

건강 칼럼

오징어와 갑오징어의 에너지

오징어와 갑오징어는 전통적으로 많은 사람들이 좋아하는 어류이다.

몸속에 큰 뼈가 없는 종류는 오징어, 뼈가 있는 것은 갑오징어이다. 오징어는 동해에서 많이 잡히고 갑오징어는 남해안에서 잘 잡힌다.

두 종류의 성질을 보면 모두 난류성 어류이므로 상대적으로 약간 차가운 성질을 가지고 있다고 봐야한다. 하지만 바닷물이 차가운 난류성 어류가 아니라서 차가운 성질이 강하지는 않다고 볼 수 있다.

이는 생물이 생존하려면 외부 환경에 반대되는 성향을 가져야 하기 때문이다.

오징어를 먼저보면 촉감이 차가운 느낌보다는 부드러운 미지근한 느낌이 드는 것을 알 수 있다.

두 종류의 표피는 비늘이 없는 종류이기 때문에 바닷물로부터 몸을 보호하기 위하여 약간 진한 점액질로 덮인 질긴 겹질로 구성되어 있기 때문이다.

이 질긴 겹질은 상대적으로 강한 금(金) 에너지를 가지는 비늘이 있

는 어류와 같이 거친 외부 환경과 바닷물의 강한 수(水) 에너지에 대비하고 있다.

겉질 안쪽의 살은 외부의 강한 수 에너지에 반하는 토(土) 에너지가 많이 축적되어 있고, 여기에 상대적으로 낮은 겹질이 딱기 어려운 외부의 차가운 기운을 이겨내기 위해 화(火) 에너지도 상당히 가지고 있다고 볼 수 있다.

때문에 생 오징어의 속살은 고소한 단맛이 느껴지면서도 약간 미끈하면서도 톡톡한 식감을 준다.

생 오징어를 잘 다듬어 좋은 햇살에 말리면 간식재료나 속은 좋은 식재료가 된다.

건조되는 과정에서 오징어 자체의 수분이 햇살의 열에너지와 만나 여러 날에 걸쳐 마르면서, 수화기제(水火膠濟)의 원리에 따라 생명력의 상화(相火) 에너지가 아주 많이 발현되어 축적된다.

이런 과정을 통해 약간 차가웠던 성질도 온화하게 변화한다. 건조된 오징어를 불에 구어내면 감칠맛 나는 냄새가 매우 강하게 나면서 살이 부드러워져 꼬들꼬들한 식감이 아주 좋다.

갑오징어는 몸속에 크고 단단한 뼈가 있어 오징어에 비해 부드러운 살이 더욱 두툼하게 썬 있다.

그러므로 생 갑오징어의 살은 외부의 차가운 기운과 내부의 뼈가 내는 차가운 기운을 이길 수 있을 만큼 토 에너지와 화 에너지가 강하다고 볼 수 있다.

그 때문에 씹어보면 단맛이 감도는 가운데 오징어의 생살에 비해 푸석한 느낌을 더 강하게 받을 수 있다.

이러한 특성으로 인해 갑오징어는 구이보다는 데쳐서 먹어야 제 맛이 난다.

물에 데치게 되면 수분과 열에너지가 만나 음양의 조화처럼 생명력의 상화 에너지가 많이 생긴다.

그러므로 데쳐진 갑오징어의 살은 소소한 단맛과 함께 약간 톡톡하면 서도 탄탄한 맛도 아주 강하게 느낄 수 있다.

두 종류 모두 다른 어류들에 비해 상대적으로 요리 과정을 통해 아주 강한 생명력의 상화 에너지를 발현되는 특성을 가지고 있다.

오징어와 갑오징어의 이러한 성질을 활용하여 잘 이용하면 우리 몸의 생명력을 강화시키는 아주 좋은 보양식을 만들 수 있을 것이다.



김현

전주대학교 교수

독자제언

1차로는 비워두셔도 좋습니다

1932년 전설당시 1만 3천키로 미터였던 독일의 아우토반은 전제 길이 절반정도가 속도 무제한이며, 12톤이상 화물을 제외하고 이용료가 무료이다.

아우토반에서의 사망자수는 1990년 1,470명에서 2013년 428명으로 70% 감소했으며, 부상자수는 동 대비 2만 7,443명에서 1만 8,452명으로 33%가 감소했으며, 사망자는 1만 명당 0.7명으로 한국의 2.4명의 1/3수준이다.

우리나라에서 지난 7월 중부 상행선 1차로를 이용하여 앞차를 추월하는 60대 중 2차로로 복귀한 차는 5대 뿐이었으며, 독일은 1차로 진행 17대 중 16대가 1차로 추월 후 2차로로 복귀하였다.

지정차로를 어기는 한 대가 결국 100대의 흐름을 방해한다고 한다.

독일교통당국은 '1차로 비워두기'의 '킵 라이트(Keep right)' 원칙을 고수하고 있다.

"왜 뺄 뚫린 1차로를 비워두는가?" 질문에 "빨간불에 건널목을 건너지 않는 것만큼 운전자의 불에 배었다"는 독일연방도로 연구소의 케르스

틴헨케 박사의 연구결과가 있다.

독일경찰은 아우토반에서 법규 위반차량 발견시 위장경찰차가 지붕 위에 푸른 경광등을 켜고 'STOP' 팻말을 차량 밖으로 빼돌고 단속한다.

우리나라도 고속도로에서 시작하여 일반도로까지 암행순찰차의 단속을 확대시행하고 있으며, 난폭, 보복운전이 많이 감소하였음은 운전자들이 체감하는 사실이다.

아우토반에서 추월할 때 추월하려는 차보다 속도가 그다지 빠르지 않으면 벌금 80유로(약 10만원)이며 화물차 두 대가 맞닿은 차로 에서 45초이상 비슷한 속도로 주행시 벌금 20유로(2만 5천원)을 부과한다.

단속을 1%강화하면 사고가 0.3% 감소하며, 단속이 미비하면 후수의 물이 탁해지지만 교육이 부족하면 물 전체가 썩는다는 말이 있다.

오늘의 아우토반 질서는 위장 경찰차가 사소한 위반행위 까지 엄하게 단속한 결과이다. 1차로! 잠시 비워두셔도 좋습니다.

전근수전안경찰서 교통관리계장 경위

독자제언

어린이보호구역 내 교통법규 준수 생활화하자

신학기가 시작되면서 우리 아이들은 실례는 마음으로 등교를 하지만 부모님들은 우리 아이들의 등하교길이 가장 큰 걱정거리가 된다.

어린이 보호구역 내에서 발생한 어린이 교통사고는 2016년 480건, 2017년 450건 등 꾸준히 나타나고 있다.

특히 지난해 어린이 교통사고는 약 1만2천 건이 발생했으며 사망 사고는 주로 횡단보도에서 보행 중에 일어나는 경우가 많았다.

최근 경찰은 신학기를 맞이하여 스쿨존 교통법규 준수 캠페인을 실시하고 등하교시간대에 경찰관을 배치하여 사고예방에 총력을 기울이고 있다.

하지만 경찰의 노력만으로 모든 사고를 예방할 수 없다.

우리 어른들의 스쿨존 내 교통법규 준수에 대한 인식이 필요하고 이를 생활화해야한다.

필자는 경찰관기동대에서 근무하면서 어린이보호구역 교통근무에 나선다.

우리 아이들을 보호할 수 있는 정말 뜻깊은 일을 하고 있는 것이라 생각되어 매우 기쁘지만 경찰관이 있는데도 불구하고 전혀 속도를 줄이지 않고 진행하는 운전자들을 보면 눈살을 찌푸릴 수밖에 없다.

내 아이가 사고의 피해자가 될 수도 있다고 생각한다면 속도를 줄일 수밖에 없을 것이다.

조금 더 빨리 가려는 이기적인 자세는 버리고 단속되지 않기 위해 교통법규를 준수하는 것 보다 내 아이가 다니는 학교 앞이라 생각하며 스쿨존 내 교통법규 준수를 생활화하여 우리 아이들이 안전하게 학교를 다닐 수 있도록 해야 할 것이다.

이국인 전북경찰청 경찰관기동대 경장

전주매일

독자 여러분의 의견이 담긴 기고와 투고를 기다립니다.

(우)560-912 전북 전주시 완산구 서소송동 568-80 승주빌딩 4층

사설

국토 발전, 남북측에서 동서축으로 전환해야

지금은 국토의 발전 방향을 고쳐 잡아야 할 때이다. 수도권과 충청권을 중심으로 하는 남북 축에서 동서축으로 전환해야 한다는 이야기다. 지방에서 사는 모두가 그에 동의하고 있기 때문이다. 그리고 우리 전북 지역은 다른 광역시도와 비교해 더욱 낙후돼 있다. 최근 수도권 인사들의 움직임이 신경 쓰이는데 주시의 대상이 아닐 수 없다. 그들이 규제 완화 주장을 또 내뱉고 있으니 말이다. 따라서 전북도는 다른 지자체들과 협력해 국토의 균형발전 발언을 강화해야 한다.

여기 거듭 말하거니와 전북 발전이 전국 균형 발전의 이정표라는 주장은 당연하다. 전북의 어려움은 도민의 수가 많고 있다. 지난 1960년대에는 250만이 넘었는데 50여 년이 흐른 지금은 185만 명이다. 사정이 이러니 지역의 낙후를 말하지 않을 수 없다. 사실이지 낙후라도 이런 낙후가 없다. 그 이유가 무엇 때문이겠는가. 그것은 두 말할 나위도 없다. 다른 지역에 비해 정부의 지원과 투자가 적었던 탓이다.

지금은 전북의 발전이 전국 균형발전의 이정표라는 주장을 확

실하게 할 때이다. 이번에 지역균형발전협의체 정책토론회가 국회에서 있었는데 수도권 과밀화가 지적되었다. 그것은 당연한 지적이 아닐 수 없다. 지방이 소멸될 위기에 대한 극복 방안이 절실하다는 발언도 이구동성으로 터져 나왔다. 그 또한 당연한 발언이 아닐 수 없다. 다른 광역시도들이 소멸 위기를 말하고 있다면 우리 전북의 경우는 더욱더 그 위기를 강조해 마땅하다.

전북발전은 전국 균등 발전의 이정표이다. 이같은 주장은 그 근거가 명백하다. 지난 70여년 동안 국토의 발전 방향은 수도권 아래로 남북축이 대세였다. 이제 동서축으로 전환해야 한다. 전북과 영남을 연결하는 철도가 하나도 없다는 것은 문제가 아닐 수 없다. 고속도로 또한 미미한 수준이다. 수도권에 차이고 충청권과 비교해 푸대접을 당하고 있다 한도가 있어야 한다. 지역간 균등한 발전은 반드시 실현해야 할 이상이다. 지역간 격차를 이대로 내버려두면 우리 전북의 낙후는 더욱 심화될 게 뻔하다. 그러므로 전북도는 정부를 상대로 보다 많은 지원과 투자의 당위성을 말해야겠다.

국책 사업 힘찬 추진이 있어야

도내 국책사업에 대하여 생각이 많은 요즘이다. 익산시 왕궁면 국가식품 클러스터에 조성한 산업단지에서 이번엔 준공 인가가 나기 때문이다. 익산 국가클러스터의 준공 인가는 미래를 위해 경축할 일이다. 그래도 지난날을 돌아켜보면 마냥 반가워만 할 수 없는 게 솔직한 실정이다. 이 시절에서 국책사업들의 현황 파악은 매우 중요하다. 국책사업이라는 이름만 갖고 있을 뿐, 그에 걸맞는 모습을 보여주지 못하고 있음을 지적하고픈 것이다.

도시사를 비롯해 고위 공직자들은 더욱 힘내야 한다. 지역 발전을 견인하고 있다고 말은 하지만 그 견인하는 모습이 미미하다. 국책사업들이 지역 경제를 이끌어 줘야 하는데 계속해서 희망 사항에 그친다면 곤란하다. 국책 사업이라면 지역 경제를 일으켜주는 시너지라도 해야 하는데 그게 아니라 답답해서 하는 말이다. 그래서 여기 말 할 게 있다. 전북도는 예산 증액에 실력 발휘를 해줘야겠다. 도내 국책 사업들이 지역 발전을 이끌고 있다는 평가를 못 듣고 있는 이유를 제대로 짚어 달라는 것이다.

전북도는 전주시의 탄소산업 클러스터의 현주소 확실히 짚어 줘야겠다. 저번에 사상 최고의 예산 증액을 기록했다고 보도했기에 하는 말이다. 그런데 그 보도가 지금 생각해보니 이상하다. 그동안 활발하게 추진되는 모습을 보여주지 못했으니 말이다. 전북도 관계자들은 보다 정직해야 한다. 국책사업이면 계속 힘차게 밀어붙여야 맞다. 물론 그 힘차게 밀어붙이는 힘은 돈에서 나온다. 말 따로 실행 따로의 세월이 오래이기에 전북이 다른 지역에 비해 서 많이 낙후돼 있다. 전북도 관계자들은 이런 지적에 통증을 느껴야 한다.

새단금 사업을 비롯해 도내 모든 국책사업은 신속하게 힘차게 추진돼야만 한다. 새로운 사업의 당위성 같은 것에 공감을 얻는 것도 의미가 있지만 그보다는 각 각의 사업에 대한 예산을 확실히 받아내는 것이 더 중요하다는 이야기다. 전북도가 매년 예산 증액을 위해 동분서주했지만 결과는 만족스러운 것이 아니었다. 전북도는 올해 지역 발전을 위해 더욱 힘차게 뛰는 모습을 보여줘야겠다.

용기와 희망을 주는 인간을 위한 정론지

"더 좋은 신문, 더 사랑 받는 신문, 독자와 함께하는 신문"을 위해 전주매일의 전 직원들은 '전북 최고의 신문'을 제작하기 위해 최선을 다하겠습니다.

진정한 지방자치 발전을 위해 중앙지를 답습하는 행태를 벗어나 보다 깊이 있게 내 고장 소식을 빠르고 정확히 독자 여러분들에게 전달하겠습니다.

당신의 가려움을 속 시원하게 긁어 드리기 위해 대안적 비판 기능을 강화하고 있으며 한 단계 더 성숙한 네트워크 구축과 함께 지역발전의 수레바퀴를 힘차게 굴리겠다는 약속을 드립니다.

