트의 허구적 세계와 여기에 담긴 ‘상상된 모빌리티’가 ‘불가능한 행위성의 층위를 재현한다는 데 주목한다.(81) 구체적으로는, 『이상한 나라의 엘리스』, 『찰리와 거대한 유리 엘리베이터』, 『제임스와 거해나 복숭아』, 『사자, 마녀 그리고 옷장』, 『납작이가 된 스탠리』 같은 작품들에 대한 분석을 통해서 ‘이동 공간’이 ‘행위적 공간’으로 구성되는 방식(허구

와 상상력을 통한 공간의 변형 및 재생산)과 아동이 ‘행위적 존재’로 제시되는 방식(예를 들면, 환상적 경관을 가로지르는 아동의 ‘목적 없는’ 모빌리티와 그 전복적 성격)을 분석한다. 그리고는 아동문학이란 실생활에서 불가능한 ‘환상적 모빌리티’를 탐구함으로써 성인의 경험을 초과하는 모빌리티와 행위성 차원을 상상하도록 하는 형식, 즉 “제한 없는 상상된 모빌리티와 행위성의 형식”(91)이라고 결론 짓는다.

앞의 세 논문이 모빌리티와 형식의 문제에 초점화된 것들이라면, 콜린 풀리Colin G. Pooley의 『도시 이동: 1840년에서 1940년까지 생활 글쓰기를 통한 개인 도시 이동 경험 연구』는 1840년 이후 백 년 동안 쓰인 6편의 일기를 대상으로 도시 이동자와 이동 공간 사이의 관계 방식을 고찰한다. 여기서 풀리는 일기 형식이 ‘개별 여행자의 경험에 대한 통찰’(108)을 제공해줄 수 있음을 강조한다. 그리고 일련의 분석을 통해서 영국 도시 거주민들이 1840년 이후 백 년 동안 급속히 변화하고 팽창하는 교통수단(기차, 자동차, 버스 등)과 새로운 모빌리티 장소·형태·속도를 경험했지만, 모빌리티 변화에 큰 어려움없이 적응하며 생활해 왔음을 강조한다. 그와 동시에 ‘도보’라는 옛 모빌리티 형식 또한 새 모빌리티 형식들과 공존해 왔음을 주장한다.

4. 모빌리티 텍스트 연구 방법의 모색

피터 메리만과 린 피어스가 편집한 『모빌리티와 인문학』은 주로 사회과학 분야에서 연구되어 온 모빌리티 연구와 인문학 연구의 협업을 모색하기 위한 학술 기획이다. 이 책에 실린 논문들은 인문학 분야 전체를 다루는 대신, 새 모빌리티 패러다임에 입각해서 소설, 영화(로드무비),

아동문학, 일기, 에세이, 미디어 보도 자료(TV, 신문 등) 등 영상·문학 텍스트들에 대한 연구 사례를 제시하고 있다. 그 가운데 일부는 자동차 모빌리티 시스템과 영상·문학 텍스트의 공진화 양상에 기초한 텍스트 연구를 수행하고 있고, 다른 일부는 모빌리티와 예술 형식의 관계를 중심으로 형식의 모빌리티 또는 모빌리티의 재현 문제를 탐구하고 있다. 우선, 모빌리티 시스템과 영상·문학 텍스트의 공진화 양상과 관련해서는 자동차 모빌리티 시스템과 로드무비 장르의 내적 상호작용, 일종의 텍스트로서 미디어화된 자동차 모빌리티, 여행소설과 ‘마비된 모빌리티’의 텍스트적 재현, 개별 자동차 여행의 특이성과 ‘기술적 무의식’ 등의 문제가 다루어졌다. 다음으로, 모빌리티와 예술 형식의 관계는 ‘형식의 모빌리티’ 또는 ‘이동하는 예술 형식’, 리얼리즘적 재현을 통한 이동하는 세계에서의 ‘느린 장소 감각’(애착감, 친근감) 형성, 문학 텍스트의 ‘소급적 특징’에 기초한 허구적 서사의 (재)독해와 ‘대안 정치’의 가능성, 생활 글쓰기(일기)에 기록된 개별 여행자의 도시 모빌리티 경험 등을 통해 논의되었다.

이와 같은 연구들은 크게 두 가지 점에서 의의가 있다. 우선, 그 동안 텍스트 연구에서 충분히 주목하지 않았던 자동차 모빌리티에 대한 관심을 촉발한다는 점이다. 요시하라 나오키의 『모빌리티와 장소』(2010), 존 어리의 『사회를 넘어선 사회학』(2012)와 『모빌리티』(2014), 마르크 오제의 『비장소』(2017) 등의 번역과 더불어 점차 본격화되고 있는 모빌리티 연구는 주로 사회학, 지리학, 건축학 분야 연구자들에 의해 이루어지고 있다. 인문학 분야의 경우, 1999년 모빌리티 연구의 고전이라고 할 수 있는 볼프강 슈벨부쉬의 『철도여행의 역사』가 번역되기도 했지만, 관련 연구의 대부분은 근대적 시간과 공간의 형성과 관련한 근대성 논의에 한정된 바 있다. 문학이나 영상 연구에서도 철도 또는 열차는 근대적 시공간의 상징 정도

로 취급되었을 뿐,²¹⁾ 근대적 세계를 형성하는 물질적 행위자로서의 모빌리티 테크놀로지로는 충분히 다루어지지 않았다.²²⁾ 그러므로 자동차 모빌리티를 비롯한 여러 모빌리티들의 서사적 재현에 대한 주목은 기존 텍스트 연구에서 미처 주목하지 못했던 차원을 드러내줄 수 있을 뿐만 아니라, 더 나아가 텍스트 연구의 새로운 분야를 개척하는 데도 기여할 것이다.

다음으로 『모빌리티와 인문학』은 새 모빌리티 패러다임의 관점에서 텍스트의 미학에 관한 새로운 논의를 촉발할 수 있다. 예를 들어, 데이비슨의 『형식의 모빌리티』는 형식주의 또는 아방가르드 미학을 모빌리티의 맥락에서 증층적으로 논의할 수 있는 기회를 제공해줄 것이고, 라이브시의 『이동하는 장소에 대한 글쓰기: 조지 엘리엇의 모바일 미들랜즈』는 리얼리즘 소설의 효과와 관련한 새로운 견해를 제시함으로써 리얼리즘 미학에 대한 새로운 논의를 촉발할 수 있을 것이다. 그리고 머리와 오버롤가 『아동문학 주변을 배회하기: 모빌리티와 불가능한 모빌리티』에서 제시하는 ‘환상적 모빌리티’ 개념은 아동문학의 성격을 기술하는 데 그치지 않고, 문학의 환상성 또는 판타지 문학 일반을 연구하는 데도 활용될 수 있다. 이 점에서 새 모빌리티 패러다임은 텍스트의 형식화, 그리고 텍스트에 의한 세계의 재현 방법과 그에 따른 텍스트 정치학 등에 관한 새로운 논의를 촉발하는 문제들을 제공해준다고도 말할 수 있다.

21) 지금까지 근대 철도를 중심으로 진행된 텍스트 연구 성과는 다음과 같다. 김동식, 『신소설과 철도의 표상』, 『민족문학사연구』 49, 민족문학사연구소, 2012, 82-124쪽; 박경수, 『근대 철도를 통해 본 ‘식민지 조선’ 만들기』, 『일본어문학』 53, 한국일본어학회, 2012, 253-271쪽; 조성면, 『철도와 문학: 경인선 철도를 통해서 본 한국의 근대문학』, 『인천학연구』 4, 인천대학교 인천학연구원, 2005, 367-392쪽.

22) 이 점에서 오연옥의 『근대소설에 나타난 과학과 교통기술의 매체성 연구』(『한국문학논총』 71, 한국문학회, 2015, 407-445쪽)는 예외적인 사례에 속한다. 이 논문은 기존 모빌리티 연구서들을 참고하지 않았음에도 불구하고, 기차와 자동차를 중심으로 한 모빌리티 테크놀로지와 그 영향력에 관한 논의를 전개한 바 있다.

한편, 『모빌리티와 인문학』에 실린 몇몇 논문들은 새 모빌리티 패러다임에 입각한 텍스트 연구의 위험성 또한 드러내주고 있는 듯하다. 예를 들어, 풀리의 논문 『도시 이동: 1840년에서 1940년까지 생활 글쓰기를 통한 개인 도시 이동 경험 연구』는 일련의 일기들을 토대로 근대 영국인들의 도시 모빌리티 경험을 연구하겠다고 했지만, 그들이 새로운 것과의 만남, 속도의 경험, 이용의 편의성 등에서 커다란 감정적 동요를 보이지 않았다는 점을 밝혀내는 데 그쳤다. 이는 19세기 이후 100여 년에 걸친 모빌리티의 역사를 개괄한다는 방법론적 문제에서 기인하는 한계일 수도 있지만, 텍스트 연구가 빠질 수도 있는 함정을 전형적으로 드러내주는 사례이기도 하다. 텍스트 속 세계, 인물, 정동 등에서 역사적 사실의 확인이나 그에 대한 기술에 머무를 경우, 텍스트 연구는 사회과학 분야에서 도출된 모빌리티 연구 결과를 단순히 재확인하는 데 그칠 위험이 있다. 다른 한편, ‘모빌리티’에 대한 과도한 집착은 과도하게 난해한 텍스트 이론을 모색하는 데로 귀결될 수 있다. 메리만이 『모바일 방법론 재고』에서 지적한 것처럼 ‘모바일 방법’에 대한 과도한 집착은 전통적 방법에 대한 일방적 비난으로 귀결될 수 있다. 그러나 새 모빌리티 패러다임의 선택 또는 활용이 텍스트 연구의 전면적 변화를 반드시 필요로 하는 것은 아니다. 예컨대, 라이브시의 논문처럼 리얼리즘 논의에 입각한 모빌리티 텍스트 연구도 가능한 것이다. 그에 반해, 데이비스의 『형식의 모빌리티』는 ‘모빌리티의 미학화’라는 과제에 과도하게 집착한 나머지 형식주의 미학, 모빌리티 연구, 주제론, 정치학 등이 난해하게 뒤얽힌 논의로 귀결되고 말았다.

앞에서 살펴본 것처럼 새 모빌리티 패러다임에 입각한 텍스트 연구는 연구자들에 따라 상충적이고 이질적인 방법론들을 채용할 수 있다. 그리고 때로는 기존 문학사·예술사적 문맥 속에서 또는 그에 맞서 연구

를 수행할 수도 있고, 때로는 그와 무관한 문맥 속에서 기존 모빌리티 연구 성과들에 기초해 연구를 진행할 수도 있다. 현재 인문·예술 분야 연구자들의 경우 자신들이 모빌리티 연구에 기여한 바를 인지하지 못하고 있다는 메리만과 피어스의 지적, 그리고 그들의 연구 성과들이 지금의 모빌리티·인문학 연구에 기여하기를 바란다¹²는 그들의 제안에서도 드러나듯(12), 새 모빌리티 패러다임에 입각한 영상·문학 텍스트 연구는 이제 겨우 시작 단계에 있는 듯하다. 이 점에서 『모빌리티와 인문학』은 새 모빌리티 패러다임에 기초한 텍스트 연구의 가능성을 보여주는 사례이자, 그 연구가 아직 자의식적으로 수행되지 않고 있음을 반증하는 증거이기도 하다. 한국의 인문학자들 또는 텍스트 연구자들이 메리만과 피어스의 제안에 긍정적으로 응답한다면, 그래서 새 모빌리티 패러다임을 진지하게 고려하기 시작한다면, 기존 텍스트에 대한 새로운 이해와 그에 기초한 새로운 텍스트 논의도 가능해질 것이다.

참고문헌

1. 기본자료

Merriman, Peter & Lynne Pearce (edit.), *Mobility and Humanities*, London and New York: Routledge, 2018.

2. 논문과 단행본

김동식, 「신소설과 철도의 표상」, 『민족문화사연구』 49, 민족문화사연구소, 2012, 82-124쪽.

박경수, 「근대 철도를 통해 본 '식민지 조선' 만들기」, 『일본어문학』 53, 한국일본어문학회, 2012, 253-271쪽.

오연옥, 「근대소설에 나타난 과학과 교통기술의 매체성 연구」, 『한국문학논총』 71, 한국문학회, 2015, 407-445쪽.

이용균, 「모빌리티의 구성과 실천에 대한 지리학적 탐색」, 『한국도시지리학회지』 18(3), 한국도시지리학회, 2015, 147-159쪽.

이희상, 『존 어리, 모빌리티』, 커뮤니케이션북스(주), 2016.

조성면, 「철도와 문학—경인선 철도를 통해서 본 한국의 근대문학」, 『인천학연구』 4, 인천대학교 인천학연구원, 2005, 367-392쪽.

마르크 오제, 『비장소』, 이상길·이윤영 역, 아카넷, 2017.

볼프강 슈벨부쉬, 『철도여행의 역사』, 박진희 역, 궁리, 1999.

요시하라 나오키, 『모빌리티와 장소』, 이상봉·신나경 역, 심산, 2010.

존 어리, 『사회를 넘어선 사회학』, 윤여일 역, 휴머니스트, 2012.

_____, 『모빌리티』, 강현수·이희상 역, 아카넷, 2014.

Bauman, Zygmunt, *Globalization*, New York: Columbia University Press, 1998.

Sheller, Mimi, "From spatial turn to mobilities turn," *Current Sociology* 65(4), International Sociological Association, 2017, pp.1-17.

Sheller, Mimi & John Urry, "The new mobilities paradigm," *Environment and Planning A* 38(2), Sage Publications, 2006, pp.207-226.

Abstract

New Mobilities Paradigm and Mobility-Based Textual Research Method

Lee, Jin-Hyoung(Konkuk University)

This paper explores an alternative method of textual studies (mobility textual studies) by examining the case studies on visual or literary texts from the ‘new mobilities paradigm’, which appeared in *Mobilities and Humanities* (2018) edited by Peter Merriman and Lynne Pearce.

Contrary to its title of “humanities”, *Mobilities and Humanities* consists of the essays dealing with visual or literary texts and their aesthetics. This paper categorizes them according to whether or not an essay focuses on automobility. Because the automobility system has a major social and cultural significance as a machine regarding our contemporary mobilities. First, the essays deal with the aspects of the co-evolution of the automobility system and visual and literary texts. Their arguments can be summarized as follows: an intimate interaction of the automobility system and the road movie genre, a mediated automobility as a kind of text, travel novel and the textual representation of “paralyzed mobility”, and a peculiarity of individual car journey and “technological unconsciousness”. Second, other papers deal with the issues of mobilities of form or representation of mobility by focusing on the relation of mobility and artistic form, which can be summarized as follows: “mobilities of form” or “mobile artistic form”, the formation of “slow feeling into place” (a sense of attachment and familiarity) in a mobile world through realistic representation, the possibilities of the (re-)reading of fictional narrative and the alternative politics based on the “retrospective character” of literary texts, an experience of urban mobilities by the individual traveler appeared in their life writings (diaries).

The significance of *Mobilities and Humanities* could be said in two points: first, this book allows literary researchers to pay attention to automobility which has not been fully examined so far; second, it can inspire fresh discourse about the textual aesthetics from the perspective of a new mobilities paradigm.

402 대중서사연구 제24권 4호

(keywords: John Urry, new mobilities Paradigm, textual studies, automobility,
mobilities of form, representation of mobility)

논문투고일 : 2018년 10월 19일

논문심사일 : 2018년 11월 05일

수정완료일 : 2018년 11월 11일

게재확정일 : 2018년 11월 12일