

海洋文學論序說

-海洋文學의 범위와 장르, 그리고 주요 모티프-

구 모 룡*

< 目 次 >

- | | |
|-----------------|-------------|
| 1. 머리말 | 3. 세 가지 모티프 |
| 2. 해양문학의 범위와 장르 | 4. 남는 말 |

1. 머리말

이미 몇몇 연구자들에 의해서 <해양문학>이라는 용어가 사용되고 있다¹⁾. 그러나 해양문학에 관한, 학적 수준의 의연과 내포가 규명되고 있지 않다. 다만, ①바다가 작품의 주제가 된 문학 ②바다를 주요 대상과 배경으로 하는 문학 ③바다에서 직접 취제한 문학 ④바다 그 자체의 자연미가 대상이 되는 문학 ⑤바다에 대한 동경이나 모험적 본능이 나타나는 문학 등으로 정의하고 있다²⁾. 이것은 대단히 포괄적이며 소재주의적인 규정이다. 이러한 규정으로 해양문학에 관한 이론의 가능성이 열릴 수 없다. 이러한 사정을 감안하여 <해양문학론>의 수준에서 해양문학의 범위와 갈래(장르) 그리고 그 가능성을 재검토할 필요가 있을 것이다.

해양문학이라는 용어는 장르의 명칭이 아니다. 그럼에도 불구하고 대다수의 연구자들이 이것을 하나의 장르로 인식하고 있다. 이것은 명백한 미학적 오류이다. 장르론에 대한 학적 엄밀성이 결여되었기 때문에 생긴 일이다. 해양체험을 다루고 있거나 해양과 관련된 제재, 모티프, 이미지 등을 담고 있다고 해서 이것을 모두 장르의 귀속 요건으로 삼을 수는 없다. 그렇기 때문에 해양과 관련된 문학을 범칭하는 해양문학과 장르를 염두에 둘 때의 해양문

*한국해양대학교 교양과정부 전임강사(한국현대문학 전공)

1) 장덕순, 『해양문학의 백미 표해록』, 『여행과 체험의 문학』(민족문화문고간행회, 1987); 윤치부, 『해양문학연구』(건국대대학원, 1992); 양전 이용옥 교수환력기념논총간행위원회, 『해양문학과 국어국문학』(형설출판사, 1993); 최영호, 『한국문학 속에서 해양문학이 갖는 위상』, 『지평의 문학』 1993년 하반기호.

2) 윤치부, 앞의 글, p.5. 그리고 최영호의 정의도 이와 유사하다. 최영호, 앞의 글, p.21. 참조.

학은 그 층위를 달리하여 논의하지 않으면 안된다. 이러한 점에서 관습적인 용어로서의 해양문학의 범위를 먼저 생각해 보아야 하고, 다음으로 장르론적인 관점에서 해양문학에 대한 개념을 규정하여야 한다.

관습적인 용어로서의 해양문학은 연구의 방법론적인 측면과 무관하지 않다. 소재사적인 방법, 모티프와 이미지 분석의 방법, 체험의 문학화 과정에 대한 분석의 방법 등 다양한 접근방법이 해양문학이라는 관습적 용어의 사용과 관련되어 있다. 바다체험을 작품의 중심 제재로 삼았다든가 아니면 주요모티프나 이미지로 끌어왔다든가 혹은 몇몇 세부로 활용하고 있는 등의 근거에서 이 작품들을 해양문학이라고 부를 수 있는 소지가 있기 때문이다. 그러나 이러한 이유에서 해양문학이라는 범칭을 장르로 볼 수 있는 것은 아니다.

2. 해양문학의 범위와 장르

해양문학이 어디까지나 하나의 관습적인 용어라는 것이 필자의 관점이다. 그렇기 때문에 이 용어의 범위를 엄밀하게 한정하지는 않는다. 따라서 해양체험을 작품의 전체성을 구성하는 요인으로 삼고 있는 작품이나 그것을 작품의 부분을 구성하고 있는 작품 모두를 포함하고자 한다. 이럴 경우 해양문학의 범위는 대단히 포괄적인 것이 된다. 실제의 해양체험을 형상화한 작품은 말할 것도 없고, 어촌의 어민들의 삶을 그린 것과 나아가서는 단순하게 바다를 동경하고 그것을 하나의 추상적 공간으로 삼고 있는 작품까지를 포함하게 된다.

그런데 해양문학을 장르론적인 관점에서 접근하고자 할 때 문제는 달라진다. 지금까지의 논의들이 보인 혼란이 해양문학을 장르 개념으로 본 데서 비롯되었다면 이에 대한 시정이 있어야 할 것이다. 장르의 분류 기준은 크게 율격 구조와 같은 외적 형식과 창작 목적 어조 태도 주제 같은 내적 형식의 두 가지로 볼 수 있다³⁾. 그리고 이러한 두 가지 기준은 한 작품에 있어서 겹쳐 적용되기 마련이다. 엄격한 분류기준의 순수성을 고집할 수 없는 것이 현대의 문학장르이다. 그래서 어떤 작품에 한 장르의 명칭을 부여할 때 이것은 그 작품에서 가장 우세한 장르적 성격을 가리킨 것이라 할 수 있다⁴⁾.

해양문학을 장르론적인 관점에서 접근하고자 할 때 장르의 기준이 되는 가장 우세한 자질은 주제적인 것이다. 물론 이러한 기준은 작품의 가치평가의 기준과는 다르다. 해양문학의 경우에 있어서도 체험의 문학화라는 점이 가장 중요한 미학적 준거이다. 다만, 장르의 관점에서 해양체험이 지배적인 배경과 주제가 되는 시와 소설을 상정할 수 있을 것이다. 이러한 점에서 <해양시>와 <해양소설>의 장르가 있게 된다. 해양문학이 장르개념이 아니고 포괄적인 관습적 용어에 지나지 않는다면, 해양시와 해양소설은 구체적인 장르의 명칭

3) A.Warren & R.Wellek, The Theory of Literature (Penguin Books,1963),p.231.

4) 김준오,『한국현대장르비평론』(문학과지성사,1990), p.13.

이 되는 것이다.

해양시-해양체험이 지배적인 배경과 주제가 된 시

해양소설-해양체험이 지배적인 배경과 주제가 된 소설

그리고 장르체계라는 관점에서 염두에 두어야 할 점은 장르의 이론적인 측면과 역사적인 측면이다. 우선 이론적인 측면에서 장르류와 장르종을 나눌 수 있는데, 장르류는 3분법 혹은 4분법을 들 수 있다. 서정, 서사, 극의 3분법과 여기에 교술을 첨가한 4분법이 그것들이다⁵⁾. 해양시와 해양소설은 시와 소설이라는 장르종의 하위장르에 속한다. 이론적 측면에서 본다면 <서정-시-해양시>의 체계와 <서사-소설-해양소설>의 체계가 있음을 알 수 있다. 그러나 이러한 체계가 고정된 것이 될 수 없다는 점에서 비극적, 풍자적, 서사적 등등의 양식mode의 개념을 부가할 수 있을 것이다⁶⁾. 그리고 역사적 측면에서 볼 때 우리 문학에 있어서 해양시와 해양소설은 근대 이후에 성립될 수 있었던 장르라 할 수 있을 것이다. 본격적인 해양체험의 가능성이 열린 것이 근대 이후이기 때문이다. 그러나 근대 이전의 문학에서도 해양시와 해양소설의 장르에 귀속될 것은 아니나 이에 상응하는 작품들이 있을 것이다. 근대 이전의 해양문학을 어떠한 장르명칭으로 규정할 것인가 하는 것은 과제의 하나이다. <漂海錄> 등의 장르 귀속문제가 그것인데, 지금까지 해양문학을 하나의 장르라고 본 관점에서 이들을 범박하게 <해양문학>이라고 규정하고 있는 실정이다⁷⁾.

해양시와 해양소설의 장르상의 특징은, 각각 서정과 서사의 허구적 측면을 지배적인 것으로 하면서, 여기에 주제적인 측면이 가미되고 있다는 것을 들 수 있다. 주제적인 측면이란 논픽션적인 요소를 의미한다⁸⁾. 물론 이러한 주제적인 측면은 근대 이후의 해양시와 해양소설 뿐만 아니라 고전문학에서의 <표해록>류의 특징이기도 하다. 두번째로 해양시와 해양소설의 특징을 들 수 있는 것은 해양체험이 작품을 구성하는 지배적인 역할과 기능을 한다는 것이다. 이러한 점에서 해양시와 해양소설은 수부들의 이야기에 한정된다고 볼 수 있다. 물론 이러한 한정이 해양시와 해양소설의 가능성을 좁힐 우려가 없지 않다. 그러나 장르로서의 해양시와 해양소설은 수부와 이에 준하는 체험이 문학화된 것에 한정되어야 할 것이라고 본다. 그렇기 때문에 관습적인 범주로서 해양문학에 속하는 작품이라고 하더라도 장르로서의 해양시와 해양소설이 될 수 없는 작품은 허다한 것이다. 가령 다음의 두 시를 비교해 볼 수 있다.

5) 여기서 장르론 일반을 상론한다는 것은 의미없는 일이다. 따라서 지금 학계에서 보편적으로 받아들여지고 있는 분류체계를 수용한다.

6) 김준오, 앞의 책, pp.83-84.

7) 윤치부, 앞의 논문 및 이용옥, 「표해설화고」, 양전 이용옥교수 환력기념논총간행위원회, 앞의 책. 참조.

8) 김준오, 앞의 책, pp.20-21.

a) 푸른 / 바다와 하늘 / 그 사이를 네 영주로 삼는 작은 갈매기야..... / 간밤 나리든 비에 상없이 긴 네 날개가 또 얼마나 젖었겠니? // 수평선 넘어온 아득-한 수평선을 넘어온 / 물결들은 오늘도 또 무슨 이야기를 하려는지 해안의 바위를 찾아 오건만 / 그 이야기를 한번도 들어준 일이 없는 바위는 진정 냉정한 녀석들이다 // 강아지 새끼처럼 기어뎠비는 푸른 물결이 황혼을 전별할 때까지 / 그러나 노-란 월견초가 피기전에 / 나는 해안에 앉아서 바다에 쓰는 나의 해양시를 소리 높이 읊으라하노니 // 갈매기여! / 바다는 아직 한 사람의 시인도 손을 대어 본 적 없는 푸른 원고지가 아니냐! // 나의 젊은 해양시인이여! / 나는 바다의 푸른 유리문을 열고 들어가 / 떠나서 날이 멀은 내 푸른 옛 꿈의 영롱한 / 진주를 캐어오라 하노니 / 너는 저-수평선 너머로 나를 데불고 먼 항해를 하지 않으려느냐?

(신석정의 「먼 航海」)

b) 바다가 조금 잔잔해 지면 / 우리들은 부식된 철판을 찾아 / 마스트 아래거나 / 구석진 창고틈 또는 / 선창 들레를 돌아 / 뗏크의 이음새 사이를 / 치핑 함머를 내리 쫓는다 / 썩는 것에 대한 분노로 / 치를 떨며 / 연거푸 찍는다 / 양날 선 함머로 두들길 때마다 / 파란 불꽃이 튀어 / 스스로 몸을 굴려 멀쩡한 장소까지 / 은밀하게 잠식하며 번져가던 / 녹슨 철판이 / 완강한 저항을 끝내고 / 부서져 가루로 남아 사라지고 나면 / 손바닥 가득 물집이 생겨 / 터진 상처를 / 수평선 너머 일몰의 구름에다 비비어 / 하루의 피곤한 일과를 끝낸다 우리들은 // 우리들은 언제나 느낀다 / 하루종일 날이 선 망치로 / 두드리는 갑판의 저 쇠올림이 쟁하게 어깨를 진동시켜 / 녹슬어 녹으로 가득 찬 / 심장 한 모서리가 / 까맣게 시들어감을 막으려 / 우리들 몸 여기 저기를 / 쪼아대는 아픔 삼키면서 / 매일매일 갑판을 닦아내고 있었음을 / 바다가 좀 조용해지면 / 세상 모든 썩은 것들을 증오하며 / 거센 주먹을 휘두르듯이 / 우리들은 갑판 구석구석을 정비한다

(김성식의 「甲板을 정비하며」)

우선 a)와 b)는 해양문학에 속하는 작품들이다. 그런데 장르로서의 해양시에 속하는 것은 b)이다. a)의 시는 시적 화자가 바닷가의 위치에서 미지의 세계를 그리는 낭만적인 동경을 표현하고 있다. 이 시에서의 해양이란 단지 시적 화자의 꿈에 대한 동가물에 지나지 않는다. 시적 화자는 <지금의 이곳>으로부터 수평선 너머의 저곳으로 가고싶다는 염원을 갖고 있고, 궁극적으로 꿈의 <진주>를 갖고 싶다는 지향을 보인다. 이 시가 보이고 있는 경험유형은 현실세계가 아닌 다른 세계로 가고 싶다는 동경이라 할 수 있다. 이러한 점에서 이 시의 해양체험은 지금 이곳이 아닌 다른 곳을 이어주는 매개 정도에 그치고 있다. 따라서 이러한 시를 해양시로 규정할 수 없는 것이다.

b)의 경우 a)와 많은 차이를 드러낸다. 갑판을 정비하는 수부들의 건강한 노동이 표현되

고 있는 이 시에서 해양체험은 경험적 현실의 구체적인 반영이 되고 있다. 수부들의 일상을 통해서 삶의 활력을 표현함으로써 선상 세계의 어려움과 그 극복의지를 보여준다. 수부들에게 배는 하나의 세계이다. 그들에게 배는 노동의 현장인 동시에 주거의 공간이다. 따라서 배에서의 노동과 일상은 또 다른 형태의 삶의 한 양식이 된다. 우리는 이와 같은 삶의 양식을 표현하고 있는 유형의 시를 해양시라고 할 수 있을 것이다.

물론 경험적 사실을 미적 기준으로 삼는 것은 경험주의적 오류에 빠질 수 있다. 그런데 해양시의 장르를 규정하는 입장이 주제적인 면을 간과하지 않아야 한다는 전제가 되어 있는만큼, 경험의 문제는 장르를 규정하는 중요한 자질의 하나라고 할 수 있을 것이다. 경험주의적 한계의 문제는 해양시에 대한 가치평가와 관련된 문제이다. 다시 말해서 해양체험을 어떻게 시화하고 있는가 하는 문제인데 이 문제는 장르 규정의 문제와 논리적 층위를 달리 한다. 그렇지만 주제적인 것이 곧 경험주의를 의미하는 것이 아니고, 미학 대신에 사실의 제공을 의미하는 것이 아니라면 해양시에서도 장르의 문제와 미학의 문제는 분리되지 않는다.

해양소설의 장르도 해양시의 경우와 동일한 원리에 의해 규정될 수 있을 것이다. 앞선 연구자에 의해 해양과 관련된 소설의 여러 양상이 밝혀져 있는데⁹⁾ 다음과 같다. ①바다를 작품의 주제, 소재, 배경으로 하나 체험의 관점이 아닌 관조적 관점으로 그린 작품들 ②가난한 어촌의 모습을 그린 작품들 ③어민들의 삶을 보다 구체적이며 근원적으로 형상화한 작품들 ④어민들의 고된 생활과 일품을 덜어주고, 풍어제로 만선을 기원하며, 바다를 공공의 한풀이 장소로 책임지고 있는 어촌의 특별한 존재, 즉 당골을 주인공으로 등장시켜 그 독특한 삶을 그린 작품들 ⑤어민과 선주간에 놓인 인권, 노동문제에 집중한 작품들 ⑥바다를 민족적인 문제와 결부시킨 작품들 ⑦근해선이나 원양선의 선상생활 자체를 실감나게 소개한 작품들 ⑧섬을 작품의 주요매개로 삼은 작품들. 그런데 이러한 유형들은 해양문학이라는 넓은 범주에 의한 것인만큼 장르로서의 해양소설을 염두에 둘 때 이들이 모두 포괄될 수 없다. 바다가 관조의 대상이 된다거나 어민들의 현실과 일상적 삶 등을 표현한 것은 특별히 장르로서 해양소설을 염두에 둘 필요가 없는 작품들이다. 이들을 모두 해양소설의 범주에 넣는다는 것은 장르를 단순한 소재주의와 혼동하게 되는 결과를 낳게 될 것이다. 그렇기 때문에 해양소설의 경우에 있어서도 해양시에서와 마찬가지로 수부들의 해양체험이 소설화된 것에 한정할 필요가 있다.

여기서 千金成의 소설 『지금은 항해중』을 예로 들 수 있을 것이다. 이 소설은 전 5부 18장으로 구성되어 있다. 전체배경은 원양어선 제 7동백호의 인도양 조업이며 시점은 작가전지적 시점으로 되어 있다. 주인공인 선장 <김승태>에 초점을 두면서 여러 선원들을 조망하고 있다. 이 소설의 기본 뼈대는 선장의 모험적인 꿈과 선원들의 개인사 및 선상에서 일어난 여러 사건들의 삽화들의 연쇄이다. 이러한 점에서 인물구성은 주인공 중심의 단일구

9) 최영호, 앞의 논문, p.26.

성 방법에 다원적 인물 구성을 혼용하고 있다고 볼 수 있다. 그런데 많은 인물들을 삽화적으로 등장시킴으로써 전체적인 유기성은 얻고 있지 못하다. 아마 해양체험의 제시적 측면을 의도한 탓에서 빚어진 현상이라고 할 수 있을 것이다. 이러한 사정에서 인물들의 성격이 평면적이고 결정론적이라는 면이 보이게 되는데, 특히 등장인물들이 선원의 삶을 선택한 배경 등에서 두드러지게 드러난다. 그렇지만, 원양어선이라는 하나의 세계에서 그려지는 삶의 축도는 여러 인물들이 보여주는 다양한 삶의 양상에 의해서 대단히 리얼하게 전달되고 있다. 아마 해양소설이 지니는 논픽션적 요소가 이 경우에 유감없이 발휘된 것으로 보인다. 그런데 문제는 중심인물인 선장의 성격화가 이 소설 전체의 구성을 종합적으로 통어하고 있지 못하고 있다는 데 있다. <혼 마구로 잡이>를 위한 선장의 모험과 선원들의 일상이 통일되어 있지 않다. 즉 사건들의 연쇄에서의 유기성이 부족하며 인물들의 관계가 구체성을 결하고 있다. 이러한 점이 원양어선에서의 노동현장의 현실성을 감소시킨다. 아마 주제적이고 제시적인 측면을 중시하고 있는 작가의도에서 비롯된 현상일 것이다. 경험사실을 중시하는 작가의 이러한 태도는 여러 인물들의 정보에서 뿐만 아니라 전문적인 선박기관, 어구, 항해 용어 그리고 어류명, 뱃사람들의 은어 등이 구체적으로 제시되고 있는 데서도 나타난다. 이러한 점에서 이 소설은 전형적인 해양소설이다. 다만, 장르가 아니라 문학성의 결여가 문제되고 있을 따름이다.

이 소설이 주제적인 관점에서 있다는 것은 서술방법을 통해서도 확인된다. 내포작가와 내포독자가 드러나는 형태의 요약적 제시가 많다. 이러한 이유에서 이 소설은 부분적으로 이야기story의 수준으로 떨어지는 경우도 있고 동어반복이 나타나는 경우도 있다. 특히 작가개입이 뚜렷한 것에서 우리는 이 소설이 주제적인 것을 다시 확인할 수 있다.

가) 이제 그 뒤의 이야기는 더 하지 않기로 하자. 그날의 나머지 상황은 구태여 말을 하지 않더라도 독자들이 더 잘 상상할 것이기 때문이다.(p.79)

나) 이제야말로 제 7동백호의 선장 직을 맡고 있는 김승태에 대해 간단히 소개할 필요가 있다. 그것은 그를 이 소설에서 주인공으로 만들고 싶어서가 아니다....(P.283)

다) 여러 독자들이 판단한 바와 마찬가지로, 이 소설에는 특별히 내세운 주인공이 없다. 그저 이야기의 주 무대가 인도양이라는 바다로 출어 중인 한 원양어선일 뿐이요, 그리고 그 선박에 승무하는 선원들 모두가 좋은 삶든 항해 중에 일어나는 갖가지 사건이나 사고에 주된 혹은 보조적인 출연을 해 왔다는 것 뿐이다.(p.284)

라) 예컨대 위대한 작가 멜빌을 보더라도 이것은 대단한 돌출행위가 아닐 수 없다. 멜빌은 그의 소설 모비 디크에서, 저 포경선 피쿼드 호의 에이허브 선장을 등장시키면서 그의

가족 상황이나 출신지 혹은 학력 따위에 관하여 단 한 마디도 언급을 하지 않았던 것이다. 그렇다! 델빌은 에이허브가 어떤 사람이라는 것을 독자들에게 단 한 마디도 설명하지 않았다. 그리하여 끝내 일본해 부근 해역에서 철천지 원수인 모비 디크와 만나 일대 사투를 벌인 끝에 단 한 사람, 이 대모험담의 화자인 이슈마일 단 한 사람만을 남긴 채 승조원 전원이 몰살하는 비극을 운명처럼 예고하고 있으면서도, 에이허브는 선원들의 승선계약조차 공동선주인 필레그 선장에게 맡기고 있을 정도로 처음부터 끝까지 배일에 가려져 있는 것이다. 어찌 이같은 일이 가능할 수 있겠는가....(p.284)

가)-라)의 인용에서 볼 수 있듯이 이 소설은 많은 부분에서 주제적이라 할 수 있다. 작가가 직접 말건네는 형식을 통하여 얻고자 하는 효과도 주제적인 것이다. 즉 다시 말해서 해양체험의 직접적인 제시 혹은 넌픽션 효과의 창출이 그것이다. 이러한 창작방법의 배경에는 해양소설 작가로서의 특유의 자부가 숨겨져 있다고 생각된다. 인용문 다)에서 보듯이 해양에서의 경험사실의 전달만으로도 중요한 문학적 성과를 이룰 수 있다는 의도가 엿보인다. 물론 이것은 사실이다. 그만큼 우리의 현대문학에서 해양소설의 성취는 적은 것이다. 라)에서와 같이 H.델빌의 『백경』에 대한 작가의 평가에서도 볼 수 있듯이 작가가 문학적 상상력보다 경험의 직접성에 더 큰 관심과 비중을 두고 있음을 알 수 있다. 이러한 사정에서 이 작품의 문학적 성취가 문제가 된다. 『백경』에 대한, 다양한 해석이 가해질 수 있다는 것은 그것의 문학적 성취 때문이다. 이러한 점에서 해양소설의 장르적 특성이라고 한 주제적 요소가 곧 작품의 미숙함으로 귀결되어서는 안될 것이다. 해양소설의 주제적 경향이라는 것은 어디까지나 해양소설도 소설미학 일반의 규정을 받으면서, 주제적인 측면과 관련하여 해양체험의 소설화에 그 특징이 있다는 것이다. 이러한 점에서 본다면 해양소설은 오히려 미학적 고려가 세심하여야 할 필요가 있을 것이다. 육지에서보다 사건과 배경이 다양하지 않기 때문에 서술과 묘사에 있어서 높은 치밀성이 요구되는 것이다. 천금성의 해양소설은 해양소설의 중요한 시작이면서 많은 과제를 보이고 있다.

이미 지적한 것 외에 이 한 편의 소설의 예에서 지적할 수 있는 것이 시작 부분과 여기 저기에 나타나는 성sex에 관한 삽화에서 보이는 통속소설적 요소와 살인사건과 자살사건의 삽화에서의 탐정소설적 요소 등도 이 작품의 유기성을 떨어뜨리는 데 일조하고 있다는 것이다. 이러한 요소들이, 이 작품이 궁극적으로 지향하고 있는, 결말의 난파와 죽음에 충분한 비장미를 더하지 못하게 한다. 또한 삶과 죽음에 대한 상징으로서의 바다를 부각시키고 있지 못하다는 것을 지적할 수 있다. 해양소설이 하나의 장르로서 설 수 있는 가능성의 중요한 요소가 바다와 그 위에 떠 있는 하나의 세계로서의 배 그리고 항해에 있다면, 그리고 이 삼자의 유기적 관련에서 이루어지는 인생에 대한 중요한 해석학에 있다면, 모처럼의 우리 해양소설의 성과가 이러한 점들에서 많은 결락부분을 지니고 있음이 아쉽다고 하겠다.

그러므로, 해양시와 해양소설은 가능성의 장르이다. 현재의 수준에서 해양시와 해양소설로 규정될 수 있는 작품들은 많지 않다. 金盛式의 해양시와 千金成의 해양소설이 가장 대표적이다. 해양시와 해양소설이 많지 않다는 것은 해양체험을 시화하고 소설화하는 작업들이 부진했음을 의미한다. 그러나 이것은 소멸하는 장르라기보다 미래로 열려 있는, 가능성의 장르이다. 국제화의 현상과 해양시, 해양소설의 가능성은 맞물려 있다고 할 수 있기 때문이다.

3. 세 가지 모티프

해양문학 연구는 방법론적 면에서 다양한 접근이 가능할 것이다. 특히 관습적 범주로서의 해양문학을 상정한다면 이것에 대한 접근 방법은 문학일반에 대한 접근방법과 다를 바 없다. 문학연구의 모든 방법론들이 동원될 수 있을 것이기 때문이다. 그러나 특별히 해양문학을 특수한 관점에서 접근하고자 할 때 가장 먼저 그 대상이 되는 것은 해양시와 해양소설의 지배적인 배경과 주제가 되는 제요소들이다. 그 요소들은 바다, 배 그리고 항해가 될 것이다¹⁰⁾.

본고에서는 해양문학 연구에서 중요한 방법론의 하나인 상징 분석의 방법을 통하여 바다, 배 그리고 항해의 의미를 살펴보고자 한다. 해양문학에서 가장 중요한 대상이 바다인데, 이것이 함축하고 있는 문학적 문맥이 넓다. 이러한 이유에서 바다 모티프와 그것의 상징에 대한 탐구는 해양문학 일반의 연구에서 빠뜨릴 수 없는 요소라 할 수 있다. 그 다음으로 생각할 수 있는 것이 배의 의미이다. 그리고 마지막으로 항해의 의미를 생각하지 않을 수 없다. 바다-배-항해는 해양문학의 삼 박자라고 할 수 있을 것이다. 이 세 가지 모티프 혹은 이미지들의 의미들을 간략히 추려 보면 다음과 같다¹¹⁾.

(1) 바다는 물의 다양한 형태 가운데 하나이다. 물은 원초적인 물질이고 생명을 발생시키는 근원이다. 물은 유동적이다. 그리고 형태가 없는 것들(공기)과 형태가 있는 것(대지와 고체들) 사이를 오간다. 따라서 그것은 삶과 죽음에 대한 유비analogy가 된다. 대양의 물들은 그래서 삶의 근원일 뿐만 아니라 그것의 목적지가 된다. <바다로 돌아가는 것>은 <모성으로 돌아가는 것>이고 곧 죽음을 맞는 것이다. 바다의 상징적 의미는 모든 생의 어머니

10) 최태규는 프랑스 문학을 통하여 이 세 가지의 의미들을 탐구하고 있다. 최태규, 「프랑스문학에 나타난 바다의 상징성」, 양전 이용욱 교수 환력기념논문충간행위원회, 앞의 책.

11) 본고에서 바다/배/항해의 상징적 의미를 재구성하기 위하여 다음과 같은 글들을 참고하였다. 아지자 외 공저(장영수 옮김), 『문학의 상징 주제 사전』(청하,1989) ; J.E.Cirlot, A Dictionary of Symbols (Philosophical Library,1962) ; W.L.Guerin et al, A Handbook of Critical Approaches to Literature (Harper & Row,1966) ; 최태규, 앞의 논문.

이다. 그것은 죽음과 재생, 영원과 무한 그리고 무의식의 표현이 된다. 또한 현상적인 차원에서 바다는, 썰물과 밀물의 규칙적인 흔들림이 보이는 시각적 황홀을 보여주며, 악에 대해 투쟁하는 인간성의 거울, 혹은 투쟁의 장소가 된다. 바다의 이러한 상징적 의미로 하여 바다는 시작과 끝을 지닌 완결의 형식을 갖춘다. 따라서 주요한 상상력의 대상이 된다.

(2) 배는 운송의 방편이기 이전에 주거의 한 형태이다. 이것은 인간의 시간과 공간 속으로의 여행을 매개하는 공간이다. 그렇기 때문에 그것은 때로 신성한 의미를 지니기도 하고 때로 죽음과 버림의 의미를 갖기도 한다. 배는 항해와 불가분의 관계를 지니면서 인간의 다른 공간과 세계를 향한 여행의 욕망을 상징한다. 그러면서 이것은 온전한 형태의 삶의 공간이 된다. 배의 중앙에 있는 마스트는 신화 속의 우주목Cosmic Tree와 같다. 이 속에서 삶의 환희와 행복, 변전과 죽음이 공존하는 것이다. 물론 이러한 의미를 가능하게 하는 것은 바다이다. 즉 바다로 인하여 배의 상징적 의미는 탄생하는 것이다. 이 경우 바다는 곧 인간의 조건이 된다. 그리고 이러한 의미는 배의 여러 형태에 따라 다양한 이미지로 변주될 것이다.

(3) 항해는 곧 삶을 의미한다. 살아감이란 달리 다른 것으로 변하고자 하는 욕망이라 할 수 있다. 그 과정에는 많은 질곡들이 도사리고 있다. 항해는 이러한 삶의 과정에 비유된다. 이것은 다른 곳을 향해 떠나는 배에 기원을 두면서 변화와 거부와 도피의 환상을 내포한다. 이것은 염세적인 절망과 낭만적 모험의 즐거움으로 표현된다. 어느 경우이든 항해는 보들레르가 말한 것처럼 <쓰디쓴 깨달음>을 가져다 준다. 왜냐하면 궁극적인 회귀의 의미가 전제되어 있기 때문이다. 어떠한 변전의 과정과 귀결을 갖더라도 회귀의 의미는 남게 된다.

(1), (2), (3)의 바다, 배, 항해는 해양시와 해양소설의 중심이 되는 상징들이다. 이들의 상징적 의미들은 해양시와 해양소설 나아가서는 해양문학을 풍요롭게 할 것이다. 이들 외에도 해양문학에서 중요한 상징으로 밤, 창공, 바람, 섬, 그리고 상대적인 관계에서의 땅 등을 들 수 있을 것이다. 특히 (1), (2), (3)은 해양시와 해양소설을 구성하는 주요구성원리로 작용할 것이다. 그리고 이 외의 상징들이 기능적이거나 장식적인 차원에서 작품의 구성요소로 작용할 것이다. 물론 관습적인 범주로서의 해양문학에서는 이들 상징들이 다양한 형태와 양상으로 변주될 것이다¹²⁾.

4. 남는 말

본고는 해양문학론의 가능성을 탐색한 시도적인 글이다. 따라서 해양문학에 대한 본격적

12) 그런데 본고에서 이러한 상징들의 구성원리나 문법들을 밝힐 수 없다. 이것에 대한 것은 구체적인 작품의 분석 이후에 가능할 것이다.

인 연구라고 할 수는 없다. 그럼에도 이러한 시도적인 연구를 통하여 얻고자 하는 것이 있다면 그것은 앞으로의 해양문학 연구의 밑자리를 만든다는 것이다.

바다가 삶의 중요한 터전임에도 불구하고 해양시와 해양소설 나아가서는 해양문학의 성과는 그리 많지 않다. 이러한 사실의 원인은 앞으로 다각적으로 규명될 수 있을 것이나, 그 가운데 해양체험을 문학화하는 데 대한 관심과 인식이 부족함을 들 수 있을 것이다. 본고에서 굳이 해양시와 해양소설의 장르를 규정하고자 한 것도 해양문학을 보다 본격적인 수준에서 논의함으로써 이에 대한 관심과 인식을 새롭게 하고자 하는 데 있다. 이들의 장르 규정으로써 막연하게 해양문학이라고 범칭되는 작품들로부터 주제적인 관점에서 해양문학이라고 할 수 있는 성과들을 걸러낼 수 있을 것이다. 그러나 해양시와 해양소설은 가능성의 장르이다. 김성식의 해양시와 천금성의 해양소설들이 장르 규정을 가능하게 하는 수준에 지나지 않는다.

해양시와 해양소설 그리고 포괄적인 의미로서의 해양문학은 바다-배-항해의 주요 상징(모티프)들로부터 많은 문학적 유비와 유추를 얻어낼 수 있을 것이다. 소재나 경험의 한계를 넘어서서, 여러 고전적인 해양문학들을 자기화함으로써 상상력의 확대와 창작방법의 개선을 얻어낼 수 있을 것이다. 그럼에도 천금성의 한 소설에서 볼 수 있었던 것이 아직 경험주의적 한계를 벗어나지 못하고 있는 것이 우리 해양소설의 한 양상이 되고 있다.