시 론

## 운동 간식



박 남 기
광주교대 명예교수

많이 먹어도 살은 찌지 않고 몸에 좋은 간식이 있다. 모든 것이 맛있어 조절하기 어려운 가을날 그런 간식이 있다면 얼마나 좋을까? 그런 간식은 바로 '운동 간식'이다. 간식이라고 하면 음식 간식만 떠오르는 데 누군가 운동에 간식이라는 말을 붙였다. 새로운 용어는 세상을 새롭게 바라보게 하는 렌즈 역할을 한다.

나는 간식을 잘 먹지 않는다. 의도적으로 피하는 것이 아니라 몸에서 당기지 않기 때문이다. 어느 정도 배를 채우고 나면 다음 끼니까지의 사이에 허기가 잘 느껴지지 않는다. 남들 따라서 간식을 먹고 나면 다음 끼니를 위한 작은 허기마저 사라져 식사를 맛있게 하기 어렵게 된다.

먹을 것이 부족하던 시절에야 기회가 있으면 일단 먹어둬야 했다. 얼마전부터 우리나라 사람 상당수는 음식 유혹 앞에서 의도적으로 섭취량을 조절해야 하는 인류 사상 초유의 사태에 직면해 있다. 이런 상황이다 보니 간식을 먹을 때에도 조심하는 사람이 늘고 있다. 간식 섭취와 관련한 연구들을 종합해보면 규칙적인 공복 유지가 소화 기관의 휴식과 대사 안정에 긍정적인 영향을 미칠 수는 있으나, 건강 효과의 핵심은 간식의 질과 일일 총 에너지 섭취량이다.

식사량 조절이 어려운 사람의 경우에는 영양소가 풍부한 간식을 먹은 덕에 포만감이 유지돼 식사 때 과식을 피할 수 있다면 몸에 좋을 것이다. 과식을 피한다면 과일이나 견과류 같은 건강한 간식은 일상 식단의 영양 구성을 보충하고 신체에 필요한 에너지를 효율적으로 공급하기에 건강에 보탬이 될 것이다. 그러나 간식을 즐기는 사람은 대부분 먹는 것을 즐기는 사람이다. 그 결과 간식과 별개로 식사는 원래대로 많이 하다 보니 간식을 먹지 않는 편이 차라리 건강에 더 도움이 될 것이라는 이야기가 나온다.

만일 당류와 지방이 풍부한 고열량 가공식품 위주의 간식을 한다면 체중 증가 및 비만 위험이 높아질 가능성이 크다. 특히 밤 늦은 시간에 간식을 먹거나 영양가가 낮은 간식을 자주 찾는 습관이 만들어지면 대사 건강에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 간식을 먹는지 여부보다는 어떤 간식을 언제 어떻게 섭취하느냐 즉, 간식의 질과 섭취 맥락이 건강에 미치는 영향을 결정한다고 보는 것이 옳다. 간식을 즐기지 않는 필자도 등산을 할 때는 기회되면 사양치 않고 적정한 수준에서 섭취한다. 등산은 많은 에너지를 필요로 하기에 간식을 먹어야 지치지 않고 걸을 수 있고, 어느 정도 간식을 먹더라도 다음 끼가 되면 허기가 느껴져 식사를 맛있게 할 수도 있다.

헬스장에 다니면서 규칙적으로 근육운동을 하고 있는데 명절과 가족 여행이 2주 이상 지속되면서 헬스장에 가지 못했다. 근육이 빠져나가는 것 같은 느낌이 들고, 몸도 찌뿌둥했지만 근육 운동을 따로 하지는 않았다. 기회되면 식구들과 함께 조깅이나 걷기를 종종 했다. 연구실에 있을 때에는 사이사이에 근육운동을 했는데 식구들과 함께 돌아다니고, 손자들과 놀아주다 보니 몸이 피곤하고 지쳐서 근육운동할 생각이 나지 않았던 것 같다. 그러던 중에 우리가 끼니 사이에 가볍게 음식 간식을 먹듯이 아무 때나 가능하면 '운동 간식'도 챙기는 것이 좋다는 말을 들으니 내가 하던 소소한 근육운동이 새롭게 와 닿았다. 따로 시간을 만들어 집중적으로 하는 운동이 '운동 식사'라면 어디에서든 틈 날 때마다 했던 다양한 맨손 운동과 간단한 기구 활용 운동은 '운동 간식'이었다. 길을 걸으며 아이스크림을 간식으로 먹듯이 길을 걷다가 빨간불 신호등을 만나면 그냥 서 있는 대신 뒷꿈치 들어 올리기와 같은 운동을 하는 것이 바로 운동 간식이다. 운동 간식은 근육과 관련을 헤칠 정도로 과하지 않다면 많이 섭취할수록 좋다.

하루 식사는 세 끼가 아니라 네 끼이다. 내 학생들에게 늘 강조해오던 표현이다. 음식 식사 세끼에 반드시 운동 한 끼를 포함시키라는 의미로 사용했다. 이제는 별도로 시간 내어 하는 한 끼로서의 운동만이 아니라 운동 간식도 더 즐겨야겠다. 특히 '운동 식사'를 제대로 챙기기 어려운 현대인들에게는 '운동 간식'이 부족한 운동 식사량을 채우기 위한 아주 좋은 대안이 될 것 같다.

문화난장

## 전시장에서 광주를 다시 만나다



김 현 희
전시 기획자 작가

얼마 전, 국제 공동연구 프로젝트 'ART PLATFORM ON 2026-오매: 색으로 번역된 광주'에 작가이자 프로그래머로 참여했다. 전시 기획과 운영 과정에 참여해 국내외 작가들과 프로젝트를 준비하고, 국제 컨퍼런스와 전시가 하나의 흐름으로 이어지도록 함께 했다. 서로 다른 문화적 배경을 가진 작가들이 광주를 주제로 연구하고 작품을 선보이는 과정은 예술을 통해 한 도시를 새롭게 바라보는 기회가 됐다.

이번 프로젝트의 주제인 '오매(五魅)'는 맛, 예술, 민주와 인권, 자연과 치유, 그리고 정과 공동체다. 국내 작가들과 프랑스, 벨기에, 몽골, 이스라엘 등에서 온 작가들은 각 조로 나눠 활동하며, 주어진 주제에 따라 광주의 역사와 문화, 일상을 탐색했다. 각 조는 연구를 바탕으로 자신들만의 관점을 세우고 사진과 드로잉, 텍스트 등 다양한 매체를 활용해 그 결과를 작품으로 풀어냈다. 완성된 작품을 단순히 한자리에 모으는 방식이 아니라, '오매'라는 공통의 주제 아래 각 조의 연구와 해석이 서로 다른 모습으로 펼쳐지는 프로젝트형 전시였다.

작가들과 함께한 일주일은 광주를 다시 바라보는 시간이기도 했다. 서로 다른 문화와 경험을 가졌기에 같은 도시를 마주하면서도 저마다 다른 질문을 던지고 의미를 발견했다. 그동안 익숙하게 여겼던 광주가 새롭게 다가왔다. 하나의 도시는 바라보는 사람에 따라 새롭게 드러나는 이야기가 있다. 예술은 그러한 이야기를 발견하고 서로 다른 관점을 나누며 도시의 의미를 확장하는 역할을 한다.

국제 공동연구 프로젝트는 하나의 주제를 정하고 작품을 제작하는 것만으로 완성되지 않는다. 각 조의 연구가 구체적인 작업으로 이어지도록 방향을 조율하고, 작가 간 소통과 자료 준비, 일정 관리, 전시 공간 구성, 컨퍼런스 운영 등 여러 과정을 함께 맞춰 가야 한다. 기획의 한 축을 맡아 프로젝트에 참여했지만, 전체 과정은 어느 한 사람의 역할만으로 이뤄지는 것이 아니었다. 작가들의 연구와 창작은 물론, 기획과 운영을 맡은 여러 사람의 판단과 협력이 서로 맞물리면서 프로젝트는 조금씩 구체적인 모습을 갖춰 갔다. 겉으로 드러나는 전시의 결과 뒤에는 관람객에게 쉽게 보이지 않는 준비와 조율의 시간이 자리하고 있었다.

전시 중에 열린 국제 컨퍼런스 '도시는 색으로 번역될 수 있는가?'와 전시 오픈식은 그동안 이어진 연구와 준비가 한자리에 모이는 순간이었다. 컨퍼런스에서는 도시를 바라보는 다양한 관점이 공유됐고, 전시장에서는 각 조가 주제에 따라 탐색하고 해석한 결과를 만날 수 있었다. 연구와 토론, 작품이 서로 연결되면서 프로젝트가 지향하는 바도 더욱 분명해졌다.

이번 프로젝트를 통해 마음에 남은 것은 국제 전시와 컨퍼런스가 완성되기까지 함께 한 사람들의 역할이었다. 작가들이 연구와 창작에 집중할 수 있도록 뒷받침하고, 여러 일정과 과정을 조율하며, 드러나지 않는 세부 사항까지 살핀 사람들이 있었다. 각자의 자리에서 맡은 일을 이어 간 덕분에 서로 다른 작업과 생각이 하나의 전시로 연결될 수 있었다. 좋은 국제 전시는 작품의 수준뿐 아니라, 그 작품이 의미 있게 소개되고 서로의 생각이 오갈 수 있도록 만드는 기획과 협력의 힘에 기반한다는 사실을 다시 확인했다. 이달에 프랑스에서 열릴 예정인 한국문화예술전시회는 광주에서 시작된 문화예술 교류를 국경 너머로 확장하는 또 하나의 만남이 될 것이다. 서로 다른 문화와 예술이 만나 새로운 이야기를 만들어 내고, 그 경험이 지역의 예술과 시민들의 일상에도 긍정적인 자극으로 이어지길 기대한다.

전시장을 거닐며 다시 만난 광주는 여전히 익숙하면서도 조금은 새로운 도시였다. 이번 프로젝트에서 나눈 시선과 경험이 광주를 바라보는 또 하나의 관점으로 남길 바란다. 그리고 이곳에서 시작된 만남이 프랑스에서도 새로운 대화로 이어져 지역의 문화예술을 더욱 풍성하게 하는 계기가 되길 기대한다.

독자투고

## 음주운전, 이제는 시동부터 막는다



경찰청 자료에 따르면 음주운전 재범자 가운데 약 40%가 5년 이내 다시 음주운전으로 적발되는 것으로 나타났다.

위험성을 알면서도 같은 잘못을 반복하는 운전자가 적지 않다는 의미다. 이는 기존의 처벌과 단속을 넘어 음주운전 자체를 사전에 원천 차단할 실효성 있는 대책이 필요하다는 점을 시사한다.

이러한 가운데 지난달 24일부터 '음주운전 방지장치 부착 조건부 운전면허제도'가 본격 시행됐다. 개정된 도로교통법에 따라 5년 이내 2회 이상 음주운전으로 면허가 취소된 자는 결격기간 종료 후에도 일정 기간 방지장치가 장착된 차량만 운전해야 한다.

시동 전 호흡을 측정해 알코올이 감지되면 시동이 걸리지 않도록 물리적으로 막는 시스템으로 사후 처벌 중심이던 기존 대책을 보완하는 의미가 크다.

제도의 안착을 위한 처벌 규정도 엄격하다. 방지장치 미설치 차량을 운전하면 1년 이하 징역 또는 300만원 이하 벌금에 처해진다. 장치를 임의로 해체·조작해 무력화할 경우 3년 이하 징역 또는 3천만원 이하 벌금을 물게 된다. 타인이 대신 호흡을 불어넣어 시동을 거는 꼼수 역시 철저한 처벌 대상이다.

다만 제도 시행만으로 모든 문제가 완치되는 것은 아니다. 편법 운행을 막기 위한 당국의 철저한 관리와 함께 운전자 스스로의 경각심이 필수적이다. '술을 마시면 운전대를 잡지 않는다'는 대원칙이 지켜지지 않는다면 기술과 제도의 효과는 반감될 수밖에 없다.

연말을 앞두고 술자리가 잦아지는 시기다. 모임이 있다면 처음부터 차를 두고 가거나 대중교통·대리운전을 이용하고 지인의 음주운전도 적극 만류해야 한다.

이번 제도가 타인의 생명까지 앗아가는 상습 음주운전 근절의 확실한 계기가 되길 기대한다. 방지장치가 차량의 시동을 물리적으로 막는다면 음주운전을 멈춰 세우는 가장 강력한 첫 번째 잠금장치는 운전자 스스로의 막중한 책임감이어야 한다.

〈김찬 광산경찰서 월곡지구대〉

※ 외부필자의 기고는 본지의 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다

社 說

## 반도체·AI 산업의 미래, 실행력이 관건이다

전남광주통합특별시의 반도체·인공지능(AI) 산업 육성과 관련, 실제 사업 추진을 위한 행정 지원과 실행계획이 부족하다는 지적이다. 최근 전남광주통합특별시의회 AI반도체환경위원회 행정사무감사에서 반도체 공장 유치가 실제 지역 산업의 성장, 양질의 일자리 창출, 지역 기업의 경쟁력 강화로 이어질 수 있는 실행체계 등에 대해 의문점이 제기됐다.

우선 행정 지원체계의 효율성 여부다. 반도체 사업의 성패는 막대한 전력과 용수로 때문에 부지 확보와 기반시설 구축이 필수이다. 그런데 이를 지원하기 위해 구성된 실무협의체 운영 실적과 중앙부처 제도 개선 건의와 원스톱 지원창구의 민원 처리 실적이 단 한 건도 없었다는 점은 쉽게 납득하기 어렵다. 삼성전자와 SK하이닉스 등 기업들과 긴밀하게 협의하고 있다는 행정당국의 해명만으로는 부족하다. 단순한 협의체를 구성했다는 답변 보다는 그동안 어떤 협의가 얼마나 진행됐는지를 구체적으로 공개해야 한다.

2028년 광주 군공항 이전을 전제로 2029년 말 생산시설(팹)을 준공하고 불과 6개월 뒤 양산한다는 일정이 지나치게 낙관적이라는 우려도 나온다. 반도체 공장은 건물 준공 이후에도 장비 반입과 시험 생산, 수율 안정화 과정이 필요하기 때문이다. 실현 가능성이 충분히 검토됐는지를 살펴봐야 하는 이유이기도 하다.

여기에다 삼성전자와 SK하이닉스 등 기업과 17차례 협의했는데도 불구하고 지역 인재 채용에 관한 논의가 구체화되지 않았다는 지적은 가볍게 넘길 문제가 아니다. 막대한 예산이 투입된 사업이라면 지역 채용 목표와 구체적인 대안을 미리 마련해 인재 양성이 실제 취업으로 이어지도록 해야 한다. 이제라도 지역 청년들에게 어떤 일자리가 제공되는지를 꼼꼼히 살펴봐야 한다는 말이다.

국가AI컴퓨팅센터도 마찬가지다. 지난 8월 착공했는데도 산·학 연계와 기업 유치, 기존 광주 AI데이터센터·AI실증밸리와의 연계 계획 등 별도 자료가 없었다는 지적도 심각하게 고민해야 할 대목이다. 호남 반도체 클러스터 조성 사업을 토대로 대한민국 반도체 산업의 새로운 거점으로 거듭나겠다는 구상이 실효성을 거둘 것을 기대한다.

## 도시철도가 서민들의 삶 희생시켜선 안된다

광주 도시철도 2호선 공사가 7년째 진행되면서 공사 구간 주변 상인과 주민들의 고통이 이만저만 아니다. 아무리 교통 인프라 확충이라는 공익적 목적으로 진행되고 있지만, 시민들이 호소하는 목소리를 외면해선 안된다. 무엇보다 공사 현장의 상황을 꼼꼼히 살피고 상인과 주민들의 목소리에 귀 기울여야 할때다. 시민들을 위한 도시철도가 서민들의 삶을 희생이라는 단어로 몰아가서는 결코 안된다는 말이다.

전남광주통합특별시는 기존 도심과 신도시를 연결하는 순환형 교통망 구축을 위해 지난 2019년 도시철도 2호선 공사에 착수했다. 시청, 상무지구, 백운광장 등 주요 거점을 잇는 1단계와 북·광산구 등 북서부를 거치는 2단계로 나눠 공사를 추진 중이다.

하지만 당초 2023년 목표로 했던 1단계와 2단계 개통이 2028년 12월과 2035년 12월로 늦춰지면서 도시철도 주변 상인들은 매장 접근성 저하와 고객 감소, 매출하락이라는 삼중고에 시달리고 있다. 주민들도 불편한 보행로 때문에 안전사고 위험까지 노출돼 있다.

더욱이 도시철도 공사가 진행중인 주월동 일부 상가에는 임시 매트와 미완성 보행로가 장기간 방치되고 있다는 점은 도저히 납득하기 어렵다. 여기에다 도시철도 출입구 구조물이 높게 설치돼 있어 인근 점포와 매장이 가려지는 문제가 발생했다는 점이다. 향후 비와 눈을 막는 캐노피까지 설치되면 간판까지도 가려질 수 있다. 상황이 이렇다 보니 영업에 상당한 타격이 예상된다는 상인들의 주장이 설득력을 얻고 있는 대목이다.

이 같은 논란 속에 전남광주시 도시철도건설본부가 뒤늦게나마 오는 9일부터 미포장 구간의 포장 작업을 순차적으로 진행해 주민 불편을 줄여나가겠다는 방침은 무척 다행스러운 일이다. 다만 약속한 일정이 차질 없이 진행되는지는 꼼꼼히 살펴야 한다. 여기에다 도시철도건설본부 측은 구간별 완료 시점과 진행 상황을 투명하게 공개해야 한다. 광주 도시철도 2호선 공사로 인해 7년이라는 기나긴 세월동안 각종 불편과 고통을 감내해 온 주변 상인과 주민들에게 더이상 희생을 강요해선 안될 것이다.

디카시 광장

## 볕바라기

문병선

바짝 말라야
곳간에 들이지요

여기서 조금, 저기서도

성큼 앞당긴 내일의 눅눅함
두려움마저 풀어헤쳐 말려 봅니다



**※ 시작노트**

햇살을 마주한 노신사의 모습에서 마치 가을 수확물을 곳간에 들이기전 바짝 말리는 정성이 떠올랐다.
우리 마음의 곳간에도 건강하고 뽀송한 기억들을 들여놓으려면 지나온 삶의 눅눅함과 습기들 그리고 앞으로 다가올 두려움까지 햇볕아래 남김없이 널어 말려야하지 않을까 생각했다.
그리고 영혼의 곳간도….

-전남광주통합특별시디카시인협회 제공

광주매일신문 1991년 11월 1일 창간 http://www.kjdaily.com
회장 馬瀕皓 사장·발행·편집인 崔宰豪 주필·이사 朴恩成 편집국장 崔權範
(우)61636 전남광주통합특별시 남구 천변좌로 338번길 16 대표전화 (062)650-2000 구독신청·배달안내 (062)650-2022
편집부 650-2090 지역특집부 650-2060 광고문의 650-2099 FAX
정치부 650-2030 사진부 650-2080 마케팅본부 650-2070 광고국 650-2016
경제부 650-2050 논설실 650-2006 경영지원국 650-2011 편집국 650-2017
사회부 650-2040 TV본부 650-2009 사업본부 650-2007 업무국 650-2019
문체부 650-2065 서울지사(02) 786-9488 업무국 650-2020
·본지는 한국신문윤리위원회의 서약사로서 신문윤리강령을 준수합니다. ·2002년 4월 30일 등록. 등록번호 광주 가10(日刊) ·구독료 월 15,000원 1부 800원