10.15686/fkl.2025..65.72 OPEN ACCESS

1920-1930년대 유선형·자동차에서 드러나는 제국의 표상과 근대의 타자

-시대 담론과 문화적 상징물로 해석하는 「유선애상」

정민진
한양대학교 국어국문학과 박사과정 수료

목차

1 들어가며
2 유선형 담론이 매개한 제국·근대·남성의 정신
3 자동차 보급에 따른 식민지 근대의 분열적 현상
4 근대의 실체를 고발하는 식민지 문학 「유선애상」
5 마치며

이 글은 〈한국문학쟁점연구〉(2023) 수업에서 발표한 레포트 두 편을 수정한 결과물이다. 해당 레포트는 1920-1930년대 식민지 조선에서 유통된 유선형 담론을 조사하고 신여성의 표상을 연구하며 (23.10.17.) 신문 기사와 사진을 통해 「유선애상」의 시적 대상이 유선형 자동차와 춘천 여행임을 밝힌 것이었다. (23.10.23.) 유선형에 대한 다양한 관점과 자료조사는 17명의 대학원 선생님들에 의해 집적적으로 이루어졌으며, '연미복', '꼰돌라', '반음키', '호접', '화원' 등과 시어들을 토대로 「유선애상」에 대한 해석을 일차적으로 제공해주신 분은 정민 선생님이었음을 밝힌다. 강다은(프랑스 스트림라인의 미학), 김순옥(유선형과 건축 트렌드), 오재교·이윤지(유선형에 대한 전반적인 자료조사), 이지상(경성-춘천 자동차 대여업) 등등 함께 머리를 맞대어주셨던 선생님들께 감사함을 전한다.

국문초록

이 글은 1920-1930년대 식민지 조선에 전파된 유선형 담론과 자동차를 중심으로 근대적 규범의 실체를 파악하고 정지용의 「유선애상」을 해석하는 것에 목적을 둔다. 유선형 담론은 교통수단·소비재·여성의 몸을 이용하여 제국·근대·남성에 대한 환상을 만들어낸다. 자동차는 '빠르고 강한 것'이라는 상징성을 토대로 근대의 이상적인 남성상을 구축하며, 조선을 근대의 타자로 위치시킨다. 유선형과 자동차 모두 과학적이라는 명목을 토대로 조선의 자본시장을 확충한다. 이에 저항하기 위해 식민지 조선에서 자동차는 다양한 방식으로 견지되지만, 궁극적으로 조선인 여성들은 근대적으로도 민족적으로도 타자화된다. 정지용의 시 「유선애상」은 유선형 자동차를 시적 제재로 삼아 식민지 조선에서 근대적 문물이 문화적으로 얼마나 과장되어 있었는지를 보여준다. 화자의 눈에 '산뜻한 신사'처럼 보였던 유선형 자동차는 시의 중·후반에 이르러 허무한 죽음을 맞이한다. 해당 시는 서구 근대 남성의 형상을 한 근대적 규범에 균열을 내고 근대성 자체에 대해 깊은 모색을 하고 있다는 점에서 식민지 모더니즘 문학으로의 의의를 갖는다.

국문핵심어: 유선형 담론, 자동차, 유선애상, 근대의 환상성, 이상적인 남성상, 식민지 근대의 분열, 식민지 모더니즘

들어가며

이 글은 정지용 시 가운데 가장 난해한 작품으로 평가되는 「유선애상」을 어떻게 해석할 것인가에 대한 문제의식에서부터 시작되었다. 해당 시가 유선형 자동차를 시적 제재로 두고 있다는 사실은 황현산(2000)[1], 박호영(2011)[2], 홍덕

1 황현산, 「정지용의 '누뤼'와 '연미복의 신사'」, 『現代詩學』 제373호, 現代詩學社, 2000, 194-202쪽.

2 박호영, 「「유선애상」에 대한 시 해석의 방향」, 『한국시학연구』 제31호, 한국시학회, 2011, 169-190쪽.

구(2022)[3], 이지상(2024)[4] 등에 의해 밝혀진 바가 있으나, 기존 연구들은 식민지 조선에서 근대가 어떠한 의미를 지니는지를 구체적인 맥락 속에서 파악하지 못하고 근대를 추상적으로 다루고 있다는 점에서 한계가 있다. 이에 본 연구는 1930년 4월 9일부터 15일까지 총 5차례에 걸쳐 『매일신보』에 기재된 글과 「유선애상」을 비교하여, 해당 시가 유선형 자동차를 타고 춘천을 여행한 화자의 경험을 소재로 두고 있음을 확정 짓고, 시에서 드러나는 근대의 실체를 식민지라는 역사적 위치에서 재해석하고자 한다.

글의 2장과 3장에서는 「유선애상」 시의 핵심 소재인 유선형 담론과 자동차를 중심으로 1920-1930년대 조선에서 근대가 어떤 문화적 현상을 토대로 구성되었는지를 파악한다. 이 시기의 유선형 담론은 제국·근대·남성의 모습을 표상하며 근대적 규범을 이상적이고 낭만적으로 가공한다. 동시에 유선형 물질에 대한 소비를 촉진함으로써 일제를 중심으로 구성된 자본주의의 그물망을 식민지 조선에 구축한다. 특히 자동차는 유선형 담론을 형성하는 데 핵심적인 역할을 하며, 근대의 이상적인 남성을 상징하는 문화적 산물로 부상한다. 이러한 권력에 저항하기 위해 식민지 조선인들은 자동차를 다양한 방식으로 해석하며 저항한다. 하지만 제국-식민지, 자본계급-노동계급, 남성-여성 등과 같은 다양한 관점들이 맞물리면서 조선의 근대성은 단일한 현상으로 집약될 수 없었다. 결국 제국의 권력은 식민지 조선에서 근대에 대한 선망을 부추기고 타자들에 대한 억압과 배제의 구도를 통해 유지·전파될 수 있었다.

글의 4장에서는 식민지 조선의 근대 문학인 「유선애상」을 분석함으로써 해당 시가 서구·제국 중심으로 구축된 근대적 규범에 균열을 내는 양상을 파악한다. 시에서 화자는 유선형 자동차를 서구 남성의 '산뜻한 신사'로 형상화하여 근대적 규범에 대한 선망을 표출한다. 하지만 근대적 문물에 대한 화자의 기대감은 시의 중·후반부에 이르러 청각적 심상과 종결어미 등 형식적 요소를 통해 해체된다. 자동차의 허망한 죽음으로 귀결되는 시의 결론은 해당 시가 서구 모더니즘을

3 홍덕구, 「정지용의 '자동차(automobile)' 테크놀로지 체험과 문학적 재현: 「유선애상」을 중심으로」,『한국문학연구』 제69호, 동국대학교 한국문학연구소, 2022, 481-514쪽.

4 이지상, 「실패의 체험과 근대의 가능성-정지용 「유선애상」에 관한 소고」, 『우리말글』 제100집, 우리말글학회, 2024, 211-258쪽.

단순히 모방한 결과물이 아니라 식민지적인 상황을 이용하여 서구의 근대적 규범의 환상성과 폭력성을 폭로하고 있음을 보여준다. 해당 관점은 한국의 모더니즘 문학을 통해 서구 중심의 근대성 자체를 성찰하고 재구성할 수 있는 방법론을 마련하는 데에 일조한다.

결론적으로 본 글은 단일한 언어와 획일화된 관점으로는 설명할 수 없는 식민지 조선의 근대적 분열성에 주목하고자 하였다. 한국 근대 문학을 제국에 종속된 식민지 문학의 장이 아니라 제국의 통치 전략과 근대 규범의 허구성을 폭로할 수 있는 다층적 언어의 장으로 규명하고자 했다. 더 나아가 식민지 조선의 시각에서 근대 규범을 재해석하고, 「유선애상」을 식민지 모더니즘의 맥락에서 새롭게 조망하는 데 연구의 목적을 두었다.

2 유선형 담론이 매개한 제국·근대·남성의 정신

1920-1930년대 식민지 조선에서 문화적인 유행을 선도하였던 유선형(流線形)[5] 담론은 제국이 조선에서 자본주의 시장을 확충하고 식민 통치 정책을 정당화하는 데에 일조하였다. 이 시기의 유선형은 외형적으로는 복숭아씨의 형태 또는 빗방울 형태를 의미하며[6] 물고기가 저항을 최소화하기 위해 유선형의 외양을 갖추게 된 것과 같은 진화론의 토대 위에서 설명된다.[7]

그러나 과학적으로 당연하게 받아들여진 것들 속에는 시대의 이념과 정치·사회·문화적인 맥락들이 복잡하게 교차한다. 유선형 담론 또한 마찬가지이다. 유선형은 저항을 최소화하기 위함이라는 과학적인 명분을 지닌 상태로 담론화되어

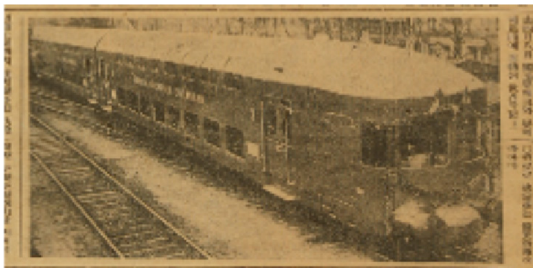
5 유선형이 문명의 발전과 사회 진보적인 의미를 획득하게 된 것은 20세기 중엽 미국에 의해서였다. 제1차 세계대전이 종결되면서 1920년대 디자이너들은 "현실이 된 기계시대에 걸맞는 근대적 정신"을 재해석하여 표현할 수 있는 미학을 찾아야 했다. 그 결과 유선형주의 디자인은 근대적인 정신을 표방하며, 유럽 및 미국의 경제공황과 제2차 세계대전이라는 시의성에 근간을 두고 대중화되기 시작한다. (박진아, 「형태는 비전을 따른다-유선형 디자인에 담긴 과학과 신화」, 매거진, 2017.1.3. https://www.jungle.co.kr/magazine/25007, 2023.10.22.)

6 「百年後의 世界, 交通運數는 어떠케 될까?」, 『별건곤』 제73호, 1934.6.1.

7 「流線型은 엇재서 생겨젓나」, 『매일신보』, 1938.9.11.

식민지 조선에서 사회적·문화적 이데올로기를 주입하는 역할을 하였다.

1939년『동아일보』에 수록된 글[8]은 유선형 담론이 과학적으로 발명된 산물 그 이상을 의미하며 근대적인 규범에 맞게 사회적으로 전승된 것임을 보여준다. 해당 글은 근대적인 미감이라는 핵심 제재를 기반으로 유선형 교통수단이 근대적인 미감을 갖추게 되었다고 바라본다. 기계는 "전체와 부분이 유기적으로 긴밀히 관련한 조직체"로서 그 자체로 형상적인 완전한 존재로 해석되며 유선형은 자동차와 비행기를 보고 인간이 미감을 느낄 수 있게 만드는 역할을 하는 것으로 상정된다. 해당 논의는 당시 유선형이 과학의 타당성이라는 명목을 토대로 근대의 미감을 상징하는 문화적 수단이 되었음을 함의한다.



「二層으로된 流線型列車」[9]



「철저해진 자동차의 유선형」[10]

1920-1930년대 조선의 신문 기사와 광고들은 유선형 담론을 통해 '근대'를 마치 크고 빠르며 미래지향적인 것처럼 주목한다. 이때 유선형의 모양을 한 근대적 교통수단이 보이지 않는 근대적 규범을 식민지 조선에 전파하는 역할을 한다. 가령, 식민지 조선에서 기차는 근대적 신분제를 일상적으로 공고히 하는 데에 일조하였지만[11] 신문들은 기사와 사진을 통해 기차를 속력과 힘 모두를 과시할 수

8 「朝鮮工藝의 邊」,『동아일보』, 1939.10.20.

9 「二層으로된 流線型列車」,『조선중앙일보』, 1936.5.12.

10 「철저해진 자동차의 유선형」,『동아일보』, 1936.4.22.

11 "근대는 새로운 문물로 사람들을 유혹했지만, 모든 이에게 동일한 권리가 주어진 것은 아니었다. '돈'이 있는가 없는가, 얼마만큼 있는가로 근대 문물은 사람들을 구별했고, 공간

있는 환상적이고 근대적인 이동 수단으로 묘사하였다. 언론의 보도를 통해 유포된 유선형 디자인은 기차를 '스마트'하고 '초스피드'한 모습으로 가공하는 역할을 하며[12] 유선형 기차는 근대적이고 힘이 센 제국의 모습을 상징하였다.[13]

1934년 1월『동아일보』에서는 유럽과 미국에서 개발된 유선형 열차들이 등장한다. 해당 신문에서는 유선형 열차를 '쾌속차'와 '명일의 열차'로 소개하며, 이들이 수송 시간 단축이라는 기술적 이점을 지녔음을 조명한다.[14] 같은 해 3월, 미국 유니온 퍼시픽 철도회사가 제작한 유선형 열차는 클로즈업된 사진을 통해 언론에 보도된다.[15] 이후 1936년 신문에는 독일의 유선형 기차가 '나치 제군의 어깨를 으쓱하게' 만드는 모습으로 묘사되며 제국의 위상과 기술력을 표상하는 정치적 상징물로 형상화된다.[16]

유선형 자동차 또한 식민지 조선에서 근대에 대한 선망의식을 부추기기는

을 분리했다. 기차 내부의 공간 분할은 단순한 기능적 분리가 아니라, 청결, 쾌적함, 편안함/불쾌함, 복잡함, 힘겨움이라는 생활 환경의 차별을 상징했다. 일등칸에 갈 수 있는 사람과 삼등칸으로 가야 하는 사람들은 근대적인 신분 차별을 받는 것이다. 이처럼 기차는 속도를 내어 다른 곳으로 이동하는 힘의 상징만이 아니라, 그 내부에서 칸막이를 통해 사람들을 차별하는 사회적 상징이 되었다." (한금윤,『모던의 욕망, 일상의 비애』, 프로네시스, 2006, 31쪽.)

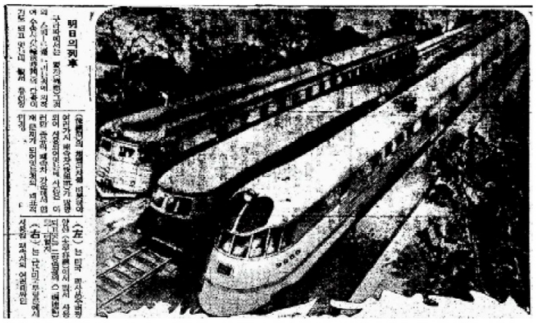
12 「流線型 機關車」,『매일신보』, 1935.6.1.

13 1930년대 유선형 디자인은 세계 정세와 국가별 이해관계에 맞게 사용되었다. 미국은 대공황이라는 시대적 분위기를 극복하고자 하는 목적과 더불어 상징적인 장치로 유선형 이미지를 정책적으로 활용하였다. 그 결과 1934년에는 '스트림라이너'와 '제퍼'와 같은 고속 유선형 열차가 등장하였으며, 1936년에는 유선형 '머큐리' 열차가 디자인되었다. 한편 일본에서 유선형 디자인은 1930년대 초까지 주로 서양 제품을 소개하는 방식으로 유통되다가 1934년 일본 최초의 유선형 열차인 '아시아 호'의 출시를 기점으로 전환점을 맞이한다. 일본은 초유선형이라는 수식과 함께 '탄환기관차'라는 용어를 채택하여 '아시아 호'를 조선의 경성신문에 소개한다. 이때 '탄환기관차'라는 명칭은 식민지 경영과 대륙 경영에 대한 일본 제국의 야망을 반영하는 결과라 할 수 있다. 이와 같은 유선형 열풍은 미국·유럽·일본에 국한되지 않고 1930년대 조선에도 급속히 전파되었으며, 이는 근대화의 시류와 문화적 추세에 동참하고자 한 조선의 강렬한 열망을 드러낸다. (박은영,「모던의 이미지 '유선형' 근대 시각문화의 표상」,『美術史論壇』제56호, 한국미술연구소, 2023, 33-64쪽.)

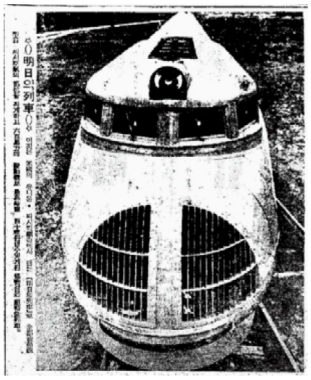
14 「明日의 列車[寫]」,『동아일보』, 1934.1.26.

15 「明日의 列車[寫:米國의「유니온 파시픽」鐵道에서 만든 것] 」,『동아일보』, 1934.3.2.

16 「時速百廿五哩 獨逸超特急」,『동아일보』, 1936.4.5.



「明日의 列車[寫]」



「明日의 列車 [寫:米國의
「유니온 파시픽」鐵道에서 만든 것] 」

마찬가지였다. 언론은 1분간에 3마일이나 날아다니는 놀라운 자동차가 "새 유행하는 유선형 자동차의 최극단"에 서 있음을 강조하거나[17] 자동차의 모양이 유선형적인 모습을 갖추어 "역학상으로 보아 이상적 형태"에 가까워졌음을 역설한다.[18] 근대적인 자동차의 모습을 상징하는 유선형은 스피드·경외감·이상적 형태와 같은 모습으로 포착되며, 진보적이고 진화적인 토대 위에서 해석된다.

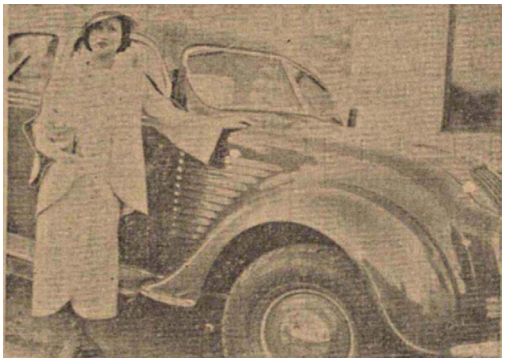
이처럼 최첨단의 문물을 상징하게 된 유선형 자동차는 자본과 부를 과시할 수 있는 수단이 되어 근대적인 주체로 거듭나고자 하는 식민지 조선인들의 욕망을 자극했다.[19] 또한 여성의 옷과 신체를 유선형으로 포착하고 이를 자동차와 함께 배치하여 유선형적인 신체와 물질을 소유하는 것이 곧 근대적 주체가 되는 것과 같은 환상을 유발한다.[20] 따라서 해당 시기의 유선형 자동차는 여성을 대상화

17 「一분간에 三마일이 나다러나는자동차」,『동아일보』, 1935.3.5.

18 「철저해진 자동차의 유선형」,『동아일보』, 1936.4.22.

19 "초창기 자동차는 재력, 권력과 관계를 맺으며 뿌리를 내렸다. 정부 고관과 귀족 전용으로 처음 도입되었고, 보급이 본격화된 뒤에도 친일파나 정상배, 요정의 기생들이 보란 듯 애용했기 때문이다. 이를 반영하듯 '미끈한' 자동차의 이미지가 애초부터 탐탁하게 대중들에게 다가올 리 없었다. 기녀들이 탄 차가 지나가면 으레 돌팔매질이 잇따르곤 했을 정도였다. 1912년 대구-포항 간 시외운수영업이 개시되고, 1910년대 말부터 몇몇 주요 도시에서 택시 운행이 시작되었으나 이용료도 만만치 않았다." (노형석,『한국 근대사의 풍경, 생각의 나무, 2006, 138쪽.)

20 「流線型洋裝에 流線型自動車를 타고」,『매일신보』, 1935.3.15.



「明日의 列車[寫]」



「자동차의 변함」[21]

하는 근대적 남성의 시선을 형성하며 조선에 자본시장을 뿌리내리게 하는 촉매제가 된다.

유선형의 모습을 갖춘 근대적 문물들이 근대에 대한 선망을 부추기게 되면서 유선형 담론은 조선 내에서 대대적인 유행으로 자리 잡게 된다. 이에 따라 역학적·기능적으로 유선형과 전혀 관련성이 없는 것들조차도 유선형의 모습을 갖추는 모습을 보인다. 찐빵[22], 유모차[23], 장난감[24], 모자[25], 양장[26] 등과 같이 일상에서 쉽게 찾아볼 수 있는 품목들이 유선형의 모습을 갖추게 되었고 여성들의 헤어스타일[27], 여성의 몸[28] 등과 같은 여성의 신체 또한 유선형의 모양으로 포착되었다.

---

21 해당 자료는 자동차 외형의 변천사를 사진으로 나열하고 1770년대의 증기 자동차가 '뜯어고치고 뜯어 고치'는 과정을 거쳐 최첨단의 유선형 자동차가 되었음을 가시적으로 조명한다. (「자동차의 변함」, 『조선중앙일보』, 1935.10.14.)

22 「엄마의자랑거리되는 맛잇는빵제조법」, 『동아일보』, 1937.10.5.

23 「유모차도 유선형으로」, 『동아일보』, 1935.12.4.

24 「금년에유행하는 크리스마스, 작란감」, 『동아일보』, 1934.12.9.

25 「봄 소식은 모자로부터 새봄에유행할 유선형모자」, 『동아일보』, 1935.1.23.

26 「流線型洋裝에 流線型自動車를 타고」, 『매일신보』, 1935.3.15.

27 「伊太利에 流線結髮流行」, 『동아일보』, 1936.8.25.

28 「미쓰·一九三六년…… 키적은 유선형의」, 『동아일보』, 1935.4.11.

이러한 문화적 시류에 힘입어 유선형 담론은 근대적 미감이라는 구실로 남성의 시선에서 대상화되는 여성의 모습을 대중화시킨다. 1934년『동아일보』에 실린 기사문[29]은 최근 파리의 여성 의복을 유선형의 형태로 파악하며, 유선형의 움직임을 '현대의 부인'이라는 단어와 조합하여 사용한다. 마찬가지로 1935년『동아일보』에 실린 기사문[30] 역시 유선형과 핑크색을 결합하여 여성적인 이미지와 특성을 만들어내고 이를 마치 당연한 것처럼 유통한다. 이러한 기사들은 여성들로 하여금 모던한 유선형의 의복을 입으면 모던한 여성이 될 수 있을 것이라는 사회적 기대치를 종용한다.

문제는 유선형이 여성의 신체를 지칭하는 표현으로 사용되었을 때 사회적인 시선과 표현이 일관적이지 않았다는 것이다. 유선형은 여성의 외모를 부각하는 동시에, 신체와 성적 타락을 암시하는 표현으로 사용되기도 하였다. 1936년『동아일보』에 기재된 기사문[31]은 국제적으로 행해지는 대회에서 미인으로 뽑힌 여성이 유선형의 모습을 하고 있었음을 전달한다. 해당 관점에서 유선형은 여성의 미를 강조하는 수단이 되며, 여성의 가장 자연스러운 모습인 것처럼 간주된다.

그러나 1935년에『부산일보』에 실린 기사문[32]은 '소 가죽 알몸의 유선형'이라는 대목을 통해 신체에 대한 혐오적 시선을 사회에 유포하는 역할을 한다. 이때의 유선형은 자동차뿐만 아니라 인간의 신체를 암시하는 표현으로 사용되어 명확한 대상 없이 비유적으로 쓰인다. 이러한 비유는 두 남녀가 거의 벗은 듯한 이미지를 상상하게 만들며, 남녀의 신체와 행동을 강렬하게 풍자하는 기능을 한다. 결과적으로 유선형은 남성 중심적 시선에서 구축된 근대적 규범을 여성의 신체에 투사하며 규율한다.

결국 식민지 조선에서 유선형 담론은 과학적 타당성을 근거로 제국의 통치 전략과 근대적인 규범을 문화적으로 전파시킨다. 유선형 기차는 제국의 우월의식을 대변하는 동시에 제국에 대한 선망을 촉진하는 역할을 수행하였으며, 유선

29 「洋裁縫講習會에서 배울 새감각을가진『스-쓰』」,『동아일보』, 1934.4.3

30 「三五년형스타일 핑크빛유선형」,『동아일보』, 1935.3.12.

31 「미쓰·一九三六년…… 키적은 유선형의」,『동아일보』, 1935.4.11

32 「영정[榮町] 심야의 요사스런 일! 반나체의 유선형, 질주하는 자동차의 남녀, 정지시켜 바로 꾸짖음」,『부산일보』, 1935.7.11.

형 자동차는 근대를 유토피아적이고 첨단적인 것처럼 묘사하여 여성을 대상화하는 근대적 남성의 응시를 보편화시켰다. 이는 당시 과학적·기능적·미래지향적인 것처럼 간주되었던 근대적 규범의 이면에 속도·크기·힘의 측면에서 타자를 장악하는 제국적 정신이 자리잡고 있었음을 보여준다.

게다가 유선형 담론은 조선의 일상 물품과 소비재 등을 점령하여 근대에 대한 환상을 주입하고 조선의 사회와 일상을 통제하였다. 유선형의 모습을 한 문화적 상징물들은 자본주의를 확충하고 소비문화를 촉진하는 등의 방식으로 권력 주체의 관점에 맞춰 교묘하게 조종되고 유통되었다. 이에 여성들을 겨냥한 유선형 담론은 여성의 의복·신체·특성 등을 특별히 부각하는 역할을 하였으며, 근대적 주체로 거듭나기 위한 조건으로 여성들의 자발적인 예속화를 종용하였다.

3 자동차 보급에 따른 식민지 근대의 분열적 현상

일제강점기 시기 조선의 자동차 공업은 일제의 군수 물자와 물류 수단 확보 차원에서 중요했다. 1937년『매일신보』에 실린 기사문[33]은 조선총독부가 조선에 '자동차 조립 공장 혹은 생산 시설의 유치'를 검토하고 있다는 내용을 담고 있다. 이에 따라 조선의 자동차 산업 육성은 기계·기술 발전 및 노동력 흡수와 같은 좋은 효과를 불러올 수 있는 것처럼 선전된다. 그러나 조선의 근대화라는 명분 배후에는 1937년 중일 전쟁이라는 시대적 배경과 중국 대륙 침략을 본격화하기 위한 제국의 전략이 내포되어 있었다. 이는 조선에서의 자동차 생산과 산업이 조선총독부의 철저한 계획 아래에 놓여있었음을 보여준다.

이러한 제국의 통치 전략은 식민지 조선에서 근대적 문물에 대한 환상을 강화하는 방식으로 이루어졌다. 조선에서 자동차는 자본과 문명을 대변하는 것처럼 유통되어 자본시장을 확대하는 역할을 했다. 1927년『조선신문』에 실린 자동차 광고[34]는 자동차를 '문명의 꽃'으로 비유하며, 1등에게 자동차 경품 추첨을 약

33 「朝鮮◈의 自動車工業 國産自動車에서 計劃」,『매일신보』, 1937.10.26.

34 「自動車」,『조선신문』, 1927.4.13.

속함으로써 상품 구매를 독려한다. 또한 1930년『별건곤』잡지에 수록된 글[35]은 미국을 자동차 왕국으로 지칭하며 "미국은 도로가 발달이 되고 지역이 넓은 까닭"에 "자동차로써도 세계에 군림"할 수 있다고 서술한다. 이는 자동차가 당시 일반 대중이 소유하기 어려운 부를 상징할 뿐만 아니라, 세계에 군림할 수 있는 조건으로 간주되었음을 보여준다.

이러한 흐름 속에서 자동차는 문명과 자본을 과시할 수 있는 문화적 상징물로 유통되어 근대의 이상적인 남성상[36]을 만들어낸다.[37] 1933년『동아일보』에 실린 자동차 광고[38]는 자동차를 "현대문명의 기특한 아들들"로 은유(隱喩)하여 자동차와 남성이 마치 동일 선상에 있는 것과 같은 착각을 불러일으킨다. "현대문명의 기특한 아들"로 표상되는 자동차 안에는 아름다운 미인이 들어있으며, 자동차 구매를 유도하는 방식은 "차 안에 들어있는 미인의 유려한 모양"이나 "여성 영롱한 육체미와 기계의 현대적인 선"을 강조하는 방식으로 이루어진다. 이에 따라 광고의 마지막 문구인 "그것을 사는 사람은 누구란 말이요!"에서의 '그것'은 자동차와 자동차 속에 있는 여성 모두를 지칭하는 표현이 된다.

이때 "문명의 아들"이라는 어구를 통해 근대의 남성상을 제시하고 있는 해

35 「自動車 黃金時代」,『별건곤』제26호, 1930.2.1.

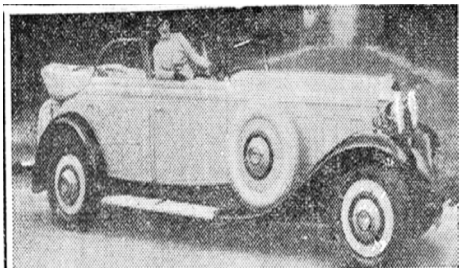
36 남성적 주체는 생물학적인 남자의 몸에 사회적으로 구성된 남근적 상징성이 결합될 때 발생한다. (대리언 리더, 김종엽 역,『여자에겐 보내지 않은 편지가 있다』, 문학동네, 2010, 61-64쪽.) 상징적인 의미에서의 남근이란 사회적·문화적·역사적으로 구성된 권력과 힘 등을 의미한다. 1920~1930년대 식민지 조선에서 유선형 자동차는 이러한 남근의 상징적 기능을 수행한다. 비가시적인 근대적 규범은 유선의 이미지와 자동차라는 물질적 매개를 통해 마치 존재하는 것처럼 보급화되고 자동차는 자본과 권력이 결합된 이상화된 남성상을 구현하는 문화적 장치로 작동한다.

37 이러한 양상은 현대에 창작되고 있는 다양한 텍스트들 가운데에서도 찾아볼 수 있다. 예를 들어 2019년 개봉한 영화「포드 v 페리리」는 1960년대 미국의 기술력과 산업적 경쟁성을 강조하기 위한 방식으로 자동차 포드를 등장시킨다. 주인공인 켄 마일스는 포드를 운전하는 자동차 정비공 및 운전수로 등장하며, 르망 24시간 경주에서 포드의 경쟁력과 기술력을 세계에 알리는 역할을 한다. 해당 서사에서 자동차는 국가의 기술력과 자본력을 상징하며, 자동차 운전수로 등장하는 켄 마일스는 자동차 레이스에서 한계를 극복하는 모습을 보여줌으로써 남성적 주체의 모습을 드러낸다.

38 「첨단을것는 자동차의 가지가지」,『동아일보』, 1933.12.3.



늣것을단첨
의차동자
지가지가



「첨단을것는 자동차의 가지가지」

당 광고는 자본과 남성의 이미지를 결부시키고 성별에 따른 젠더적 분화를 교묘하게 발동시켜 남성들의 자동차 구매 욕구를 불러일으킨다. 광고의 논리와 사진에 따르면, 자본이 있는 남성은 자동차를 구매함으로써 자동차 속에 있는 미인을 차지할 수 있게 된다. 여성의 외모는 자동차를 소유한 남성에게 선택받기 위한 조건으로 간주되며, 여성이 근대적 주체로 거듭나는 방식으로 상정된다.

하지만 당시의 시대적 상황을 감안해볼 때 자동차를 소유할 수 있는 조선인 남성은 많지 않았다. 일제를 중심으로 구축되던 자본주의 체제로 인해 조선인 대부분은 소작농이 되거나 최저임금도 보장받지 못하는 자본의 피지배계급으로 전락하게 되었다.[39] 결국 자동차 소유의 주체를 문명과 근대의 주체로 상정하고 있는 해당 광고의 논리는 조선인 여성과 남성 모두를 근대의 타자로 위치시키는 데에 핵심적인 역할을 한다.

이처럼 식민지 조선에서 자동차의 보급은 근대에 대한 환상을 토대로 제국-식민지라는 이분법적 구도를 공고히 하였다. 나아가 식민지 사회 내부에서 남성과 여성을 분열시키고 위계화하는 역할을 수행하였다. 이러한 양상은 자동차와 관련된 직업인 운전수와 버스걸(차장)을 통해 확인할 수 있다. 자동차 운전수와

39 "실제로 조선인은 강제병합 이후 극심한 차별을 받았다. 조선총독부의 국장과 과장, 도장관과 군수, 학교 교장과 교사 등의 등용과 채용에서 조선인은 10%에 미치지 못했다. 노동자는 최저임금에도 못 미치는 임금을 받으며 착취당했고 농민에게는 가혹한 수탈이 가해졌다." (이준식, 『일제강점기 사회와 문화-'식민지' 조선의 삶과 근대』, 역사비평사, 2014, 41쪽.)

버스걸(차장)은 자동차 보급 현상과 더불어 조선에 새롭게 등장한 대표적인 근대적 직업이었다. 이들은 모두 문화적으로 근대성과 문명성을 상징하였다. 하지만 표면적으로 소비된 근대적 직업의 이면에는 민족적 차별과 젠더에 따른 차별이 교묘하게 자리를 잡고 있었다.

차를 직접적으로 운전하는 자동차 운전수는 대다수 조선인 남성들의 직업으로 여겨졌다. 간혹 여성들 중에서도 자동차 운전수를 희망하는 경우가 존재하기는 했으나, 이들은 남성의 직업권 안으로 침입하는 존재로 설명되었다. 1929년 『동아일보』에 실린 기사문[40]은 남성과 여성에게는 생물학적인 차이가 존재하기 때문에 여성은 "격렬한 노동"을 감당할 수 없다고 설명한다. 해당 관점에서 여성들이 자동차 운전과 같은 남성의 일을 탐하는 이유는 단순한 호기심 때문인 것으로 해석되며, 여성들이 남성의 직업권 안으로 침입하지 못하게 해야 한다는 것이 글의 최종적인 논지가 된다.

한편, 버스를 직접 운전하는 대신에 탑승객들의 질서를 유지하고 버스기사가 운전에 집중할 수 있도록 도왔던 버스걸(차장)은 조선인 여성들의 직업으로 통용되었다. 이들은 일급 80전이라는 낮은 임금과 하루 일곱 시간이라는 장시간 노동을 견디는 것도 모자라 일하는 도중에 술주정꾼이나 히야까시패들에 의해 추담을 들어야 했다.[41] 여성을 대상화하는 시선에 의해 외적인 조건이 강조되는 방식으로 매체에서 조명되었으며 범죄와 치정과 같은 자극적인 소문의 대상으로 소비되기도 하였다.

1936년 『동아일보』에 실린 기사문[42]은 여성의 외모와 미적인 부분을 부각하는 방식으로 버스걸(차장)을 초점화시킨다. 해당 기사문은 "보통학교 졸업생으로 만 십육세이상 십구세 이하의 미혼여자"면 누구나 버스걸(차장)에 지원할 수 있다고 설명하지만, 형식적 조건과는 다르게 버스걸(차장)의 목소리는 "꾀꼬리같이 고와야하고" 얼굴은 아름다워야 하는 등의 조건을 갖춘 것으로 조명된다.

---

40 「女性의 職業과 男性의 職業」, 『동아일보』, 1929.3.1.

41 「朝鮮女性의 새職業 街頭에서奮鬪하게된 버스, 껄의 설음」, 「동아일보」, 1928.4.25

42 「여성의일터를찾어 어떤자격자를쓰며 어찌하면 뽑힐가 "공부"에 앞서는 "얼굴"과 "맘" 다섯가지대표직업」, 『동아일보』, 1936.2.20.

1933년에 기록된 기사문[43] 범죄의 대상이 될 뻔한 버스걸의 이야기를 소개한다. 사건의 본질은 여성을 해하려는 남성의 습격 사건이지만, 기사문은 해당 사건을 "버스걸을 중심으로 사랑의 갈등이 얽혀"있는 것으로 소개한다. 버스걸은 남성의 정열을 불러일으켰으나 사랑을 거절하여 치정의 대상이 될 뻔한 존재로 주목된다. 이때 "사랑의 갈등", "짝사랑", "봄과 사랑", "애달픈 사랑", "타오르는 정열" 등과 같은 단어들이 사건을 재현하는 핵심적인 단어로 등장한다.



「여성의일터를찾어 어떤자격자를쓰며 어찌하면 뽑힐가 "공부"에 앞서는 "얼굴"과 "맘" 다섯가지대표직업」



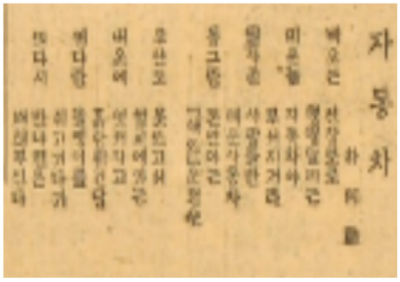
「버스걸中心 亂鬪未遂劇」

이처럼 식민지 조선에서의 근대적 현상은 제국-식민지, 자본계급-노동계급, 남성-여성과 같은 다양한 입장들이 충돌되고 교란되는 모습을 보인다. 자동차 운전수와 버스걸(차장) 모두 문화적으로는 근대적인 직업인 것처럼 간주되었지만 이들은 저임금 고강도의 육체적인 노동을 해야했으며, 이 가운데에서도 버스걸(차장)은 여성에 대한 차별을 견뎌야 했다. 이는 이상적인 남성의 형태로 문명과 자본을 표상하였던 근대적 문화 현상이 조선인들을 향한 민족적 차별과 노동 착취의 구조를 기반으로 형성되었으며 식민지 조선 내의 분열과 위계의 구조를 발생시켰음을 시사한다.

한편, 자동차가 상징하는 자본 주체와 시대적 규범에 저항하기 위해 식민지

43 「버스껄中心 亂鬪未遂劇」, 『동아일보』, 1933.3.29.

조선인들은 다양한 방식으로 저항하였다. 1932년『중앙일보』에 실린 짧은 시편[44]은 일부 부자들이 화려하고 매력적인 근대의 문물을 향유하는 동안에 조선인들의 대부분이 가난과 차별에 의해 고통을 겪어야 했음을 암시한다. 시에서 자동차는 팔자촌 사람들만 태우는 것으로, 버스 운전수는 돈만 아는 사람처럼 표현된다. 시의 화자는 경제적으로 풍족하지 않은 학생으로 상정되어 있으며, 우산도 못 쓰고 학교에 가는 화자 형편에 비오는 날 흙탕물까지 튀기는 자동차의 모습은 영락없이 "미운 놈"으로 묘사된다. 이처럼 자동차라는 상징을 통해 견지되는 일부 부자의 사람들과 가난한 학생인 화자의 대비는 화자와 비슷한 처지에 놓여있는 대중들의 공감대를 자극하는 역할을 한다.


자동차

「자동차」


自動車안에서본

汽車中에서본

「요모조모로 본 朝鮮 사람과 外國 사람-
＝自動車안에서 본 ＝朝鮮 손님과 外國 손님＝」
중 "內O自動車會社 朴一童"

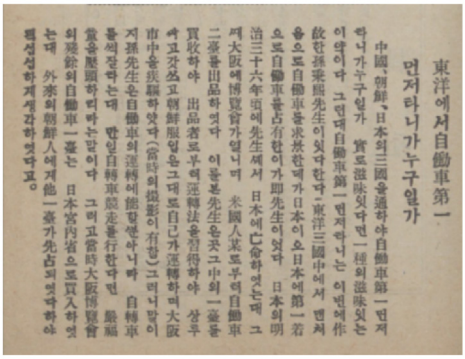
이를 뒷받침하는 또 다른 근거로는 1928년 5월『별건곤』에 실린「요모조모로 본 朝鮮 사람과 外國 사람-＝自動車안에서 본 ＝朝鮮 손님과 外國 손님＝」[45]이 있다. 해당 자료는 남성 자동차 운전수의 증언을 통해 자동차의 보급 현상이 조선인들에게 어떠한 영향을 미쳤는지, 외국인 자동차 탑승객들이 모습이 얼마나

44 「자동차」,『중앙일보』, 1932.12.2.

45 「요모조모로 본 朝鮮 사람과 外國 사람- ＝自動車안에서 본 ＝朝鮮 손님과 外國 손님＝」,『별건곤』제12·13호, 1928.5.1.

위협적이었는지 등을 강조한다. 해당 잡지의 성격을 고려해보았을 때, 외국인 자동차 탑승객들의 모습을 극대화시켜 묘사하는 대목은 대중의 흥미를 자극하기 위해 각색되었을 가능성이 있다. 하지만 본 자료는 당시 문화적으로 소비되었던 자동차의 상징성 이면에 존재하는 실질적 차별과 문제들을 식민지 조선 남성의 입을 통해 기록해내고 있다는 점에서 의의가 있다.

조선의 근대성과 자주성을 강조하기 위해 자동차를 상징적으로 사용하는 사례도 존재하였다. 1922년『개벽』에 실린「東洋에서 自働車 第一 먼저 타니가 누구일가」[46]는 자동차를 통해 일본과 조선의 경쟁 구도를 설정하고 일본만큼이나 조선에도 근대적 면모가 있음을 강조한다. 중국, 조선, 일본의 3국 가운데에서 가장 먼저 자동차를 수입한 국가는 일본이지만, 일본에서 자동차를 가장 먼저 타본 사람은 당시 망명 중이었던 조선인 손병희 선생이었음을 밝힘으로써 자동차를 먼저 선점한 것에 대한 조선의 자부심을 드러낸다.


東洋에서自働車第一
먼저타니가누구일가

「東洋에서 自働車 第一 먼저 타니가 누구일가」

이처럼 조선인들은 식민지라는 자장 속에서도 시·논설·증언과 같이 각기 다른 글의 형식을 차용하여 자동차를 다양한 관점에서 견지하고자 하였다. 이는 일제강점기 시대에 조선인들이 마주해야 했던 근대적 문화와 폭력을 드러내고 조선이 문화적으로 제국의 통치 전략 아래에 피동적으로 놓여있지 않았음을 보여준다. 특히『개벽』(1919~1926)은 식민지 조선 내부의 문제를 인식하고 이를 해결하기 위해 지식인들을 대상으로 출간된 잡지였고,『별건곤』(1926~1934)은 대중을 대상으로 한 오락적 성격이 강한 잡지였다. 두 잡지는 분명 다른 성격을 보이고 있지만, 두 잡지에 수록된 글들은 식민지 조선에서 근대성이 일제의 통치 전략에 맞추어 그대로 이식되고 형성된 것이 아니라 역동적이고 저항적인 방식으로 구축되었음을 보여준다.

그런데 제국에 저항하기 위해 상정된 조선인이라는 민족의 범주 속에도 젠

46 「東洋에서 自働車 第一 먼저 타니가 누구일가」,『개벽』제25호, 1922.7.10.

더적인 분열과 위계가 작동하게 된다. 1925년『개벽』에 실린 논설문[47]은 제국-식민지, 자본계급-노동계급의 관계 속에서 하위주체로 전락하는 조선인들의 모습을 포착하고 조선에서 일어나는 자본의 팽창과 근대화의 모순을 직시한다. "경성부민의 강제집행을 당한 건수"가 증가하고 있는 사실을 기반으로 "강제집행 당한 사람은 조선 사람이고 집행을 하여간 사람은 일본 사람"이라는 사실을 강조한다. 그리고 조선인들로 하여금 일본인들의 돈을 빌리게 하고 돈을 갚지 못하게 만드는 사회구조가 존재함을 주장한다. 이에 따라 자본의 착취 구조에서 벗어나기 위해서는 민족 해방이 필요하다는 논지가 생성된다.

하지만 해당 글에서 여성들은 조선인 남성들을 사치 부리게 만드는 존재로 견지되어, "남성의 등 뒤에서 남자사회를 지배"하는 존재처럼 묘사된다. 글의 관점에 따르면 여성들에 대한 회개와 교정은 일제의 경제적 수탈에서 벗어나기 위해 반드시 민족적으로 해내야 할 필수 조건이 된다. 자동차는 남성들이 기생을 데리고 요리집을 가는 등과 같은 부정적인 현상을 발생시키는 것으로 설명되며, 기생이나 요리집에서 종사하는 조선인 신분의 여성들은 민족주의적 담론 내에서도 타자로 전락하게 된다.

> 그것은 엇던 종류의 사람이냐 하면 **난봉부리는 남자 허영에 띄인 녀자**들이올시다. 빗을 어더쓰지 안아도 조흘 것을 **자동차** 타고 십허서 **기생** 다리고 **료리집** 가고 십허서『학구라이』양복 닙고 십허서 몸치장 장식하고 십허서 뚱땅거리고 놀고 십허서 빗을 어더쓰는 남자이올시다. 그리고 그 리면에는 허영에 뜬 녀자가 바람을 잡아너흔 빗조흔 風船과 가튼 同種類의 녀자가 이와 가튼 남자를 操縱함니다. 이것이 가장 불상하고 분한 종류의ㅅ 것임니다.
>
> 『녀성은 지배한다!』이 말은 어느뎜까지 眞實性이 잇는 말이올시다. 사실 어느 편으로 보면 **녀성은 남성의 등 뒤에서 남자사회를 지배**한다고 볼 수 잇슴니다. 이 貴한 使命과 본래의 디위를 가진 녀성이 불상한 남자

47 「時事小評」,『개벽』제57호, 1925.3.1.

를 지여내는 사실을 불 때에 지난 한심한 생각을 금치 못함니다. 그리고 이리한 罪는 녀성과 남성이 아울러 질머질 죄악임니다. 멸망하야 가는 조선사회의 다만 한편이라도 부축하야 일어내키기 위하야 깁히 반성하십시요. 그러면 그 결과는 다만 쓰러저 드러가는 한뎜의 지둥을 붓잡을 수만 잇는 것이 아니라 문허저 가는 전채의 집을 붓잡어 이르킬 수 잇는 원동력이 될 수 잇겟슴니다.

-「時事小評」 부분 발췌

결과적으로 식민지 조선에서 자동차는 자본의 논리를 토대로 이상적인 남성상을 구축함으로써 근대적 규범을 확산하는 역할을 한다. 이에 따라 식민지 조선의 근대화 과정에는 분열적이고 다층적인 현상이 발생한다. 조선인 남성들은 노동자라는 계급과 조선인이라는 민족적 신분에 의해 아무리 노력해도 근대적 남성상에 다가가는 것이 불가능해진다. 여성들의 경우 근대적 주체로 거듭나기 위해서는 자본을 가지고 있는 남성들의 욕망을 불러일으키는 방식으로 자신의 신체와 외모를 대상화해야 하는 국면을 맞이한다.

이뿐만 아니라 조선인 여성들의 대표적 직업이었던 버스걸은 범죄의 대상이 되었음에도 불구하고 기사를 통해 사랑과 치정을 부각하는 방식으로 소비된다. 식민지라는 상황을 타개하기 위해 형성되었던 민족주의 담론 내에서조차 조선인 여성들은 통제와 교화의 대상이 된다. 이러한 현상들은 1920-1930년대 조선의 근대성이 제국과 식민지라는 이분화된 구도 속에서 명료하게 기술될 수 있는 것이 아니며, 식민지 내부에서조차 근대에 대한 관점은 젠더적·계층적·민족적인 관점 등에 의해 다면적으로 분화되고 분열될 수밖에 없었음을 보여준다.

4 근대의 실체를 고발하는 식민지 문학, 「유선애상」

2·3장을 통해 살펴본 바와 같이, 식민지 조선에서 유통된 근대적 규범은 제국의 권력을 이상적인 남성상으로 형상화하고 이에 도달하지 못하는 집단을 배제하고 서열화하는 방식을 통해 전파·유지되었다. 그 결과 조선에서 근대에 대한 인식은 제국-식민지, 자본계급-노동계급, 남성-여성 등 서로 다른 위치와 관점이 교차하

며 충돌하게 된다. 따라서 식민지 조선의 근대성은 서구적·제국적 시각에서 단일하게 서술되는 일반론적 근대의 틀로 환원할 수 없는 복합적인 성격을 갖는다.

1936년『시와 소설』에 처음 발표된 정지용의 시「유선애상」[48]은 식민지적인 관점에서 근대적 규범을 성찰하고 있다는 점에서 식민지 근대 문학의 중요한 위치를 차지한다. 해당 시에 대한 연구는 1997년부터 2024년까지 약 30년 동안 활발히 이루어져 왔다. 그러나 기존 연구들은 식민지 근대 문학을 해석하는 과정에서 근대와 모더니즘이 지닌 이율배반성과 간극을 문제화하지 못한 채, 서구적 시각에서 단일하게 통칭되는 모더니즘의 틀 속에서 해당 시를 해석하고 있다는 한계를 보인다.

시의 내적 논리를 토대로 시적 제재를 추론하고 있는 연구로는 이숭원(1997)[49], 신범순(1998)[50], 이근화(2003)[51], 권영민(2004)[52], 박상동(2004)[53], 임홍빈(2005)[54], 소래섭(2006)[55], 한숙향(2011)[56], 이수정(2015)[57], 김남규

48 「유선애상」은 구인회 동인지『시와 소설』(1936)에 처음으로 발표되어 정지용의 대표적인 시집인『백록담』(1939)에 수록되어 있다. 본 글에서는『백록담』(1939)에 수록된 판본을 중심으로「유선애상」에 대한 해석을 진행한다. 본문에 기재된 시구들 가운데에 한자어 뒤에 덧붙여 놓은 [표기]는 원활한 해석을 위해 본 글이 작성한 것임을 밝힌다.

49 이숭원,『20세기 한국 시인론』, 국학자료원, 1997, 78-82쪽.

50 신범순,「정지용 시에서 '詩人'의 초상과 언어의 특성」,『한국현대문학연구』제6집, 한국현대문학회, 131-158쪽.

51 이근화,「어느 낭만주의자의 외출」,『다시 읽는 정지용 시』, 최동호 외 공저, 월인, 2003, 144-159쪽.

52 권영민,『정지용 詩 126편 다시 보기』, 민음사, 2004, 639-641쪽.

53 박상동,「정지용 시의 난해성 연구: 〈향수〉·〈유리창〉·〈유선애상〉을 중심으로」, 고려대학교 석사학위 논문, 2004.

54 임홍빈,「정지용의 시「유선애상」의 소재와 해석」,『인문논총』제53집, 서울대학교 인문학연구원, 233-283쪽.

55 소래섭(2006)은 유선형 담론의 토대 위에서 해당 시를 검토하고 있기는 하지만 유성기의 유선형적인 형태에 착안하여 해당 시의 원관념을 유성기라고 추론해낸다. 이는 당시 유선형 담론이 대대적으로 유행하게 됨에 따라 다양한 사물들이 유선형의 몸체를 하게 되었음을 파악하지 못하고 당시의 시대적 상황을 정확하게 파악하지 못해 발생하게 된 오류인 것으로 보인다.

56 한숙향,「정지용 시「유선애상」고찰」,『비평문학』제40호, 한국비평문학회, 2011, 349-

(2018)[58] 등이 있다. 이들은 시에서 드러나는 비유적 표현과 비사실적인 서술 방식 등과 같은 시적 형식에 주목하여 시의 원관념을 오리·현악기·안경·유성기·악기의 선율·자전거 등으로 해석하거나 시적 제재를 하나의 물질적 실체로 확정할 수 없다는 논지를 전개한다. 하지만 해당 논의들은 시적 소재를 연구자의 자의적 판단에 따라 추론함으로써 시의 원관념을 객관적으로 제시하지 못한다. 더욱이 식민지 근대 문학에서의 근대적 실체를 규명하지 않고 해당 시의 난해한 형식과 파편적인 이미지들을 서구에서 기인한 일반론적 모더니즘[59]에 귀속시켜 한국 근대 문학장을 서구의 주변부로 위치시키는 문제를 야기한다.

이에 반해 황현산(2000)[60], 박호영(2011)[61], 홍덕구(2022)[62], 이지상(2024)[63]은 「유선애상」이 출간될 시기의 사회적 맥락을 고려하여 시의 제목에서 드러나는 유선(流線)이 유선형 담론에서 비롯되었다고 파악하고 시를 실증적으로 해석하는 방식을 선택한다. 해당 연구들은 시대적 담론과 시를 상호적으로 검토하여 해당 시의 시적 제재가 자동차라는 사실을 객관적으로 증명한다. 그러나

381쪽.

57 이수정, 「「유선애상」, 실패의 체험담-자전거로 비유된 '조선의 근대시'」, 『한국현대문학연구』 제47집, 한국현대문학회, 2015, 289-318쪽.

58 김남규, 「정지용의 난해시와 발표지면의 특수성—「유선애상」, 「파라솔」을 중심으로—」, 『시민인문학』 제34호, 경기대학교 인문과학연구소, 2018, 9-33쪽.

59 본 글이 여기에서 명명하고 있는 일반론적인 모더니즘이란 서구 도시를 중심으로 발생하게 된 문예 사조를 뜻하며, 급속한 자본화·근대화로 인해 발생하게 된 주체의 분열적 의식이 문학의 서술 방식에 영향을 주게 되었다는 관점을 전제한다. 그러나 이러한 일반론적인 모더니즘을 한국의 문학에 접목시켰을 때에는 문제가 발생한다. 엄밀히 말해서 "모더니즘 문학은 20세기 초 서구 주요 대도시의 자본주의적 발달과 근대 도시화의 물질적 토대를 기반으로 발생한 문학 사조"이다. 이에 따르면 제국의 수도(메트로폴리스)를 배경으로 둔 문학만이 '모더니즘'의 범주에 속할 수 있게 된다. 따라서 일반론적인 모더니즘을 식민지 조선의 문학에 적용시키게 될 경우, 비서구의 식민지의 도시인 경성은 '모더니즘'의 범주에서 벗어나게 된다. (권은, 『경성 모더니즘-식민지 도시 경성과 박태원 문학』, 일조각, 2018, 13-17쪽.)

60 황현산, 앞의 글, 194-202쪽.

61 박호영, 앞의 글, 169-190쪽.

62 홍덕구, 앞의 글, 481-514쪽.

63 이지상, 앞의 글, 211-258쪽.

식민지라는 역사적 맥락에서 근대가 갖는 의미를 충분하게 규명하지 못하고 있으며 서구 중심의 이론적 틀 속에서 식민지 조선의 근대를 추상적·이념적으로 다룬다는 점에서 한계를 보인다.[64]

앞선 연구들의 한계를 고려하여, 본 글의 4장에서는 1930년 4월 9일부터 15일까지 『매일신보』에 5차례 연재된 글과 「유선애상」을 비교하고자 한다. 이를 통해 해당 시가 유선형 자동차를 타고 춘천을 여행한 화자의 경험을 시적 소재로 두고 있음을 규명하고 시에서 드러나는 근대의 실체를 식민지라는 역사적 맥락에서 재해석하고자 한다. 이는 해당 시를 식민지 모더니즘[66]의 관점에서 살

64 한국 근대 문학을 해석할 때 어려운 점은 '근대'와 '식민' 중에서 그 무엇에 방점을 찍어도 식민지 근대 문학은 결국 제국의 관점으로 종속될 가능성이 크다는 것에 있다. '근대'에 방점을 찍고 조선의 근대성과 주체성을 강조할수록 식민지에서 탄생한 근대적 주체는 결국 식민지의 장으로 귀속되며, 식민지적 경험과 피해 사실을 강조할수록 식민지 조선은 제국·근대에 의해 지배를 받는 주변부에 위치하게 된다.

65 하정일은 식민주의를 비판·극복하기 위해 발생한 후기식민론의 관점에서조차도 한계가 있다고 파악한다. 영미 학자들에 의해 한국에 도입된 후기식민론 관점에서 한국 근대문학을 바라볼 경우 한국 근대문학 전체가 식민주의의 반복이나 재생산으로 매도될 수 있기 때문이다. 후기식민론의 주류적 입장에 따르면, 식민주의 그물망에서 자유로울 수 있는 영역 또는 주체란 존재할 수 없으며, 식민주의에 대한 어떠한 '저항'도 식민주의의 헤게모니를 벗어나기 어렵다. 특히 하정일이 비판하고 있는 호미 바바의 혼종성은 "식민주의에 균열을 만들어낸다는 점에서는 저항적이지만" 식민지에서 탄생한 "'주체' 자체가 식민주의의 산물"이 된다는 점에서 식민주의를 완벽하게 극복한 것이라고 말할 수는 없다. (하정일, 『탈식민의 미학』, 소명출판, 2008, 16-17쪽.)

66 본 글이 차용하고 있는 '식민지 모더니즘'의 용어는 최현희(2023)에서 가져온 것이다. 최현희는 비-서구와 비20세기에서 탄생한 개별적인 모더니즘 사례들이 서구의 관점에서 일반적인 '모더니즘'으로 통칭되어 버리는 상황에 문제를 제기한다. 서구의 관점에서 주변부로 전락할 수밖에 없는 식민지 조선의 근대 문학장을 '식민지 모더니즘'이라는 용어를 도입하여 재해석하고 최남선·이상·최재서 등의 작품들을 검토한다. 그리고 서구를 중심으로 비-서구가 배치되는 일반적인 모더니즘의 관점에 균열을 낸다. (최현희, 『도둑맞은 이름들』, 소명출판, 2023. 1-72쪽.) 이 밖에 서구를 중심으로 상정되는 단일한 근대성에 문제를 제기하고 한국 근대 문학의 모더니즘을 식민지적 상황에 맞추어 재해석하고 있는 논의로는 권은(2018), 박상준(2018) 등이 있다. 권은은 모더니즘 문학 자체가 서구 중심적인 성격을 내포하고 있기에 주로 경성을 배경으로 하고 있는 식민지 조선의 문학 사이에 차이가 존재할 수밖에 없음을 강조한다. 이에 한국 근대 문학의 모더니즘을 해석할 때 모더니즘이 내포하고 있는 서구중심적인 사고가 발생할 수밖에 없음을 면밀하게 예증하고, '경성

펴보는 시도로서, 조선의 근대 문학이 서구의 것을 모방한 결과물이 아니라 도리어 서구 문명에서 태동한 근대적 규범에 균열을 낼 수 있는 방법론이 될 수 있음을 함의한다.

「유선애상」에서 시의 화자는 유선형 차(택시)를 타고 춘천 여행을 떠나고 있다. 이는 당시 식민지 조선에서 자동차의 보급이 확산되고 자동차 여행이 유행하게 된 상황과 밀접한 연관을 맺는다. 1910년과 1920년대에 일본이 군사적 목적으로 조선에 도로를 건설하고 확충함에 따라 자동차 보급률이 올라가게 되면서 1930년대에는 자동차 여행이 유행을 이끌게 되었다.[67] 특히 자동차 춘천 여행이 각광을 받게 된다.[68] 춘천은 물리적 거리·지형적 제약 등과 같은 문제로 인해 경성에서 진입하기 어려운 지역이었으므로 자동차의 보급과 도로 건설은 춘천 여행에

모더니즘'이라는 용어를 통해 박태원을 재해석한다. (권은, 위의 책, 1-48쪽.) 같은 맥락으로 박상준은 1930년대 한국 모더니즘 문학의 실체가 불분명하며, 외국의 모더니즘 문학 논의에 기대어 해당 시기의 문학 연구가 이루어졌음을 문제 의식으로 삼아 이상 문학을 재해석한다. (박상준, 『1930년대 한국 모더니즘과 이상, 최재서』, 소명출판, 2018, 3-66쪽.)

67 "일제는 1910-20년 동안에 군사적 목적을 위한 새로운 도로, 즉 신작로를 건설하면서, 조선의 낙후된 도로를 새롭게 건설한다는 과시를 광고를 통해 알렸다. 도로의 확충과 더불어 1918년에 212대에 불과했던 자동차는 1925년에 1,200대, 26년엔 1587대로 늘어났다. 자동차 광고는 1917년대에 자동차의 운행을 알리는 광고를 통해서 인쇄 매체에 소개되고 있으며, 1920년대 후반부터는 다양한 회사로부터 광고가 나오기 시작한다." 차가 대중화되면서 자동차 여행을 소재로 한 광고와 여행 또한 성행했다. 1916년 6월 24일 매일신보에는 서울~춘천 간의 왕복 여행을 소재로 한 '광교경춘자동차조의' 광고가 실렸고 1917년 3월 10일에는 경남자동차상회가 경성과 충주의 직통운행을 알리는 광고가 실렸다. 이러한 자동차 여행에 대한 관심은 1930년대에 이르러서도 지속된다. (변민주, 「지면광고로 본 1910~1960년대의 자동차광고」, 자동차모빌리티산업관, 게시일 불명, http://www.cybercarmuseum.or.kr/story/detail.php?idx=221&bbs_data=aWR4PTIyMSZzdGFydFBhZ2U9Jmxpc3RObz0mdGFibGU9JmNvZGU9JnNlYXJjaF9pdGVtPSZzZWFyY2hfb3JkZXI9%7C%7C, 2023.10.22.)

68 당시 언론은 자동차를 통해 경춘가도·춘천행 길을 갈 수 있다는 점을 강조하며, 자동차와 춘천을 함께 결부시켜 근대적 문물과 여행에 대한 환상을 부추겼다. 이에 대한 기사문으로는 다음과 같다.
「내선자동차[內鮮自動車] 대형 승합차, 경춘가도에서 호평이 좋다 (춘천)」, 『부산일보』, 1929.4.27.
「욱어진 녹음(綠陰) 춘천입구경춘가도(春川入口京春街道)에서」, 『매일신보』, 1933.5.29.



대한 근대적 호기심을 불러일으키게 된다.

그러나 기대감을 불러일으켰던 춘천 여행의 이면에는 험악한 도로 사정이 자리를 잡고 있었다. 1940년대 이르기 전까지 춘천에서의 교통수단은 자동차가 철도를 대신하여 그 몫을 점유하고 있었고 춘천으로 가기 위한 이동객들은 1915년 개통된 경춘가도와 내선자동차를 이용할 수밖에 없었다.[69] 그런데 춘천으로 들어가는 길은 매우 좁고 험해서 사고가 나는 것은 부지기수였고 특히 가평으로 진입하는 길목이 거친 까닭에 추락사고가 발생하였다.[70]

(…) 4월2일 오전 10시 부사장과 함께 **춘천행 자동차**를 탔다. (…) 폭 1간장1간반이 될까말까한 소형 버스 안에 승객 열세 사람이 타고 보니, 자동차 사람 겹을 씌워놓은 듯 하야 그때부터는 그야말로 이 가운데도

69 조선 총독부의 주도 하에 1920년대 중반 조선의 대부분의 지방에서는 철로가 개설되었지만, 강원도 내륙에 위치한 춘천은 경제적 가치가 적다는 이유로 철도 부설이 계속해서 지연되었다. 철도부설은 1927년까지 지연되었고 철도자동차라도 놓아달라는 강원도 관민들의 민원이 급증함에 따라 1928년 9월 처음으로 경춘 지역을 나서는 정기노선 버스가 철도부설 대신에 등장하게 된다. 경춘선 철도는 그로부터 10년 후인 1938년 사설철도로 개통하게 된다. (전영선, 「기차 대신 철도버스가 먼저 달린 경춘가도」, 탑라이더, 2010.11.2., https://www.top-rider.com/news/articleView.html?idxno=2042, 2023.10.22.)

70 실제 춘천 자동차 도로 사정 및 추락사고로 인해 많은 사람들이 다치거나 숨을 거두었다. 관련 기사들은 아래에 첨부한다.
「경성 춘천 간 늘어난 자동차 사고에 관해 당국은 엄중 단속 (춘천)」, 『부산일보』, 1930.10.24.
「사고なしデーに교통대사고, 교외금곡で노파를역살, 춘천통ひの자동차が」, 『경성일보』, 1931.9.20.
「절벽에서 자동차추락 승객오명중경상 춘천도립의원에서 가료중 양구탑치의 사고」, 『매일신보』, 1937.1.18.
「原因은 車體故障-檢事도 出動하여 現場을 臨檢-京春 버스 顚覆詳報」, 『매일신보』, 1940.4.28.

팔 하나 꼼짝 못할 형편이 되고 말았다. 이것은 사람이 자동차를 탄 것이 아니라 자동차 우에 다시 사람을 실어놓은 격이 되었다. (…)

자동차는 한참 산야를 질주하더니 **마석우리라는 고개**에 이르렀다. 이곳은 작년 그러께 공명단 최양옥 일파가 우편자동차 습격한 사건으로 유명한 곳이다. 과연 해발 몇 천척이나 되는지 영상은 **준험하기 끝없으며 도로는 그 산복으로 구비 돌아 있다**. 령상의 도로치고는 비교적 위험성이 적다고 할 만한 형편이나 그래도 그 밑을 나려다볼 때에는 **아슬아슬한 생각**을 참을 수 없다. 자동차는 엔진을 버쩍 틀어 백퍼센트의 에넬기를 다하야 가까스로 영상을 넘었다. **자동차도 숨이 차고 승객들도 숨이 찼다**.

어느덧 양주땅을 지나 **가평군내**에 들어섰다. 가평군내에 들어서며부터 도로의 험악한 것이야말로 실로 언어도단이라 아니할 수 없으니 강원도가 점차로 가까워지는 만큼 **험준한 준령**들이 첩첩히 앞을 가로질러 있고 산복과 혹은 산정으로 폭이 두어 간 가량 될까말까한 위경이 양장같이 굽이굽이 따라 있어 자동차는 마치 **개임이 새끼가 산정을 기어넘듯이** 그 험로를 닿지 않으면 아니된다. 아래를 나려다보니 천야만야한 단애이오 또다시 그 밑으로는 묘망한 한강상류가 굽이쳐 흐르고 있다. 만약 자동차운전수가 핸들을 한번 까딱 잘못한다 하여도 자동차는 틀림없이 단애 아가리로 전락하야 **승객들의 뼈도 거두지 못할 참극**을 일으키리라.

나는 억지로라도 태연하랴고 하였으나 목전에 현연한 이 **무서운 광경**에는 아모리 하여도 **불안 공포를 금할 수가 없었다**. 더욱이 로면에는 요철이 심하야 자동차는 닫는 말같이 앞뒤를 들었다놓았다 하지 않는가. “세상에 신경쇠약증 들린 사람들아 경춘가도를 닫지 마소 까딱하면 발광하시리라”나는 이렇게 말하고 싶다. 얼마동안이나 지났는지 그 험로를 다 치르고 나니 마치 **악몽에서 깨어난 그것처럼 시원하기 끝없으나 등골에**

는 악땀이 부쩍 숨어 있는 것을 깨달았다.

-「진필동정(陣筆東征) (1) 춘천 갓다 와서-고영한 기」 일부 발췌

춘천의 험악한 도로 사정은 1930년 4월 9일부터 15일까지 총 5차례에 걸쳐 『매일신보』에 기재된 글[71]을 통해서 드러난다. 글쓴이는 자동차 탑승 전까지만 해도 춘천 여행을 고대하고 있었던 것으로 보인다. 그러나 소형 버스 안에 많은 사람들이 들어선 나머지 글쓴이는 차에 탑승한 이후부터 크게 불편함을 느껴야 했다. 또한 강원도로 진입하는 길목인 마석우리와 가평군의 도로사정은 아슬아슬하고 숨이 차며 "승객들의 빼도 거두지 못할 참극"을 일으킬만한 것으로 묘사된다. 이에 따라 춘천으로 가는 길은 마치 악몽과 같은 모습으로 설명되며, 화자의 춘천 여행담은 "얼마동안이나 지났는지 그 험로를 다 치르고 나니 마치 악몽에서 깨어난 그것처럼 시원하기 끝없으나 등골에는 악땀이 부쩍 숨어 있는 것을 깨"닫는 경험으로 형상화된다.

애초 달랑거리는 버릇 때문에 궂인날 막잡어부렸다.
함초롬 젖여 새초롬하기는새레 회회 떨어 다듬고 나선다.

대체 슬퍼하는 때는 언제길래
아장아장 팩팩거리기가 위주냐.

허리가 모조리 가느래지도록 슬픈 行列[행렬]에 끼여
아조 천연스레 굴든 게 옆으로 솔쳐나자-

71 연재된 글은 다음과 같다.
「陣筆東征 (一)」, 『매일신보』, 1930.4.9.
「征東筆陣 (二)」, 『매일신보』, 1930.4.10.
「征東筆陣 (三)」, 『매일신보』, 1930.4.11.
「征東筆陣 (四)」, 『매일신보』, 1930.4.12.
「征東筆陣 (終)」, 『매일신보』, 1930.4.13.

春川(춘천) 三百里[삼백리] 벼루ㅅ길을 냅다 뽑는데
그런 喪章[상장]을 두른 表情[표정]은 그만하겠다고 꽥- 꽥-

몇킬로 휘달리고나서 거북 처럼 興奮[흥분]한다.
징징거리는 神經[신경]방석우에 소스듬 이대로 견딜 밖에.

-「유선애상」 5연-9연

해당 상황은 「유선애상」 5연-9연을 통해서도 드러난다. 시의 5연-9연은 화자가 자동차에 탑승하여 춘천으로 행하고 있는 대목으로서 화자는 위태로운 춘천의 도로 사정과 기대감에 미치지 못했던 자동차의 승차감을 기록해내고 있다. "궂은 날" 비가 오는 관계로 "함초롬 젖어 새초롬"하게 출발한 자동차는 "춘천 삼백리 벼랑길"에 들어서면서 마치 누군가의 죽음을 연상시키는 "상장"을 두른 표정으로 "꽥-꽥" 소리를 지른다. 위태로운 춘천의 도로 위에서 자동차는 얌전할 수도 점잖을 수도 없는, 마치 흥분한 거북이와 같은 모습을 보이게 된 것이다. 이는 춘천으로 진입한 자동차가 죽음을 연상시킬 정도의 극강의 위태로운 길을 달려야 했음을 시적으로 표현해낸 부분이라고 할 수 있다.

이러한 해석을 기반으로 신문에 기재된 글과 「유선애상」을 대조해보자면, 자동차를 타고 보니 상당한 불편감이 느껴졌다는 신문의 서술은 시의 "아장아장", "팩팩"과 같은 의성어를 통해 표현되고 있으며, 춘천으로 향하는 길에 거쳐야 했던 마석우리와 가평군의 험난하고 좁은 골목은 "허리가 모조리 가느래지도록 슬픈 행렬"로 비유되어 표현된다. 폭도 좁고 그 밑에 한강 상류가 흘러 자동차가 "개임이 새끼가 산정을 넘어가듯이" 지나갈 수밖에 모습은 시에서 "상장을 두른 표정"과 "거북처럼 흥분"하는 모습으로 포착된다.

이처럼 두 개의 글은 소재와 서사적인 측면에서 대응되는 점이 상당히 많다. 그러나 같은 내용을 다루고 있어도 이를 서술하는 방식에서는 차이를 보인다. 이는 「유선애상」이 문학적으로 갖는 함의와도 직결된다. 앞선 연재문은 지역적으로 편차를 보이게 된 강원도와 경기도의 입장 차이로 인해 경춘 도로의 문제가 해결되지 않고 있음을 사실적으로 전달하는 것에 목적을 둔다. 이에 반해 「유선

애상」은 상징적 이미지·심상의 전환 등과 같은 기법을 사용하여 춘천 여행의 실질적인 경험담 이상의 것을 전달한다. 사실적인 기록으로는 전승될 수 없었던 근대적 규범의 문화적 상징성과 환상성을 형식을 통해 부각시키고 유선(流線)으로 표상되는 근대성 자체에 문제를 제기한다.

생기생김이 피아노보담 낫다.
얼마나 뛰어난 燕尾服**[연미복]맵시**냐.

산뜻한 이 紳士**[신사]**를 아스팔트 우로 꼰돌라인 듯
몰고들 다니길래 하도 딱하길래 하루 청해 왔다.

-「유선애상」 1연, 2연

당시 자동차(택시) 대여업이 운전사가 포함된 대절의 방식으로 보급화되었다는 점을 감안해볼 때 시의 1연과 2연은 화자가 택시 대여를 요청하여 "하루 청해" 온 상황을 보여준다. 사람들이 자동차를 "몰고들 다니"는 모습을 보았다는 표현과 자동차를 "뛰어난 연미복"을 입은 것처럼 근사하게 바라보고 있는 화자의 모습은 당시 자동차와 자동차 여행이 근대적인 문화로 간주되어 식민지 조선에서 대대적인 유행을 이끌었음을 암시한다.

이때 자동차에서 드러나는 근대의 표상은 시각적 심상을 통해 극명하게 드러난다. 시의 1연에 등장하는 피아노와 연미복은 실제 서양으로부터 유입된 근대의 문물을 상징했다. 이들은 모두 어두운 무채색 바탕에 곡선의 형태가 두드러지는 모양새를 갖추고 있다는 점에서 외형적 공통점을 보였고 소설에서는 예술적·귀족적인 분위기를 암시하는 장치로 등장하기도 하였다.[72] 이중 연미복은 서양의 남성들이 공식적인 행사가 있을 때 착용하던 예복이었으며[73] 개화기 이후에

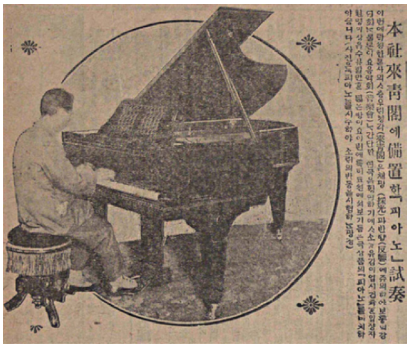
72 「아침 -뻬토-벤의 이야기-」, 『동광』 제34호, 1932.6.2.

73 조선의 전통 예복 중에 하나였던 소례복은 1905년을 기점으로 서양 남성의 의복인 연미복과 프로코트의 모습으로 바뀌게 된다. 소례복은 궁내에서 황제를 접견할 때, 공식적인 연회에 참석할 때 등과 같은 중요한 상황에 착용되었다. (한국민족문화대백과사전 , "소

조선의 지식인들 사이에서 모던한 착장으로 유행을 이끈 근대의 문화적 상징물이었다.



고종 황제의 연미복 착용 모습[74]



「본사 來靑閣에 비치한 피아노」[75]

귀족 집 이층의 히게 칠한 작은 회장. 벽에 의지하야 라선모양(螺旋模樣)의 등을 가진 의자들. 색색이 **연미복**(燕尾服)과, 검은 승려의 옷과 그 사이에 끼인 빠드득어리는 비단 제복(制服).

(…)

공작가(公爵家) 군악대의 붉고, 가에 금빛선(線)을 두른 **궁정 제복을 입은 젊은이**는 그때 열리어 잇는 피아노 앞으로 걸어 왓엇다. (…) 어느 귀부인이 낮은 소리로 옆에 앉은 남편더러 그 사람이 누구냐고 물으니까 그 남편인 취밀원 고문관 「뿌륜넬」은 궁정 탄주자이고 유명한 피아노

례복", https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0030024?utm_source=chatgpt.com, 2025.7.1.)

74 한국민속대백과사전, "연미복", https://folkency.nfm.go.kr/topic/detail/7111, 2024.10.30.

75 해당 광고는 '본사'가 부설 음악학교를 운영하고 있다는 점을 설명하며 천명 이상을 수용할 수 있는 넓은 방과 피아노를 구비해두었다는 사실을 강조한다. 피아노는 '본사'의 권위와 우수성을 부각하기 위한 수단이 되며, 피아노를 치는 사람은 남성의 모습으로 포착된다. (「본사 來靑閣에 비치한 피아노」, 『매일신보』, 1924.6.19.)

탄주자인 「**루드비히·판·빼토-벤**」**군**이라고 대답하엿다.

-소설 「아침 -뻬토-벤의 이아기-」 부분 발췌[76]

이와 같은 점을 감안해볼 때 "뛰어난 연미복"을 갖춰 입고 "산뜻한 신사"의 모습을 한 유선형 자동차는 당시 식민지 조선에서 전파된 근대적 규범과 문물이 점잖고 힘이 있는 서구 남성의 이미지를 중심으로 형상화되었음을 보여준다.[77] 이에 따라 시의 후반에 등장하는 유선형 자동차의 방정맞은 죽음은 번듯하게 보였던 '서구 근대 남성'의 규범이 얼마나 허구적인 것에 불과했는지를 폭로하는 수단이 된다.

손에 맞는 품이 길이 아조 들었다.
열고보니 허술히도 半音**[반음]키**-가 하나 남았더라.

줄창 演習[연습]을 시켜도 이건 **철로판에서 밴 소리**구나.
撫臺[무대]로 내보낼 생각을 아예 아니했다.

-「유선애상」 3연, 4연

한편, 시의 1·2연에서 긍정적으로 포착된 유선형 자동차의 모습은 3·4연에서 불안한 모습으로 전환된다. 시의 3·4연은 자동차 운전수가 자동차에 시동을 거는 장면으로서 당시 자동차에는 전기식 스타트 모터가 없어 사람이 직접 엔진 부근

76 해당 부분은 민족운동지의 성격이 짙은 『동광』 잡지에 실린 소설의 일부를 발췌한 대목이다. 소설에 등장하는 피아노와 연미복은 소설의 배경이 되는 귀족 집을 묘사하는 주요한 장치가 되며, '베토벤'이라고 불린 남성의 예술성과 환상성을 부각시킨다. (「아침 -뻬토-벤의 이아기-」, 『동광』 제34호, 1932.6.2.)

77 실제 해당 시의 시적 제재인 유선형 자동차는 빠르고 강한 특성을 기반으로 식민지 조선에서 제국에 대한 선망을 촉진하는 동시에 기술과 자본에 대한 남성의 힘을 상징하는 상징물로 유통되었다. 이에 대한 내용은 본 글의 3장을 참고하도록 한다.

으로 가서 크랭크 축에 쇠꼬챙이를 꽂아 돌려야 했다.[78] 이를 감안해볼 때 3연에 등장하는 "반음키"의 소리는 자동차 운전수가 엔진을 작동시키기 위해 쇠꼬챙이(크랭크 핸들)를 차량의 구멍에 꽂은 상황을 암시한다.



시동을 걸기 위해 운전수가 차량 앞에 시동용 손잡이(크랭크 핸들)를 꽂고 있는 장면[79]

여기에서 "반음키"로 표현되는 청각적 심상이 시를 해석하는 데에 있어서 중요한 역할을 한다. 시의 1·2연에서는 화자가 시각적 체계를 토대로 근대에 대한 환상과 호기심을 표출하였다면[80] 3·4연에서는 청각적 심상이 유선형 차의 위태로운 모습을 묘사하는 역할을 한다. 자동차는 시동을 건 이후부터 소음과 잡음을 내며 불안한 모습을 보인다. 더군다나 불협화음을 연상시키는 반음의 자동차 시동소리는 연습을 해도 "철로판에서 밴 소리"처럼 극심해

78 *Reed Brothers Dodge,「Early Car Starters: How Did Old Cars Start?」, Reed Brothers Dodge History 1915–2012, 2018.3.17. https://reedbrothersdodgehistory.com/?s=Car+Starters, 2025.7.1.*

79 *ibid.*

80 푸코에 따르면, 시각 체계는 근대의 권력이 작동하기 위한 조건이 된다. 근대의 권력은 규율 훈련을 통해 은밀하게 작동하게 되는데, 이때 규율은 시각체계를 통해 권력을 행사하며 개인을 시각적으로 가시화시키는 장치가 된다. 이에 감시의 방식도 변화한다. 18세기의 원형 건축물에서 이루어지는 감시체계와는 다르게, 18세기 이후의 감시는 특정한 감시자에 의해 이루어지는 것이 아니라, 위계적이고 상호적인 방식으로 행해지게 되었으며, 권력은 "고유한 메커니즘으로 유지되고 계산된 시선이 끊임없이 작동하는" 모습을 갖추게 된다. (푸코, 오생근 역,『감시와 처벌』. 2017, 나남, 267-280쪽.) 이와 같은 점을 감안해볼 때 제국의 권력은 자동차·피아노·양복과 같은 물질 형태로 보급됨으로써 시각적 형태를 띠게 된다. 이러한 근대적 규범의 시각과 현상은 타자를 평가하는 시선의 규범으로 작동할 뿐만 아니라, 상호적인 시선과 개인의 규율 훈련을 통해 주체로 하여금 자발적으로 스스로를 단속하게 만든다. 이는 해당 시의 1연에 등장하는 '생김생김이 피아노보다 낫다'는 표현을 통해 드러난다. 해당 부분은 화자가 자동차를 시각적으로 관찰하여 평가하고 있는 부분으로서, 해당 표현은 화자가 시각적 체계를 전제로 사물의 가치를 평가하고 근대적 가치를 내면화였음을 보여준다.

질 뿐이다. 가만히 있을 때는 근사하고 멋있어 보였던 문명의 자동차가 막상 시동을 키고 난 이후부터는 불안하고 두려운 소리를 내기 시작한 것이다. 이러한 현상은 시각 체계를 기반으로 발생하였던 화자의 근대에 대한 환상이 청각적 심상을 통해 파열음을 내며 흔들리고 있다는 것으로 해석된다.[81]

쌍쌍이 날러오는 風景[풍경]들을 뺨으로 헤치며
내처 살폿 엉긴 **꿈을 깨여 진저리를 쳤다.**

어늬 **花園[화원]**으로 꾀여내어 바늘로 찔렀더니만
그만 **胡蝶[호접]**같이 죽드라.

-「유선애상」 10연, 11연

시의 후반부에 들어서 화자는 자동차 춘천 여행이라는 근대적 체험이 얼마나 헛된 망상에 불과했는지를 토로한다. 자동차는 춘천행 도로를 달리는 동안 꽥꽥 소리를 지르며 방정맞고 호들갑스러운 모습을 보인다. 이에 화자는 "풍경들을 뺨으로 헤치며" '꿈'에서 깨어나게 되고, 여행의 종착지인 화원(춘천의 옛 지명)[82]에

81 본 글에서는 보는 주체에서 듣는 주체로 주체의 감각이 변화되고 있다는 점에 주목하였지만, 남기혁은 '성찰적 시각'의 관점을 도입함으로써 정지용의 중·후기시에 드러나는 시선이 근대의 원근법과 다른 모습을 보이고 있다는 점을 강조한다. '성찰적 시각'이란 '보는 주체'의 위치를 절대화시키는 근대의 원근법적 체계와 다른 시각적 재현 체계를 의미한다. 근대의 원근법이 시각의 사실성과 객관성을 전제로 보이지 않는 것을 재현해내지 않는 특성을 가지고 있다면, '성찰적 시각'은 시각적으로 재현해낼 수 없다는 것들이 존재함을 직면하고 주체의 시선에 맞서 이를 바라보는 또 다른 시선을 등장시킨다. 이는 "식민지적 근대에 맞설 수 있는 새로운 저항적 시각 체제"를 의미한다. (남기혁, 「정지용 중·후기시에 나타난 풍경과 시선, 재현의 문제 ; 식민지적 근대와 시선의 계보학(4)」, 『국어국문』 제47권, 국어문학회, 2009, 111-148쪽.)

82 화원은 과거 춘천의 요선동(要仙洞)과 낙원동(樂園洞)을 지칭하는 말이었다. 요선동은 "1939년 읍제 실시에 의하여 화원정1정목 이라 하다가, 1946년 왜식 동명 변경에 의하여 요선동"이라는 명칭으로 바뀌었으며, 낙원동은 "1939년 춘천읍제에 따라 가연리의 일부를 갈라서 화원정이정목이라" 불리다가 "1946년 왜식동명인 화원정이정목을 낙원동으로 개칭"하게 되면서 현재의 이름을 갖추게 되었다. (춘천시 소양동 복지센터, "화원",

도착한 자동차는 바늘에 의해 호접처럼 죽고 만다. 자동차의 죽음은 정황상 종착지에 도착하여 시동을 끈 상황을 의미하지만, 화자는 자동차의 시동을 끄는 모습을 겨우 바늘 하나에 호접[83]처럼 죽고 말았다고 표현하며, 근대적 체험을 '꿈'에 빗대어 자조적으로 해석한다.

여기에서는 "바늘로 찔렀더니만 호접처럼 죽더라"의 종결어미 '-더라'에 주목할 필요가 있다. '-더라'는 주체의 깨달음·감탄·회상과 같은 상황을 암시하는 표현으로서[84] 문학적으로는 영탄적 어조를 통해 화자의 감정을 극대화시키고 있는 부분이라고 해석할 수 있다. 이는 시인이 발화 주체를 의도적으로 등장시킴으로써 춘천 여행길을 통해 깨닫게 된 근대에 대한 비판의식을 언어화시켜 독자에게 전달하고 있음을 보여준다. 발화 주체를 통해 근대적 호기심과 선망을 부추긴 "산뜻한 신사"가 겨우 "바늘" 하나에 죽고 말았다는 사실이 언어화될 때 비로소 유선형 자동차는 죽고 유선(流線)에 대한 애상(哀傷)이 시작된다.

정리하자면 시의 제목에서 드러나고 있는 유선(流線)은 1920-1930년대 식민지 조선을 휩쓸었던 유선형 담론과 이에 기반하여 보급되었던 자동차를 의미한다. 그리고 시의 8연에 등장하는 "춘천삼백리 벼랑길"은 자동차 도입으로 인해 가능해진 춘천 여행길을 의미한다. 시의 제목이라고 할 수 있는 유선(流線)에 대한 애상(哀傷)은 점잖고 신사 같은 모습을 보였던 유선형 자동차가 막상 춘천으로 행하는 입구에서 "거북처럼 흥분"하는 모습을 보이며, 종착지에 이르러서는 겨우 바늘 하나에 죽고 마는 상황으로 귀결된다. 따라서 시의 핵심 소재인 유선형 자동차는 식민지 조선에 전파된 근대적 규범과 물질들이 제국·근대·남성에

---

https://www.chuncheon.go.kr/village/soyang-dong/intro/history/, 2023.10.22)

83 '호접'은 '호접지몽'을 의미함으로써 장자의 꿈에서 착안된 말이다. 물아일치의 경지를 뜻하거나 인생의 무상함을 비유할 때 쓰는 말이다. (위키백과, "호접", https://namu.wiki/w/%ED%98%B8%EC%A0%91%EC%A7%80%EB%AA%BD, 2023.10.22.)

84 국립국어원 표준국어대사전에 따르면 '-더라'의 표현은 i) "화자가 과거에 직접 경험하여 새로이 알게 된 사실을 그대로 옮겨 와 전달"하는 뜻으로 쓰이거나 ii)"화자가 과거에 경험한 일을 회상하며 자문하거나, 공유했던 과거 경험에 대해 상대편에게 물어보는 뜻을 나타내는" 역할을 한다. (국립국어원 표준국어대사전, "-더라", https://stdict.korean.go.kr/search/searchView.do?word_no=412877&searchKeywordTo=3, 2025.7.1.)

대한 환상을 불러일으키고 있음을, 그리고 연미복을 입고 신사의 모습처럼 다가온 근대에 대한 환상과 실질적 경험 사이에는 큰 괴리가 있음을 밝히는 시적 수단이 된다.

이러한 관점에서 「유선애상」을 살펴볼 때 해당 시는 식민지 조선인들이 겪어야 했던 실질적인 경험담을 이용하여 '산뜻한 신사'로 형상화되는 근대적 규범의 허구와 실체를 직면하는 내용을 담고 있다. 시에서 드러나는 이미지들은 당시 조선에 전파된 근대적 규범이 문화적으로 어떠한 모습과 형상을 갖추었는지를 파악할 수 있게 만들며, 시각적 심상에서 청각적 심상으로의 전환은 문화적으로 유통된 근대적 규범과 식민지 조선인들이 겪어야 했던 실질적인 불편함 사이에 큰 낙차가 있음을 보여주는 장치가 된다. 궁극적으로 화자가 조선에 전파된 근대적 규범의 허구와 실체를 직면하고 이를 언어로 발화할 때 비로소 근대에 대한 환상을 부추겼던 유선형 자동차에 대한 죽음은 애상(哀傷)의 차원을 맞이할 수 있게 된다.

5 마치며

제국의 입맛에 맞게 가공된 근대적 규범은 식민지 조선에서 1920-1930년대 유선형 담론을 통해 마치 과학적이고 자연스러운 것처럼 전파된다. 크고 빠르며 힘이 센 것처럼 묘사된 유선형 교통수단의 이면에는 타자를 장악하는 제국의 정신이 자리 잡고 있었으며, 친근하고 일상적인 것처럼 유통된 유선형의 일상 품목들은 식민지 조선에서의 자본시장을 팽창시키는 역할을 했다. 이와 같은 시류 속에서 유선형 담론은 조선의 일상을 문화적으로 장악하고 근대에 대한 선망을 발생시켰다.

이 시기의 자동차는 유선형 담론을 구성하는 핵심적인 역할을 하였으며, 근대에 대한 환상을 전파하는 데에 효과적이었다. 식민지 조선에 보급되어 문화적으로 파급력을 일으킨 자동차는 식민지 내에서 제국-식민지, 자본계급-노동계급, 남성-여성과 같은 위계적 구도를 면밀하게 강화한다. 자동차가 자본과 돈을 과시할 수 있는 문화적인 상징물이 되면서, 다수의 조선인 남성들을 근대적이지 못한 존재로 전락된다. 식민지 조선인 여성들은 근대의 환상을 불러일으키는 수

단이 되는 동시에 민족주의적 관점에서조차 타자화되는 국면을 맞이하게 된다.

이처럼 식민지 내부에서 다양하게 맞물린 근대성·식민성·계급성·젠더성은 근대에 대한 경험이 결코 하나의 언어와 관점으로 획일화될 수 없음을 시사한다. 권력에 저항하기 위해 자동차를 다양한 관점으로 견지해낸 조선의 글들은 식민지 조선에서의 근대성이 제국으로부터 단선적인 방향으로 이식된 것이 아니라, 역동적이고 다발적인 측면에서 구성되었음을 보여준다. 식민지 조선에서 드러나는 근대의 분열적 현상은 서구를 중심으로 둔 보편적 근대성의 관점으로 환원될 수 없으며, 「유선애상」은 이러한 서구 중심의 근대적 규범 자체가 내포하고 있는 허구성과 폭력성을 폭로한다.

이에 착안하여 본 글은 정지용의 「유선애상」 시를 해석했다. 해당 시가 자동차 춘천 여행이라는 실질적인 경험을 토대로 식민지 조선에서 유통된 근대적 규범의 환상과 실체를 드러내고 있다고 파악했다. 시의 핵심 제재가 되는 유선(流線)과 자동차는 서구 남성의 형상을 한 모습으로 등장하여 화자의 눈에 근대적이고 신사적인 것처럼 보이지만, 도로 위에서 소리를 지르고 춘천에 다다라서는 허망하게 죽고 만다. 이는 당시 근대적 호기심을 불러일으켰던 근대적 문물들이 문화적으로 얼마나 과장되어 부풀려졌는지를 보여준다. 시에서 드러나는 이미지와 심상의 전환 등과 같은 형식들이 근대의 허구성과 분열성을 폭로하는 데에 큰 역할을 한다. 식민지 조선의 관점에서 근대를 재해석하고 서구의 근대성에 균열을 내고 있다는 점에서 해당 시는 의의를 갖는다.

참고문헌

기본자료

「東洋에서 自働車 第一 먼저 타니가 누구일가」, 『개벽』 제25호, 1922.7.10.

「본사 來靑閣에 비치한 피아노」, 『매일신보』, 1924.6.19.

「時事小評」, 『개벽』 제57호, 1925.3.1.

「自動車」, 『조선신문』, 1927.4.13.

「朝鮮女性의 새職業 街頭에서奮鬪하게된 버스, 껄의 설음」, 『동아일보』, 1928.4.25

「요모조모로 본 朝鮮 사람과 外國 사람-=自動車안에서 본 =朝鮮 손님과 外國 손님=」,『별건곤』 제12·13호, 1928.5.1.
「女性의 職業과 男性의 職業」,『동아일보』, 1929.3.1.
「내선자동차[內鮮自動車] 대형 승합차, 경춘가도에서 호평이 좋다 (춘천)」,『부산일보』, 1929.4.27.
「自動車 黃金時代」,『별건곤』 제26호, 1930.2.1.
「陣筆東征 (一)」,『매일신보』, 1930.4.9.
「征東筆陣 (二)」,『매일신보』, 1930.4.10.
「征東筆陣 (三)」,『매일신보』, 1930.4.11.
「征東筆陣 (四)」,『매일신보』, 1930.4.12.
「征東筆陣 (終)」,『매일신보』, 1930.4.13.
「경성 춘천 간 늘어난 자동차 사고에 관해 당국은 엄중 단속 (춘천)」,『부산일보』, 1930.10.24.
「사고なしデーに교통대사고, 교외금곡で노파를역살, 춘천통ひの자동차が」,『경성일보』, 1931.9.20.
「아침 -삐토-벤의 이아기-」,『동광』 제34호, 1932.6.2.
「자동차」,『중앙일보』, 1932.12.2.
「버스껄中心 亂鬪未遂劇」,『동아일보』, 1933.3.29.
「욱어진 녹음(綠陰) 춘천입구경춘가도(春川入口京春街道)에서」,『매일신보』, 1933.5.29.
「첨단을것는 자동차의 가지가지」,『동아일보』, 1933.12.3.
「洋裁縫講習會에서 배울 새감각을가진『스-쓰』」,『동아일보』, 1934.4.3.
「금년에유행하는 크리스마스, 작란감」,『동아일보』, 1934.12.9.
「봄 소식은 모자로부터 새봄에유행할 유선형모자」,『동아일보』, 1935.1.23.
「三五년형스타일 핑크빛유선형」,『동아일보』, 1935.3.12.
「流線型洋裝에 流線型自動車를 타고」,『매일신보』, 1935.3.15.
「미쓰·一九三六년…… 키적은 유선형의」,『동아일보』, 1935.4.11.
「유모차도 유선형으로」,『동아일보』, 1935.12.4.
「영정[榮町] 심야의 요사스런 일! 반나체의 유선형, 질주하는 자동차의 남녀, 정

지시켜 바로 꾸짖음」, 『부산일보』, 1935.7.11.
「자동차의 변함」, 『조선중앙일보』, 1935.10.14.
「여성의일터를찾어 어떤자격자를쓰며 어찌하면 뽑힐가 "공부"에 앞서는 "얼굴"과 "맘" 다섯가지대표직업」, 『동아일보』, 1936.2.20.
「철저해진 자동차의 유선형」, 『동아일보』, 1936.4.22.
「伊太利에 流線結髮流行」, 『동아일보』, 1936.8.25.
「절벽에서 자동차추락 승객오명중경상 춘천도립의원에서 가료중 양구탑치의 사고」, 『매일신보』, 1937.1.18.
「엄마의자랑거리되는 맛잇는빵제조법」, 『동아일보』, 1937.10.5.
「朝鮮◈의 自動車工業 國產自動車에서 計劃」, 『매일신보』, 1937.10.26.
「原因은 車體故障-檢事도 出動하여 現場을 臨檢-京春 버스 顚覆詳報」, 『매일신보』 1940.4.28.

단행본
권영민, 『정지용 詩 126편 다시 보기』, 민음사, 2004, 639-641쪽.
권은, 『경성 모더니즘-식민지 도시 경성과 박태원 문학』, 일조각, 2018, 1-48쪽.
노형석, 『한국 근대사의 풍경』, 생각의 나무, 2006, 138쪽.
박상준, 『1930년대 한국 모더니즘과 이상, 최재서』, 소명출판, 2018, 3-66쪽.
이숭원, 『20세기 한국 시인론』, 국학자료원, 1997, 78-82쪽.
이준식, 『일제강점기 사회와 문화-'식민지' 조선의 삶과 근대』, 역사비평사, 2014, 41쪽.
최동호 외 21명, 『다시 읽는 정지용 시』, 월인, 2003, 144-159쪽.
최현희, 『도둑맞은 이름들』, 소명출판, 2023, 1-72쪽.
하정일, 『탈식민의 미학』, 소명출판, 2008, 16-17쪽.
한금윤, 『모던의 욕망, 일상의 비애』, 프로네시스, 2006, 31쪽.
대리언 리더, 김종엽 역, 『여자에겐 보내지 않은 편지가 있다』, 문학동네, 2010, 61-64쪽.
푸코, 오생근 역, 『감시와 처벌』, 나남, 2017, 267-280쪽.

논문
김남규,「정지용의 난해시와 발표지면의 특수성」,『시민인문학』 제34호, 경기대학교 인문학 연구소, 2018, 9-33쪽.
남기혁,「정지용 중·후기시에 나타난 풍경과 시선, 재현의 문제 ; 식민지적 근대와 시선의 계보학(4)」,『국어국문』 제47권, 국어문학회, 2009, 111-148쪽.
박상동,「정지용 시의 난해성 연구: 〈향수〉·〈유리창〉·〈유선애상〉을 중심으로」, 고려대학교 석사학위 논문, 2004.
박은영,「모던의 이미지 '유선형' 근대 시각문화의 표상」,『美術史論壇』 제56호, 한국미술연구소, 2023, 33-64쪽.
박호영,「「유선애상」에 대한 시 해석의 방향」,『한국시학연구』 제31호, 한국시학회, 2011, 169-190쪽.
성현아,「1920~30년대 정지용의 문학사적 의미-『조광지광』·시문학파·구인회와의 관계를 중심으로-」, 중앙대학교 석사학위논문, 2019.
소래섭,「정지용의 시 〈유선애상〉의 소재와 의미」,『한국현대문학연구』 제20호, 한국현대문학연구, 2006, 263-294쪽.
신범순,「정지용 시에서 '詩人'의 초상과 언어의 특성」,『한국현대문학연구』 제6집, 한국현대문학회, 131-158쪽.
이수정,「「유선애상」, 실패의 체험담-자건거로 비유된 '조선의 근대시'」,『한국현대문학연구』 제47호, 한국현대문학연구, 2015, 289-381쪽.
이지상,「실패의 체험과 근대의 가능성-정지용 「유선애상」에 관한 소고」,『우리말글』 제100집, 우리말글학회, 2024, 211-258쪽.
임홍빈,「정지용의 시 「유선애상」의 소재와 해석」,『인문논총』 제53집, 서울대학교 인문학연구원, 233-283쪽.
한숙향,「정지용 시 「유선애상」고찰」,『비평문학』 제40호, 한국비평문학회, 2011, 349-381쪽.
홍덕구,「정지용의 '자동차(automobile)' 테크놀로지 체험과 문학적 재현: 「유선애상」을 중심으로」,『한국문학연구』 제69호, 동국대학교 한국문학연구소, 2022, 481-514쪽.
황현산,「정지용의 '누뤼'와 '연미복의 신사'」,『現代詩學』 제373호, 現代詩學社,

2000, 194-202쪽.

Abstract

Imperial Representations and Modern Others in Streamlined Forms and Automobility of 1920s–30s Colonial Korea.

Jung, Min jin

This paper explores how the streamlining discourse and the automobile symbolism constructed modern disciplinary norms in colonial Korea, particularly as reflected in Jeong Ji-yong's poem Yuseon Aesang (Streamline Melancholy). In the 1920s–30s, streamlined aesthetics circulated through transportation, consumer goods and women's bodies, promoting fantasies of empire, masculinity, and modernity as rational ideals. The automobile, emblematic of speed and strength, reinforced the image of the ideal imperial man and positioned Koreans—and especially Korean women—as modernity's Others. In Yuseon Aesang, the streamlined car initially appears as a modern fantasy but ends in noise and futility. Through its poetic form, the poem exposes the fictitious nature of Western civilization and modernity.

Key words: Colonial Modernism, Streamlining Discourse, Automobility, Fantasy of Empire, Masculinity, Modernity

논문제출 / 2025.07.15.
논문접수 / 2025.07.17.
게재확정 / 2025.08.08.