

역(驛)의 공간성: 광재구의 「사평역에서」와 김영남의 「정동진역」에 한하여

이주열(한국외대)

< 목 차 >

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1. 철도(역)와 시론적 층위 | 3. 긴장·이완의 공간과 여정의 매개 |
| 2. 연계성·단절성의 공간과 공존의 매개 | 4. 결론 |

1. 철도(역)와 시론적 층위

1899년 노량진과 제물포 간 총 33.2킬로미터가 처음 개통된 한국의 철도는 한 세기를 지나서도 나날이 새롭게 발전되어 가고 있다. 고속도로의 집중적인 건설과 항공사까지 경쟁적으로 나서자 한때 사업의 위기를 맞기도 했지만, 여전히 중요한 교통의 중심축으로 작용하고 있다. 도로와 항공의 한계를 돌파할 수단으로서 신속성과 안정성을 앞세운 철도망이 끊임없이 구축되고 있음을 쉽게 볼 수 있다. 고속전철과 자기부상열차 등을 도입 제작하여 기민성과 편리성은 물론 에너지 효율과 친환경 면에서도 타 운송기관을 따돌린 채 저탄소 녹색성장을 추진하고 있다는 점에서 사회문화의 상징적 의미가 크다고 하겠다.

우리나라와 인접해 있는 철도 선진국가인 중국과 일본뿐만 아니라, 북한도 철도 중심 교통의 체계를 구축하고 있다. 일본에서는 부산이나 사할린으로 연결되는 해저 터널 계획에 대한 연구가 활발히 진행되고 있다.¹⁾

시장경제가 보편화되면서 경제의 세계화를 가속화하고 있는 것이다. 북한도 체제개방에 지극히 몸을 낮추고 있는 듯이 보이지만 남북한 철도 연결로 인해 얻어지는 많은 이득을 고려하여 남북철도 연결에 적극적인 관심을 보이고 있다.²⁾ 사람과 물건을 멀리 그리고 빠르게 이동시킴과 경제적 부가가치를 높이는 데 철도를 최상으로 여기고 있는 터다. 국가 간 정치경제적 협력과 이해의 받침대로 활용되기도 했던 철도가 동북아 지역통합에 어떠한 영향을 미칠 것인지도 중요한 문제로 놓여 있다.³⁾

지난 시대 철도는 제국주의의 침범 노릇을 하며 강대국들의 약소국 지배를 뒷받침하는 데 쓰였다. 열강들의 식민지 쟁탈전에 철도가 그 도구로 이용된 것이다. 한반도 또한 19세기 말부터 일본에 의해 철도가 부설되기 시작했는데, 이는 어디까지나 식민지의 물자를 본국으로 실어 나르고 군사력을 동원하기 위해서였다. 당대 그러한 숨겨져 있는 진실을 알 길 없었던 대부분의 사람들에게 철도는 경외의 대상이었다.

일찍이 최고의 지식인으로 꼽혔던 김기수, 유길준, 민영환 등도 철도에 대해 문명을 실어 나르는 신기하고 기이한 것으로 피력했다.

차마다 모두 바퀴가 있어 앞차에 화륜이 한 번 구르면 여러 차의 바퀴가 따라서 모두 구르게 되니 우레와 번개처럼 달리고 바람과 비처럼 날뛰었다. 한 시간에 삼사백 리를 달린다고 하는데 차체는 안온해 조금도 요동하지 않으며 다만 좌우에 산천, 초목, 屋宅, 인물이 보이기는 하나 앞에 번쩍 뒤에 번쩍 하므로 도저히 걸잡을 수가 없었다.⁴⁾

-
- 1) 최연혜, 『시베리아 횡단철도』, 나무의숲, 2006, 250-251면.
 - 2) 이철우, 『한반도 철도와 철의 실크로드의 정치경제학』, 한국학술정보, 2009, 308-309면.
 - 3) 조철호, 「남북한·시베리아 철도연계와 동북아통합」, 조진구 편, 『동아시아 철도네트워크의 역사와 정치경제학 I』, 리북, 2008, 528면.
 - 4) 김기수, 부산대한일문화 연구소 역, 『주역(註譯) 일동기유』, 부산대한일문화 연구소, 1962, 63면.

기차가 달리는 속도는 신속하여 화륜선에 비길 바가 아니며, 급행하는 것은 1시간에 300리를 달리기도 한다. (……) 그 신기하고 경이스런 규모와 간편한 방도가 죽히 세상 사람의 이목을 놀라게 했으며 마음을 뛰게 하였다. (……) 이 차에 한번 타기만 하면, 바람을 타고 가거나 구름 위로 솟아오른 듯한 황홀한 기분을 맛보게 된다.⁵⁾

좌우의 시가지는 4·5층으로부터 10여 층에 이르기까지 고운 빛이 어지러이 비치고 밤에는 전기와 불빛이 밝아서 별과 달빛을 빼앗는다. 거리 위에는 다리를 놓고 철로를 만들어 기차가 다니게 했는데 이르는 곳마다 역시 그러하다. 사는 사람이 3백만에 가까운데 어깨를 서로 비비고 수레는 바퀴가 서로 닿아 밤낮으로 끊이지 않고 노랫소리와 놀이가 사철에 쉬지 않아 가위 긴 '봄동산' 속에 근심하는 곳이 없고 밤이 없는 성안에 몹시 즐거운 하늘이라는 말과 같다.⁶⁾

특히 민영환은 여행을 하면서 틈틈이 시를 지었다. 그의 글에는 혼란스러운 조선 왕조에 대한 어지러운 심사가 배어나오는 것도 있지만, 전기와 석탄의 힘으로 쌓아올린 문명의 제국에 대해 신선들이 노니는 극락⁷⁾으로 표현할 만큼 필력의 여유가 넘쳐난다.

본고는 인간 역사의 발전과 궤를 같이 해온 철도가 한때 자동차와 비행기 등의 다른 교통수단에 밀려 심각한 상황에 직면하기도 했지만, 21세기 현재 세계화의 기치를 한껏 치밀어 올리는 데 따른 관심 표명의 일환으로 시작하는 세 번째 작업이다.⁸⁾ 철도 공간에 대한 의미와 가치를 시작품을 통해 새롭게

5) 유길준, 채훈 역, 『서유견문』, 양우당, 1988, 300-301면.

6) 민영환, 이민수 역, 『민충정공유고』, 일조각, 2000, 113면.

7) 박천홍, 『매혹의 질주, 근대의 횡단』, 산처럼, 2003, 40면. 이 밖에 이 책에는 철도에 대한 많은 역사적 자료들이 제시되어 있어 참조의 틀로 유용하는 데 용이하다.

8) 그것의 첫 번째는 이주열, 「경부철도노래에 나타난 궁정의식 연구」, 『우리어문 연구』 제35집, 우리어문학회, 2009, 9.이며, 그 두 번째는 이주열, 「철도공간에 대한 최남선과 김기림의 시적 발현 연구」, 『외국문학연구』 제40호, 한국외국어대학교 외국문학연구소, 2010, 11.이다.

눈여겨보고 그 단면을 사회문화와의 관계 속에서 면밀히 분석하고 평가하여 철도와 문학의 상관성을 다양한 각도에서 되새겨보고자 함이다. 이 논문에서는 그중 신춘문예라는 프리즘을 통해 발표된 등단작 가운데 제목에서부터 역(驛)의 어휘를 사용, 그 공간성의 이미지를 궁구하게 하는 작품을 선택했다.

예비 문인들에게 화려한 등단을 꿈꾸게 하는 신춘문예에서 그간 철도를 주제나 제재로 삼은 작품들이 적지 않게 당선작으로 뽑혔는데, 이는 철도가 여전히 우리의 삶을 지배하는 공간임을 입증하는 것이다. 신춘문예가 한국에서 처음으로 선보인 1928년 이후 거의 한 세기 가까이 그 명맥을 이오가고 있는 무게감으로 인해 많은 사람들이 신춘문예 당선을 위해 열정을 불사르고 있고, 당선된 시인이나 작가는 대부분 현대문학의 미래를 밝히는 문학 예술인으로 호명되고 있기에 그 문학적 가치를 따질 수 있는 근간은 충분히 확보되고 있는 셈이다.

그러나 신춘문예 시 당선작들 중 철도를 주제나 제재로 삼은 것들은 많으나 ‘역’을 제목으로 한 작품은 의외로 적다. 이 논문에서 1981년 『중앙일보』를 통한 광재구의 「사평역에서」와 1997년 『세계일보』를 통한 김영남의 「정동진역」 두 편만을 다룬 까닭이 여기에 있다. 또 이들에 대한 심화된 연구 성과물도 찾아지지 않는다.⁹⁾ 광재구 시인이나 김영남 시인이 아직 뚜렷한 문학적 성취를 보여주지 못했거나, 생을 마감한 오래된 시인·작품에만 논의의 대상으로 취급하는 우리의 학문 풍토가 그 주된 원인이라 할 것이다.

‘공간성’은 근대에 접어들어 산업자본주의에 의해 시간화의 계기로 작동되었는데, 그에 의해 우리 인간은 구체적인 공간마저 시간화하고, 또 시간에

9) 광재구에 대한 글은 송광룡, 「광주에서, 시인 광재구의 그늘」, 『금호문화』(1996. 12.)와 김현, 「추상적 정열에서 구체적 사랑」, 『문예중앙』(1990. 여름)이 있으며, 김영남에 대한 언급은 홍용희, 「등나무의 채위와 풍자적 유희」, 『현대시』(2006. 5.)가 유일하게 눈에 띈다.

지배받고 있는 기억을 공간화¹⁰⁾로 지각하게 되었다. ‘역’이라는 공간이 가지고 있는 여러 이미지들을 포괄적으로 해명할 수 있기 위해서 먼저 그 간의 철도에 대한 시적 인식의 틀을 탐색해 보기로 한다.

20세기 초두 최남선은 경부철도가 개통된 다음 창가 형식으로 「경부철도 노래(京釜鐵道歌)」를 지었다. 경부선 개통을 축하하고 기차를 타고 가면서 즐거운 마음으로만 바라보았다.¹¹⁾ 이는 최남선이 일본에서 유학하는 동안의 일본·일본인에 대한 신뢰와 연관해서 이해할 수 있는 부분이다.¹²⁾ 비슷한 시기 한 신문지상에 “산아 산아 청진항을 개방하고 경편철도 부설하니 북한산천 험준함도 범위 중에 들었구나. 거기 살던 백성들은 절로 유리거산(遊離擧散)일세.”¹³⁾라는 시가가 실려 있다. 철도에 대한 기대와 희망의 시구들로 배열한 최남선과는 달리, 철도 부설로 토지를 수탈당한 우리나라 농민들의 애환을 노래하고 있다.

근대도시를 광범위하게 시적 소재로 취한 1930년대 모더니스트들 역시 철도에 대한 관심을 적극적으로 표명했다. 김기림은 철도를 시적 소재로 취급하여 이상사회로의 지향을 펼쳐내는 태도를 분명히 했다.¹⁴⁾ 19세기 후반부터 시작된 일본인들에 의한 침략적 철도 부설에 대해 관료층뿐만 아니라 국민들 모두의 책임이며 수모¹⁵⁾로 받아들이기보다는 기계문명 수용의 가치를 긍정적으로 부여했다. 반면 김광균은 식민지 도시에 절망하고 그것을 부정하는 정서로써¹⁶⁾ 작품을 선보이는 데 공을 들였다. 그는 철도 공간을 주체나 제재로 한 시와 산문도 많이 남겼다. 모더니즘 시운동의

10) 가스통 바슐라르, 광광수 역, 『공간의 시학』, 동문선, 2003 참조.

11) 조동일, 『한국문학통사』 제4권, 지식산업사, 1994, 424면.

12) 이주열, 「경부철도노래에 나타난 긍정의식 연구」, 앞의 논문, 558면.

13) 『대한매일신보』(1908. 5. 14.).

14) 이주열, 「철도공간에 대한 최남선과 김기림의 시적 발현 연구」, 앞의 논문, 265면.

15) 이현희, 「19세기 일제의 한국철도 부설권 쟁취문제」, 『건대사학』 제3집, 건국대학교사학회, 1973. 2., 95면.

16) 유성호, 「식민지시대 한국 시의 근대성」, 『한국문학의 근대와 근대성』, 소명출판, 2006, 140면.

위기를 말하면서 “문명의 비판에 통달하지 못했고, 인간생활의 구체적 조건을 탐색하고 이것을 극복하는 노력에 매우 무력하였던 것이 모더니즘의 패색(敗色)을 가져온 주요한 원인”¹⁷⁾이라 통탄했다. 그래서인지 김기림과 달리 기차의 격렬한 움직임 또는 요란한 소리를 내고 질주하는 기차를 전면적으로 집약해 표출하지 않았다.

이 밖에 철도를 시적 소재로 삼은 시인으로는 일제 치하에서의 박팔양, 백석, 1940년대 해방 공간에서의 이용악, 1950년대 전후(戰後) 공간에서의 박인환 등이 있다. 이후에도 각종 문예지를 할애해 철도를 대상으로 시적 형상화를 꾀한 현대 시인들이 적지 않게 찾아진다. 여기에서 이들을 다 다룰 수 없어 부득불 논의의 대상에서 제외하지만, 언젠가는 이들의 시적 성취를 어떤 방식으로든 내어 보일 것이다.

여기서 문학적 언어로 이루어진 작품 및 시인의 심리적 기제만을 도출 하여야 마땅하나 문학이 어떤 대상을 중심에 두고 이루어지는 형상과 인식의 복합체임을 감안 할 때, 독자들로 하여금 인식의 주체뿐만 아니라 그 대상을 온전히 인식케 하는 것도 중요하다고 본다. 특히 본고는 철도역이라는 공간의 형상적 단면을 사회문화와의 관계 속에서 바라보고, 시인들에 의해 철도역이 어떻게 문학적으로 현현하였는지를 밝히는 작업이므로 불가피하게 철도·역·기차 등의 사적(史的)인 기술을 병용한다.

2. 연계성·단절성의 공간과 공존의 매개

불과 20~30년 전만 하더라도 오늘날처럼 한국의 철도역은 그렇게 화려하지 않았다. 편의시설도 갖춰지지 않았다. 하지만 열차를 이용하려는 사람들은 지금과 같이 붐볐다. 다른 점이 있다면, 요즘의 열차 이용하는 사람들처럼 세련되거나 발걸음을 재촉하지 않았으며 요금이 비싼 열차를 이

17) 『김광균 전집』, 국학자료원, 2002, 339면.

용하는 사람은 극소수에 불과했다. 느린 속도로 덜컹거리며 철길을 달리는 완행열차를 애용하는 사람들이 대다수였다.

시골의 간이역은 더한층 삶에 찌든 사람들이 들락거렸다. 한적하고 고즈넉한 간이역은 객지로 나가거나 돌아오는 자식과의 만남이 이루어지는 공간이었으며, 정처 없이 떠도는 길손들의 휴식을 제공하고 향수를 전해주는 공간이었다. 그 어떤 누구도 누추한 공간에 대해 불평하지 않았다. 역 직원들이 마을사람들의 일상을 일일이 알 정도로 정겨움이 묻어났다. 이런 분위기로 묘사된 시가 광재구의 「사평역에서」이다. 1981년 『중앙일보』를 통해서다.

막차는 좀처럼 오지 않았다
待合室 밖에는 밤새 송이눈이 쌓이고
흰 보라 수수꽃 눈시린 琉璃窓마다
툭밥난로가 지펴지고 있었다.
그믐처럼 멎은 즐고
멎은 감기에 쿨럭이고
그리웠던 순간들을 생각하며 나는
한줌의 톱밥을 불빛속에 던져주었다
內面 깊숙이 할 말들은 가득해도
靑色の 손바닥을 불빛 속에 적셔두고
모두들 아무 말도 하지 않았다
산다는 것이 때론
한 두릅의 굴비 한 광주리의 사과를
만지작거리며 歸鄉하는 기분으로
침묵해야 한다는 것을
모두들 알고 있었다
오래 앓은 기침소리와
쓴약 같은 입술담배 연기 속에서
짜룩 짜룩 눈꽃은 쌓이고
그래 지금은 모두들
눈꽃의 和音에 귀를 적신다

子正 넘으면
 낮설음도 뻘이품도 다 雪原인데
 단풍잎 같은 몇 잎의 차창을 달고
 밤 열차는 또 어디로 흘러가는지
 그리웠던 순간들을 呼名하며 나는
 한 줌 툇밥의 불꽃을 불빛 속에 던져주었다.

— 「사평역에서」 전문

하얗게 눈이 내리고 있는 겨울밤의 시골 역, 대합실 한가운데 놓인 툇밥난로 주위로 몰려 앉아 막차를 기다리는 사람들의 얘기를 담은 서정시 「사평역에서」의 ‘사평역’은 그러나 존재하지 않는다. 역에 대한 궁금증을 풀고자 전문 독자들이나 일반 독자들이 전라남도 회선의 사평을 탐방했으나 허탕을 치곤했다. 후에 남광주역과 시인이 군대생활을 했던 남도의 회진 포구가 시의 무대임이 밝혀졌다. “툇밥난로”는 바로 회진의 한 다방에서 보았던 것을 남광주역과 오버랩해서 씌어진 것이고, “청색의 손바닥”은 바다 멀리 나갔다 막 돌아온 어부들의 손바닥을 보고 그려진 이미지이다. 광재구는 시를 써놓고 ‘남광주역에서’라고 제목을 붙여봤더니 울림이 적어 고민 끝에 「사평역에서」라 했다.¹⁸⁾ 그래서 이 시는 실제의 공간이 아닌 상상력에 의해 배태된 것이라는 점에서 대상의 주관화, 즉 정서적 자기표현으로서의 미적 공간의 연계성을 보여주었다고 하겠다.

「사평역에서」는 그리움의 정조와 슬픔의 정조가 함께 깔려 있다. 눈이 내리는 겨울밤, 툇밥난로 주위에 몰려 앉아 막차를 기다리며 시간을 보내는 사람들의 외면적인 모습은 평온하다. 그러나 할 말들이 많은데, 기침소리와 담배 연기만 자욱할 뿐 침묵하고 있는 데서 외로움을 넘어 어떤 숨겨진 슬픔이 내재해 있음이 드러난다. 어떠한 합치점을 찾지 못하고 있는 현실과 자아의 단절성을 강하게 띠는 지점이기도 하다. 개인적 체험에의 삶의 의지를 정적인 풍경화의 인식적 장치를 동원하여 철도역의 긍정적인 가치를

18) 송광룡, 앞의 책, 38면.

담보해내고 있다. 하지만 ‘청색의 손바닥’, ‘침묵’, ‘기침소리’, ‘쏟악’, ‘뻘아픔’ 등의 시적 어휘들로부터 부정적 공간의 시대성이 돌출되고 있다. 사실 시인은 이 시를 쓸 무렵 시대가 암울했으며, 그래서 희망 없음과 희망의 오지 않음을 노래한 거¹⁹⁾라고 토로했다. 억압적 현실에서 표출될 수밖에 없는 타자들과의 단절적 심정을 암시적으로 표현한 것이라 하겠다.

곽재구의 상상 속에서 그려진 역의 공간은 그럼에도 불구하고 객관적 인식에 의한 실제적 공간과 연결된다. 평온함과 모순의 세계를 함께 배치함으로써 모든 것이 함께 어우러지는 이미지가 감지되고 있는 것이다. 그것이 설사 추상적 정열²⁰⁾에 불과할지라도, 존재의 폐쇄성을 극복하기 위한 하나의 객관적 매개로서 공존의 공간을 제시해내는 데 철도역이 쓰였다고 할 수 있다.

시간의 변화는 공간의 변화로 나타난다. 한 공간의 형태는 시간의 변화 속에 편입된다. 그래서 시간의 공간화 또는 공간의 시간화는 서로 조응되는 관계에 놓여있지만, 시간은 언제나 진리 개념의 위기를 동반하고 있다. 그것은 단순한 경험적인 내용이 아니라, 시간의 형식 안에서부터 시작된다.²¹⁾ 이 말은 시간의 형식과 공간의 직접적인 관계를 사유하는 일이 쉽지 않음을 인지시켜주는 예라 할 것이다. 「사평역에서」의 시간의 공간화는 시인의 삶으로부터 유추해낼 수밖에 없는 이유다.

곽재구는 전라남도 광주에서 작품 활동을 시작했으며 여전히 그곳에서 살아가고 있다. 불운한 시대, 불행한 지역의 시인으로서 이상적인 세계를 지향하는 시적 상상력을 펼쳐냈다. 1980년 광주민주화항쟁을 겪고 나서 운명적으로 광주를 보듬어 안으며 살아갈 수밖에 없는 사람들 중 한 사람이다. 군사정권의 폭압적 행태에 의해 처절한 피 흘림을 맞보아야 했던 사

19) 위의 책, 같은 면.

20) 김현은 화자의 슬픔과 외로움 등이 각인되어 있는 이 시에 대해 추상적 정열이 깃든 것으로 평가했다. 김현, 앞의 책, 168면.

21) 알랭 바디우, 박정태 역, 『들뢰즈-존재의 함성』, 이학사, 2001, 256-257면.

람들을 잊지 못하고 안타까워하고 있는 것이다. 피해자 당사자로서, 목격자로서 사건의 일말을 함부로 발설하지 못하고 있음이다. 그것을 시인은 “내면 깊숙이 할 말들은 가득해도/청색의 손바닥을 불빛 속에 적셔두고/모두들 아무 말도 하지 않았다/산다는 것이 때론/한 두릅의 굴비 한 광주리의 사과를/만지작거리며 귀향하는 기분으로/침묵해야 한다는 것을/모두들 알고 있었다”로 함축해 노래하고 있다. 지워버릴 수 없는 시대적 흉터를 고이 접어두기에는 양심의 가책이 뒤따르고, 내놓고 비판하기에는 또 다른 피를 볼 수밖에 없는 현실에서 일종의 알레고리적으로 간이역 ‘사평역’을 노정시킨 것으로 보인다.

당시의 간이역은 오늘날도 마찬가지지만, 이용객이 적어 효율성이 지극히 낮았다. 그래서 역장도 배치되지 않았다. 그러다보니 모든 기차를 다 정차시키는 것이 아니라, 몇 시간에 한 번씩 다니는 요금이 싼 완행열차만 정차하게 만들었다. 이러한 간이역의 공간에 시인은 ‘막차’라는 시간적인 상관물을 입혀, 1980년대 시대적·사회적 시공간의 서정을 담아낸 것이라 하겠다. 막차의 시간적 이미지와 겨울밤 대합실의 공간적 정황이 바로 시대적·사회적인 시간의 공간화 또는 공간의 시간화로 설명할 수 있는 토대가 된다. 시인의 복잡한 심사를 읽어낼 수 있는 개연성도 이에서 비롯된다. 그래도 시인은 “모두들/눈꽃의 제곱에 귀를 적”시는 데 눈을 떼지 못하고 있고, “그리웠던 순간들을 呼名하며” “한 줌 톱밥의 불꽃을 불빛 속에 던져주”고 있다. 이는 시인이 끝까지 부정적인 것들을 떨쳐내고 공동체의 삶을 그리워하고 있다는 이야기가 된다. 그래서 「사평역에서」의 공간은 유토피아의 의식이 내장된 것으로 볼 수 있게 된다. 바로 공존의 매개체로 작동하는 공간인 것이다. 아름답게 살고자 하는 사람들의 희망과 동일화한 화자의 바람이 뚜렷이 배어있다고 할 수 있다.

역이 그 지역 주민들뿐만 아니라, 그 역을 이용하는 여행객들에게 미친 영향은 지대하다. 산업혁명 이후 꾸준히 발전을 거듭해온 철도가 사람들의 일상적인 삶을 변화시켜왔는데, 역이라는 공간은 사람들의 의식변화에 따라

성격이 바뀌어 왔다. 오늘날에만 해도 정보화, 국제화 등의 사회 환경에 맞게 교통서비스의 세계화에 걸맞은 공간의 변화를 시도하고 있다. 단순히 사람들을 이동시키거나 물자를 운반하기 위한 정거장으로 그치지 않고 전시·공연 등 문화의 공간으로 확충하는 노력이 곳곳에서 일어나고 있다. 예나 지금이나 변하지 않는 것이 있다면 「사평역에서」와 같은 모든 군상들이 들락거린다는 점이다.

3. 긴장·이완의 공간과 여정의 매개

‘역’은 대도시와 대도시, 대도시와 지방을 이어주는 국가의 대동맥인 철도의 시작이며 끝이다. 이러한 공간성을 지니고 있는 철도역은 수많은 세월이 흐르는 동안 인적·물적 교류를 촉진해 왔다. 이와 동시에 역의 공간은 미지의 세계로의 꿈과 희망에 가득 찬 여행의 쉼터 수단으로 활용되어 왔다. 이를 바탕으로 정부 또는 경제 주체들은 역 주변을 관광지나 산업현장의 거점으로 마련하고 생산과 유통을 원활하게 하는 시장 기능의 역할을 극대화했다. 그에 따라 역 종사자들의 서비스와 역을 둘러싼 환경문제가 정면으로 끌어올려졌다. 정차 역, 대합실과 승강장 간의 거리, 역과 역 간 소요시간, 열차 수 등 철도의 전반적인 운영시스템에 대한 국민들의 관심과 요구도 끊임없이 증대되었다.

자연과 어우러져 촌스러움으로 서 있는 그 자체가 낭만적이었던, 순수하고 온화한 농부의 모습 같은 철도역은 이제 찾아보기 힘들다. 대신 그 자리에 화려한 실내 장식으로 리모델링한 현대식 역사(驛舍)가 무뚝뚝하게 서 있다. 철도가 자본주의의 세계화를 이끌어가는 기관임을 인지받기에 충분하다. 칙칙한 시멘트벽에 시계와 액자 한두 개 걸려 있던 대합실엔 크리스탈 전신거울, 가습효과가 있는 분수대, 각종 조각상뿐만 아니라, 오락기까지 갖춰져 있다. 먹고 싶은 것 골라 먹을 수 있는 패스트 푸드점

등의 음식점들이 즐비하다. 이동이 편리하게 움직여주는 에스컬레이터나 무빙워크도 설치되어 있다.

역이 현대적 공간으로 탈바꿈한 데에는 철도기관의 경제적 효과를 노린 면이 크지만, 삶의 형식적 측면이 그만큼 중요해졌음을 말해준다. 철도가 자본주의의 시장을 확대하는 데 큰 역할을 수행해왔다고 할 수 있는데, 이제 자본주의의 세계시장은 철도의 성격을 바꾸어놓고 있는 것이다.

산업화·정보화는 이전의 지역 중심의 농경사회로부터 도시 중심의 과학 기술 사회로 변화시켰다. 경제적 발전에 의해 우리의 삶이 양적·질적으로 향상된 결과, 인간의 본질적 측면, 즉 아름다움을 향유하는 내면의 풍부함을 추구하게도 하였다. 그것의 구체적인 행위로서 옛날 낭만적인 역의 공간을 찾아다니는 사람들의 모습을 쉽게 볼 수 있다. 그중 시인들은 역사 변화의 국면을 탐지하고 서정적 주체로서의 자연의 인식과 감정의 분출을 응결해 내는 데 서슴지 않았다. 사회적 정세나 궤적을 시인 자신의 감각으로 수용하는, 즉 예술적 작품을 통해 역사의식이라든지 사회인식을 절박하게 담아내는 미적 긴장과 눈앞에 펼쳐진 사물을 감각적으로 분출하는, 즉 자기 성숙의 모색을 위한 심리적 내면을 아름답게 표출하는 미적 이완의 현상이 ‘역’을 주제로 삼은 시작품 속에서 들춰진다. 김영남의 「정동진역」에서 그러한 양태를 선명하게 들어 올릴 수 있다.

겨울이 다른 곳보다 일찍 도착하는 바닷가
그 마을에 가면
정동진이라는 역새꽃 같은 간이역이 있다.
계절마다 쓸쓸한 꽃들과 벤치를 내려놓고
가끔 두 칸 열차 가득
조개껍질이 되어버린 몸들을 싣고 떠나는 역.
여기에는 혼자 텅굴기에 좋은 모래사장이 있고,
해안선을 잡아넣고 끓이는 라면집과
파도를 의자에 앉혀 놓고
잔을 주고받기 좋은 소주집이 있다.

그리고 밤이 되면
외로운 방들 위에 영롱한 불빛을 다는
아름다운 천정도 볼 수 있다.

강릉에서 20분, 7번 국도를 따라가면
바닷바람에 철로 쪽으로 휘어진 소나무 한 그루와
푸른 깃발로 열차를 세우는 驛舍,
같은 그녀를 만날 수 있다.

— 「정동진역」 전문

1997년 『세계일보』 신춘문예에 당선된 작품으로 시의 소재를 시인이 유쾌하고 박력 있게 드러내고자 하였으며, 해학이 곁들여진²²⁾ 것으로 자타가 규정하고 있다. “혼자 뒹굴고 싶은 모래사장”, “해안선을 잡아 넣고 꿩이는 라면집”, “파도를 의자에 앉혀 놓고/잔을 주고받기 좋은 소주집” 등이 그렇게 볼 수 있다.²³⁾ 해학은 단순히 호탕한 웃음을 제공하는 코믹만을 의미하지 않거니와 “웃음을 자아내는 것의 특질 또는 그러한 작용”²⁴⁾과 弄·諧·謔·刺·俳·諷·隱·誘·猥·褻 등이 함유된 글²⁵⁾이 모두 그 속성으로 볼 수 있는 까닭이다.

「정동진역」은 그야말로 한없이 소박하고 사소한 이야기로 현현되어 있다. 또한 단정하고 군더더기 없는 문체로 시종 펼쳐져 있다. 그러나 독자들에게 씩씩한 웃음과 통쾌한 웃음을 던져주고 있다는 측면에서 다음과 같은 진단이 주목된다.

22) 김영남·한용국, 「사랑과 해학, 그리고 신명의 어눌함 (대답)」, 『현대시』(2006. 5.), 180-181면.

23) 이어령이 개념화한 바에 따라 해학을 객관적 골계, 소박성의 골계, 주관적인 골계로 구분할 때, 김영남 시인의 인용 시에서 보이는 시구들은 인간의 가식 없는 천진성의 발로에서 생겨난 소박성의 골계에 해당한다고 할 수 있다. 이어령, 「해학의 미적 범주」, 『사상계』(1958. 11), 284-289면 참조.

24) 김성태, 「월남 이상재와 해학」, 『고대신문』(1973. 9. 25.).

25) 이가원 편역, 『골계잡록』, 민중서관, 1977, 2면.

현실세계의 부조리와 모순은 물론 엄숙하고 진지한 형이상학적인 사안
까지도 그의 손길을 거치면 가볍고 유쾌한 일상적 대상으로 비틀리고 변
주된다.²⁶⁾

현대의 모순성과 과제를 서정의 세계 속에 승화할 줄 아는 김영남 시인에
대한 찬탄의 글이다. 김영남이 그렇다고 하더라도 역사의식이나 현실의
모순성을 깊이 인식한 상태에서 「정동진역」을 산출했다고 명확히 말할 수는
없다. 오히려 그러한 역사적 의식의 열정보다는 개인적 삶을 소중히 여기는
소시민의 초상이 드러워져 있다고 할 수 있다. 이를 뒷받침해 주는 언급이
있다.

아이러니컬하게도 나의 고향은 해변 마을이 아닌 산골 마을이고, 또한
정 동쪽의 ‘정동진’에 호응하는 정 남쪽의 ‘정남진’이 있는 전라남도 장흥
이다. 장흥에서도 내가 태어난 곳은 앞산에서 뒷산으로 장대를 걸치면 걸
쳐질 정도로 외진 산골이다. 햇빛도 아침 열 시 경에야 마당에 들어오고
오후 5시면 사라진다. (….) 내가 태어나 처음으로 구경하는 도시, 광주에
도착해 내가 가장 먼저 보고 싶다고 형에게 조른 것은 기차였다. 그러나
광주역에서 내가 구경한 기차의 첫인상은 덜컹거리는 소리만 들려주는 방
앗간 집 아저씨 같았다.²⁷⁾

시의 표면적인 모습과 같은 냉엄한 시대적 성찰이나 사회 현실에 대한
비판적 소견은 일체 드러나 있지 않다. 대신 처음부터 마지막까지 소박한
일상의 면면을 적시해 주고 있다. 더욱이 「정동진역」의 창출된 과정을 보면
명확히 역사의식이나 사회인식이 배어있지 않다고 해도 무방하다. 김영남
시인이 강원도 강릉시 강동면 해돋이의 명소 정동진리(正東津里)에 있는
정동진역을 직접 가보고 나서 쓴 시가 아니기 때문이다. 어느 날 신문지
상에 소개된 정동진에 대한 기사를 읽고 내면에 확충되어 있는 시적 에너

26) 홍용희, 앞의 책, 193면.

27) 김영남, 「오줌싸개에서 공포의 황금어장까지」, 위의 책, 170-177면.

지를 서정적으로 발화한 것에 불과하다.²⁸⁾

그럼에도 「정동진역」에서 무거운 시대적·사회적 의장을 아예 배제하고 읽을 필요는 없어 보인다. 1960년대 지어진 정동진역은 우리나라 철도역 중 바다와 가장 가까이 접해 있다. 바다와 백사장 그리고 역이 한 눈에 볼 수 있도록 자리 잡고 있다. 정동진역은 그러나 원래 낭만과 운치 있는 관광의 명소가 아니었다. 석탄 운송을 시작으로 광부들의 만남과 이별의 공간이었다. 살기 위한 몸부림으로 전국의 민초들이 다녀간 역사다. 그러나 그마저도 오래 가지 않았다. 정부의 석탄산업 합리화 정책에 따라 광산업이 하향곡선을 그리기 시작했고, 정동진역 역시 태백역, 정선역 등과 함께 여객업무를 중지하면서 수많은 사람들이 떠나가고 하나의 어촌으로 남게 되었다. 1990년대 중반 한 방송사에서 제작한 드라마가 정동진을 배경으로 삼자 다시 사람들이 이곳을 찾게 되었다. 그에 따라 정동진역도 중지했던 여객업무를 하기 시작했으며, 전국 주요 도시에서 출발하는 관광열차를 운행하면서 과거의 영화보다 더 화려한 공간으로 취급되고 있다.²⁹⁾

시 「정동진역」의 표층은 이와 같은 사실성에 부합하고 있다. 역사 옆에 나지막한 산이 있는데, 위쪽에 정자 하나가 있다. 정교한 모양과 색채가 다른 정자와 달라 보인다. 거기서 바라보이는 바닷가는 마음을 확 트게 한다. 보트를 띄워놓고 파도를 춤추게 하고 있다. 강릉은 솔향기로 가득하다는 말을 증명이라도 하듯 구불구불한 키 작은 소나무들이 정동진역을 둘러싸고 있다. 바닷바람을 맞으면서도 끄떡없는 강인함을 보여주고 있다. 매섭게 눈이 내리는 겨울에도, 형형색색 간판들로 뒤덮인 횃집들과 그 사이를 오가는 자동차들, 술 한 잔씩 걸친 듯 소리를 지르며 서로를 부둥켜 안는 등산복 차림의 노인들, 줄곧 보아온 일상의 공간이다. 대한민국 대표적인 해돋이 관광지 정동진역, 기적을 불며 들어오는 열차에 환호하며 모두들 이런저런 상념을 훌훌 털어내는 듯하다. 그렇기 때문에 민초들의 애

28) 이승하, 『청소년을 위한 시 쓰기 교실』, 문학사상사, 2007, 173면.

29) <http://blog.daum.net/b-pyung/15608873> (검색일: 2011년 2월 24일).

중이 서려 있는 역사의 공간을 김영남이 낭만적으로 진술했다고 할 수 있다.

김영남 시인이 그린 정동진역이 단순하면서도 단순한 것 이상의 미묘함이 느껴지는 것은 긍정적 시각의 이미지와 부정적 시각의 이미지들이 아우러져 있기 때문이다. “좋은 모래사장”, “좋은 소주집”, “아름다운 천정”이 전자의 어구들이라면, “억새꽃 같은 간이역”, “계절마다 쓸쓸한 꽃들”, “조개껍질이 되어 버린 몸”, “외로운 방들”, “소나무 한 그루” 등이 후자의 어구들이다. 그래서 “좋은 모래사장”, “좋은 소주집”, “아름다운 천정” 등이 이완의 공간을 나타내주는 수사적 표현이라면, “억새꽃 같은 간이역”, “계절마다 쓸쓸한 꽃들”, “조개껍질이 되어 버린 몸”, “외로운 방들”, “소나무 한 그루” 등이 긴장의 공간을 드러내주는 수사적 표현에 해당한다. 「정동진역」은 따라서 긴장과 이완의 공간이 동시에 보이고 있다고 하겠다.

이로 인해 「정동진역」이 한편으로는 시적 자아의 허무적이고 탐미적인 여정이 깔려 있다고 보게 된다. 시 「정동진역」에는 시적 자아의 여행할 때 가질 수 있는 환상이나 무한한 기쁨의 감정과 함께 외로움이나 시름 따위의 정서가 동시에 수반되어 있는데, 이것이 허무적이며 탐미적인 시적 분위기로 볼 수 있는 것이다. 허무적인 분위기로 읽히는 부분은 긴장의 어구들과 겹쳐져 있으며, 탐미적인 분위기가 드러나는 부분은 이완의 어구들과 겹쳐져 있다. 구체적으로 허무적인 분위기는 “겨울이~몸들을 싣고 떠나는 역”에서 들춰진다. 시인이 시적 자아로 하여금 아픔의 체험적 감정들을 고스란히 되비추어줄 뿐, 강렬한 현실 부정 정신에서 비롯되는 강한 생명력의 기적소리와 삶의 변화를 추동하는 시적 은유는 작품 내에 깔아놓지 못했다. 시적 자아의 미래에의 전망 또는 자기 신념의 역동적 몸짓을 내비칠 법도 한데, 다분히 공허감만을 내뿜고 있다. 탐미적인 분위기는 “여기에는~그녀를 만날 수 있다”에서 드러난다. 오로지 시적 자아의 긍정적인 공감을 유인하는 공간만이 비치고 있는 부분이다. 순순히 시적 대상에게로의 거리 좁힘과 이율배반 없는 미적 탐닉을 탐미적 경향으로 개념화할 때, 그것의 주된 시구들이 배치되어 있는 시의 뒷부분은 바로 탐미적 여정의

구조로 되어 있다고 할 수 있다.

농촌이 도시화됨에 따라 많은 간이역이 사라졌다. 지방자치단체 또는 철도를 운영하는 기관에서는 추억과 애환이 서린 폐선 부지를 어떻게 활용할 것인지를 고민하기 시작했고, 급기야는 기차가 다니지 않는 철도공간을 활용하기 위한 시민아이디어까지 받고 있다.³⁰⁾ 역의 복원은 옛 추억의 복원을 넘어 지역의 흥망이 고스란히 담긴 근현대사 문화자원으로서의 가치를 새로이 조성하는 일이다. 강원도 정선군 최초의 철도역이기도 한 함백역을 비롯해 사라진 역의 복원이 그래서 중요한 의미를 담고 있다. 대한민국 석탄산업의 최대 단지였으며, 고장의 젖줄이자 동맥이었던 정선선(旌善線)의 문화콘텐츠화는 주민들의 자발적인 참여로 지역문화재 보존의 대표적 모범 사례로 꼽힌다. 시 「정동진역」이 동해안 관광지로만 가늠하면 안 됨을 말해주는 대목이다.

4. 결론

우리나라 철도역의 변천은 근대문화의 변모와 맥을 같이 한다. 19세기 말의 대한제국 시기 일본인들이 조선 침략의 발판으로 인천에 넓은 토지를 확보하고 각종 편의시설 설치를 꾀한 것이 역의 시작이다. 일본인들에 의하여 지어진 이때의 역은 단순히 대륙침략을 위한 기능성으로 건축된 관계로 미적인 면모는 고려되지 않았다. 20세기 초 일본이 본격적으로 조선을 강제 합병하고 통감부 철도 관리국이 생긴 다음에는 사람들이 많이 거주하는 지역에 역사를 세웠다. 일제강점기 내내 수많은 역이 한반도 곳곳에 들어섰다. 그렇게 탄생한 철도역은 발전의 면모를 보이었지만 긍정적인 측면보다 부정적인 측면으로 바라보지 않을 수 없는 상황 속에 놓여 있었던

30) <http://blog.daum.net/news5030/168> (검색일: 2011년 2월 24일).

것이다. 역의 공간 자체가 일본인들의 수탈·억압과 한국인들의 저항·굴복의 대립된 상징을 드러내고 있었던 셈이다.

해방과 더불어 한동안 역의 발전은 없었던 것으로 평가받고 있다. 그러다가 산업화시기로 불리는 1960년대에서 1980년대에 지난 시대 목조나 블록구조의 건축 양식에서 벗어나 철근콘크리트와 벽돌로 이어지는 등 약간의 변화가 있었으며, 1980년대 말부터 사회 공간의 변화를 주도하리만치 철도역은 크나큰 변화의 시기로 접어들었다. 2004년 고속철도가 개통되자 공공성과 함께 수익성에 초점이 맞춰졌으며 그에 따라 이제 모든 역사는 문화콘텐츠로서의 공간으로 작용하고 있다. 시인 광재구나 김영남이 철도역을 소재로 삼아 자신의 시세계를 확보코자 한 것도 그런 맥락에서 이해할 수 있다. 본고에서 자본주의가 생성해낸 대표적 교통기관인 철도를 시적 주제나 제재로 삼은 시작품 중 ‘역’을 제목으로 한 신춘문에 당선작을 논의의 장으로 이끌어낸 이유도 결국은 철도역에 대한 문화의 척도를 가늠하고, 한편으로는 사회 공간적 현상과 그 문학적 형상화 사이의 인간적 사유를 탐색하는 일과 부합된다고 할 수 있다. 본론의 논점을 정리하면 다음과 같다.

「사평역에서」 광재구는 상상적 연계성 및 단절성의 공간을 보여주고 있다. ‘사평역’이 실제로 존재하는 역이 아니라, 가상의 역이라는 것. 그리고 불운한 시대성이 함유된 현실과 낭만적 자아와의 거리감이 내비치고 있다는 점이 그렇다. 광재구의 상상 속에서 그려진 역이라는 공간은 그림에도 불구하고 객관적 인식에 의한 실제적 공간과 연결된다. 평온함과 불운한 시대적 의장이 함께 감지되고 있는 것이다. 그것이 설사 추상적 정열에 불과할지라도, 존재의 폐쇄성을 극복하기 위한 하나의 객관적 매개로서 공존의 공간을 제시해내는 데 철도역이 쓰였다고 할 수 있다.

「정동진역」에서 김영남은 전적으로 낭만적 경향의 시풍으로 노래하고 있는 듯하지만, 무거운 시대적 의미가 작품 이면에 숨겨져 있다는 점에서 긴장과 이완의 공간이 긴밀히 연결되어 있다고 하겠다. 다시 말해 작품의

표층이 유희적 언어의 구성으로 짜여 있는 관계로 소시민적 발로의 미적 이완만이 보이지만 작품 외적인 면, 즉 현실에 놓여 있는 시적 대상을 고려해 작품을 재음미해 볼 때 공간의 역사성(歷史性)이 함의된 장으로 인지 가능케 한다. 실제로 그 이미지를 드러내주는 어구들이 뚜렷하게 대립각을 세우고 있다. 시인의 진술 발화에 의해 조형된 긴장·이완의 공간은 시인의 내면에 깔려 있는 허무적·탐미적 여정의 성격과 관련되어 있다. 작품에서 허무적인 정서로 읽히는 부분은 긴장의 어구들과 겹쳐져 있으며, 탐미적인 정서가 드러나는 부분은 이완의 어구들과 겹쳐져 있다.

이에 두 시인의 작품에서 공통점과 차이점을 끌어낼 수 있다. 전자는 자연발생적 정서들인 그리움, 슬픔, 사랑 등이 개체적으로 존재하면서도 복합적인 움직임으로 내장되어 있다. 그러한 것에서 시대적·사회적 역사성이 이면에 숨겨져 있음을 유추해볼 수 있다. 후자, 즉 차이점이라면 객재구는 존재하지 않는 역의 공간을 실제로 있는 것처럼 리얼하게 무거운 분위기를 만들어냈고, 김영남은 실제로 있는 역의 공간을 상상력에 의해 언어적 기교와 유희로써 생기발랄한 분위기로 구조화했다.

불완전하지만 철도에 대한 문학적 표명의 측면들을 지속적으로 규명하고, 미처 이 글에서 다루지 못한 부분은 더한층 심화된 논의로 이어질 것이다.

<국문초록>

이 글은 18세기부터 오늘날까지 꾸준히 경제적·문화적 발전의 견인차 역할을 수행해온 철도를 문학적으로 표명한 성과물을 점검하고 그 의미를 총체적으로 파악하기 위한 세 번째 작업이다. 본고에서는 신춘문예라는 프리즘을 통해 발표된 등단작 가운데 ‘역(驛)’을 제목으로 삼은 작품을 논의의 선상에 올려놓았다. 철도역이라는 공간의 형상적 단면을 사회문화와의 관계 속에서 면밀히 분석하고 평가하여 철도와 문학의 상관성을 다양한 각도에서 되새겨보고자 함이다.

1981년 『중앙일보』에 당선된 객재구의 「사평역에서」는 겨울밤의 시골 역

대합실 풍경이 그려져 있다. 그러나 ‘사평역’은 실제 존재하지 않는 가상의 간이역이다. 그리고 철저하게 순수 서정시임에도 불구하고 말문이 막혀버린 불운한 시대성이 배면에 깔려 있다. 그런 관계로 상상적 연계성·단절성의 징표를 가진 작품으로의 논거를 내세우게 되었다. 그와 함께 따뜻함과 평온함을 지닌 시골사람들의 모습이 생생하게 현현되고 있는, 즉 공존(共存)의 매개로서의 공간성이 함의되어 있음을 분석했다.

1997년 『세계일보』에 당선된 김영남의 「정동진역」은 줄곧 낭만적으로 펼쳐져 있다. 시인은 서정적 주체로서의 자연의 인식과 자연발생적인 감정의 분출을 기교와 유희의 언어로 응결해냈다. 그러나 작품의 이면에 현대의 복합적인 정서가 드리워져 있음을 목도하고 미적인 긴장·이완의 공간이 구성된 것으로 논의를 풀어나갔다. 또 여행할 때 느끼는 외로움이나 시름 따위의 감정, 즉 유희적 언사들의 묘사 뒤에 숨겨져 있는 공간의 비애적인 정황이 포착되고 있는데, 이는 시적 자아의 허무적이고 탐미적인 여정(旅情)의 태도에서 기인한 것으로 파악했다.

주제어: 역(驛), 공간성, 「사평역에서」, 공존의 매개, 「정동진역」, 여정의 매개

<참고문헌>

1. 자료

- 김영남, 「오즘싸개에서 공포의 황금어장까지」, 『현대시』(2006. 5.), 『대한매일신보』(1908. 5. 14).
- 민영환, 이민수 역, 『민충정공유고』, 일조각, 2000. 『세계일보』(1997. 1. 1.).
- 유길준, 채훈 역, 『서유견문』, 양우당, 1988. 『중앙일보』(1981. 1. 1.).
- 철도청 공보담당관실 편, 『한국철도사』, 1994.

2. 논저

- 김기수, 부산대한일문화 연구소 역, 『주역(註譯) 일동기유』, 부산대한일문화연구소, 1962.
- 김성태, 「월남 이상재와 해학」, 『고대신문』(1973. 9. 25.).
- 김영남·한국, 「사랑과 해학, 그리고 신명의 어울림(대답)」, 『현대시』(2006. 5.).
- 김 현, 「추상적 정열에서 구체적 사랑」, 『문예중앙』(1990. 여름).
- 박운우, 『한국현대시와 비평정신』, 국학자료원, 1999.
- 박천홍, 『매혹의 질주, 근대의 횡단』, 산처럼, 2003.
- 송광룡, 「광주에서, 시인 광재구의 그늘」, 『금호문화』(1996. 12.).
- 유성호, 「식민지시대 한국 시의 근대성」, 『한국문학의 근대와 근대성』, 소명출판, 2006.
- 이가원 편역, 『골계잡록』, 민중서관, 1977.
- 이승하, 『청소년을 위한 시 쓰기 교실』, 문학사상사, 2007.
- 이여령, 「해학의 미적 범주」, 『사상계』(1958. 11.).
- 이용상·문대섭·이희성, 『유럽 철도의 역사와 발전』, 북갤러리, 2009.
- 이주열, 「경부철도노래에 나타난 긍정의식 연구」, 『우리어문연구』, 제35집, 우리어문학회, 2009. 9., 545-574면.
- 이주열, 「철도공간에 대한 최남선과 김기림의 시적 발현 연구」, 『외국문학

연구』, 제40호, 한국외국어대학교 외국문학연구소, 2010. 11., 255-276면.

이철우, 『한반도 철도와 철의 실크로드의 정치경제학』, 한국학술정보, 2009.

이현희, 「19세기 일제의 한국철도 부설권 쟁취문제」, 『건대사학』, 제3집, 건국대학교 사학회, 1973. 2., 61-95면.

조동일, 『한국문학통사』, 제4권, 지식산업사, 1994.

조철호, 「남북한·시베리아 철도연계와 동북아통합」, 조진구 편, 『동아시아 철도네트워크의 역사와 정치경제학 I』, 리북, 2008.

최연혜, 『시베리아 횡단철도』, 나무의숲, 2006.

홍용희, 「등나무의 채취와 풍자적 유희」, 『현대시』(2006. 5.).

가스통 바술라르, 곽광수 역, 『공간의 시학』, 동문선, 2003.

알랭 바디우, 박정태 역, 『들뢰즈-존재의 함성』, 이학사, 2001.

3. 기타(인터넷 자료)

<http://blog.daum.net/b-pyung/15608873> (검색일: 2011년 2월 24일).

<http://blog.daum.net/news5030/168> (검색일: 2011년 2월 24일).

〈Abstract〉

Spatiality of the Train Station: Only for In the Sapyeong Station of Kwak, Jae-gu and Jeongdongjin Station of Kim, Young-nam

Lee, juyeoul

「In the Sapyeong Station」 by Kwak, Jae-gu portrays the scene of a waiting room of a countryside station in a winter night. However, In the Sapyeong Station is a fictional simple-frame station. Moreover, despite thoroughly being a purely lyrical poem, unfortunate atmosphere of the times at a loss of words cast in the back. In that respect, this work possesses the sign of connectivity and severance. At the same time, it displays spatiality as the medium of coexistence in which images of country folks with warmth and tranquility appear vividly.

Jeongdongjin Station by Kim, Young-nam expands romantically throughout. The poet congeals recognition of nature as the lyrical subject and the naturally occurring eruption of emotion into skillful and playful language. However, considering that complex sentiment of the modern is cast over the other side of the poem, the space for aesthetic 'tension' and 'relaxation' is composed. Moreover, emotions felt on the travels such as loneliness or worry, the sorrowful circumstances, are apprehended behind the description of playful expressions, giving rooms for the station to be understood as the space of nihilistic and aesthetic melancholy in the travels.

Keyword: train station, spatiality, In the Sapyeong Station,
medium of travelers' elancholy, Jeongdongjin Station,
medium of coexistence

이주열

한국외대 강사

(135-240) 서울시 강남구 개포동 대청아파트 305동 108호

전자우편: saramsaijy@hanmail.net

이 논문은 2011년 6월 30일에 투고되었으며, 2011년 7월 25일에 심사
완료되어 2011년 8월 9일에 게재가 확정되었음.