

〈원문출처〉

이 글은 2022년 5월 20일-21일 한성대 '이주의 인문학' 사업단에서 주최한 국제학술대회 〈이주의 인문학: 감정, 문화, 그리고 지식〉에서 발표된 원고 "Immigration and the Ethics of Culture"를 저자의 동의하에 번역한 것입니다.

〈저자소개〉

라제쉬 차드라 슈클라 (세인트 폴 대학교)

라제쉬 C. 슈클라 Rakesh C. Shukla는 세인트 폴 대학교 Saint Paul University의 부교수 겸 공공윤리학과 the School of Public Ethics의 학과장을 맡고 있습니다. 그의 연구 관심 분야는 도덕과 정치 철학의 교차점, 특히 우정과 정의, 이주와 이민, 윤리, 그리고 공공 정책, 세속주의와 민주적 시민권, 환경윤리 등에 관심을 두고 있습니다. 라제쉬는 다음과 같은 저널에 다수의 논문을 발표했습니다: *Annales: Ethics in Economic Life* (2018); *French Journal of Media Research* (2018 & 2016); *Frontiers of Philosophy in China* (2014); *East and West Thought* (2014); *Toronto Slavic Quarterly* (2013); *Contemporary Thought* (2013); *Philosophy, Culture and Tradition* (2013); *Maritain Studies* (2013); and *Existenz* (2011). 각각 2013년에는 저널 *the Journal of Philosophy, Culture and Tradition*, 2018년에는 저널 *French Journal of Media research*의 객원 편집자로 활동한 바 있습니다. 현재 연구 프로젝트는 이주와 이민이 민주 사회와 복지 국가의 기능에 미치는 영향을 이해하는 데 전념하고 있습니다. 또한 "윤리와 공공생활(Ethics and Public Life)"에 관한 저서를 편집하고 있으며, 세인트 폴 대학교에서 "윤리와 공공 정책"에 관한 연구 그룹을 이끌고 있습니다.

III

이주와 지식, 감정, 물질의 이동

김 지 윤

한성대학교

모빌리티 턴의 가능성

2000년대 중반 이동성(mobility) 중심의 패러다임 등장을 일컫는 '모빌리티 턴(mobility turn)'은 현대사회를 이해하는데 있어서 정주(dwelling)를 인간의 정상적이며 지배적인 상태로 보던 패러다임에서 사람은 물론 사물, 사상, 문화까지도 지속적으로 이동 중이며 이러한 이동성의 시각을 중심에 두어야 한다는 패러다임으로의 전환을 의미한다. 철학에서는 고대 로마의 루크레티우스(Lucretius)부터 중세 스피노자(Baruch Spinoza) 그리고 현대의 질 들뢰즈(Gilles Deleuze)에 이르는 다수의 철학자들이 이미 이동성에 기반한 존재론과 인식론적 논의를 전개시켜왔으며¹⁾, 이들의 논의가 인류학, 사회학, 지리학 등의 기반에서 모빌리티 담론에 관심을 가져온 학자들(Appadurai, 1986; Clifford, 1997; Urry, 2000; Cresswell, 2006; Sheller and Urry, 2006; Cresswell and Merriman, 2011; Bauman, 2011; Sheller, 2021)에게 상당한 영향²⁾을 주었다. 이동

성에 대한 이해는 공간적 이동과 시간적 흐름에 대한 이해를 동반하므로 쉽게 파악하기 어려운 연구대상일 수밖에 없다.(Cresswell, 2006: 1) 그럼에도 모빌리티 턴 이후, 기존에 각 분과 학문에서 연구되던 이동의 형태나 관련 주제들, 특히 인류의 역사에서부터 시작된 이주, 여행, 도시에서 걷기나 다양한 형태의 이동수단을 통한 반복적인 이동, 신체내의 대사 활동, 그리고 사물과 사상의 움직임까지 다양한 공간적 스케일을 가로지르는 이동이 '모빌리티(mobility)'³⁾ 라는 개념을 중심으로 연구되고 있다. 국내에서도 이동이나 이동성 대신 영어 단어 mobility의 영어 발음을 그대로 음차한 '모빌리티'가 저술과 연구에 사용되는 빈도가 증가하면서 모빌리티 턴의 영향이 확장되고 있다.

모빌리티 턴 이후 모빌리티라는 단어는 21세기 지구화의 모든 흐름을 개념화하는 주요 개념어로 자리 잡고 있다. 존 어리(John Urry)는 '이동적(mobile)'이 가진 여러 의미를 물건과 사람이 지나는 어떤 속성으로서 이동가능하다는 능력, 통제하기 어렵고 무질서해 보인다는 의미에서 폭민(暴民), 상향 혹은 하향의 사회적 지위의 변화, 이주와 같은 장기적이며 지리적인 이동으로 크게 구분한다. 이후 서있기, 빈둥거리기, 걷기, 오르기, 춤추기, 다양한 이동수단(자전거, 버스, 자동차, 기차, 배, 비행기, 휠체어, 목발 등)에 의해 강화된 이동의 형태를 망라한다고 설명한다.(존 어리, 2022(2007: 24-26)) 그러나 이러한 구분도 방대한 모빌리티의 형태를 체계적으로 제시하기에는 어려움이 있어 보인다. 이에 어리는 모빌리티를 가능하게 하는 시스템(system)의 검토로 나아간다. 시스템은 특정 모빌리티의 반복적인 수행을 가능하게 하여 모빌리티가 어떻게 공간적으로 나타날 것인지 "기대 공간"을 창출하게 한다.(ibid., 33) 이러한 사례들은 대부분 기술 발전과 긴밀히 관련되어 있어서 19세기 영국과 프랑스에서 시작된 국영 우편 시스템, 대중 관광 패키지, 철도 및 항공 시스템과 같은 것들이다. 미미 셸러(Mimi Sheller)는 코로나 이후의 모빌리티에 관한

성찰을 포함한 최근 논의(Sheller, 2021)에서 다양한 이동 형태를 나열하던 기존 연구에서 더 나아가 인류세(anthropocene) 시대의 이동과 대안적 이동의 형태에 논의하면서 이동의 정의(justice)와 윤리적 논의로 담론을 좀 더 확장하고 있다. 이러한 논의에서 다시 강조되듯 코로나19로 인한 팬데믹 이후 이동하는 것 혹은 이동되는 것은 인간의 신체뿐만 아니라 균과 바이러스, 혐오와 같은 정동, 습관이나 가치관 등의 문화와 지식에 이르기까지 다양한 사물과 비인간(non-human)적인 것으로 확장⁴⁾되고 있다.

모빌리티 턴의 중요성을 뒷받침하는 근거로서 대부분의 논의는 숫자와 속도로 시작한다. 이주민의 수, 출생 국가가 아닌 다른 국가에 거주하는 인구수, 해외 여행객의 증가, 난민의 급증⁵⁾ 등이다. 그러나 이는 동시에 상당한 수의 인구가 여전히 이러한 이동성의 회로를 따라 이동하기보다 상대적으로 정주적 삶을 유지하고 있다는 것도 보여준다. 전 세계적으로 국제 이주자로서 파악된 3%는 송금경제(remittance economy)와 고국의 정치에 원격적으로 참여하거나 초국가적 이동성을 통해 자신뿐만 아니라 서로 다른 국가나 도시들을 오가며 문화와 사상을 그리고 주변 사람들을 함께 이동시키고 있을 것이다. 그럼에도 불구하고 여전히 97%는 직접적인 이주민이 아니다. 물론 최근 모빌리티 턴이 도시 내 이동성과 세포의 수준에 이르는 미시적 이동성에 대해 언급하면서 "이동하지 않는 것은 없다"라는 인식이 확산되고 있는 것도 사실이다. 그러나 정주보다 이동이 존재의 근원적인 상태라는 발화를 통해 우리가 주목해야 하는 것은 무엇일까? 모빌리티라는 개념을 하나의 우산(umbrella)과 같은 개념으로 두었을 때, 여행객과 난민의 이동, 거리 노숙자와 산보자의 이동, 글로벌 엘리트와 기후난민의 이동에 대해 주목하는 우리의 논의는 좀 더 거시적으로 풍성해질 것인가 혹은 농치게 되는 지점들이 증가하게 될까?

최근의 코로나19에 의해 야기된 팬데믹 상황을 전후로 하여 이동성은 본격적으로 윤리적, 정치적 의제로 등장하기 시작하였다. 이동성이 곧 개인의 자유이자 권리로써 낭만화 되던 자유주의적 논의가 후퇴하고 누군가의 이동성을 제한하거나 보호하는 것이 정당화되거나 첨예하게 쟁점화되고 있다. 차별화된 이동성이 정치적 입장이나 경제적 이해관계에 따라 더 노골적으로 비판받거나 지지받기도 하는 상황이다. 신자유주의 시대에 자본의 흐름과 노동력으로서의 이주민의 흐름 그리고 미디어에 의해 추동되는 상품으로서의 이미지는 가장 빠르고 무난하게 흐르고 있다. 바이러스와 세균은 글로벌화 된 교통수단과 가속화된 신체의 이동과 함께 단기간에 전 세계로 이동하며 이러한 흐름을 막기 위한 새로운 규제와 혐오의 정서 역시 함께 이동한다. 이동성은 점차 분화되며 이에 대한 정치적, 윤리적 평가와 태도 역시 다양하게 분화된다. 이동성에 대한 사회적 담론은 중립적인 적이 없었으며 어떤 이동이 환영받고 배척되는지, 개인의 젠더, 종족, 연령, 국적 등에 따라 제약의 정도가 달라지며 그 결과 이동성의 보장은 교육, 직업, 여가, 정치 참여에의 소외 정도와 긴밀히 연결된다. 이는 다시 이동의 문화정치학으로도 이어진다. 특정 형태의 이동은 사회에 대한 저항과 위반으로 재현되기도 하고, 개인의 특정 이동성은 개인의 이미지 형성과 긴밀히 연결되어 정체성 형성에 중요한 부분을 차지하기도 한다.

이 글은 '모빌리티'라는 우산 개념의 영향력이 커지는 가운데 모빌리티라는 단어가 자유, 진전, 욕망, 저항, 생기, 자율성과 같은 긍정적 가치와 결합되는 반면, '움직이지 않는' 혹은 '정주^{dwelling}'라는 상대 개념이 후퇴 혹은 비생산적이라는 부정적 가치와 결합되는 이분법적 논의를 넘어 이동과 정주를 오가는 다양한 속도와 방향성의 이동을 모두 내포할 수 있는 가능성을 탐색하려 한다. 난민이나 이주노동자의 이동성은 이동의 권리로써도 중요하지만 '이동하지 않을 권리'로서도 중요하다.

이동의 권리만이 정치적으로 올바른 것이 아니라 이동하지 않을, 이동하지 않아도 살아갈 수 있는 사회의 중요성, 그러므로 정주와 이동 간의 좀 더 유기적인 사고의 가능성 등이 제기되어야 할 것이다. 이러한 논의에 있어서 이주에 대한 논의들은 가장 생산적인 논점들을 제시할 수 있을 것이다. 이주라는 형태의 이동성이 그 시작과 과정에 있어서 가장 생존과 직결된다는 점, 그리고 이동 이후의 삶이 지속적으로 이동과 정주 사이에 놓이는 그 불안정성 때문에 이동의 다양한 동학을 장기간에 걸쳐 다양한 측면에서 고찰할 수 있는 지점을 보여준다는 점에서 중요하다.

이 글에서는 모빌리티 턴 이후 모빌리티 개념이 여러 분과 학문에서 개별적으로 연구되어 온 다양한 이동의 형태들을 포괄하는 우산개념으로 등장하고 있는 상황에서 다음의 네 가지 이동 — 도시 내에서의 걷기, 여행^{travel}과 관광^{tour}, 사물·정보·지식의 이동, 초국가적 이주^{transmigration} — 을 둘러싼 주요 의제들을 살펴볼 것이다. 이주에 관련된 논의가 주는 함의도 중요하지만 다양한 이동 형태들 간의 구분이 점점 모호해지는 상황에서 이주가 다른 형태의 이동에 대해 독점적 지위를 갖는 것은 아니기 때문이다. 또한 이주를 포함한 네 가지 이동 형태에 주목하는 것은 이들이 대표성을 지닌 이동의 형태이기 때문이라기보다는 이들에 대한 축적된 논의들이 상대적으로 두텁기 때문이다.

다양한 모빌리티의 주요 의제들

기본적인 인간의 신체를 통한 이동에서부터 통신과 교통의 발달로 확장되기 시작한 이동, 그리고 이러한 신체와 함께 이동하는 사물·정보·지식에 이르기까지 다양한 이동의 형태들은 인류학, 사회학, 지리학 등 다양한 분과 학문에서 서로 다른 주제나 개념 아래 논의되어 왔다. 모빌리티 터 이후 흩어져 있던 다양한 이동의 형태들이 모빌리티라는 개념 아래 모빌리티 담론의 장 안에서 다시 주목받거나 다른 관점에서 논의되고 있다. 다양한 이동성이 소환되면서 논의의 지속성을 얻게 되는 지점과 그렇지 않은 부분들이 존재할 것이며 오히려 다양한 이동의 형태를 가로질러 근본적으로 주목해야 할 지점들이 드러날 수도 있을 것이다.

1. 도시에서의 걷기(urban mobility)와 이동의 주체성

사건(events)과 장소성에 주목해 온 기존의 연구에서 '걷기'는 과정으로서 흔히 삭제되거나, 반복적으로 발생하는 일상의 일부로서 특별할 것 없는 행위로서 주목받지 못했다. 그러나 적어도 도시인류학과 도시사회학에서 '걷기'는 도시 관찰의 방법이자 그 자체가 관찰의 주요 대상으로서 주목받아왔다. '걷기'의 주요한 형상은 19세기 파리와 같은 모더니티의 도시에 도래한 산보자(flâneur)에서 시작되었다. 발터 벤야민(Walter Benjamin)의 산보자는 19세기 산업화시기에 등장한 새로운 사회적 유형의 인물로 공장에서 벗어나 노동에 참여하지 않았던 부르주아 지식인이다. 보들레르처럼 도시의 예술적 감성에 빠지거나 산업화시대 노동과 상품 생산의 속도에서 비껴나가 목적 없이 빈둥거리며 걷지만 새롭게 등장하는 상품, 유행, 건축물 등 현대 대도시의 상품물신성에 매혹되기도 하고

소외되기도 하면서 새로운 것과 낡은 것에 대해 관찰하고 기록했던 인물이다.(Benjamin, 1976). 현재를 살고 있지만 과거의 흔적을 찾아 현대 사회에 대한 성찰과 비판을 하는 고고학자와 같은 인물이다. 산보자의 이미지는 도시의 인류학자나 사회학자 혹은 역사학자나 문학과와 같이 걷기를 통해 자신을 둘러싼 시공간을 관찰하는 이들에게 성찰적 이미지를 부과하기도 하지만, 이 걷기의 이동성이 적극적인 사회적 참여를 담보하고 있지는 않다. 미셸 드 세르트(Michel de Certeau)에게 이르러 걷는 행위 자체는 그 정치적 가능성으로까지 나아간다. 걷는다는 것은 개인의 발화행위(speech act)와 같다. 구어에서는 문법에 어긋나더라도 다양한 언어의 전용이 발생하는 것처럼, 걷는다는 것은 주어진 길을 그대로 따르기보다 개인의 선택과 의지에 따라 우회로를 택하거나 새로운 경로를 탐색하는 일종의 전술(tactics)적인 움직임이 가능하다. 이러한 행위는 공간적인 전용을 통해 권력이 만들어낸 도시의 구조 더 나아가 사회에 대한 저항, 혹은 전복적인 창조적 행위일 수 있다는 것이다.(Certeau, 1984). 이는 거대 도시의 마천루에서 아래를 내려다보며, 현실에 참여하지 않고 관조하는 듯한 전지적 관찰자의 시선과 대비되어 현실에 기반한 실천으로서의 '걷기'의 가능성을 열어낸 것이다.

그러나 최근 도시의 새로운 성장 모델로 등장하고 있는 스마트시티(Smart Cities)와 이와 관련한 연구들에서 도시 내 걷기라는 행위는 저항성은 물론 그 개별 주체의 주체성마저 약화되고 있다. 스마트 시티에서 개인의 이동은 그 방향과 속도 등이 중요한 감지(sensing)의 대상이자 분석되어야 할 데이터로서 존재한다. 도시에 집중된 센서들은 개별 주체의 이동의 목적이나 성격에 대해서는 무관심하거나 감지하기 어려우며 주로 군중의 이동의 크기, 방향, 속도 등이 주요 초점이 된다. 집단적 이동의 파악과 예측을 위한 디지털 센서 및 카메라 등의 인프라 구축과 디지털화가 중요해진다. 개별 시민 주체의 걷기는 관찰자의 시선을

답보하기보다는 전지적 시점에서 내려다 본 집합적 데이터의 아주 작은 부분을 차지할 뿐이다. 시민들의 이동과 사회적 참여는 데이터화되고 집단화되어 정부의 스마트시티 플랫폼의 대쉬보드(dash board)에서 독해되어야 한다(Barns, 2018; Kitchin & McArdle, 2016).

벤야민과 세르토의 걷기에 대한 분석은 거대 도시의 출현과 성장의 과정에서 새로운 공간 조직에 적응하거나 저항하는 신체의 특별한 문화적 배치(cultural assemblages)에 주목하였다는 점에서 의의가 크다. 그러나 새로운 인식의 가능성을 넘어 구체적 근거 없이 걷기에 저항적 의미를 부과한 것은 걷기에 대한 지나친 낭만화 혹은 긍정적 해석이라는 비판(Morris, 2004: 678-686)도 있다. 가령 출퇴근 하는 직장인과 관광객의 쇼핑을 위한 이동은 어떤 면에서 저항과 순응 사이에 있는가라는 문제 등이 제기된다. 또한 벤야민과 보들레르가 언급한 산보자는 부르주아 백인 남성 관찰자로서 노동과정에 참여하지 않고 누군가를 관찰할 수 있는 특권적 인물이었다. 이러한 인물에 비해 현대 글로벌 도시에서 단속을 피하고 잠시라도 피난처를 발견하기 위한 비자발적 이동을 멈출 수 없는 노숙인의 이동성(Jackson, 2012)은 관찰자로서의 시선을 가질 것으로 기대되는가? 모빌리티 턴 이후 다수의 연구들이 도시에서의 이동성을 언급하여 주목하는 것은 이동의 불평등과 주체성의 문제이다. 현대 도시에서 이동의 수단과 조건이 젠더, 인종, 장애, 교육 수준, 소득 수준, 정치 참여에의 정도 등에 따라 차별화되고 있음을 모빌리티 연구에서도 주요 논의로 드러내고 있다(존 아리, 2022; Sheller, 2021). 이동에 대한 문화정치학에서는 오토바이, 스케이트 보드, 파쿠르(parkour), 클라이밍 등의 특정 이동 형태를 주류 권력에 대한 저항적 이미지나 공동체의 미학을 재현하는 것으로 분석하기도 한다(Jaffe & de Koning, 2022). 도시 내에서의 걷기 혹은 새로운 교통수단에 의해 변화하는 개인의 이동성이 스마트도시 연구에서 집단화, 단순화, 데이터화되는 가운데, 물론 걷기에 대한 지나친 낭만화는

경계되어야겠지만, 가장 기본적이며 일상적으로 반복되는 이동의 형태로서의 '걷기'의 주체성은 모빌리티의 여러 이동 형태를 가로지르며 제기되는 문제가 될 것이다.

2. 잉여가 아닌 사회적 재생산을 위한 여행

근대 대중 관광산업을 시작한 토마스 쿡(Thomas Cook)은 1854년 “모든 세계가 움직이고 있는 이 변화의 시대에 그대로 정지되어 있다는 것은 범죄일 것이다. 여행 만세-값싸고 값싼 여행!”(Brendon, 1991:65)이라고 외쳤다. 관광학(tourism studies) 혹은 여가학(leisure studies)에서 여행은 근대 대중 관광산업이 본격화되기 이전 인류의 이동 그 자체와 동일시될 만큼 오랜 역사를 지닌 이동성을 보여준다. 그리스와 로마 시대 올림픽이나 축제에 참여하기 위해, 혹은 신약을 받기 위해 소수의 사람들이 다른 도시 국가로 이동하거나 전쟁에 동원되거나 무역 거래를 위해, 그리고 부유한 로마의 귀족들이 나폴리와 같은 해안이나 스파를 즐길 수 있는 자연으로 떠났던 여행(Andrew, 2005) 등이 그러하다. 중세의 종교순례, 르네상스 시대에 영국의 귀족 자제들이 성년이 되기 위한 통과의례로서 이탈리아 등으로 고전 문명을 배우기 위해 떠났던 그랜드 투어(the Grand Tour), 18세기 후반부터 산업화에 대한 반감과 낭만주의의 영향을 받아 길들여지지 않은 스코틀랜드의 고지대인 하이랜드(Highlands)나 알프스의 산악 지대로 떠났던 귀족과 예술가들의 모험적 혹은 여가형 여행, 토마스 쿡이 런던에서 개최된 박람회에 대중계몽을 목적으로 단체관광을 기획하며 기차를 전세 내어 시작한 관광 상품, 그리고 토마스 쿡의 단체관광이 유럽 제국주의의 식민지들로 크루즈와 기차 그리고 간혹 비행기를 통해 유럽인들을 관광에 참여시켰던 모든 경로가 현재까지 주요 여행의 경로로 이어지고 있다.

현대 사회에서 여행^{travel} 혹은 관광^{tour}이란 세계화를 가능하게 한 통신과 교통의 발달과 여가 시간 및 소득 증가에 의해 현재의 산업화된 형태로 발전(Andrew, 2005)했다. 낭만적 시각에서 여행이란 세계에 대한 태도와 세계를 바라보는 시각(Franklin, 2003: 33) 그 자체이다. 계몽적 시각은 여행을 현대 사회에서 개인들이 상실한 자연이나 자아의 진정한 정체성을 구축하는데 있어서 필요한 숭고함^{sublime}과 진정성^{authenticity}을 추구하기 위한 행위(MacCannell, 1973)로 본다. 비록 현대 여행에서 경험하는 원주민의 공연, 기념품, 다양성과의 조우 등이 대부분 '꾸며진^{staged}' 공연과 같아서 진정성에 대한 추구는 계속 좌절되더라도 말이다.

2020년의 전 세계적 팬데믹 국면 이전까지 많은 사람들이 일, 교육, 친교 등 다양한 이유로 이동 중이었고 그 규모는 매년 예측을 상회하는 상승세를 보여주었다. 그러나 여행은 이주나 난민의 이동과는 차별되는 소비의 영역으로서 곧 필수적이지 않고 절박하지 않은 '잉여'의 이동으로 취급되어 왔다(Larsen et al., 2006). 초기 그리스와 로마 시대에서부터 여행은 소수의 특권층에게나 가능한 사치스러운 행위로 여겨졌고, 여행지에서의 음주가무 등 '일탈적' 행위는 비판받아 왔다. 그랜드투어에 참여한 명문가의 자제들 역시 교육 목적이라는 허울 아래 향락과 일탈을 즐기는 퇴폐적인 무리로서 비난받아 왔다. 토마스 쿡에 의해 단체 관광이 가능해진 이후에 비난은 더욱 노골적이 되어 단체 관광에 참여하는 이들은 저렴한 금액으로 취향 없이 가이드의 지시를 따르는 '무뢰한 집단^{hordes}'으로 그려지곤 했다. 현대 관광산업 역시 현지의 생태계와 문화를 착취하고 파괴함으로써 제1세계 중산층의 여가를 가능하게 하는 식민경제^{colonial economy}적 측면이 비판되어 왔다. 이에 대한 대안으로서 윤리적 혹은 지속가능한 여행이 등장했지만 이들 역시 상품화되면서 여행에 대한 비판적 시각은 멈춘 적이 없다. 현대 사회에서 대부분의 개인은 일상과 노동의 반복에서 벗어나 가장 원하는 여가 활동으로 여행을

뽑지만, 동시에 여행은 팬데믹과 같은 상황에서 더욱 첨예한 논쟁의 대상이 되는데, 이는 여행이라는 이동이 생존을 위한 것이 아닌 '잉여적' 활동으로서 여겨지기 때문이다.

이에 대해 여행의 일회적이며 소비적 측면보다는 사회적 재생산의 측면에 주목하는 연구(Larsen et al., 2006)는 여행의 이동성을 재정의하고 있다. 여행에 대한 낭만화 된 시각이 여행의 동기에 대해 "타자를 알고자 하는 인간의 거대하고 보편적인 욕구" 혹은 "인류가 거주하고 있는 지구 전체를 이해하고자 하는 탐구나 긴 여정"(McKean, 1977)으로서 이해하던 시기를 지나 이제는 해외나 멀리 떨어진 곳에 다양한 이유로 거주하고 있는 가족과 친지 그리고 친구를 방문^{VFR, visiting friends and relatives}하기 위한 목적의 여행이 증가하고 있다는 점이다. 가족이나 친지 등 나에게 '유의미한 타자들^{significant others}'이 이미 글로벌화 된 세계에서 먼 거리에 거주하는 이들이 많기 때문에 이들을 반복적으로 혹은 정기적으로 방문함으로써 사회적 관계를 재생산하기 위한 이동이 곧 여행의 목적이 되는 것이다. 이러한 이동은 기존의 관광객들처럼 낯선 곳을 향하는 일회성의 이동, 새로운 경험과 문화 혹은 상품을 위한 소비가 중심이 아니라 가족이나 친지의 결혼, 출산, 졸업, 장례 등 중요한 의례에 참여하거나 그들의 일상이 유지되는데 도움이 되기 위한 재방문으로서 정주, 이주, 기존의 여행과 차별화된다. 여행과 정주 사이를 오가는^{dwelling-in-travelling} 이동의 혼성성을 보여주기도 한다. 이런 여행에서 여행객은 더 이상 수동적 소비자가 아니라 적극적인 사회적 관계를 형성하는 수행성^{performance}을 보여주고 있다고 볼 수 있다. 또한 팬데믹의 상황에서도 여행은 결코 멈춘 적이 없었는데, 비록 이것이 개인의 욕망을 충족시키기 위한 소비 행위이든 사회적 관계의 재생산을 위한 것이든 가장 개별적이면서도 잉여적이면서도 동시에 가장 필수적일 수도 있는 것이 여행이라는 이동성이 가진 모순적 본질일 수 있다.

3. 사물·정보·지식의 모빌리티

사물, 지식과 개념, 기호와 이미지, 그리고 욕망과 같은 유무형의 비인간(non-human) 존재들도 모빌리티 논의에서 점점 중요하게 다뤄지고 있다. 기존의 유물론적 논의에서 사물들의 이동은 이동하는 인간과 함께 부수적으로 이동하는 것이었다. 이동하는 인간의 신체에 각인되거나 정신에 학습된 지식과 문화와 같은 비물질적 요소들은 인류의 장기적 이동과 이주의 경로를 따라 함께 이동해왔다. 새로운 객체지향 존재론 Object-oriented ontology은 이러한 인간의 주체성에 부수적으로 객체화된 지식, 상상, 개념, 사물, 습관들이 이동하는 것이 아닌 그 자체 특히 사물에 초점을 맞추어 사물 자체의 독자적 역능을 통해 이동하며, 심지어 그 이동성은 때때로 혹은 영원히 인간에게 인지되지 않을 것이기도 하다. 인간과 비인간 모두 동일하게 일종의 기계들로서 기계들의 다양한 회집(assemblages)을 통해 창발하는 것이다.^(제인 베크 2020[2010]: Bogost, 2012; 레비 R. 브라이언트, 2020). 이러한 논의는 사물과 같은 비인간 존재도 이동성의 주체로 상정하며 모빌리티 논의를 풍성하게 하였고, 정주가 가지고 있던 정상성의 지배적 위치를 해체하는데 크게 기여하였다. 정보와 지식 역시 근대화를 통해 식민지로 확산되거나 기호와 이미지의 경제는 미디어 산업이라는 테크놀로지를 통해 확산되며, 상상력을 추동시키는 미디어의 영향으로 욕망이 실제 관광과 소비를 불러일으킨다는 면에서 미디어경관 mediascape과 에스노경관 ethnoscape을 긴밀히 연결시켰던 인류학자 아준 아파두라이(Arjun Appadurai)의 논의는 욕망과 상상이 어떻게 물리적 이동성을 수반하거나 이를 추동시키는지 분석(1996)하였다. 전통적으로 사물과 정보 그리고 지식의 이동은 문화의 전파와 수용이라는 측면에서 제1세계에서 제3세계로의 일방적인 이동으로 분석되었지만 모빌리티 담론에서 이러한 현상은 좀 더 역동적으로 다양한 이동의 경로를 보여준다.

사물의 이동성은 주로 교환이나 소비를 통해 이루어진다. 자본주의 등장 이후 상품과 기호의 경제적 가치는 물론 문화적, 상징적 가치가 중요해지면서 상품의 이동이 어떻게 유행(fashion), 사치규제법, 문화적 터부 등에 의해 정치적으로 규제되거나 확산되는지 분석한 아파두라이(Appadurai, 1986)는 선물 경제의 논의를 자본주의 경제에 더 확장시켜 상품의 교환 자체가 상품의 가치를 발생시킨다고 주장한다. 그런 의미에서 상품의 이동은 사회적으로 의미화되고 해석된다. 1960년대 이후 상품뿐만 아니라 원자재 등의 전 세계적 이동이 급증하면서 국가의 경계를 넘어 더 빨리 더 많은 이윤을 극대화할 수 있는 탈영토적 순환을 위해 등장한 로지스틱스(logistics)의 분석도 모빌리티 턴 이후 새롭게 주목받고 있다. 기존의 유통학이나 경제학에서 효율성과 경제적 측면에서 논의되던 로지스틱스는 지구적 규모로 자본주의적 생산과 유통의 지리를 개조한 시공간 압축 과정의 결정적 구조(데보라 코엔 2017[2014])로 주목받고 있다. 국가의 경계마저도 약화시킨 '흠 없는(seamless)' 항로와 관문들, 컨테이너의 규격화, 관련 노동자들의 신체와 움직임에 대한 폭력적 관리, 물류에 특화되어 설계된 '로지스틱스 도시(logistics city)' 내에서의 빠른 상품 순환을 위한 군사적·식민적 유통 구조에 대한 분석은 물류의 전 세계적 이동이 노동의 형태와 시공간에 미치는 영향 그리고 그 윤리적 측면에 대해 주목한다.⁸⁾

비인간 존재로서 사물뿐만 아니라 사상과 개념의 이동도 빼놓을 수 없다. 하이케 욘스(Heike Jöns)와 공저자들은 존 어리와 같은 모빌리티 연구를 오래 수행한 학자들이 여전히 물리적, 육체적 이동에 초점을 맞추는 반면, 지식과 정보의 이동성에 대해서는 크게 주목하지 않았음을 강조(Jöns et al., 2017)한다. 여기서 지식(knowledge)은 사회적 행위를 가능하게 하는 역량으로서의 문서, 청사진, 소프트웨어 등을 포함한다. 이는 개인적 지식이 아니라 타인과 소통되며 단순한 정보 이상으로 시간을 두고

축적되어 미래에 사용될 수 있는 통찰력을 제공할 수 있는 정도의 지식 (ibid., 5)을 의미한다. 이러한 지식의 성질은 공간적 집중도와 긴밀하게 연결되는데 비밀스럽고 중요한 지식일수록 공간적으로 집중되어 있는 반면, 누구나 쉽게 습득할 수 있고 이해할 수 있는 정보^{information} 수준의 지식은 공간적으로 널리 퍼져 있다는 것이다. 가령, 은밀하게 전수 되어 내려오는 특수한 지식이나 대학 교육을 통해 전문가를 양성하는 전문 교육 프로그램 등은 공간적으로 집중되어 있어서, 지식 자체보다는 이를 전파하고 수용하는 이들의 공간적 밀도를 높이는 방향으로 개별 주체를 이동시킨다. 글로벌 도시에서 '엑스팻^{expats}'이라 불리는 전문직 종사자들의 이동을 통한 기업 지식의 이동, 선진국을 향한 유학생들이나 과거 식민지배 국가로 이동하는 대학 시스템을 통한 교육 내용의 이동성이 대표적인 예이다. 무형의 지식일지라도 지역이나 영토성에 기반한 지식의 이동은 상대적으로 어렵기 때문에 이러한 지식의 낮은 이동성은 이를 추구하는 인간의 이동을 오히려 추동시킨다. 물론 이 외에도 지식의 전파자와 수용자의 이해도, 학습 및 전수의 능력 정도 등도 지식이나 사상의 이동성에 주요한 변수로 작용할 것이다.

지식과 사상의 흐름에 있어서 공간성은 여전히 매우 중요하다. 정보화 시대에 단순한 정보와 이미지의 흐름과 수용은 정보 네트워크와 엔터테인먼트 산업의 인프라를 통해서도 빠르게 진행되고 있다. 그러나 거리의 소멸은 발생하지 않았으며 중요한 면담면 만남이 매개되어야 하는 중요한 지식과 사상의 이동에는 인간의 신체와 이들의 회집을 가능하게 하는 공간적 요소가 필수적이다.⁹⁾ 신체의 교류를 수반한 지식의 흐름은 지식 거점의 등장에 중요한 역할을 하기도 한다. 대학 등 고등 교육 기관에서의 지식 전파 역시 중요하게 독일, 영국, 미국 등으로 향하는 나이지리아 대학 졸업생들의 초국적 이주 경험을 분석한 멜라니 음바^{Melanie Mbha}는 교육과 이주 그리고 사회적 통합의 세 가지 연결고리에

주목한다. 음바는 이주를 초기 형태의 유목민, 영국의 식민지 정책, 전후 중등학교 졸업생의 과잉과 관련된 나이지리아 문화의 오랜 특징으로 파악하고 지식에 대한 욕구를 이주와 이후 수용 사회로의 사회적 동화를 촉진하는 중요한 자극제로 보았다^(Mbaha, 2017). 이는 한국의 경우에도 일본 식민지 지배 기간 동안 제국의 중심지로 향했던 조선 유학생들의 다양한 이동성, 그리고 그들이 체득하여 이동시킨 지식이 어떻게 '조국' 근대화의 물질화로 실현되었는지에 대한 사례들과 유사하다. 중요한 지식의 흐름은 식민지배 기간 그리고 탈식민 시기에도 지속적으로 발생하고 있으며, 단순한 정보보다는 지속적이며 가치 있는 지식의 흐름은 역사적으로 수용사회와 송출사회 간의 반복적인 흐름을 통해 순환하면서 새로운 지위나 정체성의 획득, 근대성의 물질화 등으로 발현되었다.

비인간적 존재로서 사물·정보·지식 등의 이동과 그 영향력에 대해서 혹은 새로운 이동성의 발현에 대해서 본 연구에서 모두 다루기에는 한계가 있을 것이다. 다만, 기존에 모빌리티의 프레임 내에서 사고되지 않았던 현상들이 점차 모빌리티 담론의 영역으로 들어오면서 일방적인 문화의 전파와 수용이 아닌 다양한 방향성과 운동의 강도와 속도를 가진 여러 형태의 이동성이 우리의 과거와 현재 그리고 일상성을 어떻게 변화시키고 있는지 다양한 각도에서 바라볼 수 있는 계기를 마련해주고 있는 것은 분명해 보인다.

4. 이주의 모빌리티

이주의 전지구화, 가속화, 차별화 (노동이주, 난민이주, 영주 이주 등 여러 유형의 이주가 동시 발생), 이주의 여성화, 정치화^(Castles et al., 2014) 등이 발생시키는 새로운 문제들은 전지구적 거버넌스의 효율성에 대한 의문, 국민국가의 정체성에 대한 도전, 절대적 환대의 가능성^(Derrida, 2000),

시민권 재정의 필요성, 9.11 테러 이후 전 세계적으로 다문화주의 정책의 후퇴와 문화적 동화에 대한 요구 등으로 이어진다. 이제 이주는 전 지구적 변화를 이끄는 주요 요인 중 하나가 되었다고 말할 수도 있을 것이다. 가령, 이주자의 경제적 송금은 단순한 자본의 이동이 아니라 이주의 흐름과 반대의 '조용한 역류'로서 인도, 중국, 멕시코, 필리핀 등 GDP 대비 자국 이주자들의 송금의 규모가 큰 사회에 새로운 문화적 경관을 창출하거나, 새로운 소비 수요와 고용을 창출하기도 하며, 사회적 송금(Levitt, 1995)으로서 이민 수용 사회에서 송출국 사회로 새로운 사고방식과 정체성, 사회적 행위를 형성하게 하는 사회자본이 되기도 한다.

2차 세계 대전 이후 대량 이주의 시기가 본격화되면서 세계 각 국가들은 국경을 넘는 사람들의 초국가적 이동을 둘러싼 국가의 통제력에 대한 의구심에도 불구하고 열심히 장벽을 설치하고 이주의 차별화를 통해 사람들의 충성심을 확보하려 한다. 그러나 개인들은 정치적 불안정성, 내전의 확산, 인구 압력, 급격한 기후 변동, 종족 갈등, 고용기회 부족에 따른 더 나은 경제적 기회의 모색, 새로운 교육 기회의 탐색, 문화적 상상력의 욕망 충족 등 다양한 이유에서 자발적 혹은 비자발적 이주를 선택하고 있다. 특히 1990년대 이후 증가한 초국가적 이주(transnational migration)의 증가는 국민 국가의 정체성이 더 이상 영토적 구분에 의해 쉽게 결정되지 않고 국경의 경계들마저 프랙탈적(fractal)으로 이동한다는 점을 잘 보여준다. 국경은 더 이상 고정적이지 않으며 퍼포먼스 즉, 개인의 행위들에 의해 구성되고 있다는 것은 주기적으로 국경을 넘어 '비합법적인' 이주 노동을 수행하는 계절 노동자(seasonal migrant workers), 복수의 국적 혹은 시민권을 의미하는 "유연한 시민권"(flexible citizenship(Ong, 1999))을 가진 이주민들, 더 이상 수용국가의 문화에 동화되거나 시민권 인정을 요청하지 않고 "영구적인 일시성(permanent temporariness)(Stevens, 2019)에 기반하여 끊임없이 이동하는 이들에 의해 구체적으로 입증되고 있다.

그러나 9.11 이후 미국뿐만 아니라 유럽 등 이민과 난민의 흐름이 주로 향하는 국가들이 인권과 안보의 두 축 중에 국가의 안보를 강조하면서 이주의 문제를 안보문제화(securitization(김현정·문보경, 2016))하기 시작하면서 이주는 급격히 인권의 문제에서 안보의 문제로 이행하기 시작한다. 이주의 안보문제화는 실제 위협의 존재 여부와 관계없이 어떤 대상이나 시안을 위협으로 규정하고, 이주 수용사회가 자신의 경제적·정치적 위기를 돌파하기 위해 이민자, 난민, 외국인, 성적 소수자 등을 위협적 존재로 만들기 시작하면서 가능해진다(Waever, 1995). 이주의 문제가 안보문제화 되고 있는 미국 및 유럽의 주요 국가들은 과거 그들의 장기적 식민통치가 초래한 원주민의 강제 이주와 학살이라는 과거와 맞닿아 있다. 탈식민 이후 발생한 역이주에서 이주자들은 다시 빈곤, 폭력, 인권의 부재 상황에 놓이게 된다. 프랑스 내 알제리 이민자들, 미국 내 아랍계 이민자들, 독일 내의 쿠르드족 터키인들, 유럽 내 중동 및 북아프리카 출신 난민과 이민자들은 2000년대 이후 미국과 유럽의 주요 도시들에서 발생한 폭탄 테러 이후 핵심적인 안보 위협 대상으로 분류되고 있다. 감시의 대상이 되어 경찰과 대치하거나, 상대적으로 높은 실업률을 보이거나, 교외에서의 공간적·경제적 고립 등의 문제에 직면하면서 이주민의 이동성은 이주 수용국가에 정착한 이후에 오히려 경제적, 문화적으로 제한되거나 규제되고 있다(Castles et al., 2014).

한국에서는 현실에서 이주민에 의한 위협의 정도가 크게 부풀려지거나, 노동인구 감소로 인해 이주민의 존재가 긴급히 요청되는 가운데에서도 이주와 관련된 사회적 담론에서 사회적 위협으로서의 난민과 망명자에 대한 논의가 지난 몇 년간 눈에 띄게 증가했다. 이는 구체적으로는 2018년 제주도를 통한 예멘인들의 입국을 둘러싸고 촉발되었다. 이미 한국 정부는 1992년 난민협약에 가입하고 2013년 아시아 최초로 난민법을 시행했음에도 불구하고, 보수 정치인과 근본주의 기독교의

신인종주의 그리고 일부 청년과 여성들의 각각 일자리와 성범죄에 대한 잠재적 불안이 “감정적으로 연합”(김현미, 2018)하여 이들을 국가에 대한 위협으로 간주하는 치안국가의 모습을 보여주었다. 난민과 이주민의 흐름이 주류 사회에 제기하는 문제는 단순히 그들의 모빌리티가 그러는 궤적을 추적하고 그 규모를 예상하여 국경을 개방할지 여부를 판단하는 ‘규모의 문제’를 벗어난 지 오래이다. 절대적 환대를 둘러싼 논의들, 국제적 법률의 적용 가능성을 모색하기 위해 “국가주의적 상상”을 넘어서는 탈국가적 윤리(ethics of post-sovereignty(이병하, 2017)에의 적극적인 논의와 새로운 상상이 요구된다. 이렇게 이주는 모빌리티의 형태 중에서도 거주와 이동이 상대적으로 긴 시간을 두고 공존하며, 시민권, 국경과 영토의 문제, 환대의 문제, 문화적 동화와 차별, 가족 이주를 둘러싼 정동의 문제 등 모빌리티 이론에서 지속적으로 고찰해야 할 문제들이 집중되어 있다. 그만큼 이주의 이동성은 가장 침예하게 정치적이자 윤리적인 측면을 드러내고 있다.

이주의 모빌리티를 둘러싼 윤리적 질문

앞에서 살펴본 모빌리티 턴을 전후로 그 이전에는 각각 다른 분과학 분야에서 논의되던 다양한 형태의 이동성들이 모빌리티라는 주요 개념 아래 집중되며 동시에 다시 분화되고 있다. 이는 존 어리와 미미 셸러 등을 중심으로 주요 연구 분야로서 모빌리티학(mobility scholarship)을 확립하려는 이들의 학문적 기획과 실천에 의해 주도되고 있다고 볼 수 있다. 도시에서의 이동처럼 반복적이고 단순한 경계에서부터 초국가적 이주의 흐름처럼 정체성과 정주의 물음으로까지 나아가는 이동에 이르기까지

다양한 이동성의 형태를 구분하는 것도 중요하지만, 여기서 더 중요한 것은 우리가 이동에 대한 논의를 통해 성찰해야 할 논의는 무엇인지, 모빌리티에 대한 논의가 어디로 이동하고 있는지에 관한 것이다.

우선 모빌리티 담론에서 가장 시급하게 논의되어야 할 지점은 이동의 윤리적¹⁰⁾ 측면에 대한 성찰 가능성이다. 2000년대 초반 홍콩을 중심으로 발생했던 사스(SARS) 감염과 마찬가지로 코로나19에 의한 팬데믹 상황을 경험하면서 세계 각 국가의 정부들은 질병이 ‘미개한’ 누군가의 열악한 위생 관념 때문이 아니라 글로벌 도시의 중심으로부터 세계 곳곳으로 하이퍼모빌리티(hyper-mobility)를 지닌 이들과 함께 이동 혹은 여행하고 있다는 것을 깨달았다. 항공 여행은 엄격히 규제되기 시작했고 거대한 유람선(cruise ships)은 갑자기 바다 한 가운데 마치 난민선(refugee ships)처럼 고립되었다. 여행이라는 모빌리티는 필수적이지 않은 ‘잉여’의 이동이자 개인의 욕망을 충족시키기 위한 소비적 행위로서 강하게 비난받았다. 여행에 대한 윤리적 잣대는 앞에서 언급했듯 새로운 것이 아니다. 특히 2차 대전 이후 서구인들의 아시아나 아프리카 등 과거 식민지배 국가로의 여행이 가진 착취적인 식민경제적 성격의 관광은 웰러가 경제적 상위 계층의 글로벌 엘리트들이 팬데믹 시기에 보여준 “공포에 질린 도피(panic fleeing”(Sheller, 2021: 60)를 윤리적으로 비판할 때 다시 소환된다. 웰러는 감염의 위험을 피해 대도시를 떠나 자신들의 요새와 같은 별장으로 여행과 크게 구분되지 않을 피난을 가면서도 지역 노동자들의 서비스를 의존하고 지역의 음식이나 의료 자원 등을 요구하면서 타인들을 위험에 노출시키는 글로벌 엘리트들의 모빌리티에 대한 윤리적 잣대가 필요함을 강조한다.

그러나 누군가의 여행이나 이동이 정당한지 여부를 판단하는 것은 쉬운 일이 아니다. 팬데믹의 우려 속에서 누군가의 이동을 ‘사사로운’ 여행으로 바라보았을 때 쉽게 비난의 대상이 될 수 있지만 그것이 개인의

자율성 혹은 앞에서 언급한 사회적 관계의 재생산에 있어서 매우 중요한 이동이라면 그 윤리적 판단은 절대적일 수 없을 것이다. 상품의 로지스틱스는 신자유주의적 경제의 원활한 흐름을 위해 물류 노동자들의 신체를 훼손하고 착취하는 것에 대해 비판받지만 동시에 팬데믹 상황에서 일상의 유지를 가능하게 한 상당부분은 이 로지스틱스의 흐름이었다. 그럼에도 불구하고 팬데믹 상황 혹은 이주의 안보화가 강화되는 상황에서 이동성에 대한 정치적, 윤리적 판단이 요구되는 상황들이 증가하고 이를 더 이상 미룰 수 없을 때, 이동의 불평등성을 강조하고 현재의 이동 관련 시스템의 지속불가능성에 도전하는 새로운 모빌리티의 패러다임을 강조하는 논의(Sheller, 2021: 101-104)는 이동의 정치학을 통해 이동에 대한 과감한 윤리적, 정치적 판단을 내리려 한다. 셸러의 최근 논의가 지속가능한 이동성을 위해서 이동성 높은 엘리트들의 '무분별하고 과도한' 에너지 소비적인 여행과 소비를 정부가 점검(ibid., 122)해야 한다고 마무리되는 것은 이러한 판단을 잘 보여주고 있다. 그러나 누군가의 이동을 단순히 그들의 계층에 기반하여 윤리적으로 쉽게 정의 내릴 수 있는가의 문제는 여전히 남아 있다.

다음으로, 이주 연구에서 주목해 온 환대의 문제, 칸트의 세계시민적 권리, 이방인을 둘러싼 주체와 타자성의 문제에 대해 모빌리티 논의는 어떠한 윤리적 근거를 제공해 줄 수 있는가? 생리적 유물론이나 객체지향적 존재론의 경우 주체와 객체의 구분은 거의 무의미하며 행위소라는 지점은 일견 해방적 시점을 제시하지만 현실 정치에서 타자에 대한 절대적 환대가 불가능한 그 똑같은 이유로 선언적 담론 혹은 사변적 논의를 현실 정치에 적용하기에 무리가 있다. 또한 수많은 이주민과 난민의 모빌리티는 이동성 중심의 철학적 논의(1)에서 형태적으로는 잘 설명될 수 있겠지만 특정 모빌리티의 역사적, 사회적, 지리적 맥락이 쉽게 지워질 경우 이는 그저 '편평한flat' 여러 모빌리티 중에 하나의 사례로서

존재할 수밖에 없다. 130여년의 프랑스 식민통치 역사에 대한 이해 없이 1995년 파리 지역의 연쇄 폭발 테러는 이해될 수 없고 스페인의 필리핀 식민 지배에 대한 이해 없이 21세기 스페인의 필리핀 가사노동자의 초국가적 이동을 이해할 수 없다. 모빌리티 담론은 이주의 이동성이 복잡화하는 현상에 대해서는 잘 분석하고 있다. 기존의 공간적 스케일이 중요하기보다 복잡한 이주의 모빌리티가 보여주는 초국가적 성격은 흔히 모빌리티 담론의 중요성을 설득할 때 가장 많이 언급되는 현상이다. 그러나 이주의 경로와 그 물리적 복합성에 대한 설명력 자체는 이러한 초국가적 이주가 야기하는 질적인 문제에 대한 윤리적 대답을 해주기에는 충분하지 않다. 이동의 경로와 주요 노드를 따라 흐르는 상품, 지식, 사람, 정동의 흐름에 대한 낭만화 혹은 기계적 모델화는 이 모든 이동의 형태들이 우리에게 던지는 윤리적 질문에 제대로 답할 수 있는 가능성을 축소시킬 수도 있다.

이동과 정주 사이의 모빌리티 담론에 대하여

이동의 문제는 이동성 못지않게 정주의 문제이기도 하다. 여러 이동 형태들의 구분보다는 이형heteromorphic의 이동을 가로지르는 이동과 정주의 관계에 대한 성찰이 더 긴박할 수 있다. 모빌리티 턴에 의해 인류의 기본적인 모드가 정주가 아닌 이동이라면, 모든 것이 이동 중이고 언제나 이동 중 이라면 정주의 범위는 어떻게 정의될 수 있을까? 앞에서도 보았지만 다양한 이동성 간의 경계는 여행과 이주 간의 관계처럼 점점 더 무너지고 있다. 여행을 시작으로 혹은 여행을 '가장한' 이동이 이주민 혹은 난민의 이동으로 변화하기도 한다. 여행과 이주 노동자들의 경로 그리고 난민의 경로는 공항이나 해변 도심에서 겹쳐지기도 한다.

물론 그 이동의 강도와 목적 및 내용은 어느 시점에서 상이하게 달라지거나 결코 쉽게 결합되지 않는다. 무엇보다 스스로 자신의 이동성을 정주성으로 인식하거나 정주하기 위해 이동하는 이들에게 여전히 정주의 의미는 중요하다. 정주의 논의에서 자주 인용되는 마르틴 하이데거Martin Heidegger의 짧은 글 “Building Dwelling Thinking”(2012[1971])은 공간적 기반을 마련하고 사방의 자연과 소통하며 자신의 정주, 존재함에 대해 생각하는 것이 잘 정주하는 것이라고 언급한다. 그러나 이는 은유적 표현일지라도 집을 짓는 것과 존재하는 것을 동일시하면서 확실히 모빌리티 턴 이전 정주 중심의 사고에 맞닿아 있다.

문화인류자인 제임스 클리포드James Clifford의 논의는 이 지점에서 유용할 수 있겠다. 그의 책 Routes(1997)의 시작은 영국에서 교육받은 인도인 인류학자가 이집트의 현장연구에서 마주하게 된 우화 같은 일화로 시작한다. 이집트의 한 마을에 도착한 인도인 인류학자는 자신의 메트로폴리탄적 배경과 대비되는 ‘진통적인’ 마을에서 ‘순수한’ 정주의 방식으로 살아 온 주민들을 볼 수 있을 것으로 기대하였지만, 마을의 모든 남성들은 비행기를 통해 누구보다 바쁘게 이동 중이거나 이동의 경험을 갖고 있었으며 유일하게 그 마을을 한 번도 떠나본 적 없는 노인과 만난다. 자발적 정주를 선택한 그 노인의 정주는 이동하는 다른 남성들과 비교했을 때, 후퇴하거나 마을에 고립된 상태라기보다 이동하지 않는 것 자체가 일종의 저항이 될 수도 있다는 해석으로 이어진다. 정주와 이동을 이분법적으로 구분하기보다 실존적으로 정주를 통해 이동성에 대해 고찰하는 것, 혹은 이동성을 통해 정주에 대해 고찰하는 것의 필요성을 그는 “정주 중의 이동traveling-in-dwelling” 혹은 “이동 중의 정주dwelling-in-traveling”(1997: 36)로 표현했다. 1990년대부터 문화라는 것이 더 이상 고정된 지역에서 토착화되고 전수되는 것이 아니라 수많은 이동 중인 사람과 사상과 물질 등의 영향으로 끊임없이 변화한다는 의미에서

“여행하는 문화traveling cultures”에 대한 인식이 등장했다. 지역성에 기반한 에스노그라피ethnography를 수행해 온 인류학자들은 모빌리티 패러다임의 중요성이 대두되면서 학문적 정당성의 위기에 빠지기보다 정주와 이동 간의 이분법을 해체하고자 하였다.

여기서 ‘여행travel’으로 표현된 인류학자의 이동은 자신의 목적을 쫓아 자발적으로 집을 떠나 다른 장소로 이동하는 행위에 대한 은유적 표현이다. 지금이라면 이를 ‘모빌리티’로 개념화할 수도 있겠지만, 클리포드는 이러한 이동을 여행이라고 표현함으로써 다양한 형태의 이동과 문화적 조우cultural contact로서의 인류학의 필드워크fieldwork을 강조하고 전체 이동의 경로paths를 그려내는 것에 주목하였다. 20세기 인류학의 시작이 유럽의 식민지배에 합류하여 물질적, 정신적, 과학적 목적을 위해 공간적으로 이동함으로써 가능했고 지배적으로 서구, 남성, 지식인 혹은 상위계층의 전유물이었음을 부정할 수 없다. 인류학자의 통과외례와 같은 필드워크는 전통적으로 자신의 연구 대상을 하나의 정해진 문화적 구성체로 파악하고 그 고정된 지역에서 얼마나 잘 거주하는가dwelling로 결정되었다. 인류학자는 흔히 자신의 연구대상인 필드를 단일한 문화의 담지자로 혼동했고, 자신의 연구를 연구자가 그 지역의 언어와 관습 등을 잘 배우는 정주에 기반한 필드워크 이후 이를 담론적으로 구성해내는 담론적 실천의 완결로 이해해 왔다(ibid., 22). 여기서 잘 정주하는 것은 통역을 거치지 않고 직접 말하고 듣기 위한 ‘진실된’ 소통 능력과 장기간의 관찰을 위한 거주를 의미하는데 그 지역의 문화가 그 언어와 등치된다는 오류, 그리고 자신의 연구대상은 이동성을 갖고 있지 않다는 오류에 기반하고 있었기 때문이다. 이 필드에서 수행하게 되는 에스노그라피는 그래서 여행보다는 잘 머무는 것에 특권을 부여하였으며, 이 과정에서 여행하는 신체로서의 인류학자의 이동은 지워지거나 무시되었다.

탈식민 시기에 그러나 인류학자가 우월한 관찰자로서 지역과 그 지역

에 고정된 '오염되지 않은 순수한' 문화를 관찰하고 기록한다는 가정은 이제 무너지기 시작했다. 인류학자의 전통적 의미의 현장연구 역시 그 가 아무리 관찰 대상자의 언어를 학습하고 장기간 그들의 장소에 머문다고 획득되지 않는다. 더 이상 지역에 고정되어 변화하지 않는 고유한 문화가 존재한다는 가정, 긴 시간 동안 잘 거주dwelling함으로써 그 문화에 대한 전체적이며 완결적인 이해가 가능하고 그 문화에 대한 전문가로서의 권위가 확보된다는 가정 모두가 허물어지고 있다. 관찰 대상과 문화 역시 관찰자만큼 이동 중이기 때문이다. 관찰자와 그 대상과의 관계는 지속적으로 재협상되는 것이며 기록의 주제 역시 점점 더 관찰자로서의 인류학자뿐만 아니라 관찰대상이 주제로 전환되고 있다. 이제 어떤 근원roots을 연구하는 게 아니라 이동의 경로routes를 연구하는 것이며 그 경로에는 이동과 정주 간의 복합적인 관계가 담겨져 있어야 한다. 동시에 인류학자의 잘 머물기를 도와주는 정보제공자인 인포먼트informants는 단순히 그 지역에 머무는 자가 아니라 이들도 이동하며 복잡한 역사적 맥락에서 이해되어야 하는 인물로 등장한다.

여기서 여행의 비유를 통해 모두가 여행가라거나 이동하는 존재라는 것을 강조하는 것은 아니다. 오히려 정주와 이동 간의 역동적 관계에 주목하는 것이 이 글의 주요한 쟁점이며 이러한 논의로부터 모빌리티 담론 역시 이동을 강조하면서도 다양한 이동성이 어떤 다른 방식의 정주를 생성하는데 관여하는지, 이동과 정주 사이에 발생하는 끊임없는 재협상과 상호정의를 관계에 대해 주목해야 할 것이다. 여행과 이주의 경계, 이주민과 난민의 경계, 사물과 사상의 양방향적인 이동, 걷기라는 일상적 이동의 정치적 가능성 등이 모빌리티라는 담론의 영향 아래 지속적으로 소환되고 재논의 됨으로써 이를 단일한 모빌리티의 형태로 재편하는 것이 아니라 새로운 윤리적, 정치적 질문의 대상으로 구성해낼 때 그 의미가 있을 것이다. 🦋

〈원문출처〉

이 글은 다음 논문을 수정하여 작성되었습니다.

김지윤, 「모빌리티 턴과 이주의 윤리학」 『담론201』 26(2), 한국사회역사학회, 2023.

〈저자소개〉

김지윤 (한성대학교 인문과학연구원)

김지윤은 현재 한성대학교 인문과학연구원 전임연구원입니다. 연세대 문화학과에서 문화학 석사학위를 마치고, National University of Singapore(싱가포르 국립대학) 사회학과에서 박사학위를 받았다. 이후 Singapore University of Technology and Design(SUTD)에서 박사후 과정을 마친 후 한성대 인문과학연구원 전임연구원으로서 이주의 인문학 사업단에서 이주와 도시공간에 관한 연구를 수행하고 있습니다. 이태원에 대한 박사 학위 논문에서 타자성과 공간의 관계를 연구한 이후, 다문화주의와 도시, 고령화와 글로벌 도시, 아시아 도시 간 비교 연구 등에 관한 다수의 연구 논문을 발표하였습니다.