

근대로 향하는 길? 무시 대교(Jembatan Musi)를 통해서 본 도로건설과 지역개발의 상관관계*

여운경**

I. 서론

“우리가 위대한 민족이 되기 위해서는 ‘상상력’이 필요합니다..... 남부 수마트라 주지사가 줌 으스대는 태도로 나에게 이런 말을 하더군요. ‘대통령님, 무시 강(Sungai Musi, Musi River) 위에 다리를 건설할 예정입니다.....’ 나는 너무 놀라서 아무 말도 할 수가 없었습니다.” (1956년 7월 29일, 중부 자바 스마랑(Semarang)에서 수카르노의 연설 중)

1965년 9월 30일, 남부 수마트라주의 주도 팔렘방(Palembang)의 무시 강(Sungai Musi)을 남북으로 가로지르는 일명 수카르노 대교(Jembatan Sukarno, Sukarno Bridge)¹⁾의 개통이 공식적으로 선포되

* 이 논문은 2008년 정부(교육과학기술부)의 지원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-362-2008-1-B00018).

** 서강대 동아연구소 조교수. wkyeo@sogang.ac.kr

1) 처음 다리가 계획되었을 때 예정된 명칭은 무시 대교(Jembatan Musi)였으나, 개통 당시 이 다리 건설을 강력히 지지했던 수카르노 대통령의 노고를 기리는 뜻에서 수카르노 대교라 명명되었고, 수카르노가 하야한 이후 현재까지 암페라 대교(Jembatan Ampera)라고 불린다. Jalaluddin 1991: 106. Ampera는 Amanat Penderitaan Rakyat(민중의 고통을 대신한다는 의미의 인도네시아어)의 약어로, 1966-67년 인도네시아 내각의 명칭으로 이용되었다. 이 글에서는 1965년 9월 이전까지의 상황에 대해서 “무시 대교”라는 원래의 명칭을 사용한다.

었다. 높이 63미터, 폭 22미터에 길이가 1,177 미터에 달하는 이 다리의 건설에는, 일본으로부터 받은 2차대전 전쟁배상금의 일부를 비롯한 막대한 건축자금이 동원되었다. 당시 인도네시아의 유명 건축가인 위랏만(Wiratman)이 설계를 담당했으며, 다리 가운데 부분을 수직으로 들어올려 대형 선박이 지나갈 수 있게 만들어졌다. 이것은 당시 인도네시아에서 가장 길고 큰 다리로, 곧 팔렘방과 남부 수마트라를 대표하는 건축물로 널리 알려졌다.²⁾ 논문 서두에 인용된 수카르노의 연설에 나타난 것처럼 이 다리는 전국적으로도 많은 주목을 받았고, 남부 수마트라 지역을 넘어서 독립 인도네시아 전체의 발전의 상징으로 찬사를 받았다.

이런 표면적 화려함과 찬사, 그리고 다리 건설로 인한 여러 사회경제적 효과에 대한 기대에도 불구하고, 무시 대교의 건설과정에는 많은 반대와 우여곡절이 있었다. 일부 팔렘방 시민들은 다리의 건설이 무시 강 주변의 경제활동을 약화시키고 강을 기반으로 한 팔렘방의 정체성을 약화시킬 것이라는 이유로 다리 건설에 반대하는 목소리를 냈고, 다리 건설이 확정된 후에는 그 위치를 두고 장기간의 논란이 일기도 했다. 가장 큰 문제는 다리 건설을 위한 자금의 확보였는데, 시(市)정부 혹은 주(州)정부는 다리의 건설에 필요한 막대한 자금을 감당할 여유가 없었고, 거의 전적으로 중앙정부 혹은 외국으로부터의 자금지원에 의존할 수밖에 없는 상태였다. 이런 여러 가지 이유로 인해서, 다리 건설이 1950년대 초에 처음 제안되었음에도 불구하고 실제 축조작업은 1962년이 되어서야 시작되었다.

최초의 제안으로부터 10여년에 걸친 이 기간 동안, 무시 대교 건설과 그 효과 및 의의를 둘러싸고 많은 정치적 논란과 갈등이 표출되었

2) 이 다리는 남부 수마트라주의 공식 깃발 문양에도 포함되어 있다. 탈(Taal)은 팔렘방 도시에 위치한 이 다리가 주의 상징처럼 된 것이 남부 수마트라에서 팔렘방의 중심적 위치를 상징적으로 보여주는 것이라 지적한다. Taal 2002: 174.

다. 다리 건설이 시작되기 전부터 사람들은 다리의 모습을 상상하고 거기에 여러 가지 의미를 부여하기 시작했다. 그런 상상은 현지 주민들에 국한된 것이 아니었고, 국가(혹은 중앙 정부) 차원에서도 일어났다. 그러면 팔렘방 사회는 왜 무시 강을 건널 수 있는 다리의 건설을 원했던 것일까? 다리 건설의 사회경제적 영향은 어떤 것이었을까? 어떤 방식으로 국가가 건설과정에 개입되었고, 이 다리가 팔렘방 사회 그리고 중앙정부에 대해 가지는 정치적 혹은 사회적 의미는 어떤 것이었을까? 무엇보다, 20세기 중반 인도네시아 사회, 특히 복잡하게 얽힌 중앙-지방 관계를 이해하는 데 있어 무시 대교 혹은 도로 건설에 관한 이야기가 어떤 단초를 제공해줄 수 있을까?

독립 이후 팔렘방은 인도네시아에서 핵심적인 석유, 고무 생산지였고, 경제적으로 전국에서 가장 중요한 지역의 하나로 여겨졌다. 그러나, 과거 스리비자야(Srivijaya) 왕국의 중심지라는 이유로 고고학, 전근대사 연구에서 많은 관심을 끈 것과 달리, 이 지역은 인도네시아 근현대사 연구에서는 간과되어 왔다. 혁명기와 수하르토 시기에 대한 몇몇 뛰어난 연구(Collins 2007; Taal 2002, 2003; Zed 2003)가 있기는 하지만, 전반적으로 이 지역, 특히 1950년대에 대한 유의미한 연구는 찾기 어렵다.³⁾ 1950년대 인도네시아에 대한 연구의 경우, 계속된 분쟁과 지역반란의 발발로 인해 반란의 중심지나 분쟁지역(서부 수마트라, 술라웨시 등)을 제외한 다른 지역들은 별다른 주목을 받지 못했다(Sutherland et al. 2002). 이런 분위기는 필연적으로 사회경제적 상황은 정치사 혹은 제도 연구의 “배경”으로만 제시되는 경향을 불러왔고(Dick 2006), 정치적 변화에 따른 시대구분(식민지기-수카르노 시기-신질서)이 당연한 것으로 받아들여지게 되었다.

3) 유일한 예외가 1950년대를 포함한 팔렘방의 근현대사를 다룬 산툰(Santun 2011)의 연구로, 이 책은 본 논문에서 다루는 무시 대교에 대한 실증적 분석을 포함하고 있다.

본 논문은 무시 대교의 경우를 중심으로 1950-60년대 팔렘방에서 도로, 특히 다리의 건설을 둘러싼 정치적 논란을, 당시 인도네시아에서 중요한 이슈로 대두되었던 지역 개발, 그리고 개발에 대한 국가의 비전이라는 문제와 연결시켜 분석하는 것을 목적으로 한다. 이를 통해서 필자는 독립 이후 팔렘방 사회에서 도로(건설)의 경제적 기능과 중요성, 필연성을 지적함과 동시에, 그것이 인도네시아의 지역사회와 중앙정부에 어떤 상징적, 정치적 중요성을 지니고 있었고, 이것이 독립 초기 인도네시아에서 “근대” 혹은 개발이라는 문제와 어떻게 연결되는가를 살펴보려 한다. 아울러 이런 분석을 통해서 1950년대 인도네시아 사회가 어떻게 이전(식민지기), 이후(신질서기) 상황과의 관계 속에서 이해될 수 있는가를 생각해보고자 한다.

II. 도로, 다리, 그리고 새로운 형태의 유동성에 대한 열망

네덜란드령 동인도에서 19세기 후반부터 시작된 도로와 다리 건설은 물자와 사람의 이동시간과 이동량을 획기적으로 증가시켰고, 그것은 곧 획기적인 사회경제적 변화로 이어졌다. 이런 현실적 기능과 영향 외에, 도로의 건설은 초기부터 중요한 정치적 상징성을 지녔다. 식민지기에 처음 도입된 아스팔트 도로는, 20세기 초부터 가속화된 자동차의 증가와 더불어 보다 빠른 이동속도를 기반으로 한 새로운 삶의 방식을 인도네시아 군도에 등장시켰다. 므라젝(Mrazek)이 지적하는 바와 같이, 그 “새로움, 단단함, 그리고 깨끗함”으로 인해 (아스팔트) 도로는 곧 근대성의 상징이 되었다(Mrazek 2002: 8).⁴⁾ 이

4) 이것은 철도의 경우에도 마찬가지였다. 1940년대 인도네시아 혁명(반네덜란드 독립투쟁)에 참여했던 Suwarno라는 인물은 자신의 꿈이 “아름다운 기차가 있는 깨끗하고 정돈된 국가”라고 얘기하고 있다. Schulte Nordholt 2011: 386.

와 같은 이유로 네덜란드 식민지기에 도로의 건설은 근대적 기술의 중요한 상징이었고, 근대국가 형성의 필수요소가 되었다.⁵⁾ 1950년대 독립 인도네시아에서도 도로는 가장 확실한 근대화와 개발의 상징이었다. 대부분의 지역정부, 사회는 기존 길의 개량과 새로운 길의 건설을 열망했고, (대체로 자금원의 부족 때문에) 많은 경우 지역의 도로 건설도 국책사업으로서 중앙정부에 의해 진행되었다.

도로와 다리 건설의 영향은 팔렘방처럼 주민의 생활과 경제가 기본적으로 강, 호수, 바다 등의 수로에 기반한 도시일수록 확연하게 드러났다. 남부 수마트라의 전통적인 교통체계는 무시 강과 그 지류들을 중심으로 배를 이용한 수로를 중심으로 하고 있었다. 길고 넓고, 많은 지류를 가지고 있으며 바다에 인접한 무시 강은 그 자체가 값싼 교통로 역할을 해왔고, 19세기 말까지도 무시 강에 다리를 건설하려는 시도는 많지 않았다.

무시 강은 팔렘방 전역을 남북으로 가르며 관통한다. 일리르(Iilir)라 불리는 강의 북쪽지역이 시의 정치, 경제의 중심이자 주거 중심지와 상점, 시장 등의 밀집지역이었던 반면, 오랜 기간 동안 울루(Ulu)라 불리는 강의 남쪽은 주로 일리르 지역에서 소비될 산물들을 생산해내는 지역이었다.⁶⁾ 19세기 후반부터 울루 지역을 중심으로 커피, 고무 등을 비롯한 상업작물의 재배가 급속히 증가하고, 또 팔렘방주(州)⁷⁾ 광물자원 개발과 더불어 석유, 석탄이 다량 매장된 울루 지역의 개발이 본격적으로 시작되었지만, 정유소와 그 주변의 석유회사 주거지를 제외하면 울루-일리르의 전통적인 차이는 크게 줄어들

5) 네덜란드령 동인도(Netherlands East Indies)에서의 도로 건설에 대한 설명은 Nispen 2009 참조.

6) 네덜란드 식민정부의 행정중심지도 일리르 지역에 위치하고 있었고, 관공서와 유럽인 거주지 등을 중심으로 도심지대가 발달되었다. 일리르와 울루의 생태적, 지리적 차이에 대한 설명은 Zed 2003: 34-47 참조.

7) 현재 팔렘방은 도시만을 지칭하지만, 식민지기에는 현재의 남부 수마트라 주의 명칭이 팔렘방 주였다.

지 않았다. 20세기 초부터 이 지역에서 고무, 석유의 대규모 생산이 시작되고 급속한 경제와 산업발전이 진행되면서 네덜란드 식민정부는 곧 강을 위주로 한 이 지역 교통체계의 한계를 인식하기 시작했는데, 특히 먼 남쪽(올루)에서 수출작물과 광물자원을 팔렘방 항구로 이동시킬 때 많은 시간이 소요되는 것이 큰 문제로 대두되었다. 이때부터 수로 위주에서 도로 위주의 교통체계로 전환하는 계획이 진행되었다. 1920년대에, 당시 네덜란드령 동인도(Netherlands East Indies)에서 건축계획을 주도했던 인물 중 하나인 토마스 카르스텐(Thomas Karsten)의 지도하에, 팔렘방 시의 교통위원회가 도로교통을 개선하기 위한 계획을 진행하기 시작했다.

우선 교통위원회는 강을 메워서 아스팔트 도로를 만드는 작업을 진행했다(Carmalos 1956: 97). 카르스텐의 도시 교통정비 계획에 따라서, 우선 일리르 지역에는 무시 강 끝자락부터 원형으로 큰 도로가 만들어졌다(Hanafiah 1998b: 224). 이후 무시 강 양쪽의 여러 지역에서 다양한 크기의 다리들이 건설되었는데, 그 중에는 올루 지역을 남북으로 흐르는 오간 강(Sungai Ogan)을 기차가 건널 수 있게 건설한 빌헬미나(Wilhelmina) 대교가 핵심적인 경제적 기능을 했다. 이 다리를 이용함으로써 네덜란드 식민정부와 기업들은 석유를 비롯한 광물자원을 팔렘방 주의 먼 남쪽에서 무시 강 인근의 정유소까지 보다 쉽고 빠르게 수송할 수 있었다.

이런 노력에도 불구하고, 식민정부 하에서 일리르와 올루 간의 교류는 전적으로 배를 통해서 이루어졌다. 20세기초까지 무시 강을 건너는 데에는 삼판(sampan) 혹은 통강(tongkang)이라 불리는 작은 배들이 주로 이용되었다. 1930년대에는 대형 페리가 도입되면서 강을 가로지르는 사람과 물자의 이동이 더 신속하게, 보다 큰 규모로 이루어졌고, 이전 시기와 비교할 때 일리르와 올루 사이의 교류가 크게 확대되었다. 그러나 지역 전체 인구의 계속되는 증가와 올루 지역에

서의 자원의 생산 및 경제발전을 고려할 때, 두 지역을 보다 신속하게 이동할 수 있는 교통수단, 즉 다리의 건설에 대한 요구가 점점 커져갔다.

사실 팔렘방 시 정부는 20세기초부터 일리르와 올루를 잇는 다리 건설을 계획해왔다. 1924년 팔렘방 시장인 르 콕(Le Cock d'Armand de Ville)이 공식적으로 무시 강을 가로지르는 다리 건설을 계획했고, 곧 시정에서 이것이 주요 과제로 떠올랐다(Hanafiah 1998b: 129). 그러나 재정적 어려움 등의 이유로 다리 건설은 이후 오랫동안 실행되지 않았고,⁸⁾ 1942년 일본이 팔렘방을 점령한 이후 네덜란드 정부는 그 계획을 실현할 기회를 영영 잃고 말았다. 인도네시아 최대의 석유 산업 중심지의 하나라는 지정학적 중요성 때문에 팔렘방은 일본이 인도네시아 진입 시 가장 먼저 점령을 시도한 지역이었고, 네덜란드 정부는 일본군이 석유를 확보하는 것을 막기 위해서 정유시설을 불태우는 것은 물론, 자신들이 만든 빌헬미나 다리조차 불태워야 했다. 일본 점령기(1942-1945)와 혁명기(1945-49)를 거쳐 전쟁상태가 지속되면서, 이 지역의 많은 도로와 다리가 손상을 입었다.

다른 지역과 마찬가지로, 전후 팔렘방과 남부 수마트라 사회에서 손상된 도로의 보수와 새 도로의 건설은 가장 시급한 문제의 하나로 부각되었다. 1950년대 인도네시아에서는 “개발(pembangunan, development)”이 지역과 전국 단위 모두에서 가장 중요한 과제의 하나로 급부상했는데, 도로의 건설과 개·보수가 종종 개발의 핵심적인 내용으로 부각되었다.⁹⁾ 이런 경향은 앞서 언급된 교통/수송수단의

8) 산툰(Santun)은 팔렘방 시정부가 무시 강을 건널 수 있는 다리를 건설하지 못한 것은 전쟁 발발에 대한 우려, 그리고 그런 대규모 사업을 진행할 자금의 부족 때문이었다고 지적한다. Santun 2011: 203.

9) 일레로 당시 벵쿨루(Bengkulu, 현재는 독립된 주이나 당시에는 남부 수마트라 주의 일부) 주의 한 지도층 인사는 지역의 도로들이 너무 낡고 손상되었고, 정부가 모든 개발 프로그램 중에서 도로의 건설에 최우선 순위를 두어야 한다고 주장했다. *Fikiran Rakjat* 1957/05/17.

대체를 더욱 가속화시켰다(Colombijn 2009: 160). 일례로 팔렘방에서 도로의 길이는 1930년 62킬로미터에서 1956년 225킬로미터로 확연히 증가했다(Hanafiah 1998a: 238). 도로 건설을 위한 캠페인과 계획은 1965년 4월 무시 대교가 완공되면서 더욱 강화되었고, 보다 많은 예산이 투입되었다. 일례로 1965년 9월, 이른바 “남부 수마트라 도로 개선을 위한 특공대”의 수장은, 남부 수마트라의 시, 군의 도로 점검과 개선을 위해서 9억 4천만 루피아가 지원될 것이라고 선언했다. 한 지역 신문의 기고문에서 필자가 지역 발전의 수준이 교통, 통신의 수준에 의해 결정된다고 주장한 것에서 볼 수 있듯(*Fikiran Rakjat* 1965/06/29), 독립 후 인도네시아에서 도로의 건설은 가장 중요한 화두의 하나였다.

도로의 수와 범위의 현격한 증가에도 불구하고, 많은 경우 재정적 어려움으로 인해서 도로들이 아직 아스팔트 포장에 되지 않은 상태이거나 보수공사를 필요로 하는 상태였다. 일례로, 남부 수마트라 스카유(Sekaju)시(市)를 방문한 남부 수마트라 주지사는, 네덜란드 자본 소유의 바타비아 석유회사(Bataafsche Petroleum Maatschappij, BPM)가 전용으로 사용하는 도로와 다리만이 좋은 상태를 유지하고 있을 뿐, 이 지역의 나머지 도로와 다리가 모두 낡거나 크게 손상되어 있음을 발견했다(*Obor Rakjat* 1959/02/01). 대부분의 “외부도서(Outer Islands)” 지역이 그렇듯, 남부 수마트라 지역 도로의 낙후성은 자바의 상황과 비교할 때 더욱 두드러졌다. 1956년 8월 남부 수마트라 주의 원인 아리빈(A. Arivin)은 한 인터뷰에서 자바의 말랑(Malang)에서 고속도로(Jalan Raya)가 잘 유지되고 유럽인 전문가의 지도하에 18개의 다리가 새로 건설된 것을 보고, 자바인들의 성취에 대해서 존경심을 가지게 되었다고 토로하기도 했다.¹⁰⁾

10) “Antara Djawa dan Sumatera,” *Fikiran Rakjat* 1956/08/15. 비슷한 예로, 1950년 자카르타를 방문한 팔렘방 시 대표단은 수자원과 항구의 관리를 비롯한 도시계획에

도로 정비의 시급성은 울루 지역에서 더욱 두드러져서, 1950년 이후 새 도로, 다리 건설과 낡은 도로 정비에 대한 요구는 특히 울루 지역에서 많이 나왔다. 전술한 바와 같이, 정유소와 빌헬미나 다리와 연결된 크레타파티(Kretapati) 기차역의 존재로 인해서 무시 강 남쪽이 일본군의 주 공격대상이 되었고, 그 결과 울루 지역 도로의 피해가 일리르 지역에 비해 심각했다. 그러나 재정난에 시달리던 시 정부와 주정부는 중앙정부의 지원 없이는 도로 건설계획을 제대로 실행할 수가 없는 상태였다. 그런 연유로 손상된 도로와 다리를 보수하기 위한 많은 공사가 끝을 보지 못하고 중단되곤 했는데, 특히 울루 지역에서 그런 경우가 많이 보고되었다. 그래서 울루 지역의 주민들은 종종 자신들이 “중앙(일리르)”의 의붓자식이라고 탄식하면서, 지방 혹은 중앙 정부 지도자들이 울루의 상황을 제대로 이해하지 못한다고 불만을 토로하곤 했다.¹¹⁾

이런 문제를 해결하기 위해 1950년대 중반부터 울루 지역에 도로와 다리를 새로 건설하려는 다양한 계획들이 시 정부에 의해 입안되었다. 가장 중요한 계획의 하나가 전쟁과 혁명기를 거치면서 손상된, 울루의 동서를 잇는 오간 대교(Jembatan Ogan, 빌헬미나 대교의 새 명칭)를 재건하는 것이었다. 이를 위한 예비작업으로 팔렘방 정부는 이 다리를 통해 운송되는 화물의 무게를 제한하기도 했다. 1954년

있어 팔렘방이 자카르타의 예를 따라야 한다고 주장했다. *Suara Rakjat Sumatera* 1950/11/04. 한편 팔렘방 사회는 자바어와의 유사성, 스리비자야의 역사, 그리고 20세기 초부터 시작된, 남부 수마트라를 주 대상으로 한 자바인 이주 정책 등으로 인해서, 오랫동안 역사, 문화, 정치적 측면에서 자바의 영향을 강하게 받은 대표적인 지역으로 알려져 있다.

- 11) *Suara Rakjat Sumatera* 1955/06/04. 울루 지역의 전반적인 인프라의 부족은 도로와 다리에만 국한된 것이 아니었다. 1952년에는 울루 지역에서 깨끗한 물의 부족으로 인한 질병이 발생할 가능성이 있다는 경고가 있었다. *Suara Rakjat Sumatera* 1952/07/18. 경제적 쇠락과 인프라의 부족 등으로 인해서 울루 지역은 위험하고 범죄가 만연된 지역이라는 이미지를 얻게 되었다. “Daerah Seberang Ulu Objek Tjopet dan Rampok,” *Suara Rakjat Sumatera* 1956/12/03.

9월 시 정부는 보수를 위한 목적으로 다리를 폐쇄했고, 주 정부에는 인력을, 중앙정부에는 재정적 지원을 요청했다. 주 정부와 중앙정부의 지원 없이는 실행이 불가능한 계획이었기 때문에, 계획을 완수하는 데 많은 시간이 걸릴 것으로 예상되었다(*Suara Rakjat Sumatera* 1954/09/16). 그러나 무시 대교의 경우와 달리, 오간 대교 보수는 3년 내에 마무리되었고, 1957년 3월에 공식적으로 다리의 사용이 다시 허용되었다(*Fikiran Rakjat* 1957/03/06).

팔렘방 정부는 도시 전역에 더 많은 도로와 다리를 건설하기 위한 노력을 계속했다. 도로 건설의 당위성은 1958년 중반, 교도민주주의로의 이행과 군부 권력의 증가와 더불어 더욱 강조되었다. 군부 지도자들은 수카르노 정부가 새로이 주창한 이른바 “상호협력(Gotong Royong)”이라는 기치를 내세워 대중들을 동원, 도로건설에 참여시키려고 했다. 1963년 11월, 남부 수마트라의 스리비자야(Sriwijaya) 군사령부의 무로드(Maknua Murod) 대령은 “밸리 다리(Jembatan Balley)”의 건설계획을 공표하고 이를 위한 참여를 독려했고, 이 다리는 “상호협력에 의해 건설된 길 (Jalan Gotong Royong)”의 한 예로 선전되었다(*Fikiran Rakjat* 1963/11/06).

이런 노력에도 불구하고, 팔렘방과 남부 수마트라의 도로 사정은 기대만큼 쉽게 개선되지 않았다. 지역 생산 자원의 수송은 여전히 원활하게 이루어지지 못했고, 도로 사정에 대한 지역민의 불만도 쉽게 진정되지 않았다. 수카르노 재임기 동안, 팔렘방의 전반적인 사회적 인프라, 특히 물과 전기의 공급, 도로 사정 등은 크게 개선되지 않았다(Jackson 1973: 11). 한 도로전문가의 의견에 따르면, 당시 팔렘방 시의 많은 도로들은 여전히 적토로 만들어졌고, 아스팔트 도로 들조차 비가 오면 쉽게 손상되었다. 그는 무시 대교나 수마트라 고속도로(Trans-Sumatra Highway) 같은 대형 건설계획은 일견 화려해 보이지만, 도시 내의 다른 도로들이나 다른 도시와 연결되는 작은 도로

들이 개선되지 않으면 아무 소용이 없을 것이라고 경고했다.¹²⁾ 이런 문제점과 비판에도 불구하고, 여전히 팔렘방 사회에서 가장 많은 관심과 논란의 대상이 된 것은 무시 대교였다.

Ⅲ. 무시 대교 건설의 담론과 실상

1951년 6월 5일, 팔렘방 시의회가 처음으로 무시 강 위로 다리를 건설하는 계획을 입안했는데, 거기 따르면 이미 1300만 루피아의 자금이 확보되었고, 계획 수행을 위해 증세까지 할 계획이었다(*Fikiran Rakjat* 1951/06/05). 결국 1953년 10월 16일에 남부 수마트라의 노동/공공사업 장관인 하산(Hasan)이 무시 대교 건설계획을 공식 선언했다. 그에 따르면, 주 정부가 다리 건설에 필요한 막대한 자금을 감당할 수 없기 때문에, 계획의 수행은 중앙정부의 지원에 크게 의존할 수밖에 없었다(*Suara Rakjat Sumatera* 1953/10/16).

그러나 1956년까지 중앙정부로부터의 지원약속은 쉽게 이행되지 않았고, 건설은 담보상태에 빠졌다. 결국 그 해 10월 팔렘방 시의회는 중앙정부가 이 계획을 승인, 지원하도록 압박하기 위해서 시의원 파우지(Amin Fauzie)를 자카르타로 파견, 관련부서 장관들을 만나게 했다. 파우지가 피력한 팔렘방 의회의 입장은, 이 계획은 단순히 팔렘방 시민들을 위한 것이 아니라, 시의 행정력이 강 건너 내륙의 낙후된 지역(울루)까지 확장되도록 해서 지역개발, 나아가 국가 전체의 개발에 기여한다는 것이었다. 시의회는 또 이 다리 건설의 지연으로 인한, 지역 개발과 관련한 팔렘방 사회의 상대적 박탈감을 토로하였

12) *Fikiran Rakjat* 1965/06/22. 팔렘방 시의 전반적인 도로사정에 대한 비판은 Jusuf Raufi, "Djalan djalan dalam Kota Meminta Perhatian," *Fikiran Rakjat* 1959/08/24 참조

다(*Suara Rakjat Sumatera* 1956/10/30). 팔렘방 시의회의 오랜 노력은 결국 주 정부와 중앙정부의 승인을 이끌어 내서, 1957년 공사를 시작해서 1960년에 마무리한다는 합의가 이루어졌고, 중앙정부가 이를 위해서 6천만 루피아를 지원해주기로 약속했다.

그러나 앞서 언급한 바와 같이 실제 건설공사는 1962년이 되어서야 시작되었다. 공사가 지연된 가장 큰 이유는 자금의 부족이었다. 팔렘방 시정부, 남부 수마트라 주정부는 물론, 중앙정부도 이런 대규모 공사를 위한 충분한 자금을 지원할 여력이 없는 상태였다. 무시 대교 건설에 대한 계획서가 처음 제출되었을 당시, 중앙정부는 이미 전국단위의 1차 5개년 계획을 위한 구체적인 계획을 설립한 상태였고, 따라서 무시 대교 건설을 위해 새로 자금을 확보해서 배정하기 어려운 상태였다(*Suara Rakjat Sumatera* 1956/12/28). 무엇보다, 다리 건설을 위한 물리적, 기술적 검사를 실시하고 다리를 건설할 위치를 결정하는 데만도 1년여가 걸리는 상황에서, 계획서상의 건설 일정 자체가 너무나 현실성이 없었다. 이런 이유로 계속 공사는 1962년이 되어서야 겨우 시작될 수 있었다.

공사가 계속 연기되는 와중에도 팔렘방 시 정부와 의회는 무시 대교 건설을 위한 준비를 진행해왔다. 일례로 팔렘방 정부는 1958년, 다리를 건설할 위치도 정해지기 전에 공사를 진행할 인력을 수용할 주거지를 건설하는 작업을 진행했다(*Fikiran Rakjat* 1958/02/06). 아울러 시의원인 농칙(Nungtjik A. R)은 팔렘방 시의 예산절감을 통해서 무시 대교 건설을 진행할 수 있을 것이라 주장하기도 했다.¹³⁾

이렇듯 지역 내에서 무시 대교 건설을 위한 다양한 노력이 이어졌지만, 팔렘방 시 내외에서 다리 건설에 대해 부정적 전망을 가진 사람들도 있었다. 우선 다수의 외부인들은 무시 강을 가로지르는 다리

13) Nungtjik A. R., “Setengah Saja dari Penghematan Dana Rahasia, Kita Bisa Membangun Djembatan Musi,” *Suara Rakjat Sumatera* 1956/12/24.

의 건설 자체가 불가능한 것이라고 생각했다. 후에 무시 대교 건설의 가장 큰 후원자를 자처한 수카르노도, 처음에 자신이 무시 강을 넘는 다리는 상상조차 불가능한 것이라 생각했음을 고백하며, 그런 “상상 불가능한” 것을 상상하고 실현시키려 한다는 점에서 그 계획을 높이 평가한다고 얘기하였다. 역설적으로, 무시 대교의 건설을 가장 많이 우려하거나 반대한 것은 무시 강 주변에서 살거나 경제행위를 하는 사람들이었다. 그들 중 일부는 다리의 건설이 강, 그리고 물과 관계된 경제행위로 대표되는 “팔렘방다움(Ke-Palembangn-nya)”을 사라지게 할 것이라고 주장했다(Komando Daerah Militer IV Sriwidjaja: 34). 1960년 지역신문 *Obor Rakjat*에 실린 글을 보면 이런 상황이 잘 묘사되어 있다. 글의 필자는 처음에 단순하게 배를 타고 강을 건너야 하는 상황이 사람들의 시간과 기회를 낭비하고 있기 때문에 모두가 다리의 건설을 찬성할 것이라고 생각했으나, 곧 무시 강을 오가는 작은 선박의 뱃사공들이, 자신들의 직업이 사라질 것이 두려워 다리가 건설되지 않기를 바라는 것을 발견하였다.¹⁴⁾

한편 다리 건설을 지지하는 사람들에게는, 다리를 건설한 위치가 중요한 이슈가 되었다. 이 논란 많은 문제에 대해서, 팔렘방 시정부와 중앙정부는 의견을 달리했다. 중앙정부의 입장은 무시 대교 축조는 수마트라 고속도로(Trans-Sumatra Highway) 건설이라는 더 큰 프로젝트의 한 부분이고, 따라서 이 다리가 팔렘방 도심까지는 들어갈 필요가 없다는 것이었다. 중앙정부는 또 팔렘방 도심에 다리가 건설될 경우 크레타파티 기차역을 거쳐 항구로 수송되는 석탄의 수송에 차질을 빚게 될 것을 우려하였다. 이에 반해, 다리 건설과 관련해 팔렘방 시 정부에게 가장 중요한 사안은 배를 대신해서 무시 강을

14) “Memotong Musi,” *Obor Rakjat* 1960/09/15. Santun 2011, 205 에서 재인용. 이 글에서 필자는 뱃사공같이 단순 직업을 택하는 사람들은 대개 고등교육을 받지 못했거나 필요로 하지 않으며, 그저 다리에 의해 생길 변화에 대해 걱정만 한다고 추측한다.

건널 수단으로서의 기능이었다. 많은 논의를 거쳐서 결국 팔렘방 시 정부의 입장에 가깝게 결론이 났고, 다리는 도시 중심지에 근접한 일리르 16지구에 건설되기로 결정되었다(Hanafiah 1998b: 227).

앞서 언급된 것처럼, 무시 대교 건설에는 외부로부터의 재정지원이 필수적이었다. 시 정부, 주 정부는 물론이고, 중앙정부도 재원 부족을 해결하기 위해서 외국으로부터의 자금 지원을 얻으려 노력했다. 1958년 남부 수마트라 주지사는 다리의 건설을 위해 외국 자금이 투입될 가능성을 암시했고, 1959년 중앙정부는 더 이상 무시 대교 건설이 연기되는 것을 막기 위해서 서독, 일본과 건설자금 지원에 대한 협상을 했다.¹⁵⁾ 이런 과정을 거쳐서 1960년 11월, 결국 무시 대교 건설 계획이 수카르노 대통령에 의해 최종 승인을 받았다. 무시 대교 프로젝트는 일본이 인도네시아에 지불할 전후 배상금을 투입해서 진행할 국가 개발 프로젝트 목록에 포함되었는데, 이것은 이 다리의 건설이 전국적인 개발 계획상에서도 우선순위가 높은 것으로 인정받았다는 것을 의미한다.¹⁶⁾

1965년 무시 대교의 개통은 확실한 사회경제적 변화를 가져왔다. 우선, 많은 이들이 예상한 것처럼, 무시 강의 남쪽과 북쪽 강변이 보다 긴밀하게 연결되기 시작했다. 다리의 건설은 울루(심지어 훨씬 남쪽의 남부 수마트라 여타 지역)에서 일리르 지역으로 보다 많은 사람들의 유입을 촉진시켰고, 그 결과 일리르의 기존 도심지가 더욱 확대되었다.

그러나 다리의 건설은 예상치 못한 사회적 영향을 가져오기도 했다. 첫째, 다리 건설은 - 그 계획자들의 주장처럼 - 울루 지역의 발전

15) *Fikiran Rakyat* 1959/05/26. 인도네시아 정부가 독일을 끌어들이려 한 배경은 확실하지 않으나, 이후 진행되는 상황에서 알 수 있듯 일본과의 협상의 경우 일본이 인도네시아에 지불해야 할 전쟁배상금과 관련이 있었다.

16) Hanafiah 1998a: 239. 무시 대교 건설과 일본 전쟁배상금의 연관성에 대해서는 Nishihara 1976 참조.

을 촉진시킨 이상으로, 오히려 일리르 도심 북부지역의 발전을 유발했다. 다리가 건설되기 전까지, 팔렘방 시의 경제적, 정치적 중심은, 무시 대교 북쪽 진입부에 위치한 일리르 16지구 부근의 시장 근처에 밀집되어 있었다. 일리르 지역으로의 인구유입 증가와 그로 인한 지역 경제발전은 일리르 지역 도심지가 보다 북쪽으로 확산되는 결과를 가져왔다. 1970년대부터 입안된 팔렘방 도시계획은 울루 지역의 발전을 강조했다(Team Master Plan Kota Palembang 1976). 그러나 일리르 지역의 개발 또한 동시에 진행되면서, 기대와 달리 무시 강의 남-북간의 사회경제적 격차는 잘 해소되지 않았다. 게다가 무시 대교 바로 아래의 일리르 16지구를 제외하면, 무시 강변을 따라 늘어서 있던 많은 주거지구와 시장들이 이전의 활력을 잃게 되었는데, 이것은 앞서 언급된 무시 강 뱃사공의 우려가 전혀 근거 없는 것이 아니었음을 보여준다.

무시 대교 건설의 또 다른 중요한 영향은 국가(혹은 중앙정부)가 그 영향력을 지역으로 확대하게 되었다는 점이다. 다리의 건설을 위해 중앙정부로부터 재정적 지원을 얻는 과정에서, 지역정부는 지역 개발 계획이 국가 개발계획의 일부로 편입되도록 노력할 수밖에 없었고, 그 과정에서 지역사회에 대한 중앙정부의 영향력이 점차 증대되었다. 1950년대 팔렘방 사회에서는 정부 관청과 대리자들, 군대, 공적 교육기관 등이 크게 늘어났고, 이들은 일리르 지역의 보다 넓은 공간을 점유하게 되었다(Jackson 1973: 10-11). 이런 점에서 앞서 언급한 일리르의 개발과 북쪽으로의 도시화의 확산은 국가(중앙정부)의 영향력의 증가와 무관하지 않다고 할 수 있다.

동시에, 1950년대부터 중앙정부는 기존의 정유소 외에 스리비자야 비료(Pupuk Sriwidjaja, PUSRI)공장 등의 산업시설을 무시 강을 따라 건설하기 시작했다. 1960년대에 BPM과 Standard Vacuum 등 서구 석유회사의 국유화가 진행되면서, 무시 강변에 위치한 이들 소

유의 플라주(Plaju)와 게롱 강(Sungai Gerong) 부근 정유소들 역시 점차 국가 재산으로 귀속되었다. 이런 일련의 과정을 통해서 팔렘방의 (무시) 강변지대는 정부의 산업기지에 의해 점령되었다. 이와 동시에 보다 많은 사람들이 무시 대교와 그로부터 이어진 도심 중앙대로(수디르만 길, Jalan Sudirman)를 따라서 일리르의 북쪽으로 몰려들었다.

IV. 지역/국가 근대화의 상징으로서의 도로/다리

1. 수마트라 고속도로(The Trans-Sumatra Highway)

무시 대교의 건설과 민족(국가)주의가 연계되는 과정에서 중요한 요소의 하나는 수마트라 고속도로 건설이었다. 수마트라에 고속도로를 건설하려는 계획은 1916년 네덜란드 정부에 의해 처음 기획되었고, 1938년에 수마트라가 자치 행정구역으로 전환되면서 남북 수마트라를 잇는 도로 건설이 실행에 옮겨졌다. 이 계획에 따라 북쪽 끝의 반다 아체(Banda Aceh)부터 남쪽 끝의 판장(Panjang, Lampung 주의 항구)을 잇는 2,400 킬로미터에 달하는 도로가 건설되기 시작했다(*Fikiran Rakjat* 1963/09/02). 새로 건설된 도로 덕분에, 1940년대 수마트라 관료들은 차를 타고 섬을 순회할 수 있게 되었다(Reid 2005: 30). 그러나, 2차대전 이후가 되면 네덜란드에 의해 건설된 고속도로의 많은 부분이 손상되어 사용 불가능하게 되었고, 우기에는 상태가 더욱 나빠졌다(Barendregt 2005: 192). 이런 문제를 해결하기 위해서 독립 인도네시아 정부는 수마트라 고속도로를 재건할 계획을 세우기 시작했다.

고속도로 건설/재건 계획은 1956년에 처음 제안되었고, 북부 수마

트라부터 공사를 시작하기로 되어 있었다. 이 계획은 무시 대교 건설과 마찬가지로 중앙정부의 재정지원이 없으면 시작조차 불가능했고, 각 지방 정부의 승인과 참여가 필요하다는 점에서 무시 대교보다 더욱 실행이 어려운 과제였다¹⁷⁾. 남부 수마트라의 경우 1958년에 이 계획에 동참하기로 결정하고, 5천 8백만 루피아를 현재 남부 수마트라 내에 남아 있는 고속도로의 보수를 위해 지원하기로 했다. 무시강의 남북 강변을 잇는다는 점에서, 무시 대교 건설은 남부 수마트라 고속도로 사업에서 핵심적인 사항으로 부각되었다. 앞서 언급된 것과 같이 중앙정부와 지방정부의 입장에 차이가 있기는 했지만, 무시 대교가 수마트라 고속도로와 연결될 수 있다는 관측과 기대 때문에, 다리와 더불어 수마트라 고속도로의 건설 또한 지역, 국가 두 차원 모두에서 중요한 이슈가 되었다.

건설계획 초기에는 수마트라 고속도로가 인도네시아인들 스스로의 힘과 자원에 기초해서 건설될 수 있다고 선전되었다. 그러나 그런 주장과는 달리, 무시 대교의 경우와 마찬가지로, 현실적으로 이것은 인도네시아 정부로서는 도저히 감당할 수 없는 돈을 필요로 하는 프로젝트였다. 스리비자야 부대의 보안담당자인 알람샤(Alamsjah)는 1957년 8월 19일 무시 대교와 관련된 기자회견에서, 현재 인도네시아 정부가 미국으로부터 수마트라 고속도로 건설을 위해서 15만 달러의 지원을 받는 것을 협상하고 있다고 전했다(*Suara Rakyat Sumatera* 1957/08/20). 이런 현실에도 불구하고, 무시 대교의 경우와 마찬가지로 수마트라 고속도로 역시 민족주의와 근대화의 상징으로 찬사를 받았고, 지역과 국가(중앙정부)가 “개발”이라는 명목으로 만나는 장이 되었다.

17) 수마트라 고속도로의 모델이 된 것은 2000 킬로미터에 달하는 자카르타 통행로(Jakarta Bypass)였다. Lyla Lara Rustam, “Djalan Raja Lintas Sumatera Selatan Merupakan Urat Nadi,” *Fikiran Rakjat* 1965/08/03.

2. 지역적, 국가적 맥락에서 본 무시 대교 건설

전술한 바와 같이, 무시 대교는 개통되자마자 단기간에 사회경제적 효과를 가져왔다. 그러나 한편으로 무시 대교는 단순한 경제적 효과 이상의 상징적, 정치적 의미를 지니고 있었고, 중앙정부와 지역 엘리트들 모두 그것을 이용하려 했다. 근대화와 지역개발이 주요 화두로 떠오르는 와중에, 무시 대교는 지역과 국가 근대화의 상징으로 부각되었다.

우선, 무시 대교는 지역 사회의 성취를 보여주는 기념물이자, 방문객, 관광객을 위한 이정표가 되었다. 한 지역 군사지도자의 말에 따르면, 이 다리의 건설은 “우리가 무시 강을 통제할 수 있게 되었다”는 자신감을 심어줌으로써 심리적으로 팔렘방 사람들에게 자부심을 심어줬다고 한다(Komando Daerah Militer IV Sriwidjaja: 35). 이런 심리적, 정신적 효과는 팔렘방 혹은 남부 수마트라 사람들에게 국한된 것이 아니었다. 1962년 4월, 당시 남부 수마트라 군사령관이던 하룬 소하르(Harun Sohar)는 다음과 같이 역설했다. “이 다리는 인도네시아에서 가장 길고 큰 다리이고, 인도네시아 정부가 실행한 가장 큰 건설 계획이다. 그런 점에서 이 다리를 건설하는 것은 우리 지역 뿐 아니라 인도네시아 전체에게 시험의 장이 될 것이다. 우리 정부가 과거 거대한 아시안게임 단지 조성에 성공했듯이, 우리는 무시 대교 또한 계획대로 완성시킬 수 있을 것이다.”¹⁸⁾

지역 지도자들뿐 아니라 자카르타의 정치 지도자들도 무시 대교

18) Sohar 1963: 164. 쿠스노(Abidin Kusno)는 아시안게임 단지, 인도네시아 호텔(Hotel Indonesia), 국가기념물(Monas, Monumen Nasional) 등 1950-60년대 수카르노 정부에 의해 건설된 많은 건축물들은 이른바 “근대”로 향하는 길에서 인도네시아인의 위상과 능력을 보여주는 사례로 선전, 기획되었다고 주장한다. 근대성의 표현이라는 측면에서 본 자카르타 아시안게임 단지에 대한 분석은 Kusno 2010: 84-87 참조. 근대성과 인도네시아 민족주의의 관련에 대해서는 Schulte Nordholt 2011을 참고하라.

건설에 큰 의미를 부여했다. 가장 큰 - 그리고 힘있는 - 후원자는 수카르노 대통령이였다. 글의 서두에 인용된 1956년 연설에서, 수카르노는 오간 강(Sungai Ogan)을 넘는 다리조차도 대단한 성과인데 무시 강처럼 큰 강을 가로지르는 다리라는 건 상상을 초월하는 일이라고 토로했다.¹⁹⁾ 위대한 민족의 특성으로 ‘상상력’을 내세운 수카르노는, 무시 대교야말로 뛰어난 상상력을 통해서 위대한 민족이 되는 법을 보여주는 예라고 역설했다.

1962년 4월 10일 팔렘방에서 행한 연설에서 수카르노는 이 다리의 건설을 “혁명”과 연결시켜 의미를 부여했다. 알려진 바와 같이 인도네시아 현대사에서 “혁명”은 1945-49년 동안 네덜란드에 대항한 인도네시아의 투쟁을 의미하는 것이었는데, 독립 이후 수카르노에게 있어 “혁명”은 식민주의의 모든 유산을 척결, 극복하고, 자체적으로 생존하고 근대적 개발을 성취하는 것을 의미했고, 앞서 언급된 건축물들은 인도네시아가 “혁명”을 이룰 수 있다는 증거로서 제시되었다. 이런 점에서 수카르노에게 무시 대교는, 다른 기념비적 건축물과 더불어서, “혁명”을 할 수 있는 인도네시아의 능력, 즉 외국의 지원 없이도 국가의 근대화를 이루어낼 수 있다는 근거를 제공해주는 훌륭한 사례였다.²⁰⁾

같은 날 수카르노는 무시 대교 준공식에 참석해서 또 다른 연설을 했다. 수직으로 가운데 부분을 들어올릴 수 있도록 설계된 아름다운 다리의 건설에 대해 칭송하면서, 수카르노는 무시 대교의 건설을 자기 나름대로 이렇게 해석했다. “이 다리는 단순히 무시 강 양편의 일리르와 울루를 연결하는 게 아닙니다. 사실상 이것은 남부 수마트라와 인도네시아인들의 현재와 미래를 연결하는 겁니다…… 우리의

19) 수카르노 1956/07/29 스마랑 연설 (<http://penasোকarno.wordpress.com/page/57/>).

20) 수카르노 1962/04/10 팔렘방 연설 (<http://penasोकarno.wordpress.com/page/52/?archives-list&archives-type=tags>).

궁극적인 목표는 정의롭고 풍요로운 국가와 사회를 만드는 것이고, 그 목표를 이루기 위해서 근대적인 도구를 가지고 노력해야 합니다…… 사회주의는 부단한 노력과 특출한 도구를 가지고 있을 때에 도래합니다. 무시 대교가 그런 도구의 하나입니다.”²¹⁾ 이렇듯 수카르노에게 이 다리는 단순히 지역사회와 정부의 성공, 자랑을 의미하는 것이 아니라, 능력 있는 민족, 국가의 징표의 하나였다. 스리비자야 역사와 더불어서, 수카르노는 팔렘방에서 민족주의와 민족적 자긍심을 고양시킬 도구를 하나 더 찾은 셈이었다(Santun 2011: 234).

V. 결어

이상에서 본 것과 같이, 무시 대교의 건설은 팔렘방 사회에 도시 구조의 변화, 도시화의 확대, 그리고 새로운 경제적 기회의 증대와 같은 긍정적 변화를 가져다 주었다. 그러나 다른 한편, 이 다리의 등장은 강을 따라 형성된 사회적 동력을 감소시켰고, 강을 따라 살던 사람들의 삶에도 변화를 가져왔다. 또한 그 건설과정에서부터 인도네시아의 “근대”적 발전의 예로서 정치적, 상징적 의미를 내포했다. 이런 이유로 건설 과정에서 무시 대교 프로젝트는 수카르노의 전폭적 지지를 획득했고, 많은 난점에도 불구하고 중앙정부로부터의 재정적 지원을 획득함으로써 완성될 수 있었다.

한편 무시 대교 건설은 중앙정부와 지역사회의 복잡한 상호관계를 잘 보여준다. 컬럼바인(Colombijn)은 근현대 동남아에서 “도로”는 지역사회와 중앙정부가 만나고, 협상하고 또 경쟁하는 장이 되었다고 주장했다(Colombijn 2001). 무시 대교 건설과 그것을 둘러싼

21) 수카르노, “Pidato PJM Presiden Sukarno pada Upatjara Permtjangan Tiang Pertama Projek Djembatan Musi di Palembnag, 10 April, 1962,” RA 15-383, ANRI.

논란 및 영향은 팔렘방이라는 특정 공간과 국가(혹은 민족주의)가 어떻게 연결되는가를 드러내고, “지역(the regional)”과 국가(the national)가 한 도시 공간 내에서 어떻게 서로 마주보면서 경쟁하고, 협상하고 때로는 협력해왔는가를 보여준다.

근대적인 것(the modern)은 종종 도시의 사회적 공간과 건축물을 통해서 그 모습을 드러낸다고 얘기된다(Smith and Bender 2001: 2).²²⁾ 무시 대교 건설은 지역 사회의 성공과 발전의 상징일 뿐 아니라, 전국적인 차원에서도 근대화의 성공사례로 칭송되었다. 이른바 근대성(modernity)이 독립 인도네시아의 새로운 정체성이자 목표로 부각되는 상황에서(Schulte Nordholt 2011: 386-387), 이 도로는 1950년대 국가의 근대화, 혹은 “근대의 국가화”라는 보다 넓은 범위의 국가적 목표와 밀접하게 관련되어 있었다.

다른 한 편 무시 대교의 건설과 개통은 인도네시아 현대사의 한 전환점과 연속성을 동시에 상징한다고 할 수 있다. 서두에 언급된 것처럼, 이 다리는 1965년 9월 30일에 공식적으로 개통되었다. 당시 무시 대교 개통을 승인하는 서류에 사인을 한 것은 수카르노가 아닌 야니(Ahmad Yani) 장군이었다. 그 날 저녁, 야니는 수카르노 정권의 몰락을 가져온 이른바 9월 30일 쿠데타(G-30S) 와중에 살해당했다.²³⁾ 사실 무시 대교의 개통과 이른바 “구질서(Orde Lama)”의 몰락, 혹은 “신질서(New Order)”의 등장 사이에 가시적인 관련성은 전혀 찾을 수 없다. 그러나 앞에서 언급된 무시 대교의 영향과 의미를 생

22) 팔렘방의 건축물과 기념물의 상징적 의미에 대한 설명은 Taal 2001: 165-178 참조.

23) Akmal 2010: 139. 이 쿠데타는 당시 공산당에 동조하는 장교들이 일으키고 일곱 명의 장성이 그들에게 살해당했다고 알려졌으나 결과적으로 수하르토가 이끌던 군부는 이 사건을 공산당과 반대파를 괴멸시키는 기회로 이용했다. 군부는 이 사건의 책임을 인도네시아 공산당(PKI)에 돌렸고, 공산당 박멸이라는 이름으로 대량 학살을 시작했다. 이 살육을 통해서 공산당원은 말할 것도 없고 대다수 급진주의자들과 수카르노 지지자들이 공산주의자라는 ‘낙인’이 찍혀서 체포되거나 살해되었다. 쿠데타에 대한 분석은 Anderson et al .1971 참조. 야니의 죽음에 관해서는 야니의 딸이 기술한 전기(Amelia Yani 1990) 및 서지원 2012 참조.

각할 때, 이 우연한 날짜의 겹침은 우리로 하여금 두 사건의 상관관계에 대해 생각해보게 한다.

잘 알려진 바와 같이, 쿠데타 이후 동원된 반(反)수카르노 시위가 곳곳에서 일어났고, 실권을 잃은 수카르노는 중국에는 대통령직을 사임할 수밖에 없었다. 이런 상황 속에서, 무시 강 위에 건설된 다리의 명칭이 변경되었다. 처음에 무시 대교라 불리던 이 다리는 이후 수카르노 대교로, 수카르노 하야 이후에는 다시 암페라 대교로 개명되었다. 65년 9월 30일 이전에 이 다리는 수카르노의 혁명과 근대화, 민족적 상상력의 상징이었다. 그러나 명칭의 변경에서 볼 수 있듯 이것은 수카르노의 유산을 제거하려는 신질서의 노력을 보여주는 증거가 되었고, 오히려 신질서기 “개발”의 중요한 성과로 포장되어 선전되었다.

“개발”은 수카르노 시기에도 가장 중요하고 널리 알려진 국정 목표의 하나였지만, 군사력을 동원해서 정권을 잡은 수하르토 체제에서 “개발”은 정권의 존재의 이유 그 자체가 되었고, 수하르토는 흔히 “개발의 아버지(bapak pembangunan)”라고 불릴 정도였다. 아울러 갈수록 반서구적인 노선을 취하던 수카르노 정부와 달리, 수하르토의 개발은 철저하게 서구 자본, 다국적기업과 밀착된 형태로 진행되었다.

이런 차이에도 불구하고, 지역개발과 관련해서 한편으로는 두 정권 사이의 유사성 내지 연속성을 발견할 수 있다. 1950년대 중반 이후 국가가 지역의 사회, 경제문제를 지도, 통제하는 사례가 점진적으로 증가했다. 지역의 건설 및 경제개발 프로젝트가 대부분 중앙정부의 지원 없이 불가능하다는 점에서 이런 현상을 불가피한 것일 수도 있다. 그러나 1950년대 중반부터 진행된 경제국유화, 그리고 교도민주주의로 대표되는 권위주의적 정권의 등장은 지역사회에 대한 국가(중앙정부)의 통제 및 장악을 더욱 가속화시켰다. 이런 현상은 신

질서기에 더욱 심해져서, 독재정권 유지의 핵심 수단이었던 국가기관에 의한 감시, 억압이 종종 개발과 근대화라는 명목 하에 이루어졌다.

무시 대교의 건설과정은 개발과 관련해서 두 정권 사이의 연속성과 차이점을 잘 드러내준다. 정권의 정통성이나 국가의 폭력성이라는 점에서 두 정권의 비교 자체가 불가능할 수도 있으나, 1950년대 중반 이후, 최소한 중앙-지방 관계에 있어서는 유의미한 연관성을 발견할 수 있다. 명칭의 변화에서 잘 드러나듯, 1965년 9월 30일 무시 대교의 개통은 수카르노 시대의 종결과 뒤이어 등장하는 “새로운 질서(Orde Baru)”의 도래, 즉 두 정권 사이의 불연속성과 인도네시아 현대사의 큰 전환점을 의미한다. 그러나 지역사회에 대한 중앙정부의 개입 내지 통제의 강화라는 측면에서 볼 때, 무시 다리 건설에 대한 중앙정부의 개입과 지원, 칭송 등은 오히려 수카르노 정권에서 1950년대 중반 이후 진행된 정치의 권위주의화 및 경제국유화 등과 수하르토 정권 사이의 연속성을 비유적으로 보여준다고 할 수 있다. 이것은 앤더슨(Benedict Anderson)이 말한 인도네시아에서의 “국가”의 오랜 연속성과도 일맥상통한다.²⁴⁾ 므라젝(Mrazek)은 도로의 폭력성, 혹은 도로와 폭력성의 관계에 대해 다음과 같이 설명한다. “폭력이란... 그저 주어진 길을 따라 계속 이동하려는 의지에 다름 아니다(Mrazek 2010: 93).” 다양한 방향으로 열려 있던 강의 개방성을 줄이고 팔렘방의 차와 사람들이 한 방향으로 주어진 길을 따라 움직이게 만드는 무시(수카르노, 혹은 암페라) 대교의 개통은 므라젝이 말하는 도로의 폭력성, 그리고 인도네시아에서 국가의 연속성을 연상시킨다.

주제어: 무시 대교, 팔렘방, 지역, 중앙-지방관계, 지역개발, 국가개발

24) Anderson 1983. 앤더슨은 식민지기부터 신질서시기에 이르기까지 정부, 군사 지도층의 구성이 크게 달라지지 않았고, 따라서 독립 이후 인도네시아 사회의 변화에 (표면적 성과에도 불구하고) 구조적 한계가 있었음을 지적한다.

〈참고문헌〉

- 서지원. 2012. “시체 구덩이와 조명: 인도네시아 “65년사태”와 빨치산 기념비.” 『아시아저널』 6: 193-219.
- Abdullah, Makmun. 1985. *Kota Palembang Sebagai “Kota Dagang Dan Industri.”* Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Akib, R. H. M. and Don Carmalos (eds.). 1956. *Buku-Peringatan Lima Puluh Tahun Kota-Pradja Palembang.* Palembang: RHAMA Publishing.
- Akmal, Imelda. 2010. *Wiratman: Momentum and Innovation.* Jakarta: Mitrawira Aneka Guna.
- Anderson, Benedict R. O’G. and Ruth T. McVey. 1971. *A Preliminary Analysis of the October 1, 1965, Coup in Indonesia.* Ithaca: Modern Indonesia Project, SEAP, Cornell University.
- _____. 1983. “Old State, New Society: Indonesia's New Order in Comparative Historical Perspective.” *Journal of Asian Studies* 42(3): 477-496.
- Asnan, Gusti, David Henley, Diks Pasande, Remco Raben, and Esther Velthoen. 2007. “Nation, Region and the Ambiguities of Modernity in Indonesia in the 1950s.” In Henk Schulte Nordholt and Ireen Hoogenboom (eds.), *Indonesian Transitions*, pp. 115-162. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Barendregt, Bart. 2005. “From the Realm of Many Rivers. Memory, Places and Notions of Home in the Southern Sumatran Highlands.” Ph. D. Dissertation. Leiden: Universiteit Leiden.

- Carmalos, Don. 1956. "Palembang Setengah Abad." In R. H. Akib and Don Carmalos (eds.), *Buku-Peringatan Lima Puluh Tahun Kota-Pradja Palembang*. Palembang: RHAMA Publishing.*Buku*.
- Collins, Elizabeth Fuller. 2007. *Indonesia Betrayed: How Development Fails*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Colombijn, Freek. 2002. "Introduction: On the Road." *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 158: 595-617.
- _____. 2010. *Under Construction: The Politics of Urban Space and Housing during the Decolonization of Indonesia, 1930-1960*. Leiden: KITLV Press.
- Dick, Howard. 2006. "The Indonesian Economy in the 1950s: Multiple Exchange Rates and Business Networks and Centre-Region Relations." In Hanneman Samuel and Henk Schulte Nordholt (eds.), *Indonesia in Transition: Rethinking 'Civil Society,' 'Region,' and 'Crisis,'* pp. 175-94. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hanafiah, Djohan. 1988. *Delapan Puluh Dua Tahun Pemerintahan Kota Palembang*. Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang.
- _____(ed.). 1998a. *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang*. Palembang: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang.
- _____(ed.). 1998b. *Kesan-Kesan dalam Kehidupan dan dalam Berkarya dari H. M. Ali Amin, SH: Pengalaman Seorang Pegawai Tiga Zaman*. Palembang,
- Heryanto, Ariel.1988. "Development of "Development".?" *Indonesia*

46: 1-24.

- Jackson, J. C. 1973. "Post-Independence Developments and the Indonesian City: Preliminary Observations on the Spatial Structure of Palembang." *Berita Kajian Sumatera* 2 (2): 3-11.
- Jalaluddin. 1991. *Petunjuk Kota Palembang: Dari Wanua ke Kotamadya*. Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang.
- Kementerian Penerangan. 1955. *Propinsi Sumatera Selatan*. Jakarta: Kementerian Penerangan.
- Komando Daerah Militer IV Sriwidjaja. Date Unknown. *Dokumentika Historia*. Palembang: Komando Daerah Militer IV Sriwidjaja.
- Kusno, Abidin. 2010. *The Appearances of Memory: Mnemonic Practices of Architecture and Urban Form in Indonesia*. Durham: Duke University Press.
- Lindblad, J. Thomas. 2008. *Bridges to New Business: The Economic Decolonization of Indonesia*. Leiden: KITLV Press.
- McVey, Ruth T. 1994. "The Case of the Disappearing Decade." In David Bourchier and John Legge (eds.), *Democracy in Indonesia 1950s and 1990s*, pp. 3-15. Clayton: Center for Southeast Asia, Monash University.
- Miksic, John N. 1989. "Urbanization and Social Change: The Case of Sumatra." *Archipel* 37: 3-30.
- Mrazek, Rudolf. 2002. *Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony*. Princeton: Princeton University Press.
- _____. 2010. *A Certain Age: Colonial Jakarta through the Memories of its Intellectuals*. Durham: Duke University Press.

- Nas, Peter J. M. 1995. "Palembang: The Venice of the East." In Peter J. M. Nas (ed.), *Issues in Urban Development: Case Studies from Indonesia*, pp. 132-142. Leiden: CNWS.
- Nishihara, M. 1976. *The Japanese and Sukarno's Indonesia: Tokyo-Jakarta Relations, 1951-1966*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Nispen, Marie-Louise ten Horn-van and Wim Ravestijn. 2009. "The Road to an Empire: Organisation and Technology of Road Construction in the Dutch East Indies, 1800-1949." *The Journal of Transport History* 30 (1): 40-57.
- Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Sumatera Selatan. 1996. *Sejarah Perkembangan Pemerintahan di Daerah Sumatera Selatan*. Palembang: Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Sumatera Selatan.
- Reid, Anthony. 2005. *Sumatra: An Indonesian Frontier*. Leiden: KITLV Press.
- Santun, Dedi Irwanto Muhammad. 2011. *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pascakolonial*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Schulte Nordholt, Henk. 2011. "Indonesia in the 1950s: Nation, Modernity and the Post-colonial State." *Bijdragen tot de Taal-, Land-, en Volkenkunde* 167 (4): 386-404.
- Smith, Michael Peter and Thomas Bender. 2001. "Localization of Modernity." In Michael Peter Smith and Thomas Bender (eds.), *City and Nation: Rethinking Place and Identity*, pp. 1-14. New Brunswick: Transaction Publishers.

- Sohar, Harun. 1963. "Djembatan Musi Idaman Rakjat Palembang Sepandjang Zaman." In Mochtar Effendy and M. Amantjik (eds.), *Bintang dan Gelombang: Kumpulan Pidato, Tjeramah dan Tulisan Kolonel Harun Sohar*, pp.163-164. Palembang: Badan Penerbit "Pahlawan."
- Sutherland, Heather, Remco Raben and Elsbeth Locher-Scholten. 2002. "Rethinking Regionalism: Changing horizons in Indonesia 1950s-2000s." In Henk Schulte Nordholt and Irwan Abdullah (eds.), *Indonesia in Search of Transition*, pp. 47-66. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Taal, Sandra. 2003. "Between Ideal and Reality: Images of Palembang." Ph. D. Dissertation. Leiden: Universiteit Leiden.
- _____. 2002. "Cultural Expressions, Collective Memory and the Urban Landscape in Palembang." In Peter Nas (ed.), *The Indonesian Town Revisited*, pp. 172-200. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Team Master Plan Kota Palembang. 1976. *Master Plan Kota Palembang 1974-1976*. Bandung: Team Master Plan Kota Palembang.
- Utomo, Bambang Budi, Djohan Hanafiah, and Hasan Muarif Ambari. 2005. *Perkembangan Kota Palembang dari Wanua Sriwijaya Menuju Palembang Modern*. Palembang: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan, Pemerintah Daerah Kota Palembang.
- Yani, Amelia. 1990. *Profile of a Soldier*. Singapore: Heinemann Asia.
- Zed, Mestika. 2003. *Kepialangan, Politik Dan Revolusi: Palembang 1900-1950*. Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia

신문

Fikiran Rakjat

Obor Rakjat

Suara Rakjat Sumatera

사료

Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), Jakarta

RA 15. Pidato Presiden RI 1958-1967

383. “Pidato Presiden pada Upacara Pemancangan Tiang Pertama
Proyek Jembatan Musi di Palembang, 10 April 1962.”
Sekretaris Negara Kabinet Presiden Republik Indonesia.

(2013.10.08 투고, 2013.10.23 심사; 2014.02.08 게재확정)

<Abstract>

The Road to Modernity? Politics of Building Bridges and Regional Development in the Case of the Musi Bridge

Woonkyung Yeo
(Institute for East Asian Studies, Sogang University)

South Sumatra's capital, Palembang, has long maintained a river-oriented transportation system. With road transportation's increased importance for exploiting natural resources, however, hundreds of roads have been constructed since the Dutch colonial period. This article examines how the construction of roads and bridges affected people's lives and social networks in Palembang, and what social and political significance it has in the context of a region in the postcolonial Indonesia, with a focus on the huge river called the Musi River, which horizontally crosses the city. After independence, there has been strong aspiration to link these two parts by road, and in 1965 the Musi Bridge (then the Sukarno Bridge) over the river was eventually opened. The construction of the bridge apparently initiated socioeconomic transformations and development in the region, including Ulu (the southern river bank)'s rapid urbanization. However, the features of regional development actually were prerequisites for "national"

development. The regional development was impossible without financial support from the central government, and the local or regional aspiration for development was often supported only when it fitted with national envision. The Musi Bridge was a model case that fitted with such national envision. While it was the symbol of regional development, it was also celebrated as an exemplary sign of “national” development, by both Sukarno’s government and Suharto’s New Order regime. By analyzing the discussions and discourses regarding the Musi project since early 1950s, in addition to its social and economic impact after the construction, this article explores the continuities and changes in the roles and significance of the (construction of the) Musi Bridge with the changing political backstops in both regimes. Together with it, this article also aims to reexamine the interplay between “the national” and “the regional” in the prevalent aspiration for the national and regional “development” throughout the 1950s and 1960s.

Key Words: the Musi Bridge, Palembang, Region, Center-Region Relations, Regional Development, National Development

