

해양 근대성과 부산의 문화예술*

- 하나의 시각 -

구 모 룡**

| 목 차 |

- I. 서론: 모더니티와 해양 모더니티
- II. 본론
 - 1. 부산학과 해양도시 부산의 문화
 - 2. 대양적 전환과 그 이후
 - 3. 부산 문화예술의 특이성과 해양 모더니티
- III. 결론

| 국문초록 |

부산의 문화 예술이 지닌 특이성을 해양 근대성의 관점에서 고찰하였다. 일찍이 왜관을 매개로 부산은 동아시아 지중해 네트워크의 결절이었다. 지정학적인 장소인 동시에 교역과 교류가 이루어지는 접촉지대이다. 상호문화와 혼종이 일어나고 세계로 열린 도시이다. 하지만 일본이 지배하는 시기는 식민도시로서 제국의 바다에 간혀 해협을 넘어설 수 없었다. 해방은 해양의 해방이라 할 수 있으며 한국 전쟁을 경유하면서 비로소 대양과 접속하게 된다. 대양적 전환과 더불어 해양경제가 발달하면서 해양 모더니티가 적극적으로 형성된다. 문화에 한정하여 말하면 육당 최남선이 주창한 자유대양론이 제대로 관철되지 못한 셈이다. 일제 시기 관부

* 본 논문은 부산광역시 문화유산과(시사편찬실)가 주최한 ‘문화예술을 통해 본 해방기 부산’ 학술대회(2025. 8. 29.) 때 발표한 내용을 수정·보완한 것이다.

** 한국해양대학교 동아시아학과 명예교수 / kmr@kmou.ac.kr

연락선의 항로인 해협을 벗어나지 못하였다. 염상섭, 이병주가 그러한데 한국전쟁 이후 최인훈의 『광장』도 아시아 지중해를 넘지 못하였다. 박인환의 태평양 항해는 우연에 속한다. 1960년대 이후 근대화는 곧 해양화이다. 부산을 통한 본격적인 해양경제가 발달하였다. 해양문화의 발흥이 나타난 장소도 부산이다. 이처럼 부산은 해역세계와 교섭하고 해양도시와 네트워크하면서 문화 예술을 발달시켰다. 도시 공간과 문화경험에서 일어난 혼종화는 해양도시의 속성에서 기인한다. 부산의 문화에 내재한 해양모더니티를 확인하고 해양 모더니즘의 양상을 서술하는 일이 요긴하다. 이는 단지 해양문화에만 한정되지 않는다. 연안에서 대양을 접속한 해양도시 부산의 문화 변동을 다층적으로 인식하고 서술하여야 한다. 이를 위하여 도시 공간의 변화 양상을 주목하면서 해양근대성이라는 관점으로 문화예술, 건축, 음식 등을 읽어내는 작업이 수반될 수 있다. 실증을 넘어서 문화예술에 해양모더니티가 실현되는 방식을 적극적으로 확인할 수 있다. 이럴 때에 부산학이 글로벌 허브를 지향하는 내일의 세계도시 부산을 말할 수 있게 된다.

주제어: 부산학, 해양 모더니티, 해양 모더니즘, 왜관, 식민도시, 접촉지대, 해역세계, 해양도시 네트워크, 글로벌 허브 도시.

I. 서론: 모더니티와 해양 모더니티

부산의 문화예술을 해양 근대성(maritime modernity)이라는 관점으로 설명하고자 한다.¹⁾ 이는 일반적인 근대성을 따르면서 해양도시(seaport city)의 특이성을 반영하려는 노력의 일환이다. 바다로 열려 있는 개방 도시(open city) 부산은 여러 단계의 역사적 과정을 경유하면서 한국 사회의 수위 해양도시로 세계와 네트워크를 확대하고 있다. 이와 같은 도시 경험이 공간과 문화와 예술에 다양한 형태로 반영되어

1) 하나의 관점을 제시하려는 시론이다. 따라서 문화예술 전반을 논급할 수 없으며 필자의 전공인 문학을 가운데 두고 문화예술 일반의 이론과 방법, 해석 가능성을 확장하고자 한다.

왔는데 이를 해양 근대성으로 수렴하려는 의도를 갖는다. 대체로 서구에서 해양 근대성은 대양적 전환(oceanic turn)으로 번성한 해양 경제(maritime economy)를 토대로 형성한 개념이다. 이를 여기에서 단순하게 가져와서 부산에 적용하지는 않는다.²⁾ 일국적(national) 시야에서 서울과 인천 등 다른 도시와 비교하여 부산을 설명하는 틀이 될 수 있고 시야를 지역적(regional)이고 세계적인(global) 차원으로 넓혀 미래를 구상하는 방법이 되기도 한다. 또한 이와 같은 지리학의 스케일 개념³⁾을 전제하면서 해역세계(maritime world)⁴⁾와 해양도시 네트워크⁵⁾ 이론으로 부산을 읽는 방법이 요긴하다.

주지하듯이 근대는 시대 개념이나 근대성은 근대에 와서 형성된 사회와 문화, 정치와 경제의 성격을 의미한다. 그동안 이성, 합리성, 과학기술을 바탕 위에서 서구가 구축한 근대성을 따라 가려는 목적론이 앞섰다. 하지만 어느 사회든 단선적인 이행은 불가능할뿐더러 필연도 아니다. 전근대적인 것과 근대적인 것과 탈근대적인 것은 서로 경합하며 중첩한다. 소위 ‘비동시성의 동시성’이 존재하며 경우에 따라서 근대성을 거쳐야 할 필수 코스로 보는 방식에서 탈피하는 초근대성(transmodernity)⁶⁾의 제시도 가능한 일이다. 이러한 점을 염두에 두면서 부산의 근대 문화인 모더니즘의 속성을 해양 근대성으로 아우르고자 한

2) 식민주의를 경험한 부산은 대체로 3단계의 개항 경로를 지닌다. 1876년 강화도조약 이후 애국 계몽과 식민 시기의 첫째 개항, 해방과 한국전쟁을 경유하고 근대화 과정의 대양적 전환이 이루어지는 둘째 개항, 글로벌리즘과 더불어 세계적인 거점 허브로 도약하는 21세기 셋째 개항을 들 수 있다.

3) 콜린 플린트 저·한국지정학회 역, 『지정학이란 무엇인가』, 길, 2007 참조.

4) 하마시타 다케시의 관점으로 『홍콩』(하세봉 외 역, 신서원, 1997)과 『오키나와 입문』(임상민 외 역, 소명출판, 2025) 등을 참고할 수 있다.

5) 하네다 마사시의 관점으로 『17~18세기 아시아 해양도시의 문화교섭』(현재열 외 역, 선인, 2012)을 참고할 수 있다.

6) 엔리케 두셀 저·우서균 역, 『해방철학의 관점에서 본 트랜스모더니티와 상호문화성』, 『오르비스 테르티우스』, 그린비, 2021, 93~94쪽.

다. 물론 해양과 근대는 분리할 수 없는 만큼 근대성을 오디세우스의 항해에 유비하기도 한다.⁷⁾ 서구 문학사의 상당 부분을 해양문학이 차지하듯이 해양 근대성의 외연이 클 수도 있다.

좁은 의미에서 해양 근대성은 칼 슈미트가 말한 ‘대양적 전환’에 따른 해양 경제의 발전에 상응한 세계 인식과 문화 변화를 의미한다. 서구에서 항해가 일반화되는 16세기 칼 슈미트가 “역동적으로 해양이 고조되는 시기”라 부른 이래 “육지에서 바다로” 공간 인식의 일대 변화가 나타나게 된다. 여기서 항해가 내포한 의미가 부각된다. 항해는 육로와 다른 주체를 형성한다. 바다에서 발생하는 위반과 우연이 방위와 지향의 혼란을 부가하기 때문이다. 바다에서 주체는 물과 같이 유동적이다. 그는 항해술과 지도 등 근대과학의 도움을 받으면서 경험적 지(知)를 확대하지 않으면 안 된다. 그래서 항해는 자신의 위치와 방향 그리고 상황을 숙고하면서 공간적 확장을 도모하는 주체를 탄생시킨다. 위치와 경로에 의해 만들어지는 항해와 경로와 상황이 부여하는 경험(여행을 통한 관찰들)은 해양과 함께 하는 근대적 주체의 두 가지 특성이다.⁸⁾ 해양문학과 예술을 염두에 둔 이러한 개념은 해항도시의 문화적 속성으로 확장될 필요가 있다.

II. 본론

1. 부산학과 해항도시 부산의 문화

막스 베버가 “다양한 학문의 범위를 정하는 것은 ‘사물들’의 ‘현실적’

7) 테오도어 아도르노와 막스 호르크하이머의 『계몽의 변증법』이 대표적이다.

8) U. Kinzel, “Orientation as a Paradigm of Maritime Modernity”, *Fictions of the Sea*, B. Klein (ed). Ashgate, 2002, pp. 28~30.

상호관계가 아니라 문제들의 개념적 상호관계”라고 하였듯이 새로운 학문은 새로운 질문을 새로운 방법으로 제기할 때 출현한다. 부산학(Busan Studies, Busanology)도 새로운 질문과 방법을 요청하고 있다.⁹⁾ 여기에서 부산학을 해양 모더니티와 연관하여 설명하려 하는데, 가설적인 측면이 있으나 부산학의 주요한 방법과 ‘문제들’이 되리라고 생각한다.

지역학은 연구 주체가 포함된 영역에 관한 학적, 방법적 접근이다.¹⁰⁾ 따라서 자기 지역의 특이성 규명을 주된 목표로 한다. 지리학의 네 가지 스케일¹¹⁾을 따를 때 부산학은 로컬학(local studies)이 된다. 국가 중심 스케일이 아닌 로컬 스케일이 로컬학의 바탕이다. 각자 자기가 사는 고장이 로컬이다. 모든 로컬의 총합이 국가이며 로컬은 이러한 국가와 지역(가령 동아시아 혹은 아시아)과 세계의 영향을 주고받는다. 부산학은 로컬의 시좌(視座)에서 국가와 지역(region)과 세계와의 연관관계를 규명해야 하는데, 부산이 해항이라는 점에서 해역세계를 포함하며, 육역과 해역을 교차하는 복안(複眼)의 관점을 요청한다.

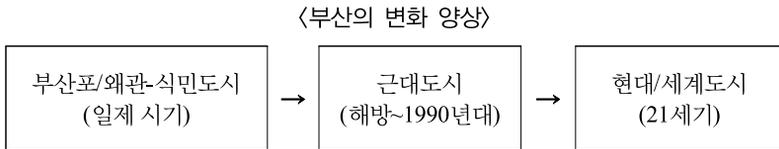
부산학은 부산의 문화적 경험을 해석하면서 부산의 현재와 미래를 조망할 수 있는 방식을 만드는 일과 다르지 않다. 이는 21세기 부산학의 발명이라는 문제의식에 상응한다. 20세기 말에 진행된 세계화 혹은 전지구적 자본주의는 제국과 식민, 국민국가 내의 중앙과 지방 등 이항 대립을 넘어 보다 큰 틀에서 로컬과 도시를 바라볼 것을 요구한다. 부산이

9) 아직 부산학에 관한 공통 개념과 방법은 부족한 형편이다. 토론 과정에 있다고 하겠는데 부산학이 어떠한 경로를 거쳐 구성되고 있는가를 알아보고, 부산학의 이름으로 연구되어온 성과를 살피고, 도출되는 과제와 전망을 제시하는 과정이 요긴하다. 구모룡, 『문학 속의 부산-부산학과 부산지역문학』, 부산대학교 출판문화원, 2023, 13~21쪽.

10) 지역학과 지역연구(Area Studies)를 구분해야 한다. 지역연구는 타자의 삶을 연구하는 학문으로 주로 세계단위에서 이루어져 왔다. 이는 에드워드 사이드가 “추악한 신조어”라고 비판한 바 있듯이, 제국주의 국가의 정책학적인 측면이 크다.

11) local, 국가(nation), 지역(region), 세계(global)를 지칭함.

라는 로컬 공간이 형성되고 발전하는 과정에는 국가적, 지역적, 세계적 문제가 중첩적으로 개입한다. 그래서 부산학은 1) 식민도시(colonial city)에서 근대 도시(modern city)로 성장하는 경로들을 추적해야 하고 2) 식민적 근대화¹²⁾와 국가 주도의 근대화에 의해 형성되고 발전해 온 과정을 서술해야 하며 3) 근대 도시를 넘어서 세계도시를 지향하는 21세기 현재의 시점에서 정치, 경제, 문화의 층위가 상호 연동한 부산의 도시적 성격을 따져야 한다.



부산학은 그동안 ①문화인류학의 자국인류학으로의 전회(도시민속학, 민족지적 방법의 지역연구) ②문화연구의 통합적(학제적) 경향 ③도시 연구의 진전 ④세계체계론의 지역문화론 ⑤해항도시 네트워크론 등을 수용해 왔다. 이러한 방법들을 통하여 부산학은 오늘의 시점에서 역사적으로 형성되고 변화되어온 부산의 의미를 다층적으로 규명하면서 ‘내일의 도시’로 나아가는 전망을 제시하고 있다. 부산의 미래상은 과거와 현재와 단절을 의미하지 않는다. 이는 공간에 새겨진 과거의 기억들과 살아온 사람들의 경험을 새롭게 재해석하는 과정에서 그려질 수밖에 없다. 이러한 과정에서 부각된 가장 핵심적인 개념이 ‘해양 모더니티’라고 할 수 있다.

부산에 도착한 근대는 전쟁과 조총이라는 무기의 형태로 그 모습을 드러낸다. 임진왜란(조일 7년 전쟁 혹은 동아시아 전쟁)을 경유하고 부

12) 앤서니 킹에 의하면 식민주의와 도시주의는 분리되지 않는다. 앤서니 킹 저·이무용 역, 『도시문화와 세계체계』, 시각과 언어, 1999.

산은 병참 도시로 발전하며¹³⁾ 전후 수습 과정은 쇠국 정책 하에서 조선 통신사 교류와 왜관의 설치라는 형태로 해역 네트워크의 초기 양상을 보인다.¹⁴⁾ 이는 15세기 부산포 개항과는 질적인 차이를 내포하며 부산포 왜관(두모포와 초량)을 나가사키 데지마 등과 비교하게 만든다. 모두 동아시아 지중해¹⁵⁾ 나아가서 아시아 지중해 해항도시 네트워크의 서로 다른 양상이다.¹⁶⁾ 여기서 ‘왜관’의 존재를 부산의 전사(前史)로 기입하는 일이 요긴하다. 왜관을 부산의 전사로 보려는 것은 여러 차원에서 의미를 가진다. 먼저 부산의 탄생을 ‘일본인전관거류지’에서 발전한 식민 도시에 한정하는 데서 탈피하고, 제국과 식민의 안이한 이분법으로 부산을 이해하는 관점을 벗어나는 한편, 해역세계로 열린 도시 개념을 창안하는 계기를 만들 수 있다. 아시아의 여러 해항도시—광저우, 나가사키, 마드라스 등이 17세기 이래 아시아 해양경제의 주역이 되어 활동해 온¹⁷⁾ 반면, 조선은 왜관의 활동을 제외하고 이러한 경제활동에 참여하고 있는 해항도시를 갖지 못했다. 그나마 왜관의 중요성이 부각되는 까닭이 여기에 있으며 개항 이후 식민지 해항도시 부산과 왜관을 상관적으로 바라보는 시야가 요청된다. 개항에 대한 시각 또한 긍정/부정을 넘어서 ‘동아시아 역내의 상호관계로 보는 지역적(regional) 시야’가 요긴한데 식민도시를 일반화하기 어렵다 하더라도 외부의 권력에 의한 지배라는 변수가 도입되어 이중적이고 다원적인 문화 혼종화 경향이 나타난 공간임을 알 수 있다.

왜관이 전근대(혹은 근세) 동아시아 교역의 장이었다는 점에서 부산

13) 김강식, 『조선시대 해항도시 부산의 모습-군항과 해항』, 선인, 2018.

14) 다시로 가즈이 저·정성일 역, 『왜관』, 논형, 2005.

15) 동아시아와 아시아는 동중국해와 남중국해를 경계로 임의 구분한 개념이다.

16) 프랑수아 지푸루 저·노영순 역, 『아시아 지중해』, 선인, 2014.

17) Haneda Masashi, “Framework and Methods of Comparative Studies on Asian Port Cities in the Seventeenth and Eighteenth Centuries”, *Asian Port Cities 1600~1800* (Haneda Masashi, ed., NUS press, 2009), pp. 7~11.

은 벌써 (동)아시아 지역적 네트워크의 한 결절점임에 틀림이 없다. 조선후기 260년 동안 유지되어온 왜관은 접촉지대(contact zone)¹⁸⁾이자 번역지대의 역할을 수행한 해항에 가깝다. 물론 아시아 여러 해항도시와 차별되는 위상 탓에 부산의 역사에서 가능성을 찾는 일이 쉽지 않다. 해항도시가 형성되고 산업구조가 재편되면서 재생되는 일련의 역사적 과정을 민족지학적으로 서술하는 일의 중요성을 지적하는데 민족지학이 ‘지구적 변동의 국지적 결과들’을 면밀하게 연구하는 데 유익하다.¹⁹⁾ 식민도시에서 근대도시로 나아가서 세계적인 네트워크 도시로 변화하려는 도정에 있는 부산의 처지에서 내재한 지역성과 세계성, 식민성과 근대성을 함께 읽어내는 일이 가지는 의의가 적지 않다.

1902년 조지 린치는 일본 고베에서 모스크바로 이어지는 긴 여정의 첫 관문에서 부산을 만난다.²⁰⁾ 마침 북빈 매축공사가 막 시작되는 시점인데, 항로와 철로를 잇는 부산항의 미래를 인식한다. 그는 철도를 ‘제국의 통로’라고 규정한다. 철도는 먼저 제국과 식민의 시공간을 통합한다. 그렇기에 철도를 둘러싼 제국의 각축은 심각하다. 조지 린치는 먼저 동아시아에서 철도부설권을 차지하려는 일본과 러시아의 경쟁에 주목한다. 여기서 먼저 시베리아 철도의 세계사적 의의를 생각할 필요가 있다. 당시 세계의 제해권은 영국이 장악하고 있었고 유럽에서 아시아에 이르는 해상교통은 영국해군의 수중에 있었다. 이러한 상황에서 러시아가 유일하게 육로를 통해 유럽과 아시아에 이르는 가능성을 가지고 있어서 영국 주도의 국제정치에 도전할 수 있는 잠재적인 조건을 갖추게 된다. 이는 영국이 중국에서 보유해 온 통상적 권익이나 외교적 우위성을 위협할 뿐만 아니라 국경을 인접한 중국과 일본에 심대한 위협이 되

18) 메리 루이스 프렛 저·김남혁 역, 『제국의 시선』, 현실문화, 2015, 32쪽.

19) W. Kokot (ed), *Port Cities as Areas of Transition Ethnographic Perspectives*, transcript, 2008.

20) G. 린치 저·정진국 역, 『제국의 통로』, 글항아리, 2009, 33~34쪽.

었다. 일본은 러시아가 위협의 대상이지만 시베리아 철도가 만들어짐과 더불어 일본이 해역과 육역의 결절지가 되는 구상을 한다. 그래서 조선 반도를 가운데 두고 러시아와 일본의 대결이라는 피할 수 없는 상황이 연출된다. 조지 린치가 본 것 또한 이러한 상황이며 일본인 거주지를 중심으로 도시를 만들어가는 과정을 보면서 일본의 지배를 간파해낸다. 그의 눈에 부산은 일본의 대륙 침략의 기지이다. 청일 전쟁의 승리 이후 전통적인 중화체제를 뒤집은 일본은 조선에 대한 법적, 제도적 지배를 강화하는 한편 자국민을 조선에 이주시킴으로써 보호국으로 만드는 과정을 착실히 진행시킨다. 조지 린치는 러시아와 일본이 경쟁하는 장소 (topos)로서의 부산을 설명한다. 부산이라는 국지적 영역을 동아시아 지역과 세계체제와 연관시키는 다층적인 스케일을 통해 부산을 인식한다.

조지 린치가 바라본 부산은 오늘의 시점에서 중요한 의미를 지닌다. 열강의 침략기지가 아니라 동아시아의 교역과 교류의 결절지라는 적극적인 해석이 가능하다. 부산은 일본과 러시아와 중국을 잇는 네트워크일 뿐만 아니라 해역과 대양을 통하여 세계를 연결하는 ‘글로벌 허버’임에 틀림이 없다. 부산으로 스며드는 아시아와 세계를 이해하고 아시아와 세계의 문화가 다양한 장소와 공간에서 자리 잡는 과정을 설명할 수 있어야 한다. 식민도시 이래 근대화 과정에서 팽창을 거듭한 부산을 재정비하면서 내발적인 에너지를 지닌 ‘네트워크 도시’²¹⁾로 인식하는 일이 요긴하다. 이중도시²²⁾의 불균등 발전 구조가 온존하거나 확대 재생산된 국면은 수정되어야 하지만 식민도시 이래 여러 계기에 의해 진행된 혼종과 혼재는 부산을 자율성 있는 다문화 네트워크 도시로 만

21) ‘네트워크 도시’는 하마시타 다케시가 홍콩을 규정한 개념이다. 하마시타 다케시 저·하세봉 외 역, 『홍콩』, 신서원, 1997.

22) 김백영, 『지배와 공간』, 문학과지성사, 2009, 55~57쪽.

드는 바탕이 된다. 식민 시기의 범월과 이산, 해방공간과 한국전쟁기의 귀환과 피란, 근대화 시기의 이주 등의 내외국 이민의 다양한 역사적 경험은 부산을 아시아의 문화적 허브이자 세계로 열린 해양 도시의 위상을 품게 한다.

도시주의와 식민주의는 필연적인 연관성을 지닌다. 통제와 잉여 추출의 기능을 수행하고 시장, 소비의 중심, 축적의 무대로 식민지가 존재한다는 점에서 식민주의는 도시적 성격을 지닌다. 식민주의의 현시 방식은 도시적이라는 앤소니 킹의 지적처럼 식민주의가 식민지 국가의 공간조직과 도시체계에 미친 영향은 전세계적이다. 이러한 점에서 일본전관거류지가 도시로 바뀌는 것은 제국 일본의 형성과 맞물리게 된다. 실제 일본 정부는 개항초부터 일본 거류민 증가를 예상하여 도로망을 계획하고 가옥의 구조를 규제함으로써 식민도시를 형성해 갔다. 왜관이 전관거류지로 바뀌자 석벽과 성문 등을 헐어버리고 영사관 건물을 중심에 두는 한편 그 둘레에 경찰서, 상공장려관, 전신국, 은행, 병원 등의 공공건물을 차례로 배치하여 일본화한 시가지지를 만들었다. 이리하여 외국인이 보는 부산이란 일본인 거주지를 의미하게 되었다.²³⁾ 앤소니 킹에 의하면 식민주의가 식민지에 건설한 도시의 유형은 크게 두 가지이다. 첫째는 외부지향형 항구도시로 이 도시들을 통해 상품이 중심부로 수출되었고 식민주의의 후기단계에서는 제조품이 주변부로 수입되었다. 둘째는 식민사회의 도시계층의 재조직화와 식민수도를 포함한 정치, 행정, 군사 중심지의 구축이다.²⁴⁾ 식민도시 부산은 단연 첫째 유형을 대표한다. 부산은 일본과 대륙을 잇는 관문이다. 철도와 철도 연락선으로 일본 열도와 대륙을 통합하는 구상의 결절지로서 중심부 대도시와 주변부 조선의 노동 분업을 가능하게 하는 항구도시로 대단히 중요한 위치에

23) 구모룡, 앞의 책, 37~70쪽.

24) 앤소니 킹, 앞의 책, 27쪽.

놓이게 된다. 일제는 근대화된 일본의 위용을 드러내기 위해 축출물들을 부산에 세워 도시 스펙터클을 형성함으로써 식민지민들을 압도한다.

부산을 이해하는 데 있어 두 가지 관점이 필수적이다. 그것은 1) 도시 공간의 변화와 2) 문화 경험에 대한 고찰이다. 모든 도시는 공통성뿐만 아니라 개별성을 지닌다. 다른 대도시와 마찬가지로 사회적, 문화적으로 다양한 지역, 계층, 양상의 복합체로 존재한다. 상업지구, 소비 환락가, 공업지구, 퇴락한 주거지, 농업과 어업 지역, 미래 도시처럼 보이는 새로운 지구 등 다층적이다. 일제 시기의 부산을 염상섭은 “식민지의 축도”로 보았고²⁵⁾ 김열규는 “식민지의 식민지”²⁶⁾라고 의미를 부여한 바 있다. 그만큼 부산은 지정학적인 위상을 지니고 있었다. 한반도는 대륙을 잇는 통로이기도 하지만 일본이 동아 나아가 대동아를 구상하는 병참기지였다. 이러한 가운데 부산은 군사기지의 성격을 지니게 되었다. 군사적 목적으로 구축된 김해공항과 수영공항 그리고 도시 곳곳의 군사 시설들은 냉전체제가 와해되는 시기까지 부산의 많은 공간을 점령하고 있었다. 그러나 한편으로 이러한 군사적 공간이 존재함으로써 부산의 공간적 재편이 쉽게 이루어진 측면이 없지 않다.²⁷⁾

부산이 고밀도, 무계획, 이중 혼재의 장기지속으로 급격히 가속화되고 있는 엔트로피 증가를 국지적인 개입과 수정으로 조절하고 있는 ‘누적도시’의 성격이 크다.²⁸⁾ 이는 여러 번의 급격한 인구이동과 정착 과정과 연관된다. 먼저 해방과 더불어 일본인 거주지가 와해되고 귀환민이

25) 염상섭의 증편소설 『만세전』을 참조함.

26) 김열규, 『소년의 아코디언』, 산지니, 2012 참조.

27) 많은 경우 대단지 아파트가 들어서기도 했지만 부산시청의 이동이나 센텀시티와 문현금융단지 등의 조성이 가능하였다. 또한 하얏리아 자리에 시민공원이 만들어졌으니 군사적 공간들이 빠져나가면서 부산이라는 도시가 제 모습을 찾았다고 보아도 과언이 아니다.

28) 봉일범, 『누적도시』, 시공문화사, 2005.

정착하는 과정을 들 수 있다. 국제시장 형성사가 말하듯이 패전으로 귀국하는 일본인들이 내다 놓거나 남겨둔 물품의 시장이 만들어지고 미군정 하에 밀무역의 중요거점이 되기도 한다. 한국전쟁으로 부산의 인구는 엄청나게 팽창하며 피난민들이 만든 판자촌으로 대규모 주변부가 형성하게 된다. 여러 차례의 대규모 화재가 불러온 집단이주는 도시를 확장하는 계기가 된다. 한국전쟁기에 부산은 명실상부한 제2 도시의 지위를 획득한다. 이러한 사정에는 임시수도의 지위를 획득한 일도 포함되지만 이보다 일제 시기에 구축된 항만을 통해 전쟁물자와 원조물자들이 수송될 수 있었던 탓이 크다. 이러한 항만은 냉전체제로 섬이 된 한국이 수출주도형 근대화를 이루는 발판이 된다. 1950년대 후반 이후에 부산항은 지속적인 확장을 이루며 부산의 해양도시적 면모를 주도한다. 1963년의 직할시 승격은 근대도시 부산의 위상을 상징한다. 인근 농촌 지역에서 대량의 인구가 근대화과정에서 유입되면서 부산은 동과 서로 확대를 거듭한다. 1995년 광역시 승격으로 부산은 거대도시가 되었다. 이러한 과정에서 부산은 중심과 주변이라는 이중성이 마치 프랙털과 같은 형상으로 중첩되고 중층화하였다.

부산의 도시공간과 문화지형을 모순으로 이해할 것인가 아니면 중첩과 혼종으로 이해할 것인가? 도시민 사이의 격차가 공간적으로 표출되고 있는 현상에 대하여 ‘모순’을 말할 수 있다. 도시 속에 또 다른 도시가 존재하면서 도시의 안과 밖, 고급과 저급과 같은 비대칭성이 존재하는 공간의 이중도시화 현상은 부산이 안고 있는 공간 모순에 해당한다. 추상화되고 있는 도시 공간을 구체적인 경험 공간으로 변화시키는 일은 이중화가 중첩된 누적도시의 엔트로피를 해소하는 길이다. 이러한 점에서 부산의 공간을 다양한 문화적 혼종화의 양상으로 이해하고 이러한 혼종화가 일어나는 접경을 살려내는 방안을 강구할 필요가 있다. 혼종화와 이중도시화는 상호연관성을 지니면서 다른 맥락을 지닌다. 이중도

시화라는 외적 공간 분할과 달리 혼종화는 문화와 경험의 양상을 의미한다. 문화가 삶의 전체적인 과정이라는 점에서 개발로 인한 추상화를 넘어서 장소와 공간의 다층적인 관계와 사람들의 감정의 구조에 가 닿는 접근이 요구된다. 이러한 접근을 통하여 부산은 다양한 문화적 혼종화가 이루어지고 있는 복합적인 공간임이 드러난다. 부산은 식민지의 식민지였지만 오늘날은 아시아와 세계의 허브 도시로 그 잠재력을 보이고 있다. 허브는 국경을 초월하는 거점으로 해역을 연계한다. 이러한 공간에서 해양 근대성의 발현은 당연한 일이다.

2. 대양적 전환과 그 이후

칼 슈미트는 인류가 하천에서 연안으로 나와 대양으로 나아간 세계 역사의 과정을 대양전 전환으로 설명하고 있다. 서구인들은 확실히 바다와 대양을 구분한다. 바다(sea)는 물(land)에 대응하는 말이며 이는 육지 속의 바다인 강과 연안(coast)과 대양을 아우른다. 에른스트 카프의 『비교 보편 지리학』에 기댄 칼 슈미트의 구분에 따르면 지중해는 연안 시기의 역사에 속한다. 인도양으로의 항해와 대서양의 발견과 태평양으로의 확장이 이어지면서 대양의 역사가 펼쳐졌다.²⁹⁾한국은 1945년 해방을 맞기까지 대양적 전환을 이룰 수 없었으며 그 이후에 한국전쟁을 경유하고 근대화를 진행하면서 그 가능성을 보여주었다. 제국의 바다에 갇힌 상황에서 부산과 시모노세키를 잇는 해협을 넘기 어려웠다. 이러한 사정을 문학에 기대어 보면 염상섭의 『만세전』에서 최인훈의 『광장』을 거쳐 이병주의 『관부연락선』에 이르기까지 지속하였다. 해협에서 나아가 (동)아시아 지중해로 나아갔으나 대양적 경험으로 발전하지 못한 셈이다. 물론 근대에 대양을 강조한 이가 없었던 것은 아니다. 대양

29) 칼 슈미트 저·김남시 역, 『땅과 바다』, 꾸리에, 2016, 27쪽.

을 인식하고 그 중요성을 전파하려 한 이는 육당 최남선이다. 일본 유학에서 돌아와 《소년》을 창간하고 『해상대한사』를 연재하는데 ‘육상적 유전성’의 극복을 내세우면서 ‘해사(海事, maritime) 사상’과 ‘해상모험심’을 강조한다.³⁰⁾

확실히 근대 해양에 대한 지정학적 인식은 육당 최남선에서 비롯하였다. 그런데 식민지 시기와 해방 이후에 이르기까지 우리의 해양 인식은 육당의 틀에서 벗어나지 못했다고 해도 과언이 아니다. 육당은 일찍이 일본 유학을 통하여 서구의 바다를 배우고 바다 표상을 통하여 국가-제국의 의미를 깨우친다. 하지만 그가 그려내고자 한 문명의 바다가 식민지 현실에서 억압되면서 그는 문화의 산과 내륙으로 전환하고 만다. 그리고 해방과 더불어 해군이 발간한 『한국해양사』의 『서문』으로 다시 문명의 바다를 웅변한다. 이처럼 육당이 거친 세 단계는 대체로 그를 이은 모더니스트 시인의 경우에서도 일치한다. 가령 정지용의 경우 “바다에서 산으로 다시 바다로”라는 경로를 보인다. 육당이 1904년과 1906년 두 차례 유학하면서 가장 관심을 기울인 분야는 지리와 역사였다. 당시의 시대 정세로 볼 때 그의 선구자적인 면모가 드러나는 대목인데 그가 국토를 균질화한 공간으로 표상하고 있을 뿐 아니라 이를 영토 밖의 바다와 연관시키고 있음이 주목된다. 그는 한반도를 해륙문화의 기원, 전파, 집성처로 바라보면서 바다 너머 문명 세계를 향한 지향을 나타낸다. 그의 시 『해에게서 소년에게』는 바다가 근대 세계의 표상일 뿐만 아니라 새로운 주체 형성을 예고하는 매개가 되고 있다. 이 시에서 육당이 그려내고 있는 바다는 연안에 사는 어부의 그것과 분명 다르다. 어부에게 바다는 대상화된 풍경이 아니다. 그러나 육당의 경우 바다는 해협을 건너 일본에서 경험한 근대 세계로 가는 표상 공간과 다를 바 없다. 가

30) 최남선, 『최남선 학국학 총서 20 한국영토사론』, 경인문화사, 2013. 육당은 『로빈슨 크루소』를 중역하여 《소년》에 싣기도 하였다.

령 육당의 『가난 배』는 “자유대양”으로 표상되는 근대 세계 혹은 ‘태평양’을 향한 열망이 느껴진다.³¹⁾

일본 제국의 바다에 포위된 조선의 문인과 지식인에게 대양의 전망은 차단된다. 미국과 유럽으로 망명하지 않는 한, 겨우 식민지 종주국인 일본을 마주한 해협이 문학과 예술의 무대일 수밖에 없다. 따라서 부산과 시모노세키를 왕래하는 관부연락선이 주된 매개가 되고 항해의 경험이 된다. 칼 슈미트의 범주를 가져오면 아시아 지중해의 일부에 지나지 않는 연안을 벗어나지 못한다. 먼저 염상섭의 『만세전』을 들 수 있는데 관부연락선 선상의 이야기를 사실적으로 서술하고 있다. 『만세전』은 1919년 3.1운동 이전의 상황인데 관부연락선의 승객과 물동량이 놀랍게 증대하였고 특히 조선인 승객수가 갈수록 늘어나는 시기이다. 합방과 함께 내무성 치안 당국은 『요시찰 조선인 사찰내규』를 만들어 도항 조선인에 대한 감시와 단속을 전개하였다. 1917년에 이르면 조선인 도항자는 하루에 100명에 가까웠다고 한다. 총독부가 『조선인 여행 단속에 관한 건』을 발령한 것은 3.1운동 직후인 1919년 4월이다. 그러니까 『만세전』은 조선인 노동자 등이 일본으로 이주하는 수가 날로 증대하는 한편 1차 대전의 여파로 제국 개조의 바람이 불던 시기를 배경으로 한다. 이 시기의 관부연락선은 고마마루(高麗丸)와 시라기마루(新羅丸)이다. 소설의 주인공 이인화가 동경에서 관부연락선을 타고 부산으로 온 때는 “조선에 만세가 일어나던 전해 겨울”이었으니 1918년 겨울이다.³²⁾ 이인화의 선상 경험은 매우 복합적이다. 목욕탕에서 제국 상인의

31) 육당과 지용 등의 모더니스트의 해양인식은 구모룡, 『근대문학 속의 동아시아』, 산지나, 2012, 81~113쪽.

32) 이 해 시모노세키에서 부산으로 오는 연락선의 승객 총수는 177,053명이고 이 가운데 조선인은 9,305명으로 기록되어 있다. 절대다수가 일본인 도항자라고 하겠다. 운항 회수가 1,613회이고 부산에서 시모노세키로 가는 승객을 다 합한 총수가 366,725명인 것을 감안하면 200여 명 남짓한 승객 가운데 조선인이 10여 명에 불과함을 알 수 있다. 이러한 사정으로 볼 때 조선인으로 의심되는 사람에 대한 검문이 용이했을

시각을 통해 조선의 현실을 절감하였다면 삼등실의 일본 하층민들은 인종을 넘어선 계급의 연대라는 사회주의적 관점을 회의하게 만든다. 부산에서 다시 일본 순사와 조선인 순사보와 헌병 보조원들에 의한 검문을 겪은 이인화는 기차가 출발하기까지 남은 시간 동안 식민지의 축도인 부산을 거닌다. 공간을 통하여 재차 자기를 인식하려는 의도의 발현이다. 이인화가 부산을 통하여 “조선의 현실”을 거듭 인식하려 한 데는 관부연락선의 경험이 계기가 된다. 관부연락선을 통하여 그는 구체적이고 절실한 현실 인식에 이른다. 이는 식민지 지식인이라는 그의 존재론적 위치와 식민지 경계 혹은 접촉지대의 비대칭적인 문화교섭에서 비롯한다.

최인훈의 『광장』은 대양을 향하던 주인공이 남중국해에 투신함으로써 아시아 지중해를 넘지 못한다. 이는 재미작가 폴 윤의 『스노우 헌터스』³³⁾가 전쟁 포로인 주인공이 제3국인 브라질에 안착하는 과정에서 대양적 경험을 보여주는 사실과 비견된다. 김은국이 미국으로 간 해는 1955년 4월이며 부산항에서 화물선을 타고 태평양을 향해하였는데 김은국을 이은 폴 윤은 최인훈의 『광장』을 읽지 않았다고 한다. 한국전쟁을 경험한 할아버지 이야기를 매개로 함경북도 출신의 포로가 대양을 넘어 브라질에 도착하여 새로운 삶의 희망을 찾는다. 어떤 의미에서 3부 18장으로 구성된 간결하고 서정적 이미지와 장면 제시에 유능한 이 소설이 『광장』을 계승하였다고 해도 과언은 아니다. 그런데 이병주의 『관부연락선』은 『광장』 이후에 나온 작품으로 『만세전』과 이어지고 『광장』과도 연결되는 측면이 있다. 우선 해협의 관부연락선이라는 미디어를 통하여 『만세전』과 비교되며 주인공 유태림이 한국전쟁을 겪으

터이다. 또한 조선인 하급 순사를 배치한 당국이고 보면 식민지 경계에서 진행된 감시는 철저한 것으로 보인다.

33) 폴 윤·황은덕 역, 『스노우 헌터스』, 산지니, 2024.

면서 좌도 우도 아닌 입장에서 실종 상태라는 점에서 『광장』의 이명준과 무연하지 않다. 『관부연락선』에서 먼저 주목할 일은 표제의 설정이다. 작가는 격자 형식의 이 소설에서 자서전적인 이중 서술자 가운데 하나인 ‘유태립’의 수기 「관부연락선」을 통하여 ‘관부연락선’의 상징적 의미를 제시한다. 그것은 영광과 굴욕의 양가성으로 다음처럼 서술되고 있다.

관부연락선은 영광의 상징일 수가 있으며 굴욕의 상징일 수도 있다. 영광이니 굴욕이니 하는 퍼세틱한 표현을 배제하고 필요한 수단이라고 말할 수도 있지만 필요한 수단으로서의 관부연락선은 지금 나의 관심 대상은 아니다. 영광이라고 하고 굴욕이라고 해도 일본인에게 영광이고 한반도인에게 굴욕이라고 구분할 생각은 없다. 그저 어떤 사람들에게 영광이었고 어떤 사람에게 굴욕의 통로였다는 뜻이다. 예를 들면 한일합방에 공로가 있었다고 해서 영작과 재물을 얻으러 가는 반도인에게 영광의 통로일 수가 있었고 가난에 시달려 대륙 지방을 팔러 가는 창녀들에게 비록 그들이 일본인이라고 하더라도 굴욕의 통로가 아닐 수 없는 것이다.

이처럼 ‘유태립’이 관부연락선을 추적하고 연구한 배경에는 영국과 프랑스를 잇는 도버 해협을 자유와 비교하려는 데서 촉발하며 친일 귀족 ‘송병준’을 암살하려다 실패하고 현해탄에 투신한 ‘원주신’의 행방을 찾는 일과 연관한다. 또한 유태립과 ‘나’(이선생-작가의 분신) 등이 학병으로 출정하여 만주와 화북, 소주와 상하이, 남경을 위시한 중국 대륙뿐만 아니라 멀리 버어마에 이르고 있어 그 스케일이 아시아 나아가 일제의 대동아공영권에 상응하고 있음을 알 수 있다. 유태립의 프랑스와 영국 행이 육로에 의한 것인지 해로에 의한 것인지 명확하게 서술되고 있지는 않다. 다만 이 소설이 보여주는 스케일이 아시아 지중해를 상

회하는 지역에 이르고 있음은 분명하다. 하지만 제국이 허용한 이와 같은 스케일은 해방과 분단 그리고 전쟁으로 이어지면서 국가와 로컬로 축소하고 만다. 지리산 유역과 진주와 하동, 대구와 부산이라는 국지적 영역에서 벌어지는 구체적인 사건의 서술로 귀결한다. 이는 ‘유태림’이라는 인물을 통하여 이데올로기의 파고를 넘어 근대를 창출하려 한 의도에 상응하는데, 중도적 개혁주의라고 할 수 있는 그의 입장은 역사의 미로에 갇히고 만다.

『광장』이 남중국해에 도착하고 『관부연락선』이 세계와 접촉하였다 고 하지만 한국문학사에서 대양적 전환은 거의 우연에 가깝게 이뤄진다. 1949년 출범한 대한해운공사³⁴⁾가 부산호와 마산호를 인수하기에 앞선 1952년 10월 21일 극동해운 소속의 고려호가 우리나라 선박으로서 처음으로 태평양을 건너 미국에 취항하였다. 대한해운공사에 의한 대미 정기항로 개설은 1953년 동해호와 서해호를 미주항로에 취항하는데서 비롯한다. 이로써 부산호, 마산호, 동해호, 서해호를 보유하는 한편 1954년 남해호와 천지호를 도입하여 동남아와 미국간의 항로에 투입하였다. 남해호는 총톤수 7,607톤, 전장 455피트, 폭 62피트, 속력 15노트의 빅토리형 선박으로 국내에서 가장 큰 대형선박이었다. 모두 한국전쟁과 휴전 이후에 이루어진 선박 취득과 항로 개설이다. 해방과 더불어 일제 시기에 형성된 연안 항로는 거의 사라지고 만다. 정부 수립 이후에 해사 행정 체계를 어느 정도 수립하였으나 외항선의 현실은 무질서에 가까웠다. 어떤 의미에서 한국전쟁은 부산항의 역사를 바꾸어 놓았다. 전쟁으로 인한 해운부문의 파괴가 광범하게 이뤄진 가운데 부산항을 중심으로 한일 항로를 통하여 후방 운송활동을 전개하였으니 그

34) 적산인 일본우선을 조선우선으로 전환한 이후 미군정의 도움을 받으면서 일본으로부터 선박을 반환받는 등 노력을 하다 1949년 국회가 제정한 대한해운공사법에 의하여 대한해운공사로 출범한다.

혼잡도가 높을 수밖에 없었다. 한동안 일본 선박이 부산항을 휘젓는 사태가 있었는데 1954년이 되어 모두 철수하는 형국이었다.³⁵⁾ 무엇보다 태평양을 발견한 일을 중요한 사건으로 생각할 수 있겠다. 우연처럼 이 일을 수행한 문인이 시인 박인환이다.

박인환이 그가 소속되어 있던 대한해운공사에서 사무장의 책임을 맡아 미국행 남해호에 승선하여 부산항을 출항한 것은 1955년 3월 5일이다. 이로써 그는 그를 항상 사로잡고 있던 새로움의 세계로 전진하게 되었는데 이때의 체험을 바탕으로 여러 시편을 남겼다. 박인환의 ‘남해호’가 일본을 거쳐 태평양을 지나 미국으로 향한 1955년은 한국이 대양을 향한 열망을 키우던 시기이다. 어떤 의미에서 1945년 해방은 해양의 해방이다. 한국이 비로소 대양의 전망을 열게 되었기 때문이다. 대동아공영권으로 둘러쳐진 태평양이 최남선이 말하던 자유 대양으로 우리 앞에 다가왔다. 하지만 상당한 기간 미군정이 제한한 범위(맥아더 라인)를 벗어날 수 없었다. 여전히 해협에 갇힌 형국인데 1950년 한국전쟁을 지나면서 동아시아 지중해에서 벗어나 태평양과 인도양으로 향진한다. 박인환이 상선 ‘남해호’를 타고 태평양을 향해한 시기가 1955년이라면 원양어선 ‘지남호’가 인도양으로 출어한 게 1957년이다. 이로써 상선과 어선이 대양을 향해하는 빈도가 갈수록 높아졌다. 하지만 이미 기성 시인인 박인환이 태평양을 왕래하면서 향해 시편을 쓴 우연을 제외하고 대양의 문학은 나타나지 않았다. 천금성(1969년), 김성식(1971년)이 등장하기까지 10여년을 기다려야 하였다. 이 시기 동안 한국의 해양 경제는 날로 발전하였는데 근대화는 곧 ‘해양화’라는 등식에 상응한다. 분단체제로 섬이 되었고 자원이 없는 한국이 지향할 바는 수출이다. 상선과 원양어선이 해항 부산에서 오대양을 오가면서 대양의 문학의 토대가 형성되었다. 1960년대 후반부터 월간 《해기》 등에 대양적 경험이 소개되

35) 한국해사문제연구소, 『잃어버린 항적』, 보람사, 2001, 99~151쪽.

고 쓰이면서 본격적인 대양 문학의 태동 가능성이 커진다.³⁶⁾ 천금성과 김성식은 이처럼 부산을 기반한 해양경제의 바탕 위에서 대두하였는데 박인환의 우연과 그 경험적 차원을 달리 한다. 대양적 전환과 대양적 경험 그리고 대양적 감정이 문학으로 육화하는 과정은 다양할 수 있다. 단지 해양문학만의 문제가 아니며 부산이 이를 어떻게 인식하느냐의 문제이다. 이러한 인식은 소설가 천승세가 연안에서 탈피하여 대양을 감각하고 경험하기 위하여 1973년 부산에서 제305 지남호에 승선하여 북태평양을 향한 일로 이어진다.³⁷⁾ 1970년대 이래 이와 같은 선택은 해항 부산을 매개로 매우 번번해지며 부산을 해양문학의 메카가 되게 만든다.³⁸⁾

3. 부산 문화예술의 특이성과 해양 모더니티

부산을 흔히 삼포지향(三抱之鄕)의 도시라고 한다. 산과 강과 바다가 어우러졌다는 찬사를 내포한 말이지는 하나 삼면이 바다인 국토이고 보면 강들이 바다를 향해 내달리는 연안 도시 가운데 인천, 포항, 울산, 마산, 목포, 군산 등 삼포지향이 아닌 곳을 찾기 어렵다는 생각도 든다. 그만큼 밋밋한 말이어서 부산의 특이성을 말하는 데 그리 효과적인 담론은 아니다. 우리 국토에서 산이 차지하는 위상은 매우 일반적이다. 이러한 점에서 더 구체적인 접근이 요구되는데 자연스럽게 바다와 ‘해항’이 부상한다. 앞서 1장에서 언급한 대로 개항 이후 부산은 오랜 역사 동안 한국을 대표하는 해항도시의 지위를 유지해 왔고 근대화 과정의 주역으로 그 역할을 다하였다. 또한 지금은 신항을 끼고서 글로벌 허브 도시로

36) 한국해기사협회, 월간 『해기』 영인본 참조.

37) 천승세는 이러한 경험을 바탕으로 미완의 장편 『빙등』(책사군, 2022)을 남겼다.

38) 천금성, 김성식, 천승세 이후 김종찬, 김부상, 옥태권, 심호섭, 장세진, 이윤길, 하동현 등의 해양문학가 부산에서 활약하고 있다.

성장하고 있다. 이러한 역사적 과정에서 부산은 해양문화와 해양근대성이 꽃핀 대표 도시가 되었다.

흔히 우리가 말하는 바다(sea)는 육지(land)에 대응하는 말이다. 따라서 범박한 의미를 지니며 강, 연안(coast), 대양(ocean)이라는 영역의 구분이 필요하다. 아울러 연안에서 대양에 이르는 해역이라는 개념도 더해진다. 그러니까 부산은 낙동강, 수영강 등의 강을 지니고서 연안에 60여 개의 항구와 포구를 거느리고 있으며 해항을 통하여 해역의 다른 나라의 해항과 연계하면서 대양으로 나아간다. 해항도시는 항만을 요건으로 하지만 그 배후에 있는 도시공간과의 유기적인 발달을 반드시 포함한다. 해항도시의 해양문화는 무엇보다 선박을 통한 해상의 일(海事, maritime)을 전제한다. 이는 전근대에도 있었고 근대에도 있었다. 가령 낙동강 유역과 연안 해역에서 전개된 선박의 활동은 멀리 가야 시대로까지 거슬러 간다. 고려와 조선의 조운선 활동이 있고 낙동강 소금배는 근대에 이르기까지 존속하였다. 이는 연안역에서 이루어지는 어로 활동과도 겹쳐진다. 연안과 낙동강 유역에는 크고 작은 항구와 포구가 허다하고 어촌의 생활문화가 다채롭다.³⁹⁾규모와 여건에 따라서 각기 매우 다른 형상을 지닌 항구와 포구들이다. 도심에 흡수되어 형해화한 경우가 있는가 하면 여전히 그 원형을 지닌 곳도 없지 않다. 대개 현대화 사업을 거쳐 어항으로 개발되었다. 이와 더불어 이 장소를 매개로 살아가

39) 이를 기술하는 일도 요긴한데 가령 『마리타임 부산-부산의 항·포구의 사람과 문화』(구모룡·이지훈·김수우, 부산연구원 부산학센터, 2009)가 한 예가 된다. 이에 의하면 부산은 부산항을 가운데 두고서 동과 서로 다음처럼 많은 항구와 포구를 거느리고 있다. **기장권역**: 효암, 월내, 입량, 문동, 문중, 칠암, 신평, 동백, 이동, 이천, 학리, 죽성(두호), 월전, 대변항, 신암, 서암, 동암, 시랑리, 공수 **송정**·**해운대권역**: 송정, 구덕포, 청사포, 미포, 동백항 **광안리**·**용호권역**: 우동, 민락, 남천, 용호(분포), 백운포 **부산항영도**·**송도권역**: 북항, 하리, 중리, 대평, 남부민항, 압남 **다대**·**장림권역**: 모지포, 감천항, 서평포, 다대항(다대포), 흥티, 보덕, 장림, 하단 **강서**·**가림권역**: 진목, 중리, 하신, 동리, 신호, 성산, 대저, 순아, 선창, 울리, 장항, 천성, 대항, 대항새바지, 외양, 동선새바지, 놀차, 항월, 정거

는 사람들의 해양문화가 다채로운데 하위문화로 잔존하고 있다. 이처럼 연안의 잔존 해양문화를 기술하는 일도 여전히 중요하다. 고기잡이와 양식 그리고 해녀의 활동 등에서 민속을 확인한다. 그런데 해양 근대성은 이와 같은 잔존 해양문화에서 나타나지 않는다. 바다를 통한 근대와의 접촉에서 가능하다. 하지만 식민지하에서 대양으로 가는 길은 차단되고 부산은 해협에 갇히고 만다. 그러니까 부산과 시모노세키를 왕래하는 관부연락선의 항해가 식민지하에서 겨우 허용된 경협적 해역이다. 칼 슈미트에 의하면 지중해는 연안에 속한다. 대양은 태평양과 인도양과 대서양 그리고 남극해와 북극해를 일컫는다. 따라서 관부연락선이 왕래하는 해협은 동아시아 지중해에 포함될 뿐이다. 소위 말하는 ‘대양적 전환’을 제국의 바다에 갇힌 우리로서 경험하기 어려웠는데 1945년의 해방이 해양의 해방인 까닭이 여기에 있다. 부산의 대양적 전환은 해방과 더불어 가능하게 된다. 부산항을 통하여 동포가 귀환하고 일본인이 돌아가는 혼란 속에 미군도 들어오게 된다. 그러니까 태평양과의 접촉이 이뤄지는 셈이다. 한국전쟁은 역설적으로 부산항의 지위를 격상하게 한다.

1945년 해방이 해양의 해방이라면 1950년대 후반부터 전개된 근대화(modernization)는 달리 말하면 ‘해양화’이다. 근대화에 상응하는 문화가 모더니즘인데 식민지 근대의 모더니즘 문화가 없었던 것은 아니다. 또한 해방 이후에 부산에 들어온 미국문화를 상기할 수도 있고, 한국전쟁을 거치면서 유입한 이증섭과 고석규로 대표되는 서북 모더니즘과 조항 등의 후반기 동인의 활동을 말할 수도 있고 한국전쟁 시기에 형성된 국제시장 등의 시장을 해양 근대성의 한 양상으로 보아도 무방하다. 그런데 부산의 해양 근대성은 상선과 어선이 대양을 무대로 하면서 전개하는 해양화를 통하여 본격적으로 형성한다. 가령 문학을 예로 들면 한국의 해양문학(maritime literature)은 60, 70년대에 시작한다. 어선

을 탄 천금성의 해양소설과 상선을 탄 김성식의 해양시가 제대로 형상을 갖추어 출현한다. 물론 원양어업사와 해운사에 대한 미시사적 접근은 여전히 부족하다. 그나마 해기사협회의 월간 『해기』(1966. 8~현재)의 역할을 살펴보면 법과 제도, 해양기술, 해양산업, 선박 운항, 대양, 항구, 선원 소식 등 전반적인 흐름을 이해하게 하는 자료임을 알 수 있어서 이를 통하여 해양문화와 해양 근대성을 확인할 수 있다.

왜관은 쓰시마에서 온 일본 사람을 가두어 두는 시설이지만 그들이 조선의 정책을 따라서 순순히 그 속에 갇혀 있었던 것으로 보이지 않는다. 다시로 가즈이는 일본인들이 자유롭게 다녔고 조선의 역관과 함께 동산에 올라 화전을 부쳐 먹기도 하였음을 말한다. 또한 반대로 일본 된장, 일본 술, 스키야키 요리가 왜관 밖으로 퍼져나가 이를 즐기는 조선인이 많았다고 한다. 나아가 교역의 물품을 보면 멀리 동남아에서 중국에 이는다. 실크로드와 실버로드가 형성되었다는 지적인데 (동)아시아 지중해 해역네트워크가 왜관에 형성되었음을 알 수 있다.⁴⁰⁾ 이처럼 해항도시의 문화는 언제든지 상호교섭하고 확산한다. 부산의 도시 공간을 모자이크, 혼종, 누적으로 설명하는 이들이 많다. 왜관이 일본인 전관거류지가 되면서 식민도시로 발전하는 과정은 단순하게 설명된다. 그렇지만 항만의 규모가 커지고 배후에 도시가 확대되는 데 이르면 도시의 중심이 단연 해항이 되면서 그로부터 동심원을 그려나가는 형국으로 복잡해진다. 부산항을 중심에 두고 부산을 바라보는 모더니즘적 시각이 필요한 까닭이 여기에 있다. 그러니까 원도심에서 새로운 도시 영역으로 바뀌어 갔다는 관점을 수정할 필요가 있다. 바다의 위치에서 항만 혹은 해항을 두고서 배후 주거지와 산업단지를 구도에 넣을 수 있다. 이렇게 볼 때에 철도와 도로와 수송로 등의 통로가 부두로 향하고 있는 사정

40) 다시로 가즈이는 이러한 점에서 초량 왜관을 근세 상업 자본주의에 편입한 장소로 인식한다. 다시로 가즈이, 앞의 책 참조.

을 알게 되고 부산향을 중심에 둔 부채꼴 모형의 도시가 설명된다.

거듭 말하지만 해항 도시 부산의 근대화는 해양 근대화로 다시 읽힌다. 산업과 도시가 대양과 해역 그리고 해항이라는 원근법의 구도에 따라서 발달하였다. 모자이크처럼 누적되고 혼종이 일어나는 까닭도 해항의 벡터와 무관하지 않다. 해항을 가운데 두고서 도로와 건물 그리고 산복도로를 향하는 주거지 확대가 이루어졌다. 물론 이러한 과정에 인구의 심각한 변동이 세 차례 정도 개입한다. 해방과 더불어 귀환한 동포가 첫째 요인이고 한국전쟁으로 부산으로 유입한 피란민이 둘째 요인이라면 산업화 과정에 농촌에서 일자리를 찾아 들어온 이주민이 세 번째 요인이다. 그런데 이 모든 요인의 구심력은 해항에서 나타난다.⁴¹⁾ 이렇게 하여 부산은 빠른 속도로 모더니즘을 수용하는 도시가 된다. 왜관을 시발로 식민도시로 형성되어 근대도시로 발전하는 과정을 해항과 해역 그리고 대양의 관점에서 재인식할 수 있다. 해항도시라는 접촉지대는 외부의 문물을 받아들이면서 내부의 문화를 변용하는 생성의 과정을 지속한다. 이러한 점에서 ‘끓는 가마솥’이라는 비유가 적절한 도시 다이내믹즘을 표현한다. 이와 같은 해양 근대성은 생활, 주거, 시장, 음식, 여가, 건축, 문학, 예술 등 모든 영역에 두루 스며들어 있다.

그런데 해항 도시 부산의 발전은 단순하지 않다. 이미 앞에서 서로 다른 지위를 가진 항구와 포구를 언급한 바 있듯이 해양 문명을 받아들이는 과정도 다른 형태의 문화로 표출된다. 해양 모더니즘과 해양근대성은 해항이 그렇듯이 부산을 말하는 가장 주요한 색인이라 할 수 있다. 이를 힘의 중심에 두고서 전근대의 잔존 해양 민속이 있고 새롭게 부상하는 포스터 모던 경향의 해양 문화가 상호 견인한다. 바닷가 용왕을 모시는 사당이나 별신굿은 대개 연안 포구의 전근대 해양 문화를 말하는

41) 구릉지 주거의 시작은 해방 이전 도항에 실패한 이들이 형성한 데서 비롯한다. 배미애, 『부산시 거주공간분화의 시대사적 함의』, 『한국지역지리학회지』 13-5, 2007.

표지이다. 기장과 영도 그리고 가덕도와 낙동강 유역에는 이러한 전통이 여전히 존속한다. 대양적 전환을 가장 명료하게 보여주는 북항과 남항 그리고 감천항도 변화의 국면을 맞고 있다. 북항 재개발이 말하듯이 이제 부산의 해양문화는 근대 이후를 상정하고 있다. 바닷가 연안의 친수공간이 바뀌고 그 건축의 양상이 변화하고 있는 장면도 놓칠 수 없다. 전근대와 근대와 후기 근대가 서로 경합하고 섞이는 사태로 해항도시 부산의 해양문화가 변모하고 있다. 이를 구체적인 세목을 통하여 살펴보고 그려내는 과정이 요긴하다.

돌이켜 볼 때 조선 정부의 지배하에서 통상과 교역이 이루어지던 왜관은 한일의 평화적 교린 관계라는 그 상징적 의미를 갖지만, 이후에 전개되는 식민도시의 토대가 되었다는 점에서 오늘날의 시점에서 재맥락화 과정을 거치고 있다. 무엇보다 해항도시 부산의 위상은 분단체제라는 국면에서 제대로 설명된다. 대륙을 향한 통로가 차단되면서 섬이 된 한국에서 세계를 향한 출구가 부산이다. 이미 식민지적 현실에서 획득한 지위가 증폭하는데 국가 주도의 근대화의 한 축으로 작동한다. 관부연락선을 통하여 동아시아 지식의 용광로인 제국의 도시 도쿄를 향하던 길목이 부산이었다. 근대의 해양문화는 그 시야가 일본이라는 필터에 갇혀 협소하다. 이병주가 자신의 대표작 표제를 ‘관부연락선’으로 삼은 까닭도 여기에 있다. 비록 냉전체제라는 세계체제의 하위체제인 분단체제에 처하였으나 부산은 드디어 제국에 갇힌 바다를 건너내고 대양을 꺼안았다. 이러한 경과는 부산의 도시 곳곳의 장소에서 확인할 수 있다. 초량, 해운대, 송도, 영도만 가더라도 해양문명의 경험들이 때론 흔적으로 때론 뚜렷한 문화적 표상으로 나타나 있다. 근대의 창구이자 이산과 월경의 접촉지대, 내국 이민과 외국인 이주의 잡거 현상은 부산의 특이성이며 바로 해양문화적 속성을 나타내는 사실에 다를 바 없다. 부산 모더니즘은 바로 해양 근대성의 반영이다. 본격적인 해양문화는 대양의

경험을 여전히 잘 드러내고 있다. 상선이 아니라 어선으로 그 중심이 이동하였지만 아직 대양에서의 모험적인 서사는 부산만의 문학적 경향으로 돌올하다.⁴²⁾

Ⅲ. 결론

본고는 부산의 문화 예술이 지닌 특이성을 해양 근대성의 관점에서 고찰하였다. 이는 하나의 관점이다. 일찍이 왜관을 매개로 부산은 동아시아 지중해 네트워크의 결절이었다. 지정학적인 장소인 동시에 교역과 교류가 이루어지는 접촉지대이다. 상호문화와 혼종이 일어나고 세계로 열린 도시이다. 하지만 일본이 지배하는 시기는 식민도시로서 제국의 바다에 간혀 해협을 넘어설 수 없었다. 해방은 해양의 해방이라 할 수 있으며 한국전쟁을 경유하면서 비로소 대양과 접촉하게 된다. 대양적 전환과 더불어 해양경제가 발달하면서 해양 모더니티가 적극적으로 형성된다. 문학에 한정하여 말하면 육당 최남선이 주창한 자유대양론이 제대로 관철되지 못한 셈이다. 일제 시기 관부연락선의 항로인 해협을 벗어나지 못하였다. 염상섭, 이병주가 그러한데 한국전쟁 이후 최인훈의 『광장』도 아시아 지중해를 넘지 못하였다. 박인환의 태평양 항해는 우연에 속한다. 1960년대 이후 근대화는 곧 해양화이다. 부산을 통한 본격적인 해양경제가 발달하였다. 해양문학의 발흥이 나타난 장소도 부산

42) 김정환의 리얼리즘은 해양 근대성이 지닌 자본주의적 폭력성을 낙동강 유역을 배경으로 비판하는데 넓은 의미에서 해양 모더니즘의 양상에 속한다. 부산 속에 국가와 동아시아 그리고 세계가 다 들어와 표출되는 양상은 영화는 물론 윤정규, 조갑상, 정영선, 김숨, 박솔피 등의 문학작품 등에서 빈번하다. 이 또한 해양도시의 네트워크성에 기반한 재현이다. 밀수와 같은 국제적 범죄도 해양도시이기 때문에 그에 관한 상상력을 더욱 자극한다. 김성중의 추리문학이 세계와 대양으로 열린 해양도시와 무연하지 않다.

이다. 이처럼 부산은 해역세계와 교섭하고 해항도시와 네트워크하면서 문화 예술을 발달시켰다. 도시 공간과 문화경험에서 일어난 혼종화는 해항도시의 속성에서 기인한다. 부산의 문화에 내재한 해양모더니티를 확인하고 해양 모더니즘의 양상을 서술하는 일이 요긴하다. 이는 단지 해양문화에만 한정되지 않는다. 연안에서 대양이 접속한 해항도시 부산의 문화 변동을 다층적으로 인식하고 서술하여야 한다. 이를 위하여 도시 공간의 변화 양상을 주목하면서 해양근대성이라는 관점으로 문화예술, 건축, 음식 등을 읽어내는 작업이 수반될 수 있다. 실증을 넘어서 문화예술에 해양모더니티가 실현되는 방식을 적극적으로 확인할 수 있다. 이럴 때에 부산학이 글로벌 허브를 지향하는 내일의 세계도시 부산을 말할 수 있게 된다.

| 참고문헌 |

- 구모룡 외, 『마리타임 부산』, 부산발전연구원, 2009.
- 구모룡, 『근대문학 속의 동아시아』, 산지니, 2012.
- _____, 『문학 속의 부산』, 부산대출판문화원, 2023.
- 김강식, 『조선시대 해항도시 부산의 모습-군항과 해항』, 선인, 2018.
- 김백영, 『지배와 공간』, 문학과지성사, 2009.
- 김열규, 『소년의 아코디언』, 산지니, 2012.
- 김재승, 「관부연락선 40년의 현해탄항로」, 『시민시대』 2005. 9월·10월호.
- 배미애, 「부산시 거주공간분화의 시대사적 함의」, 『한국지역지리학회지』 13-5, 2007.
- 봉일범, 『누적도시』, 시공문화사, 2005.
- 손태현, 『한국해운사』, 한국선원선박문제연구소, 1982.
- 신기욱·마이클 로빈슨 편, 도면희 역, 『한국의 식민지 근대성』, 삼인, 2006.
- 양홍숙, 『조선후기 동래지역과 지역민동향-왜관교류를 중심으로』, 부산대학교 박사학위논문, 2009.

- 최남선, 『최남선 학국학 총서 20 한국영토사론』, 경인문화사, 2013.
한국해사문제연구소, 『잃어버린 항적』, 보람사, 2001.
홍순권 외, 『부산의 도시 형성과 일본인들』, 선인, 2008.
다시로 가즈이 저·정성일 역, 『왜관』, 논형, 2005.
다카사키 소지 저·이규수 역, 『식민지 조선의 일본인들』, 역사비평사, 2007.
아오키 히토시 저·최민경 역, 『일본형 매혹도시를 만들다』, 아르케, 2007.
야마무로 신이치 저·정재정 역, 『러일전쟁의 세기』, 소화, 2010.
하마시타 다케시 저·하세봉 외 역, 『홍콩』, 신서원, 1997.
하마시타 다케시 저·임상민 외 역, 『오키나와 입문』, 소명출판, 2025.
하시야 히로시 저·김제정 역, 『일본제국주의, 식민지 도시를 건설하다』, 모티브, 2005.
A. 킹 저·이무용 역, 『도시문화와 세계체제』, 시각과 언어, 1999.
C. 플린트 저·한국지정학연구회 역, 『지정학이란 무엇인가』, 길, 2007.
D. 아도르노·M. 호르크하이머 저·김유동 역, 『계몽의 변증법』, 문예출판사, 1995.
E. 두셀·우석균 역, 『해방철학의 관점에서 본 트랜스모더니티와 상호문화성』, 『오르비스 테르티우스』, 그린비, 2021.
F. 지푸루 저·노영순 역, 『아시아 지중해』, 선인, 2014.
G. 린치, 정진국 역, 『제국의 통로』, 글항아리, 2009.
K. 슈미트 저·김남시 역, 『땅과 바다』, 꾸리에, 2016.
M. 루이스 프랫 저·김남혁 역, 『제국의 시선』, 현실문화, 2015.
U. Kinzel, "Orientation as a Paradigm of Maritime Modernity", *Fictions of the Sea*,
B. Kleined. Ashgate, 2002.
W. Kokot et al. ed., *Port Cities as Areas of Transition*, Transcript, 2008.

투고일: 2025. 10. 10. 심사완료일: 2025. 11. 5. 게재확정일: 2025. 11. 26.

| Abstract |

Maritime Modernity and Busan's Culture and Art
- A View -

Gu, Mo-Ryong

The specificity of Busan's culture and art was examined from the perspective of maritime modernity. Busan was a nodule of the East Asian Mediterranean network through Waegwan. It is a geopolitical place and a contact zone where trade and exchange take place at the same time. It is a city where intercultural culture and hybrid take place and open up to the world. However, as a colonial city, Japan was trapped in the seas of the empire and was unable to cross the strait. Liberation can be said to be the liberation of the ocean, and it is only through the Korean War that it is connected to the ocean. With the development of the maritime economy along with the oceanic turn, maritime modernity is actively formed. When it comes to literature, the theory of free ocean advocated by Yukdang Choi Nam-seon was not carried out properly. During the Japanese colonial period, he could not escape the strait, the route of the Kwanbu line of contact. Yeom Sang-seop and Lee Byung-joo were like that, but Choi In-hoon's Square after the Korean War did not cross the Asian Mediterranean Sea. Park In-hwan's voyage to the Pacific Ocean is a coincidence. Modernization since the 1960s is oceanization. The full-fledged maritime economy developed through Busan. Busan is also the place where the rise of maritime literature appeared. In this way, Busan developed culture and art by negotiating with the maritime world and networking with the sea port city. The hybridization that occurred in urban

space and cultural experience stems from the nature of the seaport city. It is important to identify the maritime modernity inherent in Busan's culture and describe the aspects of maritime modernism. It is not just limited to maritime culture. The cultural changes of Busan, a seaport city connected by the ocean from the coast, must be recognized and described in multi-stratification. To this end, it may be accompanied by reading culture, art, architecture, food, etc. from the perspective of maritime modernity while paying attention to changes in urban space. Beyond empirical evidence, we can see how maritime modernity is realized in culture and art. At this time, we can talk about Busan, the city of tomorrow where Busan Studies aims to become a global hub city.

Key Words: Busan Studies, Maritime Modernity, Maritime Modernism, Waegwan, Colonial City, Contact Zone. Maritime World, Seaport City Network, Global Hub City.