

대공장의 스펙터클과 '골리앗의 늑대들'

산업도시의 정동지리와 방현석의 「지옥선의 사람들」

The Spectacle of the Great Factory and the 'Wolves of Goliath'

: Affective Geographies of Industrial Cities and Bang Hyeon-Seok's <People of the Hellship>

신현아**

국문요약 지역의 청년들이 수도권으로 향하면서 지역의 인구는 감소되고 곧 지역은 소멸되어 갈 것이라는 '지역 소멸'의 문제가 지속적으로 제기되고 있다. 여기에는 지역에서 청년들이 이탈하는 것은 '산업'이 부족하기 때문이고, 따라서 지역에 '대기업'을 중심으로 한 '산업'이 발전하게 되면 일자리가 생기고, 그러면 자연스럽게 다시 사람들이 지역으로 오게 된다는 것이 전제되어 있다. 그러나 지역의 수많은 문제들에 대해 '산업'이라는 하나의 답만을 내놓는 것은 더 이상 유효하지 않다는 진단이 곳곳에서 터져나온다. 이처럼 지역에 산업을 할당하고 노동자들을 지역으로 이주하게 하면 '알아서' 살게 될 것이라는 구도는 이미 '산업화'의 시대를 거치며 지나온 오래된 믿음이다. 그러나 생존을 위하여 지역으로 이주해온 노동자들은 오히려 노동만으로는 지역에서 뿌리내리고 살아갈 수 없음을 감각하게 되었다. 그렇다면 이제 지역의 문제를 질문하기 위해 우리가 들여다보아야만 하는 것은 '산업'과 '노동'의 사이를 메우고 있는 비가시적인 정동의 문제이다. 하여 본고에서는 산업화가 만들어낸 지역적 구조가 노동자들에게 생산한 정동을 1990년대 노동소설을 중심으로 분석한다. 이를 통해 산업화라는 지역 재편이 산업도시의 노동자들에게 단절과 고립감, 공포와 같은 정동들을 생산해내는 것과 이는 지역의 지리적/산업적 구조 그 자체와 연관되어 있음을 밝힌다.

핵심어 지역, 산업도시, 조선업, 거제, 방현석, 정동지리, 노동소설, 산업화

- 차례**
1. '지방 소멸'과 '산업화'라는 오래된 미래
 2. 지리적 단절과 고립의 실감: '거대한 공장'이자 '문화적 불모지'로서의 지역
 3. 대공장의 스펙터클에 압사당하는 노동자
 4. 전쟁 상태의 지역과 저항: 전도된 스펙터클과 '골리앗의 늑대들'
 5. 결론

1. '지방 소멸'과 '산업화'라는 오래된 미래

지역의 청년들이 수도권으로 향하면서 지역의 인구는 감소되고 곧 지역은 소멸되어 갈 것이라는 '지역 소멸'의 문제가 지속적으로 제기되고 있다. 지역에 어떤 문제가 있는지를 물으면 수 백 가지의 이야기가 나오지만 그 해법은 언제나 '지역에 산업 유치'라는 산업화라는 답으로 귀결된다. 각 지자체 및 지역 언론들은 어떻게 지역에 '대기업'을 유치할 것인지에 대한 청사진을 펼쳐 놓는다.¹ 여기에

* 본 논문은 저자의 박사학위논문 「중공업 가족의 서사적 재현과 지역적 삶의 양식: 지역, 노동, 가족의 다중 스케일과 젠더 지리를 중심으로」(동아대학교, 2023)의 일부를 수정 및 보완한 것이며, 2023년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2023S1A5B5A17085549).

** 부산대학교 한국민족문화연구소 연구교수

1 「산은 이전 금융도시 기폭제...대기업 유치도 지역소멸 해법」, 『국제신문』, 2023.12.28; 「김영록 전라남도지사 "내년 '지방소멸 위기 극복 원

는 지역에서 청년들이 이탈하는 것은 ‘산업’이 부족하기 때문이고, 따라서 지역에 ‘대기업’을 중심으로 한 ‘산업’이 발전하게 되면 일자리가 생기고, 그러면 자연스럽게 다시 사람들이 지역으로 오게 된다는 것이 전제되어 있다. 그러나 과연 ‘지역’과 ‘산업’이 한 몸이 되면 지역은 자연스럽게 되살아나게 되는 것일까.

한국일보와 포스텍 사회문화데이터사이언스연구소가 손잡고 지역의 청년들을 인터뷰하고 조사하는 기획인 〈지방 청년 실종〉의 기사들에서는 각기 다른 지역을 다루지만 반복되는 현상이 나타난다. 지역에 대규모 산업단지를 조성하고 대기업을 유치해도 청년들은 저절로 유입되지 않는다는 것이다.² 지역의 수많은 문제들에 대해 ‘산업’이라는 하나의 답만을 내놓는 것은 더 이상 유효하지 않다는 진단이 곳곳에서 터져나온다.

이처럼 지역에 산업을 할당하면 노동자들이 ‘알아서’ 지역으로 이주하여 뿌리를 내리고 살아갈 수 있을 것이라는 믿음은 이미 과거의 산업화 속에서 몇 차례씩 반복된 문제이기도 하다. 1970~80년대 ‘산업화’ 시기, 수많은 농·어촌에는 중화학공업단지가 들어서면서 한 순간에 ‘산업 도시’로 재편되는 변모를 겪었다. 그러나 그 재편 과정에서 할당된 것은 ‘산업’ 뿐이었고, 그 외의 어떠한 문화나 다른 것들은 주어지지 않았다. 산업화 시기에도 산업 도시의 바깥에서 수많은 젊은 노동자들이 일자리를 구하려 이 지역으로 찾아왔지만, 그들은 이 지역이 뿌리를 내리고 살아가기에 부적당한 곳이라는 것을 금방 깨닫게 되었다. 산업화 시기, 산업 도시로 이주해온 노동자들이 찾은 새로운 땅은 너무 고립되어 있었고, 그러한 삶에 대한 고립감과 불안감 등이 1987년의 노동자 대투쟁으로 터져

나오게 된 것이기도 하다.

따라서 본고에서는 현재 지역의 다양한 문제에 대한 ‘단 하나의 해법’을 ‘산업 유치’로 제시하는 문제가 이미 ‘오래된 미래’로 어떻게 역사적으로 존재해왔는지를 보기 위하여, 산업화 시기 지역 재편에 따른 고립감과 불안감, 불만 등이 폭발적으로 터져나왔던 1987년을 전후한 시기에 주목하고자 한다. 그리고 공간적 배경으로는 산업화 시기에 산업 도시로 재편된 지역 중에서도 특정 산업 또는 대기업이 지역 전체를 장악하는 형태로 구성된 산업 도시인 울산과 거제라는 중공업 도시를 대상으로 하고자 한다. 1973년의 정부의 중화학공업화 선언 이후 농어촌에서 중공업 도시로 변모한 울산과 거제로 수많은 노동자들이 이주하여 왔다. 산업 외에 그 어떤 것도 할당되지 않은 지역에서 노동자들이 느꼈던 정동들이 1987년을 전후하여 어떻게 터져나왔는지를 분석함으로써 지역에서의 삶이 어떻게 억압적으로 감각되었는지 제시하고자 한다.

이에 본고에서 중점적으로 다루고자 하는 노동소설은 방현석의 「지옥선의 사람들」(1990)이다. 「지옥선의 사람들」은 울산과 거제 옥포조선소를 모티프로 한 ‘해포’라는 가상의 조선소 도시를 배경으로 한 소설로 조선소라는 산업이 지역 전체를 어떻게 장악하고, 배를 만드는 공장을 넘어 지역 전체를 하나의 ‘지옥선’처럼 만드는지를 보여준다. 기존의 노동 소설에서 공장과 지역, 가정이라는 공간적 분리는 “정치적 사회적 관계 맺음과 가치의 생산이 이루어지는 노동의 공간과 그에 비해 어떠한 ‘의미 있는’ 생산도 이루어지기 힘든 궁핍한 가정이라는 공간의 분리를 전제”하는 동시에 “이러한 분리 속에서 생활이라는 단어는 노동, 노조 결성, 파업 등 자신의 존재 의미를 찾을 수 있는 ‘사건’이 아닌 일상 정도로 이해”되어왔다.³ 그러나 노동 소설의 공간을 ‘공장’으로 한정시키는 것이 아니라 지역 자체가 이미 하나의 거대한 공장으로 만들어져있는

년’으로», 『노컷뉴스』, 2023.12.27; 「인구절벽과 지방소멸, ‘첨단산업’·‘디지털’로 극복한다», 『테크뉴스』, 2023.12.21; 「[지방시대 게임체인저] 송병복 “숨겨진 잠재력 개발, 천만 관광객 시대로», 『경북일보』, 2024.01.15; 「지방 소멸 1순위 봉화·영양·청송에도 기업·대학 유치…지역발전의 새 동력 확보», 『한국경제』, 2023.10.19.

2 「‘목표의 눈물’ 마르려면 청년 주도 ‘합한 목표’로 거듭나야», 『한국일보』, 2023.12.06.

3 정교은, 「노동이 멈춘 자리: 방현석 노동소설 재독», 『반교어문연구』, 46, 반교어문학회, 2017, 185쪽.

것으로 읽게 되면, 지역의 문제와 노동자들의 정동을 함께 읽어낼 수 있게 된다.

하여 여기서는 지역적 구조 속에서 발생하는 정동을 통하여 지역을 ‘정동 지리(affective geography)’로 분석하기 위한 시도에 주목한다. 권두현은 ‘재난’이 발생한 지역에서는 단순히 신체나 공간의 파괴라는 가시적인 것 외에도 이미 우발적이고, 이질적이고, 불안하고, 위태로운 형태의 비가시적인 정동이 공간을 가득 채우고 이는 나아가 가시적인 신체와 신체 간 관계맺는 방식, 그리고 신체를 통제하는 구조를 바꾸어 놓는 것을 분석한 바 있다.⁴ ‘재난’과 마찬가지로 ‘산업화’에 따른 지역 재편 역시도 지역에서 살아가는 선주민, 노동을 구하여 이주해온 노동자들, 지역의 다양한 행위자들이 지역을 감각하게 하는 정동들을 끊임없이 생산하고 관계맺는 방식을 규정하고 변용시키게 된다.

하여 노동자들이 공장, 그리고 공장으로서의 지역을 감각하는 정동을 분석하는 것은 지역에서 살아가는 행위자들의 삶을 이해하기 위한 방법론을 제공한다. 신진숙은 이를 산업도시의 ‘정동적 삶(affective life)’이라는 개념을 통하여 산업도시의 도시와 사람들 사이의 관계와 마주침이 발생시키는 정동들을 분석한 바 있다.⁵ 특히 조선업의 위기가 드러난 이후 조선업이라는 단일 산업을 중심으로 한 산업도시 거제에서는 ‘공포의 정동’이 도시를 장악하였다. 하여 산업도시에 있어 ‘조선업의 위기’란 단순히 경제적인 사건만이 아닌 ‘정동적 사건(an affective event)’으로 규정된다.

또한 산업적 ‘사건’만이 아니라 산업의 풍경 그 자체, 즉 거대한 콜리엇 크레인과 광활한 조선소의 야드, 이것이 구성하는 경관들이 산업도시의 다양한 정동을 생산해내게

된다. 이는 “고정된 건축물이 아닌, 특별한 지리적 배경들 안에서 비인간적 삶의 다양한 형식들과 기술, 건축물, 사람들이 마주침을 통해 구성되는 정동화 과정을 포괄”하는 것으로 중요한 것은 “하나의 장소를 단 하나의 정동으로 규정할 수 없다”는 점이다.⁶ 이러한 문제의식과 방법론에 기반하여 본고에서는 산업화가 만들어낸 지역적 구조가 1987년을 전후하여 노동자들에게서 어떻게 감각되었는지를 분석한다. 이를 통해 산업화라는 지역 재편이 산업도시의 노동자들에게 단절과 고립감, 공포와 같은 정동들을 생산해내는 것과 이는 지역의 지리적/산업적 구조 그 자체와 연관되어 있음을 밝힌다.

2. 지리적 단절과 고립의 실감

: ‘거대한 공장’과 ‘문화적 불모지’로서의 지역

1970년대 박정희 정권이 중공업 시대를 선언한 이후, 1972년에는 울산 현대조선소가 기공식을 올렸고 1975년에는 현대 미포 조선소가 설립되었으며 1979년에는 거제 삼성중공업이 가동되기 시작하였고 1981년에는 거제 대우 옥포 조선소가 완공되었다. 그리고 울산 시내와 떨어져 있던 어촌 마을과 주민 80% 이상이 농어업에 종사하던 거제는 한 순간에 중화학 공업 기지라는 대공장으로 변모하였다. 이 과정에서 울산과 거제의 인구는 폭발적으로 증가하여 울산 방어진의 인구는 10년 만에 1만 9424명에서 10만 8000명으로 늘어났으며 지역의 구성원 역시 농어업 종사자에서 대공장 노동자로 그 중심을 옮겨가게 되었다.

이처럼 지역이 중공업을 중심으로 한 산업 도시로 변모하면서 폭증한 인구의 대부분은 국가 내-지역 외부에서 이주해온 노동자들로 채워져 있었다. 지역이 산업 도시로 재편된 이후 노동을 구하러 이주해온 노동자들이 늘

4 권두현, 「목시록 너머, 예측 또는 약속의 정동지리: 신카이 마코토의 ‘재난 삼부작’과 면역의 문화정치학」, 『동악어문학』 91, 동악어문화회, 2023, 105~111쪽.

5 신진숙, 「조선산업을 통해 본 산업도시의 정동 정치: 정동적 도시론을 중심으로」, 『대한지리학회지』 54(2), 대한지리학회, 2019, 185쪽.

6 신진숙, 앞의 글, 178쪽.

어나게 되면서, 이주해온 노동자들이 지역의 원주민을 훨씬 압도할 만큼 많아졌고, 자연스럽게 다양한 출신의 사람들이 뒤섞이게 되었다. 이는 방현석의 소설 속에서 중공업 노동자들의 대화는 여러 지역의 방언이 교차되는 것으로 묘사된다.⁷

“워매, 프레스 사람들 심뽀도 벨시럽소잉. 삼겹살에다 맥주까장 차려 놓은 곳에는 안 가고 냄새나는 돼지창시에 속씨런 쇠주 빨고 있소잉.”

“그러는 선반쟁이들은 머한다꼬 엄한 피기상은 들러였고 난리를 부렸노.”(『내일을 여는 집』, 119)

“우리 의장사업부에서는마, 징계를 받은 두 동지가 보여준 반성하는 태도를 본받어가주고 규율을 잘 지키자는 자체 결의가 있었습디. 징계야 당연히 인자 해제시키야 안 되겠는교.”

“그만하면 됐응께, 징계를 해제시키자는 거이 부서의 모아진 의견이었으라우.”(『지옥선의 사람들』, 211)

『지옥선의 사람들』의 ‘동지회’에 조직된 몇 안되는 노동자들 사이에서도 출신은 다양하게 나타난다. “동지회에 들어오기 전까지만 해도 주먹 쓰기” 좋아하던 “궁하는 게 없는 전형적인 남도 사나이”(211), 영등포 시장에서 생선 좌판을 하며 아들을 대학에 보낸 어머니 밑에서 범대를 다니다가 온 ‘학출’인 기대, 마찬가지로 ‘학출’이지만 안기부의 린치 이후 해포를 뜨는 민호, 월남전에 참전했지만 여전히 가난한 빈촌을 벗어나 일하러 온 정형과 같이 다양한 출신의 조선소 노동자들이 나타나는데, 이들의 공통점은 ‘섬 바깥’에서 온 사람들이라는 것이다.

가난이 원수였던 지지리도 못사는 빈농의 아들이었던 그는 돈을 벌려고 월남전에도 지원을 했었다. (중략) 그러나 전장에서 돌아온 그를 기다리는 건 지긋지긋한 가난뿐이었다.

땅 한 평 없는 촌골짜기에서 소작으로 어느 세월엔 돈 모아서 남 보란 듯이 살겠는가. 그는 망설이지 않고 조선소에 취직하기로 결정을 했다.(『지옥선의 사람들』, 164~165)

새로이 건설된 산업 도시를 향해 유입된 수많은 노동자들은 대부분이 ‘가난이 원수였던 지지리도 못사는 빈농의 아들’과 비슷한 계급이었으며, 그들은 ‘지긋지긋한 가난’을 벗어날 일자리가 있다는 소문만을 듣고 ‘망설이지 않고’ 조선소 도시로 향한다. 그렇게 섬 바깥에서 온 노동자들은 그렇게 더 나은 삶을 기대하며 조선소 도시로 찾아오지만 그들이 마주치게 되는 것은 ‘고립감’이었다.

먼저 다양한 지역에서 노동을 구하여 이주해온 노동자들에게 중공업 대공장 단지는 일손을 많이 구하는 먼 곳의 ‘섬’으로 인식되었다. 여기서 ‘섬’이라는 것은 거제도처럼 지리적으로 ‘섬’이거나 울산 마포만처럼 시내와 분리되어 고립된 지리적 요건을 가리키기도 했다. 실제로 대우조선과 삼성중공업이 있던 거제도는 육지인 통영과 거제대교로만 연결되어 있는 섬이었으며, 울산의 현대중공업은 울산 시내와 태화강 및 염포산으로 가로막혀 분리되어 있는 방어진의 미포만에 건설되어 있어 섬으로 느껴지는 곳이었다.

더욱이 ‘현대 자동차’와 ‘현대 중공업’이 지역을 완전히 장악하여 ‘현대시’로 불릴 정도였던 울산과 ‘삼성 조선소’와 ‘대우 조선’이 자리잡고 ‘조선 산업’과 지역의 명운이 완전히 밀착되어 있던 거제와 같은 대공장을 중심으로 한 중공업 산업 단지라는 점이 외부와 분리된 ‘섬’이라는 지형적 조건과 겹쳐지면서, ‘섬’은 그 자체로 하나의 공장의 구조를 갖추게 된다.

1990년 5월 현대중공업에서 일어난 골리앗 크레인 점거 투쟁 당시의 일지를 출간한 『골리앗 상공에서 쓴 비밀일기』에 실린 울산 미포만의 지도이다.⁸ 미포만을 둘러싸고 현대 미포조선과 현대 중전기 현대 중공업 등이 자리잡

7 방현석, 『내일을 여는 집』, 창비, 1991. 이하 본문에 단편명과 쪽수 표기.

8 김현중, 『골리앗 상공에서 쓴 비밀일기』, 노동문학사, 1990, 56쪽.



〈그림 1〉 『골리앗 상공에서 쓴 비밀일기』의 울산 미포만 지도

고 있으며, 그 주위로 다시 노동자들의 사택인 사천세대 아파트와 만세대 아파트가 자리잡고 있다. 이 공장지대와 외부는 이어주는 길은 남목 거주지역을 지나 남목 고개를 넘어 현대 자동차를 지나는 길 하나 뿐이다. 울산의 노동자 투쟁을 묘사한 소설이나 구술 증언 등에서는 ‘남목 고개’를 넘을 수 있는지를 타진하는 장면이 빈번히 등장한다. 이 ‘남목 고개’는 고립된 지역을 넘어서 바깥으로 투쟁을 끌고 나가 알리느냐, 또는 고립된 지역 안에서 투쟁이 소강되어버리느냐를 가르는 기점인 것이다.

또한 투쟁 상황만이 아니라도 일상적으로도 미포만 일대인 울산 동구 바깥으로 나가기 쉽지 않았다. 대공장과 노동자 주거 단지가 모두 동구에 집중되어 있는 상황에서 하루 평균 10시간의 노동을 하는 노동자들이 주말을 제외

하고 일상적으로 동구 밖으로 외출하기 어려웠기 때문이다. 이처럼 지리/지형적 단절은 일상적인 심리적 장벽으로 다가오기도 했다.⁹

그리고 이러한 지리적 고립감을 더욱 증폭시키는 것은, 지역 전체가 산업에 의해 완전히 장악되어, 외부와 차단되고 독자적인 체제를 만들어내는 지역적 구조가 존재한다는 점이다. 방현석의 소설 「지옥선의 사람들」의 배경인 ‘해포’는 ‘해포 조선소’가 있는 가상의 도시로, 다음과 같이 묘사된다.

해포대교를 막아버리면 완전히 고립되는 이곳은 가히 해포조선소가속한 그룹의 왕국이었다. 해포경찰서는 그룹의 일개 부서에 불과했다. 린치사건과 관련해서 그 어떤 사람도 처벌받지 않았다. 그 흔한 노동상담소 하나, 심지어 문화공간 하나 버텨낼 수 없는 섬에서 피투성이가 되어서도 회사의 지시 없이는 치료조차 받을 수 없었다. 해포조선소에서 노동운동을 한다는 것은 곧 생명을 건다는 것을 뜻했다. (「지옥선의 사람들」, 154)

‘해포대교를 막아버리면 완전히 고립되는’ 섬에 위치한 해포조선소에 대한 설명은 통영으로 연결된 거제 대교를 통해서만 육지로 갈 수 있던 대우조선 옥포조선소를 떠올리게 한다. 옥포조선소가 설립되던 1978년 무렵만 해도 거제는 내륙지방과 통행이 매우 어려운 벽지로 가장 가까운 대도시인 부산까지 가는데 선편으로는 4~5시간, 육로로는 7~8시간 이상이 소요될 정도였다.

이처럼 고립된 지리적 상황에 더하여, ‘이 섬에서 피투성이가 되어도 회사의 지시 없이는 치료조차 받을 수 없’을 정도로 ‘자본’이 지배하는 상황이 교차되며 ‘섬’이라는

⁹ 원영미, 「1980년대 노동자의 일상생활과 노동자 대투쟁」, 『울산사학』 14, 울산대 사학회, 2009, 139~140쪽.

지역이 주는 고립감은 매우 중압적으로 작용하는 것으로 묘사된다. 즉 지역이 산업에 완전히 종속되는 구조는 ‘섬’이라는 고립된 지형적 구조 이상으로 산업에 의해 완전히 지배 받고 외부가 존재하지 않는 자본의 ‘왕국’으로 감각 되는 것이다. 지역이 ‘섬’인 동시에 ‘왕국’이라는 것은 이 지역의 질서가 국가 또는 섬 바깥의 다른 세상과 완전히 유리되어 지역만의 체제로 돌아간다는 것을 의미했다.

그리고 고립된 ‘섬’과 같은 지역이 ‘외지’와는 다른 질서를 가진 자본에 의한 ‘왕국’이라는 점은 곧 생명에 대한 공포감으로 직결된다. ‘피투성이가 되어서도 회사의 지시 없이는 치료조차 받을 수 없’으며, 경찰서조차 회사의 일개 부서에 불과한 정도로 자본가의 ‘왕국’이기에, 외파로 노동하러 온 노동자가 이 ‘왕국’에서 죽는다고 해도 그 누구도 알지 못하는 사이에 아무렇지도 않게 치워질 것을 예감하고 있었던 것이다.

소주병을 쥔 손아귀에 땀이 배어 미끈거렸다 퇴로를 살피려고 뒤돌아보는 순간 주먹보다 큰 돌덩이 하나가 날아와 그의 어깨를 강타했다. 구둣발과 곤봉이 쓰러진 그의 온몸에 비오듯 쏟아졌다.

“이 개새끼가 김기대야.”

“야이 악질 같은 새끼야. 이 섬에서 시체로 나가기 전에 떠.”

완전히 늘어진 기대의 목줄기를 밟고 선 사내의 얼굴이 흐릿하게 보였다. 어디선가 본 적이 있는 얼굴 같은데 기억이 나지 않았다.

“쌍놈의 새끼야, 뼈다귀 오지랴에 사서 떠나지 않으려면 내일 당장 해포 떠.”(『지옥선의 사람들』, 159)

노동자들이 죽음의 공포를 느끼게 되는 것은 위험한 작업 환경만이 아니다. 『지옥선의 사람들』에서 조선소 노동자인 김기대는 노동조합을 만들기 위한 활동을 하던 중 어느 날 갑자기 린치를 당하지만 ‘경찰서가 회사의 일개 부서’에 불과한 상황에서 이들이 폭력을 당했다고 호소할

수 있는 곳은 존재하지 않는다. 결국 생사가 오가는 상황 속에서 선택할 수 있는 것은 “시체로 나가기 전에” ‘왕국’인 이 섬을 뜨는 것이다. 하여 이 시기 노동소설 속에서 노동, 생산, 투쟁 등의 의미 있는 공간으로서 ‘공장’만이 강조 되는 것은 남성 노동자들의 투쟁의 공간을 강조하는 것도 있지만, 실제로 노동자들에게 지역이 자신이 애착을 갖고 발붙이고 살아가는 공간으로 감각되기 어렵고, ‘지옥선’이 떠있는 고립된 ‘왕국’으로 감각되었던 것이 클 것이다. 노동자들에게 언제 어디서든 죽을 수 있는 위험하고 고립된 공간이자 “문화공간 하나 버틸 수 없는 이 섬”은 사실상 거대한 “지옥선” 그 자체이다.

이처럼 지리적 그리고 생활적으로도 고립되어 있는 ‘섬’이자 ‘왕국’이 동시에 ‘지옥선’인 것에는 ‘노동’ 외에 “문화공간 하나 버틸 수 없는 이 섬”이라는 점 또한 지적된다. 지역에서 애착을 갖고 살아가게 해줄 것을 만들어내기 어려운 환경이었던 것이다. 이처럼 이주해온 노동자들이 지역에서 겪는 고립감과 황량함의 문제는 ‘이주민 정서’로 나타난다. 유형근은 노조 결성 이전에 노동자들을 지배한 정서를 ‘이주민 정서’라고 하였다. 87년 전후에 조선소에서 노동을 시작한 남성 노동자들은 대체적으로 20대 중 후반에서 30대 초반의 나이로 결혼이나 출산을 앞두고 가정을 꾸리는 단계에 접어든 상황이었다. 이들은 대부분 울산이나 거제 바깥에서 노동을 구하여 이주해왔으나 “몸뚱이 하나로 어렵게 적응해야 할 ‘황량한’ 객지”에서 적응하는 것은 쉬운 일이 아니었다. 그들이 느끼는 ‘황량함’은 단지 풍경만이 아니라 그들이 정착하기 어려운 지역적 삶의 감각 전반을 보여주는 것이기도 했다. 하여 울산의 노동자들이 울산을 “황량한 시골 동네”나 “정 갈 만한 곳이 없는” 동네 “돈 벌어서 빨리 떠날” 동네, “여기서 계속 살 것이라고 생각 안한” 지역으로 여겼던 것은 거제의 조선소 노동자들에게서도 비슷하게 나타났다.¹⁰

10 유형근, 『분절된 노동, 변형된 계급: 울산 대공장 노동자의 생애와 노동운동』, 산지니, 2022, 146~147쪽.

지역에 산업이 할당되면서 작은 농어촌은 한순간에 대공장의 산업도시로 변모하였으나 지역에 할당된 것은 오로지 ‘산업’이자 ‘노동’일 뿐, 노동 외의 어떠한 ‘문화적인 것’은 주어져있지 않았다. 하여 노동을 구하여 이 지역으로 이주해온 노동자들이 지역을 자신이 살아가는 곳으로 감각하기 어렵게 했던 것은 두려움과 고립감 외에도 “문화공간 하나 버텨낼 수 없는” 곳이라는 점 또한 영향을 미쳤다. 실제로 대우조선의 노동자들이 거제를 두고 거듭하여 ‘문화적 불모지’라고 표현한다.

하루 14시간의 중노동을 하고 지친 몸을 가눌 새도 없이 다 시 지옥같은 회사에 와서 친근 만근의 쇠망치를 두들기며 용접을 하여야만 했었다. 임금을 올린다는 것은 (중략) 회사에서 노동하는 노동시간은 좀 줄이고 가족과 함께 지내는 시간은 늘인다는 얘기이기도 하다. 그러나 불행하게도 우리 회사에서는 임금이 오르는 것에 비해서 노동 시간이 줄어들지 않고 있다. 그 이유는 회사의 공기 단축을 위한 무리한 장시간의 작업강행도 있겠지만 **지금은 고달프고 괴롭더라도 빨리 돈을 벌어서 이 지긋지긋한 거제도 땅을 떠나겠다는 일념에서 출발한다고 볼 수 있다.** (중략) 타지역보다 벽지의 고물가속에서 허덕여야하며 시가 되었다고 하지만 **아무런 문화시설도 없는 허허벌판과 같기에 주인의식을 갖고 평생을 내직장으로 업을 삼기에는 부적당한 곳**으로 여겨지기 때문이다. (강조는 인용자)¹¹

실제 노보에 기고된 조선소 노동자의 글에서 임금이 올라도 노동시간이 줄어들지 않는 이유 중 하나로 “지긋지긋한 거제도 땅을 떠나야겠다는 일념”이 꼽힌다. 물가는 높은 반면 “아무런 문화시설도 없는 허허벌판”이기 때문에 “평생을 내 직장으로 업을 삼기에는 부적당한 곳으로 여겨지기 때문”이다. 이를 노동자들에게 공장만이 존

재 의미를 찾을 수 있는 ‘사건’이고, 생활은 그 외의 의미 있는 생활을 이루어내기 어려운 일상 정도로 구조화되어 있는 것에 대하여 노동자들 역시도 다른 ‘생활’을 갖고 싶어했다는 것으로 읽어낼 수 있을 것이다. 노동자들은 노동 외에도 ‘문화생활’과 같은 ‘생활’을 간절히 원하고 있지만, 국가에 의해 ‘생산 기지’로서의 역할만을 부여받은 지역에 “문화 시설”과 같은 영역은 할당되지 않는다. 이렇게 ‘섬 바깥’에서 온 사람들에게 조선소가 있는 ‘섬’은 그 자체로 거대한 “지옥선”과 마찬가지로 감각이 된다.

3. 대공장의 스펙터클에 압사당하는 노동자

조선소가 건설되기 이전부터 살던 지역 주민들은 이제 ‘선주민’으로 밀려나 조선소의 주변부에서 일을 하거나 아니면 조선소의 노동자가 되고, 지역에는 다양한 지역에서 노동을 구하러 이주해온 노동자들이 압도적으로 늘어나게 되면서, 지역의 중심은 산업도시의 노동자로 완전히 바뀌어가게 된다. 그러나 이주해온 노동자들에게 산업 도시는 그야말로 산업 외에는 아무 것도 할당되지 않은 ‘문화적 불모지’로서 감각되었다. 그리고 노동자들이 지역을 ‘문화시설이 없는 허허벌판’으로 감각한 것은 단지 여가의 향유의 문제가 아니라 절대적인 고립감의 문제이기도 했다. 지역이라는 공간은 지리적으로도 갇힌 곳이지만, 나아가 행동과 기회, 감정과 정신이 통제된다는 의미에서 ‘갇히는 것(confinement)’으로 경험된다.¹²

또한 ‘섬’으로 이주해온 노동자들이 이 지역이 섬 바깥의 ‘외지’와는 완전히 다른 곳으로 감각하게 하는 이유는 ‘대공장’이라는 ‘거대함’이 주는 이질적인 풍경에도 있었다. 건설 당시 세계 최대 규모의 도크를 보유하고 있던 일본의 조선소를 상회하는 규모의 초거대 조선소를 목표로

11 대우조선노동조합, 「개방과 주인의식」, 『옥포노보』, 1989.04.04. 성공회대학교노동사연구소 편, 『한국노동사자료총서: 노조사업 및 활동-노보, 소식지7』, 133쪽에서 재인용.

12 질리언 로즈, 정현주 역, 『페미니즘과 지리학: 지리학적 지식의 한계』, 한길사, 2011, 326~329쪽.

건설된 대우 옥포 조선소는 옥포만의 100만평 부지에 건설되어, 폭 130미터의 세계 최대 도크가 있었고, 여기에 서는 100만톤급 선박을 건조할 수 있었다. 이 차를 타고 가도 가도 그 끝이 보이지 않을 정도로 넓은 조선소 야드에서도 거대함의 정점에 있는 것이 ‘골리아스 크레인’이었다. 1981년에 대우 옥포조선소의 건설과 함께 조선소에는 ‘골리아스 크레인’이 세워진다. 대형 조선소에서 배를 건조할 때 필수적으로 필요한 초거대 크레인은 당시로서는 매우 최신 시설이었으며, 특히 대우 옥포 조선소의 골리아스 크레인은 세계 최대 규모였다. 당시 수많은 신문 기사들은 이 ‘세계 최대’의 골리아스 크레인이 얼마나 거대한지, 얼마나 큰 힘을 낼 수 있는지를 부산스럽게 보도하였다.

8t 트럭 1백 25대를 한꺼번에 끌어올릴 수 있는 괴력을 가진 9백t짜리 초대형 골리아스 크레인이 대우조선의 옥포 조선소에 설치되고 있다. 높이가 1백 3.5m로 빌딩높이와 맞먹고 폭은 2백 6m로...¹³

단일 도크로는 세계최대 도크(길이 5백 30m, 너비 1백 31m, 깊이 14.5m, 서울운동장 축구장의 7.5배)와 세계최대의 골리아스 크레인(7.5톤트럭 1백 25대를 91m 높이까지 들어올림) 등 최신 조선 시설을 구비하여 선박은 물론...¹⁴

기사들에 묘사된 조선소의 풍경은 그야말로 압도적인 거대함이다. 900톤 급 초대형 골리아스 크레인의 높이는 ‘빌딩 높이와 맞먹고’ 깊이로는 ‘서울운동장 축구장의 7.5 배’이며 트럭 125대를 91미터 높이로 들어올리는 ‘괴력’을 가진 크레인이라는 수사들로 얼마나 ‘세계 최대’의 규모인지를 보여주고 있다. 그래서 이 골리아스 크레인에는 단지 일개 회사에 설치된 기계 이상의 의미가 있었다. 박정희 정권의 ‘중화학 공업 시대의 선언’ 이후 극적인 변화의

한 가운데에 대한민국에 건설된 ‘세계 최대’ 도크의 ‘세계 최대’ 크레인으로 우뚝 서있는 것이 바로 이 골리아스 크레인인 것이다.

중화학 공업화의 선언의 상징인 ‘골리아스 크레인’은 ‘조선소’가 ‘조국 부흥’과 ‘국력’의 상징임을 보여주며, ‘세계 최대’가 주는 압도적 거대함으로 표상되었지만, 노동자들에게 이 압도적 거대함은 오히려 자신의 생존을 위협하는 공포로서 나타난다. 거대한 조선소의 거대한 크레인과 도크에서 일하는 노동자들은 거대한 선박을 만드는 위대한 노동자이기도 했지만 동시에 거대한 선박 블록 틈새에서 일하는 개미와 같이 작게 느껴지기도 했기 때문이다.

한 바퀴를 돌려면 버스를 타고 30분을 달려야 하는 백만평이 넘는 광활한 해포만 한구석에서 몇 명이 죽어가도 그 사실을 아는 사람은 그리 많지 않았다. 하긴 2만 명 중에 몇 명이 죽는 것은 대수가 아닐 수 있었다. 『지옥선의 사람들』, 169)

한 바퀴를 도는 데에만 차로 30분이 넘게 걸릴 정도로 넓은 조선소는 너무나 광활하고 거대하기 때문에 오히려 노동자들에게는 ‘몇 명이 죽어가도 그 사실을 아는 사람은 그리 많지 않’은 곳으로 느껴진다. 거대한 선박을 직접 손으로 만들기 위해 개미처럼 붙여서 일하는 2만 명이 되는 노동자들 사이에서 죽음은 너무 흔한 일이 되어버리기 때문에, ‘대수가 아닐 수’도 있는 것으로 나타나는 것이다. 즉 국력의 상징인 압도적인 거대함이 노동자들에게는 생명을 위협하는 공포의 정동을 발생시킨다. 하여 노동자들이 지역에 대해서 감각하게 되는 것은 노동과 삶의 터전으로서 마음을 붙이는 것보다도 ‘섬’이라는 고립감과 ‘대공장’의 압도감, 그리고 그 고립감과 압도감 속에서 아무도 모르는 사이 죽어 사라질 수 있다는 ‘공포감’이다.

철관은 콘크리트 바닥 위로 떨어졌고 그 자리에서 작업 중 이던 8명은 즉사했다. 철관에 깔려 즉사한 작업자들의 시체

13 「玉浦造船에 백m크레인」, 『조선일보』, 1981.04.22.

14 「착공8년만에 大宇 玉浦造船所 준공」, 『매일경제』, 1981.10.15.

는 쥐포처럼 납죽하게 눌러 형체조차도 알아볼 수 없었다. 월남전에서도 볼 수 없었던 힘한 주검이었다. 물론 누구의 시체인지 제대로 구분을 할 수 없었다. 치아와 혈액 등을 분석하면 알 수도 있었겠지만 그렇게 해야 할 이유가 회사로서는 하등 없었다. 여덟 명분의 보상금이 지불되면 그만이었기 때문이었다. 여덟 명의 주검은 위생부들이 가지고 온 퍼런 비닐부대에 집어담겼다. 으스러진 뼈와 터진 살점을 위생부들이 대충 긁어담았지만 시신들이 그나마 제 뼈와 제 살끼리 담겼는지는 알 수 없는 노릇이었다. (『지옥선의 사람들』, 167)

노동자들이 일하는 야드에서는 머리 위로 크레인에 매달린 거대한 철판이 시도 때도 없이 운반되지만, 전기가 갑자기 끊어질 경우 거대한 자석의 자력도 끊어지며 언제 거대한 철판이 노동자들의 머리 위로 떨어질지 알 수 없다. 100만 톤의 거대한 선박을 이루는 철판과 블록들은 ‘세계 최대’의 웅장함이 아니라 언제 노동자들의 머리 위로 떨어져 ‘쥐포처럼 납죽하게’ 눌러버릴지 모르는 존재로 나타난다. 그리고 그러한 죽음은 충분히 애도되기는커녕 누구의 시체인지도 알 수 없어 대충 사람 수에 맞춘 비닐 봉투에 굶어서 담기게 된다. 이러한 사고에 대한 회사의 대처는 철판에 깨져버리는 아크릴 이름표가 아닌, 비닐 이름표로 바꾸어서 누가 죽었는지 이름만 빠르게 확인할 수 있도록 하는 것이다.

이는 울산 현대중공업에서도 마찬가지였다. 1971년 계획 당시 17만 5000평이던 조선소 부지는 준공된 이후 1975년에는 150만평이 되었으며, 1984년 경에는 2만 명이 넘는 생산직 노동자들이 일하고 있는 대공장이었다. 당시 현대중공업에서 일했던 노동자들은 노동 환경에 대해 “사람이 새까맣게 타서 실려가는 모습을 봤어요, 화재로. (중략) 다른 사람 다 죽고, 누가 가니까 걸레 덩어리가 타고 있더라고요. 가까이 가서 보니까 사람이야.” “마무리 작업하러 갔다가 족장하고 다 떨어져 갖고... 높이가 굉장히 높은데, 떨어져 그대로 사망하는 거. 두 사람 봤거든요” 라고

구술하였다. 그리고 이러한 사고들은 공장 부지가 매우 넓고, 작업 단위별로 흩어져 일을 함에도 불구하고 노동자들 사이에서 빠르게 소문으로 퍼져나가, 당시 현대중공업은 ‘장애 또는 사망을 입어 신세를 조질 수 있다’는 뜻에서 ‘조지나 공장’으로 불리게 되었다.¹⁵

4. 전쟁 상태의 지역과 저항

: 전도된 스펙터클과 ‘골리앗의 늑대들’

노동을 구하여 산업도시의 바깥에서 이주해온 노동자들에게 산업 도시는 섬 자체가 하나의 거대한 공장이자 자본에게 장악된 ‘왕국’으로 감각되면서 지역은 고립감과 생존의 공포를 느끼게 하는 ‘간히는 것’으로 경험된다. 기업의 서사는 ‘중화학 공업 단지’의 성공 신화를 세계 최대의 조선소와 세계 최대의 골리앗 크레인이라는 스펙터클로서사화하고, 그 사이에 놓인 노동자들은 자신들을 언제 그 거대함에 압사당해 죽을지 모르는 개미와 같이 감각하게 한다.

적어도 ‘울산’에 한하여 ‘현대’라는 자본은 독재적 지배자로 나타난다. 1978년 프랑스 잡지인 『르 익스프레스』에 ‘현대시’(Hyundai City)로 소개되고, 현대중공업에 의해서도 “現代에 의해 現代化된 現代市”라고 표현될 정도였던 ‘현대공화국’이자 ‘현대 왕국’인 울산에서 ‘현대’ 자본의 뜻은 곧 법이었다.¹⁶ 그리고 노동자들은 이 압도적인 자본의 장악에 맞서서 1988년 12월부터 1989년 4월에 걸쳐 128일간 이어졌던 현대중공업의 ‘128일 파업’을 실시한다. 이렇게 지역을 완전히 장악한 자본과 고립된 지역에서 맞서는 노동자들의 투쟁은 지역 전체를 ‘전쟁 상태’로 돌입시킨다.

¹⁵ 원영미, 앞의 글, 126~129쪽.

¹⁶ 유형근, 『분절된 노동, 변형된 계급: 울산 대공장 노동자의 생애와 노동 운동』, 산지니, 2022, 56쪽.

당시 현대중공업 노조는 1988년부터 1989년에 걸쳐 해고자 복직문제 등을 놓고 투쟁하였지만 사측은 받아들이지 않았고, 1989년 3월 30일에는 1만 5천명의 경찰병력이 울산 미포만에 진입하는 ‘울산 30작전’이 실행된다. 현대중공업 노조 조합원들은 오좌불 숙소로 후퇴하였으나, 공권력은 오좌불 숙소의 바로 뒤에 주거 단지인 만세대 아파트가 있는 것을 개의치 않고 최루탄 공격을 감행하였다. 이에 노조는 격렬히 저항하였고, 중공업 내부 현장만이 아니라 울산 동구 일대가 전쟁터와 같은 모습으로 바뀌게 된다.

이처럼 고립된 지역 내에서 집중적인 탄압을 받는 상황 속에서, 중공업 노동자들이 산업에 장악된 왕국이자 고립된 ‘섬’에서 투쟁을 하는 방식은 ‘대공장’의 스펙터클을 자신들의 것으로 전유하는 것으로 나타나게 된다. ‘대공장’의 상징인 골리앗 크레인을 점거하는 것이다. ‘128일 파업’이 끝난 다음 해인 1990년 4월 25일 현대중공업에서는 골리앗 크레인을 점거하는 ‘골리앗 투쟁’에 돌입하게 된다. 1990년 당시 노조 내부에서는 조합원의 경제적 실리에 주력해야 한다는 주장과 강력한 투쟁으로 민주노조를 사수해야 한다는 주장이 대립하고 있었으나, 이러한 와중에 노조 수석부위원장이 4월 20일에 구속되면서 25일부터 전면 파업에 들어설 것을 결의하였다. 그리고 다음 날인 4월 26일, 농성조 및 결사대 78명이 82m의 골리앗 크레인 위로 올라가 농성을 시작하였다.

골리앗은 불가침의 요새이다. 총을 쏘지 않는 한 침입은 불가능하다. 우리의 점거가 계속되는 한 현장의 동지들은 조업에 들어가지 않을 것이다. 수많은 동지들이 우리의 투쟁을 지켜보면서, 공장 안에서 그리고 공장 밖에서 계속해서 투쟁해 나갈 것이다.¹⁷

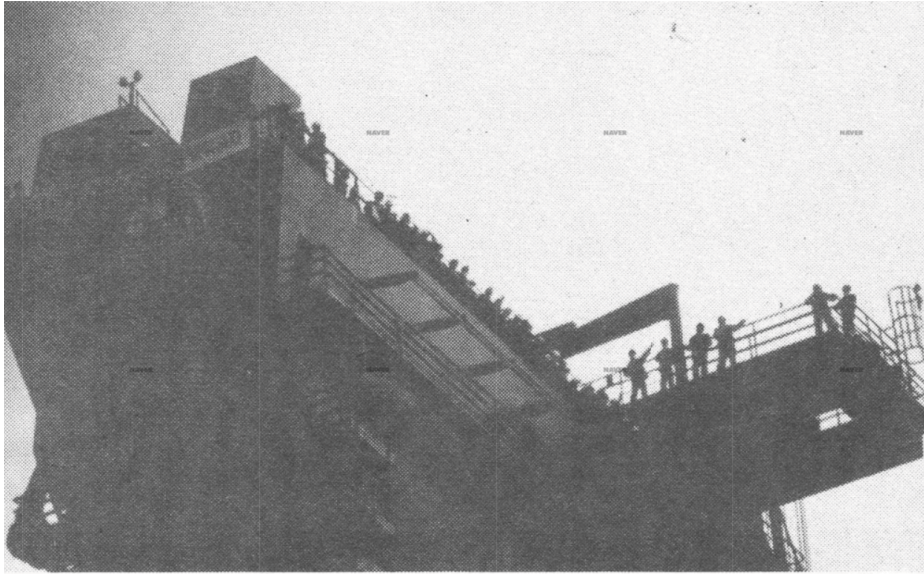
중공업 산업화의 상징인 골리앗 크레인은 노동자들에

의해 ‘불가침의 요새’로 바뀐다. 이는 한편으로 고립된 지역에서 할 수 있는 투쟁의 방식이기도 하였다. 앞서 논한 바와 같이 대공장과 지역이 결합되어 지역 전체가 자본에 장악되고 고립된 ‘왕국’과 같은 구조 속에서 고립을 뚫고 나가 투쟁을 확대하는 것은 매우 어려운 상황이었다. 그런 상황에서 노동자들은 골리앗 크레인을 점거하여 조선소 전체의 작업 공정을 중단시키고, 자신들을 짓누르는 거대한 스펙터클을 전유한 것이다. 거대한 골리앗 크레인 위에 개미처럼 작게 서있는 노동자들의 모습을 찍은 사진이 일간지의 제 1면에 보도되었고, 또 다른 언론에서는 “언제나 회사 홍보 유인물 등에서 제 1면을 차지하면서 현대중공업의 힘을 대변” 해왔으며 “그 자체가 조선소의 상징”인 골리앗 크레인이 ‘결전장’이 되었다고 전하였다.¹⁸

이처럼 1990년 현대중공업의 골리앗 투쟁은 자본이 가진 스펙터클을 노동 운동의 것으로 전유한 사건이 되었고, 이는 이후 조선소 파업 투쟁의 상징으로 자리잡게 된다. 1990년 대우조선의 임단협 투쟁에서는 공권력의 침탈에 대비하여 지게차, 트랜스포터, 크레인 등의 중장비를 동원하여 바리케이트를 만들고 방어하는 ‘각문 방어 훈련’을 실시했다고 전한다. 그리고 공권력이 거제대교를 막는다는 소문이 퍼지자 노동조합에서는 121m 상공의 골리앗 크레인 위에서 농성하는 집행부를 위해 6개월 동안 견딜 수 있는 식량을 구매하고 회사를 봉쇄할 연습을 한다.¹⁹ 거제대교를 막으면 지역 자체가 봉쇄되는 상황에서 ‘골리앗 크레인’ 위에서 버티기 위해서는 바리케이트와 ‘6개월 분의 식량’이 필요하다고 판단할 정도로 ‘고립감’은 절박하였으며 골리앗 점거 투쟁은 고립된 상황을 뚫어내는 방법으로 여겨졌다. 그리고 1990년 11월부터 시작된 단체협상이 결렬되자 1991년 2월 8일부터 2월 13일까지 대우조선노조의 결사대 51명이 골리앗 크레인

18 「決戰場面 ‘現重’의 상징」, 『조선일보』, 1990.05.01.

19 대우조선노동조합, 『새벽을 여는 함성』, 1991.03.11; 성공회대학교노동사연구소편, 『한국노동사자료총서: 노조사업 및 활동-노보, 소식지 6』, 239쪽에서 재인용.



골리앗 크레인 위의 농성근로자 공권력투입후 조선소내 골리앗 크레인 위로 올라가 농성을 벌이고 있다. <蔚山=임시취재반>
 공권력투입후 조선소내 골리앗 크레인 위로 피신한 근로자들이 28일 오전 크레인 위로 올라가 농성을 벌이고 있다. <蔚山=임시취재반>

<그림 2> 골리앗 크레인을 점거한 노동자들을 보도한 사진(『동아일보』, 1990.04.28)

에 오르는 골리앗 투쟁을 감행하였다. 그리고 1994년 7월 20일에도 현대중공업에서 사측이 기습적으로 직장폐쇄를 하자, 골리앗 크레인과 12만 5천톤급 LNG선을 점거하였다. 노동자들을 압사시키는 거대한 스펙터클의 중심에 있는 골리앗 크레인이 노동자들의 목소리를 전하는 점거의 중심으로 전환된 것이다.

4. 결론

1970년대 이후 건설된 중화학 공업 지역은 1987년 노동자 대투쟁의 중심적 지역이 되었으며, 이후로도 노동 운동의 상징이 되어 왔다. 본고에서는 그 과정을 중공업 산업 도시의 지역적 구조를 통해 논하였다. 작은 농어촌에서 순식간에 중공업 대공장을 중심으로 한 산업 도시로 변모한 지역으로 전국에서 수많은 노동자들이 이주하여 오지만, 그들이 가장 먼저 마주하게 되는 것은 ‘고립감’이다. 노동 외의 어떤 문화적인 것도 주어지지 않은 ‘황무지’와 같은 척박한 환경 속에서 그들은 지역을 ‘불모지’로 감각하는 동시에 지역 자체가 공장을 중심으로 외부와 단절되

어 고립된 ‘섬’과 같은 지리적 구조에 놓여있다는 것을 깨닫게 되기 때문이다. 그리고 외부와 차단된 ‘섬’이라는 지리적 구조에 따른 고립감은 지역 자체가 완전히 산업에 종속된 구조로 인해 증폭된다. 산업에 의해 완전히 장악되어 ‘자본’의 ‘왕국’이라고 할 정도로 대공장을 중심으로 구성된 지역의 구조가 더욱 고립감을 느끼게 하는 것이다. 하여 산업 도시의 지역적 구조는 그 자체로 정동을 발생시키는 정동 지리의 문제이기도 하다.

이처럼 대공장을 둘러싼 지역에

간히는 고립감은 심지어 죽음에 이르는 공포로도 직결된다. 광활한 ‘세계 최대’의 부지와 ‘세계 최대’의 도크, 그리고 ‘세계 최대’의 골리앗 크레인과 같은 거대한 스펙터클 속에서 노동자들은 언제든 짓눌려 죽거나, 그런 현실을 바꾸기 위해 투쟁하다가 죽게 될 수 있는 것이다. 그러나 고립된 지역의 구조는 그러한 죽음들을 아무렇지 않게 묻어버리게 하기에, 고립감은 곧 죽음의 공포로 이어진다.

그러나 노동자들은 거대한 스펙터클로 존재하는 ‘골리앗 크레인’을 점거하여 지역의 고립성을 돌파하는 동시에 대공장의 스펙터클을 노동 운동의 것으로 전유한다. ‘개미처럼’ 작은 노동자들을 언제든 압사시킬 수 있는 골리앗 크레인의 힘은 그 위를 노동자들이 점거함으로써 조선소 전체를 중단시키는 노동 운동의 강력함으로 전도된다.

참고문헌

1. 기본 자료

- 김현중, 『골리앗 상공에서 쓴 비밀일기』, 노동문학사, 1990.
방현석, 『내일을 여는 집』, 창비, 1991.
대우조선노동조합, 『옥포노보』, 1989.04(성공회대학교노동사연구소편, 『한국노동사자료총서: 노조사업 및 활동-노보, 소식지7』).
_____, 『새벽을 여는 함성』, 1991.03(성공회대학교노동사연구소편, 『한국노동사자료총서: 노조사업 및 활동-노보, 소식지6』).

2. 단행본 및 논문

- 권두현, 「목시록 너머, 예측 또는 약속의 정동지리: 신카이 마코토의 '재난 삼부작'과 면역의 문화정치학」, 『동악어문학』 91, 동악어문학회, 2023.
신진숙, 「조선산업을 통해 본 산업도시의 정동 정치: 정동적 도시론을 중심으로」, 『대한지리학회지』 54(2), 대한지리학회, 2019.
유형근, 『분절된 노동, 변형된 계급: 울산대공장 노동자의 생애와 노동운동』, 산지니, 2022.
원영미, 「1980년대 노동자의 일상생활과 노동자 대투쟁」, 『울산사학』 14, 울산대학교사학회, 2009.
정고은, 「노동이 멈춘 자리: 방현석 노동소설 재독」, 『반교어문연구』 46, 반교어문학회, 2017.
질리언 로즈, 정현주 역, 『페미니즘과 지리학: 지리학적 지식의 한계』, 한길사, 2011.

Abstract

The Spectacle of the Great Factory and the 'Wolves of Goliath'

Affective Geographies of Industrial Cities and Bang Hyeon-Seok's
<People of the Hellship>

Shin, Hyeon-a | Pusan National University

The issue of "regional extinction" is constantly raised, saying that as local youth head to the metropolitan area, the population of the region will decrease and the region will soon become extinct. The premise behind this is that the reason why young people are leaving the region is due to the lack of 'industry', and therefore, if 'industry' centered on 'large companies' develops in the region, jobs will be created, and people will naturally come back to the region. However, there is a growing body of research that suggests that the single answer of "industry" is no longer valid for many of the region's problems. The idea that if you allocate industries to a region and move workers to the region, they will "take care of themselves" is an old belief from the era of industrialization. However, workers who have migrated to the region to survive have come to realize that labor alone is not enough to root and live in the region. What we must now look at in order to ask the question of local issues is the issue of the invisible sentiment that bridges the gap between 'industry' and 'labor'. In this paper, I analyze the emotions produced by the regional structure of industrialization on workers, focusing on labor novels from the 1990s. It reveals that the regional reorganization of industrialization produces emotions such as disconnection, isolation, and fear among workers in industrial cities, which are related to the geographical/industrial structure of the region itself.

Keywords locality, industrial city, shipbuilding, geoje, Bang hyeon-seok, affective geography, labor novel, industrialization

이 논문은 2024년 9월 20일에 투고 완료되어,
2024년 9월 25일부터 10월 10일까지 심사위원이 심사하고,
2024년 10월 15일 심사위원 및 편집위원 회의에서 게재가 결정된 논문임.