

# 행성적 도시화와 비인간 동물의 삶, 도시권 운동의 생태적 확장

유은(채운)

## 목 차

### I. 서론

### II. 행성적 도시화, 인간과 자연의 신진대사의 균열

### III. 행성적 도시화와 비인간 동물의 삶

1. 집중적 도시화와 육식
  - 1) 스펙타클 사회와 육식 문화
  - 2) 육식문화의 이면, 공장식 축산과 살처분
2. 확장적 도시화와 로드킬
3. 종합

### IV. 도시에 대한 권리의 생태적 확장

1. 비인간 동물의 시선에서 출발하는 도시권
2. 과학적 생태주의를 통한 코윈 도시 모색

### V. 결론

#### 참고문헌

### I. 서론

친구 Y로부터 밤에 지인의 차를 타고 가다가 고속도로에서 평을 치는 사고를 겪었다는 이야기를 들었다. 그 이야기는 Y가 평소 출퇴근길로 다니는 특정 도로들에서 로드킬 당한 동물들을 일주일에 두세 번씩은 발견한다는 이야기로 이어졌다. Y의 이야기를 들으면서 ‘도시’, ‘젠트리피케이션’, ‘생태’, ‘비인간 존재’라는 단어들이 떠올랐다. 비인간 동물의 로드킬은 또 다른 형태의 축출로 시작된 비극이라는 생각이 들었고, 그 생각의 꼬리는 재건축이라는 이름으로 언제 사라질지 모르는 빌라의 필로티 한켠에 자리 잡은 제비 둥지, 재건축 현장에서 종종 보이는 떠돌이 개, 도시 속 인간 동물의 탐욕과 과시의 총족을 위해 도구화되는 수많은 공장식 축산 동물들의 실태로 이어졌다.

도시화 과정에서 희생되는 비인간 동물들의 모습을 살펴보아야겠다는 마음이 들었다. 도시화 과정에서 벌어지는 인간과 자연의 신진대사, 이로 인한 자연의 변형과 비인간 동물에 대한 축출 및 수탈에 대해서 말이다. 나아가 인간과 자연의 신진대사의 대안을 모색할 때 비인간 동물의 해방은 어떻게 함께 모색할 수 있을지, 비인간 동물의 권리가 도시 속에서 존중될 수 있는 사회의 모습에 대해 상상해보고 싶었다. 이에 이 글에서는 먼저, 행성적 도시화를 인간과 자연의 신진대사 과정으로 이해해보고자 한다. 다음으로, 행성적 도시화 과정에서 벌어지는 비인간 동물들에 대한 수탈과 축출의 형태를 공장식 축산과 로드킬에 대한 미시적 분석, 인간과 자연의 신진대사라는 측면에서의 거시적 분석을 통해 살펴볼 것이다. 마지막으로, 비인간 동물의 권리를 포함하는 생태적 도시권 운동의 실천 방향을 모색해보고자 한다.

## II. 행성적 도시화, 인간과 자연의 신진대사의 균열

행성적 도시화론은 ‘도시적인 것(the urban)’이라는 개념을 제시함으로써 오늘날 도시화가 “비도시의 도시 되기의 과정이라기보다는 도시적인 것(the urban)이 진행되는 과정”(강내희 ①: 3)이라는 점을 강조한다. 행성적 도시화의 핵심 중 하나는 “도시와 비도시의 경계를 무너뜨리며 거대한 규모로 진행”(강내희①, 2020: 2)된다는 것이다. 브레너와 슈미트가 따르면 행성적 도시화 과정은 중심적(concentrated) 도시화, 확장적(extended) 도시화, 차이적(differential) 도시화가 서로 맞물리면서 변증법적으로 진행된다. 즉, 서울과 같은 중심 도시 내부에서 나타나는 집중적이고 구심적인 경향과 중심 도시 외부에서 나타나는 확장적이고 원심적인 경향이 상호 연동되어 드러난다. 나아가 이러한 연동은 새로운 공간으로 대체되어가는 ‘차이적 도시화’와 연관지어짐으로써 공간을 변화하는 역동성을 끌어낸다.

한편, “행성적 도시화는 자본주의적 도시화 즉 자본의 가치 운동과 결합된 도시적 공간의 생산방식”(강내희①, 2020: 5)이다. 자본주의적 도시화는 자본 축적 공식인 <M-C-M’> 순환 메커니즘에 따른 인간과 자연의 신진대사에 균열을 일으키면서 끊임없이 복잡계적으로 진화하는 자기조직적 운동을 한다. 즉, 도시화의 과정에서 “더 많은 화폐의 축적을 위해 더 많은 상품을 생산하고 소비하게 하는 강제적인 노동과정에서 자연 자원과 노동력을 무제한으로 소진”(심광현①, 2020: 4)하게 되는 것이다. 나아가 자본의 실물팽창이 한계에 다다른 오늘날, 주거지는 사용가치로서 존재하지 못하고 투기의 대상이 되어버렸다. 중심 도시의 주거지는 점점 더 고층화되고, 세련화됨으로써 하나의 금융자산이 되었다. 확장적 도시화의 측면에서는 “도시와 시골은 더이상 서로 구분되기 어려울 정도로 닮은 형태”(강내희②, 2019 : 125)가 되었다. 도시적인 것이 행성적으로 확장되면서 도시와 도시를 연결하는 교통시설은 물론이거니와 통신 시설, 심지어 ‘자연’ 공간까지도 모두 도시 조직의 필수적 부분이 되어버렸다(강내희②, 2019 : 125 참조). 이러한 도시의 팽창은 단순히 사회생태계뿐만 아니라 인간생태계와 자연생태계에도 영향을 미친다. “자본주의가 발전할수록 자연생태계와 사회생태계, 인간생태계의 위기는 서로 맞물리면서 가속화”(심광현①, 2020: 4)될 수밖에 없기 때문이다. 따라서 자본의 축적 메커니즘에 따른 행성적 도시화는 “인간과 자연의 신진대사의 균열”이라는 측면에서 개인, 사회, 자연에 미치는 영향을 다각도로 살펴볼 필요가 있다. 다음 장에서는 개인, 사회, 자연이라는 세 측면을 염두해 두면서도 비인간 동물이라는 자연에 초점을 두어 인간과 자연의 신진대사의 균열이 어떻게 일어나는지에 대해 살펴보고자 하겠다.

### Ⅲ. 행성적 도시화와 비인간 동물의 삶

#### 1. 집중적 도시화와 육식

##### 1) 스펙타클 사회와 육식 문화

자본주의적 도시화 과정에서 주거지는 소비기금으로 취급되지 않고, 하나의 금융자산으로 취급된다. 고층화되고 세련화된 자본(아파트들)은 사람들에게 하나의 이미지로 다가가 자신의 축적을 감행한다. 주거지는 잉여가치를 만들어낼 수 있는 하나의 수단이 되는 것이다. 오늘날 주거지뿐만 아니라 의식주는 도시 속 일상생활에서 ‘소비’를 촉진하는 매개가 되어버렸다. 거리를 지나다니면서 보는 수많은 의류 광고, 인터넷 여기저기에 떠도는 빅데이터 기반 맞춤형 광고, 웃고 있는 닭의 얼굴이 그려진 기이한 치킨 가게 간판을 쉽게 떠올릴 수 있다. 이러한 도시의 형태는 기 드보르의 용어를 빌려 “이미지가 될 정도로 축적된 자본”이 지배하는 ‘스펙타클 사회’라고 규정할 수 있다(강내희③, 2020: 9 참조).

오늘날 스펙타클은 주거지뿐만 아니라 의식주를 모두 포함해 전범위적으로 지배하고 있다. 그중에서 식문화를 좀 더 깊이 살펴보면, 스펙타클이 지배하는 먹거리 문화는 육식이다. 타자의 육체가 구워져 놓인 모습에 ‘육즙이 찰찰’이라는 광고 문구가 들어가 있다. 광고 모델이 닭의 다리를 잡고는 활짝 웃으며 ‘맛과 영양을 다 잡았다’고 한다. ‘레어(rare), 빨갈게, 많이’ 먹는 육식 문화는 남성성을 과시하는 하나의 수단이 되기도 한다. 모든 질병에 대한 식이요법으로 ‘채식 위주의 식단’이 제공된다는 것을 대부분이 앎에도 불구하고 왜 이렇게 많은 사람들이 육식을 ‘맛있고, 영양적으로 필수적인 것’으로 여기며 소비할까? 이에 대한 답은 다음과 같다. “대부분의 사람들은 대부분의 사람들이 고기를 먹기 때문에 고기를 먹는다”(리나르트, 2020: 41). 결국 고기는 하나의 스펙타클로 작용하는 것이다. A는 관객의 입장에서 고기를 먹는 사람들의 모습을 보면서, 타자의 몸을 먹는 것이 당연한 것으로 받아들여지게 된다. 관객이었던 A는 어느 순간부터 참여자로서 도시 한복판의 식당에서 타자의 살점을 상품으로 소비하고 맛있게 먹는다. “인간이 죽이는 동물의 99%가 축산업에서 비롯한다”(리나르트, 2020: 27). 공장식 축산에서 도살된 비인간 동물들의 얼굴은 사라진다. 깨끗하게 세척되고 포장된 채로 마트 한편의 스포트라이트를 받으며 소비자에게 판매되는 상품이 된다. 생전에 존재했을 비인간 동물들의 다양한 서사는 인간 동물의 식탁 위에서 모두 사라진다. 그저 한우 A+++ 등급을 받은 맛있는 살점이 될 뿐이다.

##### 2) 육식 문화의 이면, 공장식 축산과 살처분

그렇다면 도시 속에서 하나의 이미지, 상품으로 소비되기 이전에 ‘생명’이었을 비인간 동물은 공장식 축산 과정에서 어떤 삶을 살았을까? 공장식 축산은 “식용 가축 사육의 과밀화와 종의 단일화, 농약 및 항생제·성장 촉진제 사용의 증진, 인스턴트 식품화, 첨가물의 증가와 중앙 집중화”(김민정①, 2016: 9)를 주요 특징으로 한다. 공장식 축산의 구체적인 모습에 대해서는 한국 식용 동물 농장 10곳에서 직접 일하면서 공장식 축산 현장 내 비인간 동물들의 모습과 노동 현실에 대한 에세이를 남긴 한승태의 기록을 참고할 만하다. 식용 동물의 삶을 크게 세 부분, 즉 ‘사육, 수송, 도살’로 나누었을 때, 한승태는 “사육, 즉 동물이 태어나서 도축장으로 보내기까지 직전까지의 과정”(한승태, 2018: 7)에 대한 자신의 경험을 기록으로 남겼다.

이 장에서는 그가 체험한 농장들 중 닭 농장의 사례를 구체적으로 살펴보도록 하겠다. 닭 농장은 크게 산란계 농장, 부화장, 육계 농장으로 나뉜다. 먼저 산란계 농장은 닭의 알을 생산하기 위한 곳이다. 이곳에서 닭들은 배터리 케이지에서 관리된다. “가로 세로 50cm 높이 30cm의 보통 가정에서 사용하는 전자레인지만한 크기”(한승태, 2018: 15)의 케이지 하나에는 닭이 3~4마리씩 들어가 있다. A4용지 2장 정도의 면적에 다 자란 닭 4마리가 영겨붙어있는 것이다. 케이지는 앞쪽으로 15~20도 정도 기울어져 있다. 이는 “닭이 알을 낳으면 알이 자연

스럽게 사료 선반을 굴러가게끔”(한승태, 2018: 23) 하기 위한 것이다. 배터리 케이지 속 네 마리의 닭은 철조망 바닥에서 제대로 발을 딛기 어려운 상황에서 15~20도의 기온기는 닭들로 하여금 끊임없는 불안감을 조장한다. 이로 인해 닭들은 극심한 스트레스 상황에서 일생을 보내게 되면서 닭이 닭을 쪼는 카니발리즘으로 인한 탈항, 탈모 증세를 보인다. 더불어 “품종 개량과 알 생산을 극대화하기 위한 환경”(한승태, 2018: 36)으로 인해 산란계는 1년에 300여 개 정도의, 자연 상태의 닭이 낳는 알의 양의 수 배에 달하는 알을 낳는다. “공장식 농장의 암탉이 1년간 낳는 달걀의 껍질로 가는 칼슘의 양은 암탉 뼈 무게의 30배”(한승태, 2018: 36)에 달하기 때문에 다수의 산란계는 만성적인 칼슘 결핍과 골다공증에 시달린다.

부화장은 닭의 알을 부화시키는 곳이다. 하지만, 부화장에서 노동자들이 주로 하는 일은 닭의 생명을 탄생시키는 것이 아니라 상품으로 적합하지 않은 불량품을 골라 처리하는 것이다. “병아리가 살아남기 위해 필요한 것은 동물의 본능이 아니라 상품으로서의 적합성이었다”(한승태, 2018: 43). 상품으로서의 적합성은 그 용도에 따라서 바뀐다. 육계 병아리의 경우는 “크기가 너무 작은 것, 털이 없는 것, 털이 너무 하얀 것, 눈이 없거나 부리가 휘어진 것 등”(한승태, 2018: 42)이 상품으로서 적합하지 않은 것이라면, 산란계 병아리의 경우 앞의 예시와 더불어 수평아리 모두가 상품으로서 가치가 없는 폐기물일 뿐이다. 따라서 가축 전염병이라는 특수한 상황에서 벌어지는 가축 집단 생매장이 산란계 수평아리들에게는 매일같이 일어난다(한승태, 2018: 93 참조).

육계 농장 역시 다를 바가 없다. 이 곳에서 노동자들이 주로 하는 일은 닭을 키우는 것이 아니라 닭을 죽이는 것이다. 사육장에서 노동자들은 죽은 닭(폐사)를 처리하고, 몸집이 작은 닭들을 골라 죽이는 것으로 일과를 시작한다. 육계는 32일 동안 사육 후 출하된다. 출하된 닭들 중 일부는 수송 과정에서 밀폐된 환경으로 인해 죽는다. 최종적으로 도살장에서 모든 닭들은 생명을 끝낸다. 이들은 그저 상품일 뿐인 것이다. 한편, 출하되지 못한 채 남은 닭들은 상품이 되지 못한 죄로 또 다른 죽음을 맞이한다.

닭들에게 출하는 휴거 비스무레한 경험이 아닐까 싶다. 온 세상이 어두워지면 선택받은 닭들은 공중으로 들어 올려져 반대편 세상으로 떠나버리고 지상에 남은 닭들에게는 끔찍한 최후가 다가온다. 후자의 경우엔 빗자루를 든 내가 바로 끔찍한 최후였다. 이 닭들은 지은 죄가 명백했다. 충분히 살찌지 못한 죄, 판매 가능한 상품이 되지 못한 죄, 비싼 사료를 낭비한 죄(한승태, 2018: 153).

육계 농장에서 닭들이 사육되는 동안 ‘불량품’으로 ‘처리’된 닭의 수는 아래와 같다.

사육일	폐사량	사육일	폐사량	사육일	폐사량	사육일	폐사량
2일령	-	10일령	62마리	18일령	74마리	26일령	190마리
3일령	88마리	11일령	36마리	19일령	77마리	27일령	174마리
4일령	118마리	12일령	70마리	20일령	72마리	28일령	123마리
5일령	322마리	13일령	44마리	21일령	65마리	29일령	133마리
6일령	197마리	14일령	휴일	22일령	84마리	30일령	86마리
7일령	129마리	15일령	67마리	23일령	91마리	31일령	18마리
8일령	87마리	16일령	75마리	24일령	88마리	32일령	전부 출하
9일령	64마리	17일령	66마리	25일령	96마리	-	-
<b>총 폐사량</b>							<b>2,806</b>

<표1> 육계 사육 기간 동안 폐사량(한승태, 2018: 95~154 참조)

이렇게 많은 닭이 상품이 되지 못하고 ‘처리’되는 이유는 자본 축적 과정의 핵심인 잉여가치와 관련이 있다. 충분히 살찌지 못한 채 생명만을 유지하는 닭은 상품 가치가 없는 채로 사료값만 축내는 불순물일 뿐이다. 실제로 한승태가 노동했던 육계 농장의 농장주는 닭이 자라

나는 32일 동안 일을 시작할 때마다 ‘쫓까난 놈’을 골라내라는 지시를 한다. 사료비를 아껴 더 많은 잉여가치를 만들기 위해서다.

“사료비가 90%야. 그러니까 내가 매일 얘기하잖아. 못난이들 사정없이 잡아내라고, 돈을 잘 버는 게 뭐냐? 사료 조금 먹이고 빨리 살찌는 거”(한승태, 2018: 112).

공장식 축산 형태의 생산양식은 인간과 자연의 신진대사에 수많은 균열을 낸다. 가축들의 밀집 사육과 품종 개량 등을 통해 가축 생산의 절대량을 늘리고, 사육 규모 또한 대형화함으로써 거대 자본의 투입을 필요로 하게 한다. 인간은 자신이 어느 위치에서 어떤 노동을 하고 있는지를 가늠할 수 없는 목적 상실의 노동 상태에 놓인다. 노동을 인간과 자연 관계의 매개체라고 할 때, 노동의 목적을 상실한 상태에서 인간과 자연의 관계 맺음은 왜곡될 수밖에 없다. 잉여가치를 위한 생명의 수단화는 노동자의 인간성마저 무용하게 만들어버린다. 한승태는 육계가 전부 출하되고 남은 ‘불순물’들을 처리하는 과정 중 자신의 감응에 대해 다음과 같이 묘사한다.

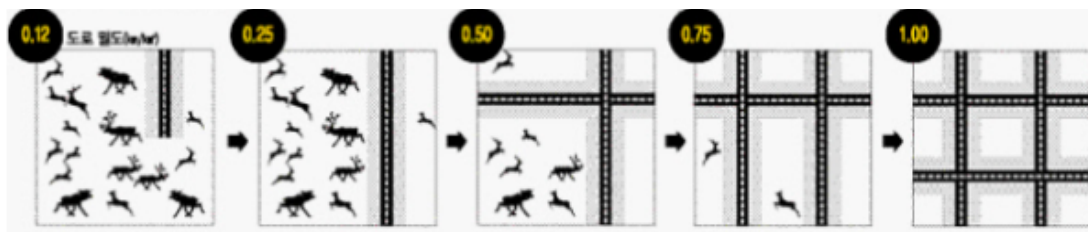
구석에 몰린 닭은 도망가지 못하게 주위에 상자를 쌓아둔 다음 한 마리씩 한 마리씩 목을 부러뜨렸다. …… 어느 순간부터 정말 아무런 느낌도 들지 않았다. 손에 ‘투투둑’하고 닭의 명줄이 끊어지는 느낌이 전해져도 정말 아무 느낌도 들지 않았다. …… 잠깐, 정말 찰나의 100분의 1 정도의 순간 동안 예전의 일기에 적어놓은 그런 감정들, 미안함, 불편함, 찝찝함 같은 것들이 느껴질 것 같았지만 금세 짜증과 피로에 묻혔다. 이런 식이면 사람도 죽일 수 있을 것 같았다(한승태, 2018: 154).

공장식 축산으로 인한 인간의, 생명에 대한 무감각화는 ‘전염병’이라고 하는 자연생태계의 위기로 돌아온다. 공장식 축산은 이윤 추구를 목적으로 하는 자본주의적 생산양식에 맞게 “가축의 종 개량과 성장 촉진제, 호르몬을 통한 가축의 성장시간의 단축”(김민정①, 2012: 21)을 가져왔다. 성장 촉진제의 경우 인간 동물에게 필요한 살들만을 빠르게 키워내게 하는 한편, 심장과 폐 등 생명 활동에 필요한 기관들은 그 성장 속도를 따라가지 못하게 되어 가축의 생명을 위태롭게 한다(한승태, 2018: 137 참조). 또한 지나친 항생제 투여는 오히려 가축들로 하여금 면역력을 약하게 만든다. 이러한 환경과 더불어 가축들은 좁은 공간에 밀집 사육됨으로 인해 질병에 쉽게 노출되고, 질병의 전염을 촉진시킨다. 한편, 집단 밀집 사육으로 인한 가축의 전염병 위기에 대한 대처는 사육 방식 전환이 아닌 더 많은 항생제 투여와 집단 살처분이다. “2010년 구제역 발생 이후 2018년까지 8차례의 구제역으로 38만 마리의 소와 돼지가, 7차례의 조류인플루엔자로 6900만 마리의 닭과 오리가 살처분되었다. 지난해 아프리카돼지열병으로 살처분된 돼지 47만 마리까지 더하면 우리나라에서는 지난 10년간 7000만 마리의 생명을 가축 전염병 예방이라는 목적으로 죽이고 땅에 묻었다(한겨레, 2020).”

한편, 비인간 동물의 전염병에 대한 국가적 대처와 올해 전 세계적으로 창궐하고 있는 코로나19에 대한 국가적 대처를 비교해본다면, 오늘날 비인간 동물이 ‘생명’이 아닌 “‘이윤’의 논리에서 처리”(김민정①, 2012: 25)되고 있음을 자명하게 확인할 수 있다. 지난 10년 간 가축 전염병에 대한 대처는 한결같이 살처분이었다. 인간 동물의 필요에 의해 비인간 동물에 대한 집단 학살은 너무나도 쉽게 이루어지는 것이다. 한편, 인간 동물의 전염병에 대한 대처로 살처분은 전혀 생각할 수 없는 대처법이다. 치료약이나 치료 방법이 없는 코로나19 사태 속에서도 인간 동물의 전염병에 대해서는 ‘치료’를 기본적인 목적에 두고 국가적으로 대응한다. 왜 이러한 차이가 발생하는 것일까? 가축으로서의 비인간 동물은 “식량을 생산할 목적으로 사육되는”(김민정①, 2012: 26 참조) 상품이기 때문이다. 상품 제조 과정에서 불량품은 처리되는 것이 맞고, 하나의 불량품이 나오면 이를 예방하기 위한 조치로 예비 불량품들을 조기에 처리하는 것이 잉여가치를 뽑아내기 위해서는 가장 최선의 방법인 것이다.

## 2. 확장적 도시화와 로드킬

인간 동물과의 상호작용의 역사가 없는 수많은 비인간 동물들 또한 도시화의 영향에서 벗어날 수 없다. 도시와 도시를 연결하는 도로에서 끊임없이 발생하는 ‘로드킬(road kill)’이 단적인 예이다. 이는 행성적 도시화 중 특히 확장적 도시화에 따른 도시 간 연결과 관련이 있다. 도시화가 전 지구적으로 진행됨에 있어 요구되는 사회간접자본은 바로 ‘도로’이다. 도시와 비도시의 경계가 사라지기 위해서는 도시적인 공간들 간의 연결통로가 있어야 하기 때문이다. 한편, 이러한 행성적 도시화는 인간 동물이 지배하는 영토의 크기를 확장함으로써 비인간 동물의 서식지를 파괴하는 당연한 결과를 초래한다. 도로 밀도에 대한 “스웨덴 농업과학대학 연구진의 보고서에 따르면 1km<sup>2</sup>당 0.6km가 넘으면 늑대나 퓨마 같이 큰 고양이과 동물들이 도태되고, 사슴과 곰과 같은 대형 포유류 또한 개체 수가 줄거나 도태될 수 있다고 밝혔다”(성수민, 2019: 1 재인용).



<그림1> 도로 밀도에 따른 야생동물 서식환경 변화(경향신문, 2015.11.15.)

한국의 경우 산지가 많기 때문에 도시와 도시를 연결하기 위해서는 산을 깎는 것이 불가피하다. 이는 비인간-동물들의 직접적인 서식지 파괴와 서식지로부터의 축출을 무자비하게 진행시킨다. 구체적으로 살펴보면, 1969년 이전에는 1km<sup>2</sup>당 0.37km였던 한국의 도로 밀도는 2013년 기준 1.06km까지 증가되었다고 한다. 스웨덴 연구지의 연구에 비춰보면, “한국은 1990년대 초부터 호랑이·표범 등 대형 고양이과 동물과 곰·사슴 등이 살 수 없는 환경이 되었고, 2000년대 들어서면서는 고라니·삿·여우의 생존도 어려운 환경”(경향신문, 2015)이 된 것이다. 산을 깎아내는 과정에서 운 좋게 생존한 동물일지라도 여전히 그들은 불안한 생을 살아갈 수밖에 없다. 비인간 동물들은 그곳이 원래 자신의 영역으로 생활했던 공간이기 때문에 평소 다니던 이동 경로로 다니게 된다. 하지만, 더 이상 그곳은 비인간 동물들의 이동 경로가 아니다. 언제 어느 방향에서, 어떤 속도로 달려올지 모르는 거대한 바퀴들의 질주를 감내하고서야 다닐 수 있는 위태로운 시멘트 길일 뿐이다.

구분	로드킬 수(건)								
	계	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
고속국도	16,758	2,360	2,188	2,039	2,545	2,247	1,884	1,629	1,866
일반국도	94,397	4,931	7,328	9,406	11,959	12,867	15,221	15,183	17,502

<표 2> 2012~2019년 기준 로드킬 발생 현황(국토부·통계청, 2019)

연도별 로드킬 발생 건수는 계속해서 늘어나고 있다. 통계 자료를 살펴보면, 연간 고속국도에서 로드킬 수는 다소 감소했지만, 일반 국도의 경우 2012년 대비 2019년 로드킬 수는 3~4배 가량 증가했다.

한편, 이 통계 수치는 도로 위에서 생을 마감한 모든 비인간 동물을 포함하지 못한다. 파악하기 전에 흔적이 없어지는 동물의 수가 상당히 많기 때문이다. 황윤 작가는 생태학자 최태

영, 최천권, 최동기가 로드킬 희생자에 대해 조사하는 과정을 다큐멘터리에 담았다. 이들은 야생동물들이 왜 그 자리에서 죽었지에 대한 이유를 알아내기 위해 지리산 근처의 남원-함양 간의 88고속도로, 남원-구례 간의 4차선 산업도로, 구례-사동 간의 2차선 강변도로의 로드킬 당한 야생동물을 조사했다. 도로 구조, 주변 토지 이용, 자연환경, 로드킬 시간대, 가드레일 또는 펜스의 유무, 도로의 경사 등을 기준으로 도로 위 야생동물들의 희생 원인을 파악하고자 했다. 하지만, 희생 원인은 한 두 가지의 단순한 요인으로 귀결되지 않았다. 각 동물들의 습성이 다르고, 그들만의 생태계 속 서사가 달랐기에 그만큼의 원인과 사연이 달랐다는 것이 최태영의 답변이다. 당시(2004년) 세 사람은 10만km가 넘는 전국 도로의 0.1%에 해당하는 지리산 주변 120km의 도로에서 30개월 동안 5769건의 로드킬을 발견했다. 다양한 동물들이 도로의 전반에서 죽어나가고 있었던 것이다(황윤, 2005 참조).

너구리는 행동반경이 1km<sup>2</sup>로 한국에 남아있는 야생동물들 중 행동 반경이 가장 작은 축에 속한다. 야생동물이 살아가기 위해서는, 잠을 자고 먹이를 먹고 짝을 짓고 어딘가에 숨을 수 있는 여러 가지 서식지 유형이 필요하다. 우리나라 도로 길이가 2018년 기준 110,714km, 도로 밀도가 1km<sup>2</sup>당 1.1km(국토교통부, 2020)인 상황에서 너구리조차도 살아가기 위해서는 도로를 피할래야 피할 수가 없다. 단일한 서식지를 찾을 수 없기 때문에, 하루에도 몇 번씩 도로를 넘어다녀야 하는 것이다. 우리나라 야생동물 중 가장 마지막으로 남아있는 고양이과 동물이자 생태계 정점에 있는 동물인 삿갓의 행동 반경은 3~5km<sup>2</sup>라고 한다. 행동반경이 넓다는 것은 그만큼 더 많은 도로를 더 자주 건넌야 하기에 로드킬 위협에 많이 노출되어 있다는 것을 의미한다. 얼마 남지 않은 삶이 모두 멸종한다면, 이로 인한 먹이 사슬의 붕괴, 생태계의 균열은 더욱 심각해질 것이다(황윤, 2005 참조).

고라니처럼 비교적 덩치가 큰 동물의 경우, 한 번 도로에 들어오게 되면 거의 나갈 수 없다. 도로에 중앙 분리대까지 있다면, 덩치 큰 동물의 경우에는 이 밑으로 들어갈 수도, 이를 뛰어넘어갈 수도 없는 것이다. 도로 반대편으로 내려왔던 옹벽으로는 다시 돌아갈 수 없는 상황에서 당황하다가 생을 마감하는 경우가 허다하다. 뱀이나 양서류의 경우는 도로 위에 올라왔을 때 속도가 매우 느리다. 또한 뱀은 바닥을 기어가고, 양서류 대부분은 크기가 작기 때문에 운전자가 사전에 발견하고 방어 운전을 하기에 힘들다. 조류나 날개 달린 동물의 경우는 어떨까? 이들은 크게 두 가지 요인으로 수많은 죽음을 맞이한다. 먼저 차량 운행 속도다. 운전자가 시속 60km 이하로 달리면 사고 예방이 가능하다고 한다. 하지만 고속도로의 경우 차량들이 시속 80~100km로 많이 다니기 때문에 많은 사고가 난다. 대형 차가 다니는 경우 주변 공기의 역류로 인해 소형 새들이나 작은 곤충들이 그 주변을 지나가다가 피해를 입는 경우도 많다(황윤, 2005 참조). 한편, 최근에는 투명 방음창 충돌로 인한 조류 생태계의 파괴 문제도 심각하다. “무차별적으로 개설되던 도로는 인근 거주민들의 주거환경 피해를 최소화하기 위해 폐쇄형 방음벽으로, 다시 경관을 고려하는 투명형 방음벽으로 진화”(녹색연합①, 2020)하였다. 인간 동물의 주거권과 미적 권리만을 위해 생겨난 건축물로 인해 “연간 약 800만 마리(하루 2만 마리)”(녹색연합②, 2019)라는 숫자의 조류들이 투명창에 충돌하여 희생당하고 있다.

앞서 살펴본 너구리, 삿갓, 고라니, 뱀, 양서류, 조류, 파충류 등 야생동물의 희생은 2004~2005년의 상황이다. 현재는 종의 다양성이 당시보다 축소되었음에도 역설적으로 로드킬 수는 더 증가하고 있다. 황윤은 다큐멘터리 후반부에서 로드킬의 근본적인 원인을 도로 중복 건설로 짚는다. 2005년 당시 한국의 도로 길이는 이미 10만km를 넘어섰지만 2020년까지 도로를 20만km로 늘릴 예정이었다고 한다. 2020년 현재 도로는 11만1천3백km로 다행히도 당시 계획에 비해서는 도로 증설이 많이 되지 않았다. 그럼에도 불구하고 행성적 도시화로 인해 새로운 도로는 계속 만들어지고 있고, 교통량 역시 꾸준히 늘어감으로 인해 로드킬 발생량은 지속적으로 증가하고 있다.<sup>1)</sup>

1) “전국의 도로연장은 11만1천3백킬로미터로 전년보다 600킬로미터 늘어났으며, 하루 평균

생태계에서 에너지는 이화 과정과 동화 과정이라는 신진대사(metabolism)을 통해 끊임없이 순환된다. “자연계에서 생산자(녹색식물)에 의해 생산된 물질은 소비자(초식동물, 육식동물)에 의하여 소비되며 생산자와 소비자의 시체 배설물은 분해자에 의해 분해된다. 이것이 다시 생산자에 의해 이용되는 무기물로 변한다”(네이버 지식백과). 하지만, 도로 위에서 죽는 비인간 동물은 수거되지 않는 한, 먼지가 될 때까지 계속해서 바퀴에 의해 밟히고 또 밟힌다. 아무런 목적 없는 도로 위의 죽음은 자연의 자기 조직화 과정에서조차 그 생명의 서사를 사라지게 한다.

“로드킬 조사를 하면서 이런 생각을 해요. 수많은 야생동물들이 도로 위에서 죽어가는데, 개구리가 됐든, 수달이 됐든, 그 도로 위에서 죽을 이유는 아무 이유가 없거든요. …… 차라리 다른 데서 죽으면 곤충에 의한 분해자에 의해서, 다른 동물의 먹이가 되고 흙으로 돌아가고, 다시 그런 생태계의 흐름 속에 포함되지만, 도로에서의 죽음은 차바퀴에 의해서 말라서 먼지가 되어 사라질 때까지 아무 이유도 없고 죽어서도 아무 가치가 없고, 그런 죽음이거든요. …… 작은 동물 같은 경우는 도로 위에서 말 그대로 걸레조각처럼 말라 비틀어져서 가루로 사라지는. 운전자도 그렇고 동물들도 그렇고 서로 뜻하지 않게. …… 죽이고, 죽고, 또 걸레조각인 중 알고 밟고 지나가지만, …… 사람이 야생동물, 생태계에 하는 가장 비윤리적인 그러한 현상 중에 하나가 로드킬이라고 봅니다”(황윤, 2005).

국가 차원에서는 로드킬 수를 줄이기 위한 대책으로 생태통로, 비오톱(BIOTOPE, 도심에 존재하는 인공적인 생물 서식 공간), 유도 울타리 설치 등의 정책을 실시하고 있다. 우리나라의 경우, 생태통로가 세계에서 4번째로 많은 곳이지만, “동물의 행동반경, 생태를 잘 이해하지 못한 생태통로”(한겨레, 2017.11.06.)가 많아 로드킬 방지에 큰 도움이 되지 못하고 있는 실정이다. 비오톱과 유도 울타리 역시 마찬가지이다. 또한, 이는 여전히 오로지 인간 동물을 위한 정책에 그친 것이라는 점을 생각해야 한다. 도로 증설에 대한 근본적인 문제의식이나 비인간 동물의 이동권에 대한 고려 없이, 인간 동물의 이익만을 위해 도로를 짓는 행위 자체에 대해 의문을 품어야 한다. ‘생태’통로 하나를 내어주고 비인간 동물에게 그곳만으로 이동하라고 유도 울타리를 설치한다. 비오톱이라는 ‘보호 구역’을 설정하고서는 도심 한가운데 동물들을 격리시킨다.

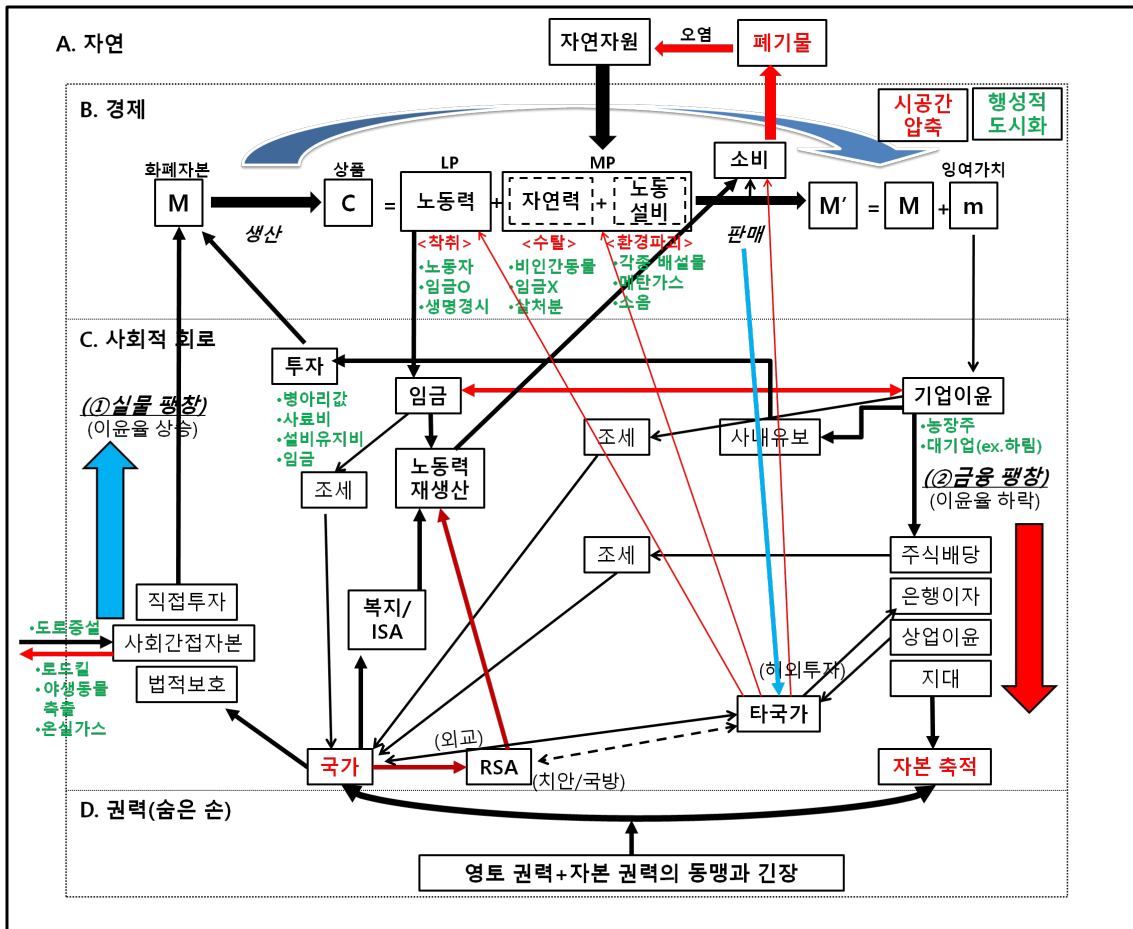
### 3. 종합

행성적 도시화가 도시의 금융화에 따른 자본의 축적과정의 한 측면이라고 할 때, 이에 따른 비인간 동물의 수탈과 축출 과정을 심광현이 제시한 자본 순환 도식에 비춰 살펴보면 다음과 같다.

---

교통량은 15,348대로 전년 14,964대 보다 2.6% 증가하였다”(정부24, 2020.04.27).





<그림2> 자본 순환 도식에서 비인간 동물 수탈 및 축출의 일부 과정(심광현②, 2020: 2 참조)

집중적 도시화에 따라 도심은 의식주 전반에 걸쳐 자본의 이미지화, 즉 스펙타클 사회가 되었다. 이 중에서 식문화는 ‘육식’이라는 스펙타클의 지배를 받고 있다. 이미지가 될 정도의 자본화가 되기 위해 비인간 동물들은 공장식 축산 방식으로 사육되어 수송되고 도살된다. 비인간 동물 사육 방식은 철저하게 자본주의적 생산양식의 형태를 띤다. 부(사용가치)의 창출이 아닌 잉여가치의 창출을 통한 자본 축적을 목적으로 하는 자본주의적 생산양식 속에서 비인간 동물의 자연 에너지는 수탈당하고, 인간의 노동력은 착취당한다. 즉, 공장식 축산은 “가치 및 잉여가치의 생산과정인 동시에 신진대사의 균열과정”(심광현①, 2020: 16)의 한복판에 있는 것이다.

자연자원과 인간의 노동력은 일정 시간 안에서 유한한 데 반하여 자본의 운동은 가치 증식의 무한정성을 가정한 채 끊임없이 자연자원과 인간의 노동력을 수단화하며 박차를 가해 나아간다. 이 과정에서 자연은 파괴되고 인간은 소외된다. 한편, 자연의 ‘파괴’, 자연의 일부인 인간의 ‘소외’ 또한 양자 간의 관계 맺음이 반영되어 끊임없이 이루어지는 “스스로 자기-조직화, 자기를 생산(오토-포이에시스)하는”(심광현③, 2020: 2) 과정 중 하나이다. 그러한 자연의 자기조직화 과정에서 보여지는 현상들이 ‘가축 전염병’과 ‘집단 살처분’이라고 하는 점은, 자본주의적 생산양식에 의해 자연과 인간의 신진대사에 균열이 생겼음을 보여줌과 동시에 이를 해결하기 위해서는 자본주의적 생산양식을 극복해야 함을 보여준다.

한편, 확장적 도시화 과정은 도시적인 것들을 전지구적으로 확장시킴으로써 야생 동물들의

축출을 촉진한다. 축출의 대표적인 예는 도시적 공간과 도시적 공간을 잇는 ‘도로’에서 발생하는 ‘로드킬’이다. 지속적인 도로 증설로 인해 2019년 기준 한국의 도로 밀도가 1km<sup>2</sup>당 1.1km가 넘어서고 있는 오늘날, 야생동물들은 자신이 죽는 이유도 모른 채 점점 더 많이 희생당하고 있다. 이러한 이유 없는 죽음은 자연의 순환 과정에서조차 소외된다. 자연의 이화 과정에 의한 분해가 아닌 자동차 바퀴들의 질주에 의해 먼지가 될 때까지 갈리고 또 갈릴 뿐이다. 이는 도시의 압축적 금융화에 의한 공간의 변형으로 인해 인간이 아닌 생명들이 무참하게 축출당하고, 이로 인해 다양한 자연의 역동성이 훼손되고 있음을 보여준다.

#### IV. 도시에 대한 권리의 생태적 확장

##### 1. 비인간 동물의 시선에서 출발하는 도시권

앙리 르페브르는 자본권력이 팽배한 도시를 그곳에 실제로 사는 사람을 위한 도시로 전환해야 한다는 의미에서 “도시에 대한 권리”를 제안했다. 도시에 대한 권리는 신자유주의적 도시화로 인해 “소수의 특정 세력이 그 권리를 배타적으로 독점해 대다수 인구를 그로부터 배제”(강내희④, 2020: 7)하고 공간을 사유화하는 현상에 대한 저항 언어라고 할 수 있다. 도시에 대한 권리는 총 8가지로 “1) 도시를 작품으로 취급할 권리, 2) 도시를 전유할 권리, 3) 도시에 거주할 권리, 4) 도시에 대한 의사결정에 참여할 권리, 5) 도시에서 차이 공간을 생산할 권리, 6) 도시 생활에 필요한 정보에 대한 권리, 7) 도시 중심에 대한 권리, 8) 도시 생활에 대한 권리”(강내희④, 2020: 5~6 재인용)를 포함한다.

강내희는 앙리 르페브르가 제안한 도시에 대한 권리를 ‘시적 정의(poetic justice)’와 관련하여 살펴보았는데, 8가지 권리 중 특히 “작품-도시에 대한 권리”에 주목했다. ‘시적 정의’란 “문학작품 끝부분에서 여러 인물의 미덕 또는 악덕에 따라 현세의 보상과 처벌이 배분되는 것”(강내희④, 2020: 6 재인용)으로, 아리스토텔레스가 말하는 네메시스, 즉 인과응보의 규제적 원칙과도 같다. 시적 정의와 작품-도시에 대한 권리의 연결 지점은 ‘허구성’에 있다. “도시를 작품으로 만들어 낼 권리는 …… 도시를 허구와 창조의 대상으로 볼 권리를 말한다고 하겠으며, 시적 정의는 이때 도시가 작품 세계로 변할 경우 그 위에서 가장 잘 구현될 수 있는 정의가 될 것”(강내희④, 2020: 6)이기 때문이다. 작품이란 상상의 산물로서 허구성에 기초한다. 어떠한 작품을 만들어낼 것인가는 오로지 창조하는 자의 몫이다. 그렇기에 무한한 창조의 가능성을 지닌 작품으로서의 도시에 대한 권리는 “‘텅 빈 기표’로서 어떤 허구적 실천에 의해 누가 채우느냐에 따라 그 구체적인 의미와 모습이 달라”(강내희④, 2020: 10)질 수 있다.

‘텅 빈 기표’로서 도시권의 주체와 내용은 어떻게 채워져야 할까? 이는 자연과 인간의 신진대사의 관점, 그중에서도 가장 아래이자 변두리에 위치한 ‘비인간 동물’의 시선에서 출발해야 한다. 도시라는 공간 역시 “자연과 인간 사이의 역사적 공진화(coevolution)”(김민정②, 2020: 165) 과정의 산물이기에, 공간의 권리 역시 자연과 인간의 공생이 가능하도록 하는 관점으로 재편되어야 한다. 자연과 인간의 공생을 추구하는 도시권 실현을 위해서는 마르크스의 생태학적 방법론으로 공간을 재설계할 필요가 있다. 자본주의라는 복잡계에 의해 균열되고 있는 인간과 자연의 신진대사, 구체적으로 인간 동물과 유사한 형태의 소산적 자연인 ‘비인간 동물’이 오늘날 처한 수탈 과정과 원인에 대해 깊이 탐구하고, 이들의 해방을 위한 실천을 적극적으로 펼칠 필요가 있다. 비인간 동물을 대상으로 하는 수탈과 축출, 이에 대한 비인간 동물들의 부르짖음은 파괴되고 있는 자연을 대변하는 목소리 그 자체이기 때문이며, 비인간 동물이라는 생명을 진지하게 고려할 때, 이들과 연결된 인간 동물이라는 생명에 대한 이해 또한 깊어질 것이기 때문이다.

다. 이에 따라 생명의 권리 확장을 위한 오늘날의 실천 사례를 몇 가지 살펴보면 다음과 같다.

동물권 운동 단체인 동물해방물결은 “종차별 철폐와 동물 해방”을 목표로 하여, 인간 동물에 의해 고통받는 모든 비인간 동물(전지, 축산, 모피, 실험, 반려동물 등)의 실상을 조사해 알리고 동물성 제품 및 서비스를 불매하는 비거니즘을 확산함과 더불어, 동물을 착취하는 산업과 제도의 철폐를 위한 집회 및 시위와 캠페인을 하고 있다(동물해방물결 홈페이지 참조). 동물해방물결의 경우, 비인간 동물의 수탈이 자본주의 시스템과 관련 있다는 점에 대해 지속적인 목소리를 내고 있지만, ‘동물의 권리’ 그 자체의 감수성 확장을 통한 동물 해방에 보다 초점을 두고 있다. 제도 전환을 위한 운동을 할 때에도 ‘동물권’이라는 이데올로기의 필요성을 강조하는 전략을 취하고 있다. 동물권 운동의 설득력과 접근성을 더 폭넓게 확장하기 위해서는 기존의 방식-동물의 권리 강조하기-과 더불어 자본주의적 생산양식을 전환할 수 있는 체제에 대한 과학적인 재설계에 대한 집단적 고민을 함께 할 필요가 있다.

로드킬로 인한 비인간 동물의 축출 문제에 대한 해결책은 스위스와 독일의 정책 사례를 참고할 만하다. 스위스는 “산지가 많은 국토 특성을 활용한 창의적 생태통로”(데일리굿뉴스, 2018)인 ‘그룬 브루케’(Grun Bruke, 녹색다리)를 설치하였고, “최근에는 삼림 파괴를 최소화하기 위해 도로 우회 건설을 강화”(데일리굿뉴스, 2018)하는 추세이다. 독일의 경우는 환경 관련 법규상 “도로보다 생태통로를 먼저 만들어야 한다”(데일리굿뉴스, 2018). 또한 “도로가 기존 생태계를 환경영향평가 당시 예상보다 심하게 훼손했다면 사업주체가 이를 책임지고 복원해야”(데일리굿뉴스, 2018) 한다. 사례를 참고해볼 때, 비인간 동물의 권리까지 포함되기 위한 운동은 민중들에 의한 과학적인 생태 시스템 재설계와 더불어 국가적 차원에서의 인간과 비인간이라는 모든 자연이 공존하기 위한 정책을 마련할 필요가 있다.

## 2. 과학적 생태주의를 통한 코뮌 도시 모색

앞서 생명의 권리 확장을 위한 사례에서 잠깐 언급하였듯, 비인간 동물의 권리까지 포함하는 도시를 실현하기 위해서는 이데올로기적 생태주의에서 그쳐서는 안 된다. 자연구성체의 자기-조직적인 생산양식에 대한 과학적 이해를 바탕으로 하여, “자연생태계와 인간생태계의 균형잡힌 공생 구조를 복원”(심광현①, 2020: 7)하기 위한 구체적이고 과학적인 설계가 필요하다. 즉, 비인간 동물의 권리 옹호와 같은 감수성 형성에서 그치는 것이 아니라, “사회적 생산·유통·분배·소비의 전 과정에서 재설계하면서 주체성의 새로운 생산이 동시에 이루어”(심광현①, 2020: 7)질 수 있도록 전체적인 사회시스템을 전환시켜야 한다. 이와 관련해서도 현재 비인간 동물의 수탈 및 착취를 해결할 수 있는 과학적 접근의 예시를 몇 가지 살펴보면서 앞으로 나아갈 방향을 모색해보도록 하겠다.

공장식 축산 문제의 경우, 생산·유통·분배·소비 각 부분에 대한 대안적 연구와 실천들이 곳곳에서 이루어지고 있지만, 이를 모두 연결짓는 방식의 시도는 아직 가시적으로 드러나지 않고 있다. 한편, 벨기에 출신 비건 운동가인 토바이어스 리나르트가 『비건 세상 만들기』에서 제시한 구체적인 비건 운동 전략은 대안적 사회 시스템을 상상함에 있어 비판적으로 참고해볼 만 하다. 리나르트는 “개인과 기관 모두의 변화에 있어서 운동의 초점은 모두 점진적인 행동 유도에 있어야 한다”(리나르트, 2020: 92)고 주장한다. 이에 따라 책 4장 ‘환경 조성’에서 육식의 대체재와 대체재 생산 사례를 살펴보면서 사람들의 비건적 행동 실천을 유도할 수 있는 넛지(nudge)<sup>2)</sup>의 중요성을 강조한다. 환경 조성에서 ‘대체재’를 강조한 이유는 “태도 변화

2) ‘선택 설계’라고도 부르는 ‘넛지(nudge)’는 사람들이 더 좋은 올바른 선택을 할 수 있도록 올바른 방향으로 살짝만 밀어주는 전략이다. “선택 설계의 가장 뛰어난 기능 중 하나는 기본 선택지, 즉 개인

보다는 행동 변화가 먼저 일어난다는 사실을 생각해보면, 행동을 이끌어낼 수 있는 대체재와 그것을 생산하는”(리나르트, 2020: 132) 것이 중요하기 때문이다. 이에 리나르트는 혁신적 스타트업 및 기존 축산업체에서 최첨단 기술을 활용한 식물성 버거, 인공 새우, 배양육 미트볼, 소의 유전자를 활용해 만든 대체 우유 등을 소개한다(리나르트, 2020: 134 참조). 하지만 리나르트가 주장하는 최첨단 기술 활용의 경우, 그가 이윤 추구를 “변화를 이끌어낼 수 있는 강력한 힘”(리나르트, 2020: 138)이라고 주장한다는 점에서 볼 때, 자본주의 생산양식 너머로 나아가지 못한다는 한계가 있다. 즉 리나르트의 주장은 비건 운동을 이상주의에 그치지 않고 실용주의적으로 추구할 수 있는 구체적인 전략을 단계적으로 제시했다는 데 의의가 있지만, 자본주의 시스템을 극복할 수 있는 대안을 제시하지 못한 채 자본주의 시스템 안에서의 대안을 제시했다는 한계가 있다. 자본주의 체제를 극복하고 인간과 자연의 공생적 관계를 형성하기 위해서는 공장식 축산에 대한 대안적 생산과 더불어 유통·분배·소비 과정에 대한 대안 또한 함께 구축해나가야 한다. 마을 중심의 대체육 생산 역량 함양, 마을 내 유통 및 분배 방식의 활성화, 채식 위주의 식문화 형성을 통해 소비의 변화 등을 통해서 말이다.

로드킬 문제에 관한 과학적 생태주의적 접근에 대한 예시로는 녹색 연합의 활동을 들 수 있다. 녹색연합은 생태계 보전과 기후위기 대처 등 전반적인 자연 보호를 위한 환경 운동을 펼치고 있다. 로드킬 문제에 대해서는 야생동물의 ‘생명 이동권’을 슬로건으로 하여 야생동물들의 이동에 있어 안전을 보장하기 위한 실천적인 방법들을 모색하고 있다. 그러한 시도 중 하나로 로드킬사고정보서비스 ‘굿로드’ 앱을 개발해 “로드킬 사고에 대한 통합적 데이터 수집, 야생동물의 이동 특성과 지리적 특성에 맞는 효과적인 예방책을 마련”(녹색연합③, 2018)하고자 하였다. 또한 조류의 이동에 있어 수많은 사고를 발생시키는 투명방음벽에 “조류충돌 저감 스티커”를 부착하는 캠페인과 함께 ‘네이처링 앱’을 활용하여 ‘야생조류 유리창 충돌’과 관련된 기록들을 시민과 함께 아카이빙하는 작업을 시도하고 있다(녹색연합④, 2019 참조). 녹색연합이 실천하고 있는 활동들은 기존 도로에서 야생동물의 죽음을 방지하기 위한 데이터 수집과 분석 및 예방책을 제안하고 있다는 의의가 있다. 하지만 더 나아가 도시의 금융화로 인한 도로 증설에 대한 근본적인 문제제기와 더불어 인간과 자연의 공생을 위한 보다 섬세한 도로에 대한 설계 또한 필요하다. 이는 앞서 살펴본 스위스와 독일의 사례와 같이, 한국 도로 실정에 맞는 생태통로 설계와 생태계 훼손을 방지하는 구체적인 환경 법규를 마련할 수 있도록 해야 한다.

## V. 결론

행성적 도시화로 인한 비인간 동물에 대한 수탈과 축출, 이에 대한 해결방안을 모색해보았다. 도시의 금융화에 따라 도시적인 것이 전지구적으로 확산되면서 인간과 자연의 신진대사의 균열은 점차 심화되었다. 인간 존재가 노동 착취로 인해 삶으로부터 점차 소외당하고 있는 와중에, 비인간 존재는 수탈당하고 축출당하였다. 이를 가시적으로 보여주는 것이 바로 공장식 축산으로 인해 수탈당하는 가축 동물과 도로 위에서의 로드킬로 인해 목숨 자체를 축출당하는 야생동물의 모습이었다.

---

이 무의식적으로 고르는 선택지 자체를 바꾸는 것이다”(리나르트, 2020: 158). 비건 문화의 확산을 위한 선택 설계의 예로는 식당에 채식 메뉴를 기본으로, 육식 메뉴를 옵션으로 넣는 것을 들 수 있다.

비인간 동물이 살아갈 터전을 잃어가는 오늘날, 그들의 파멸과 멸종은 곧 인간 동물에게도 위협적이다. 자연과 인간은 공진화하는 관계이기 때문이다. 자연과 인간의 공진화 과정이 선순환적으로 이루어지기 위해서는 지금의 대응책보다 더욱 근본적인 생태적 실천이 필요하다. 능산적 자연에 대한 경외심과 과학적인 이해를 바탕으로 하여 자연과 인간의 관계를 회복하고, 자연의 일부인 인간의 주체성 또한 회복해야 한다. 하지만, 대안을 말하는 것은 여전히 어렵다. 문제의 실태를 분석하고, 원인을 분석하는 것과 달리 대안에 대해 말하는 것은 실천에 대한 책임감을 요하기 때문이다. 비인간 동물의 삶에 대한 문제를 해결하기 위해서는 개인, 사회, 자연의 총체적인 시스템의 전환, 즉 자본주의적 시스템 전 과정에 대한 대안이 필요하다. 거대한 시스템 아래에서 개인의 실천만으로는 바꿀 수 없다는 한계를 마주하는 상황에서 실천적 대안을 이야기하는 것은 쉽지 않다. 대안을 말하는 것이 어려운 또 하나의 이유는 잘 알지 못하기 때문이기도 하다. 지극히 상상의 영역인 대안 사회를 구체적으로 그리기 위해서는 현재 사회에 대한 심도 있는 분석과 통찰, 나아가 대안 사회에 대한 수많은 시뮬레이션과 실천, 그리고 실패와 성찰의 축적이 필요하다.

비건 지향적 삶을 이어가는 요즘 “죽이지 않는 삶”을 산다는 것 자체만으로 만족한 채, 더 나아가지 못했던 거 같다. 해당 주제에 대한 글을 써야겠다는 생각을 늘 가지고 있었던 것에 비해 이 주제에 대해 공부하고 글을 쓴 것은 다소 늦은 듯하다. 늦었지만 글을 써내려가면서 정체되었던 인간 너머 존재에 대한 공부, 인간 존재로 살아가는 방식에 대한 성찰을 심도 있게 할 수 있었다. 서글픈 오늘날의 생태계를 전환하기 위해서는 끊임없이 개인으로서의 위치, 사회적 존재로서의 위치, 자연적 존재로서의 위치를 횡단하면서 그 횡단의 길에서 마주하는 사회적 개인들과의 연대를 통해 대안적 사회라는 작품을 만들어나가야 함을 깨달았다. 자연적 존재들의 공생을 위해 사회적 개인이자 자연적 개인으로서 인간 너머의 세계 속에서의 공존 감각을 보다 적극적으로 고민하고 실천해나가야겠다.

## 참고문헌

### <단행본>

- ▶ 한승태, 『고기로 태어나서』, 시대의창, 2018.
- ▶ 토바이어스 리나르트, 『비건 세상 만들기』, 두루미 출판사, 2020.

### <논문 및 강의 자료>

- ▶ 강내희①, 「제7강 서울의 행성적 도시화와 인류세」, 지식순환협동조합, 2020.
- ▶ 강내희②, 「인류세와 자본의 가치 운동, 그리고 행성적 도시화」, 『문화과학 제100호』, 2019.
- ▶ 강내희③, 「제4강, 한강 개발과 한국형 소비자본주의의 물적 기반 형성」, 지식순환협동조합, 2020.
- ▶ 강내희④, 「제8강, 도시권과 시적 정의」, 지식순환협동조합, 2020.
- ▶ 강현수, 「‘도시에 대한 권리’ 개념 및 관련 실천 운동의 흐름」, 『공간과사회 2009년 통권 제32호』, 2009.
- ▶ 김민정①, 「물질대사 균열 관점에서 본 인간과 자연 간의 관계-가축의 사육과 질병에 대한 사례를 중심으로」, 『사회과학연구』, 2012.
- ▶ 김민정②, 「인간과 자연 관계에 관한 생태 마르크스 이론」, 『ECO 2016년 제20권 2호』, 2016.
- ▶ 김준수, 「한국의 발전주의 도시화와 ‘국가-자연’ 관계의 재조정」, 『공간과사회 2018년 제28권 1호(통권 63호)』, 2018.
- ▶ 성수민, 「국내 로드킬 현황과 저감 시설물에 관한 연구」, 연세대학교 공학대학원, 2019.
- ▶ 심광현①, 「맑스주의와 생태주의의 그릇된 반목을 넘어: ‘생태학적 맑스’와 ‘세 가지 생태학의 절합을 위하여」, 2020-3쿼터 적녹보라 패러다임(2) 강의 자료, 2020.
- ▶ 심광현②, 「지구적-문명적 위기와 적/녹/보 연대의 기본과제(총론)」, 지순협 대안대학 2020-2쿼터 강의자료, 2020.
- ▶ 심광현③, 「자연·생명·인간과 과학적 생태학」, 2020-3쿼터 적녹보라 패러다임(2) 강의 자료, 2020.
- ▶ 최명애, 「한국 인문지리학의 ‘동물 전환’을 위하여」, 『공간과사회 2018년 제28권 1호(통권 63호)』, 2018.

### <기사>

- ▶ 10년간 4조 들어 7천만 ‘살처분’, 이대로 좋은가, 《한겨레》, 2020.01.16.  
[http://www.hani.co.kr/arti/animalpeople/farm\\_animal/924641.html](http://www.hani.co.kr/arti/animalpeople/farm_animal/924641.html)
- ▶ 「도로가 늘면 로드킬도 늘다」, 《경향신문》, 2015.11.15.  
[http://news.khan.co.kr/kh\\_news/khan\\_art\\_view.html?artid=201511152053025&code=610100](http://news.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?artid=201511152053025&code=610100)
- ▶ 「생태통로 있어도 로드킬 난다...해법은 역시 ‘맞춤형」, 《한겨레》, 2017.11.06.  
[http://m.hani.co.kr/arti/animalpeople/wild\\_animal/817445.html](http://m.hani.co.kr/arti/animalpeople/wild_animal/817445.html)
- ▶ 「로드킬STOP! ‘생태통로’를 아시나요?」, 《데일리굿뉴스》, 2018.07.22.  
[http://www.goodnews1.com/news/news\\_view.asp?seq=81758](http://www.goodnews1.com/news/news_view.asp?seq=81758)

### <영상>

- ▶ 황윤, <어느 날 그 길에서>, 2005.

### <기타 웹페이지>

- ▶ 정부24, 지난해 전국 도로연장 600km, 교통량도 2.6% ↑, 2020.04.27.  
<https://www.gov.kr/portal/ntnadmNews/2149584>
- ▶ 국토교통부, 도로보급률 현황, 2020.04.27.  
[http://index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxMainPrint.do?idx\\_cd=1207&board\\_cd=INDX\\_001](http://index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxMainPrint.do?idx_cd=1207&board_cd=INDX_001)
- ▶ 네이버 백과사전, 분해자.  
<https://m.terms.naver.com/entry.nhn?docId=1104795&cid=40942&categoryId=32334>
- ▶ 동물해방물결, <https://donghaemul.com/philosophy>
- ▶ 녹색연합①, 새들의 죽음을 막기 위한 행동, 2020.03.12.  
<http://www.greenkorea.org/activity/wild-animals/roadkill/79711/>
- ▶ 녹색연합②, 시민들과 함께하는 도로방음벽에 충돌방지 스티커 부착캠페인 2차 진행, 2019.11.02.  
<http://www.greenkorea.org/activity/wild-animals/roadkill/75115/>
- ▶ 녹색연합③, 로드킬 예방 캠페인, 사람과 동물 모두에게 굿로드를!, 2018.11.06.  
<http://www.greenkorea.org/activity/wild-animals/roadkill/67103/>
- ▶ 녹색연합④, 하루 2만 마리 새들의 죽음! 그 죽음을 막을 수 있는 아주 쉬~운 방법 하나 알려드릴게요, 2019.10.12.  
<http://www.greenkorea.org/activity/wild-animals/roadkill/74729/>