

문화적 도시재생에서 장소성의 문화적 특성 : 서울과 파리의 <고가 재생 공원> 사례를 중심으로

안재현*, 이종훈**

*동국대학교 문화콘텐츠학과

**대덕대학교 연극영상과

e-mail : filmflammer@daum.net* leelim3@ddu.ac.kr**

the Cultural Factor of Placeness in Cultural Urban Rehabilitation : focused on <Overpass Rehabilitation Park> of Seoul and Paris

Jae-Hyeon Ahn*, Jong-Hoon Lee**

*Dept of Cultural Contents, Dongguk University

**Dept of Theater & Film, Daeduk University

요 약

최근 우리나라에서 화두로 떠오른 도시재생 프로젝트는 버려진 공간을 활용하여 문화공간으로써 활용한다는 목적을 두고 있다. 문화적 도시재생에서 기존에 공간이 지닌 고유의 장소성이 의미하는 바에 관하여 연구한다.

1. 서론

최근 우리나라 곳곳에서 버려진 공간을 새로운 문화공간으로써의 활용을 위한 도시재생 프로젝트가 진행되고 있다. 물론, 이전부터 낙후되었거나 사람들의 발길이 닿지 않는 공간들이 새로운 공간으로 탈바꿈되어왔다. 과거 공간 변화의 초점은 기능을 상실한 공간은 철거하고, 그 자리에 재건축을 통해 형성된 공간이 새로운 기능을 수행하는 것에 맞춰져 있었다. 하지만, 공간 고유의 '장소성'을 기반으로 하느냐에서 오늘날의 도시재생 프로젝트가 과거와는 다를 수 있다.

연구자는 도시재생으로 새로운 기능을 부여받은 공간이 지속되기 위해선 공간 고유의 '장소성'을 전제로 공간 자체가 하나의 문화콘텐츠가 되어야 함을 이야기하고자 한다. 그동안 진행되었던 많은 도시재생 프로젝트 중 실패한 사례들은 그 공간의 '장소성'이 배제된 채 관광 수익 창출을 위한 투자의 대상으로만 활용되었기 때문이다.

본 연구는 서울과 파리의 버려졌던 '고가 공간의 재생' 사례를 비교·연구함으로써 문화적 도시재생에서 '장소성' 연구의 중요성을 밝히고자 한다.

2. 연구 대상선정 이유 및 선행연구

연구자가 파리와 서울시의 고가 재생 공원을 본 논문의 연구대상으로 선정한 것은 다음의 두 가지 이유 때문이다. 첫째, 공간 형태와 과거 기능의 유사성이다. 우선,

두 공원 모두 도심 중심에 위치하고 있으며, 철도와 자동차 도로라는 차이는 있으나 고가 형태라는 공통점을 지닌다. 또한, 과거 기능적 측면에서 보았을 때, 서울역 고가도로의 경우 물류 유통이라는 기능을 통해 근접지역 상권 성장의 큰 역할을 했다. 파리의 고가 철도 역시 과거 파리에서 남쪽으로 물류를 운송하는 기능을 수행했다. 두 번째는 두 고가 공간의 재생 과정에서 '장소성' 개념을 찾아볼 수 있다는 점이다. 여기서, 연구자가 본 논문의 이론적 근거로 제시하는 '장소성' 개념은 영국의 지리학자 '에드워드 렐프(Edward Relph)'의 연구에 주로 의존한다. 렐프는 프랑스의 현상학자인 '메를로 폰티(Merleau Ponty)'가 인간의 행위를 물리적·활동적·심리적 요소로 구분한 것을 장소에 적용하였다. 이를 바탕으로 장소 정체성의 기본요소로써 물리적 환경·활동·심리의 세 가지로 정의하였다. 이처럼 기본요소는 물리적인 형태·외관·구조와 장소에서 일어나는 사람들의 행동과 행위, 이들로 인해 형성되는 의미와 상징이 상호 관련되어 하나의 통합체가 되었을 때 경험과 기억은 장소와 인간 사이에서의 환경, 행동을 통해 관계를 맺게 되며 이렇게 쌓인 의미는 장소의 정체성을 형성하게 된다는 것이다. 장소는 행위의 공간이자 인간의 인식을 통해 목적을 가지는 공간이 되며 장소라는 물리적 환경 안에서 특정한 행동, 경험을 바탕으로 다양한 사회적, 개인적 상호작용이 나타난다.

한편, 장소에 관한 한 개인의 기억은 어떤 장소에서의

경험이란 의미를 내포하고 있으며 장소에서 행해지는 장소와 인간의 관계에서 다양한 물리적, 행동적, 의미적 요소들을 통해 형성되는 장소의 정체성을 의미한다. 장소의 정체성을 형성하는 인간들의 공통적 기억은 다양한 행위를 통해 공유하게 되며, 이들은 집단적 기억을 형성하게 되고 더 넓게는 사회적인 기억을 생성한다.

3. 서울과 파리 고가의 공원화 과정

3-1. 서울로 7017의 재생과정

서울로 7017은 1975년 준공되어 자동차 통행로로 사용되어오던 고가도로를 공원화한 서울시 도시재생 프로젝트 중 하나다. 재생 후 이곳은 퇴계로에서 서울역 주변을 지나 중림동, 청과동, 만리동에 이어지는 공중 보행길과 하부 공원으로 구성되어 있다. 본래 고가도로가 생기기 전 이곳은 남대문에서 만리재를 넘어 마포나루까지 마차와 사람들로 붐볐던 곳이다. 사대문 밖에서 가장 변화했던 곳임을 알 수 있다. 그러다 1900년 경인선의 종착역으로 남대문정거장이 설치된 이후, 60~70년대 급격한 산업화를 거쳐 고가도로가 설치된 것이다. 고가도로를 비롯한 로터리, 자동차 전용도로 등은 근대성(modernity)이 반영된 상징물이라고 할 수 있다. 하지만, 1980년대 이후 고가도로는 교통체증의 원인으로 지적받기 시작했다. 또한, 고가도로가 장애물이 되어 지역이 단절되고, 지역 간 흐름이 왜곡시켰다는 평가 역시 받게 된다. 이후, 공간이 노후화되면서 지속·반복적으로 수리해야 하는 지점에 이른다. 결국, 2006년 정밀안전진단에서 'D등급' 판정을 받으면서 안전문제와 관리비용 문제가 부각된다. 이후, 2011년 대대적인 건축 정밀안전진단을 통해 이곳이 철거 혹은 재생될 필요가 있음을 진단받았다.



<그림 1> 낙후된 서울역 고가도로를 공원화한 서울로 7017프로젝트

이때, 서울시는 서울로 7017 컨셉을 the Seoul Arboretum(서울 수목원)을 컨셉으로 한 현상 공모를 진행했다. 그 결과, 네덜란드 건축가 위니 마스(Winy Mass)의 '보행길을 수목원으로(Green City Project)'가 최종 당선되

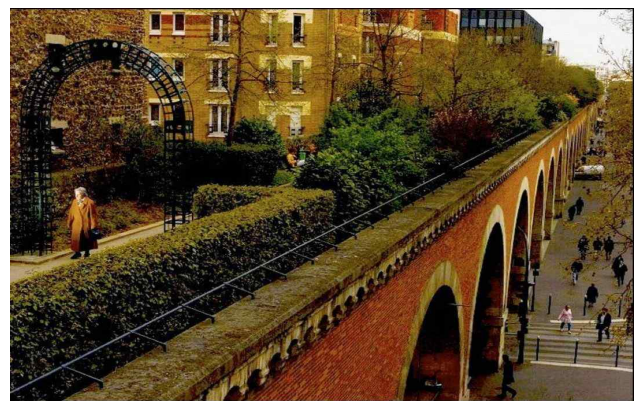
었고, 이 컨셉이 그대로 프로젝트에 반영되어 2014년부터 공간재생 프로젝트가 진행되었다. 이때, 선정 기준은 첫째, 장소의 발견과 해석. 둘째, 주변 지역과의 연계성. 셋째, 고가의 원형보존 및 재구성. 넷째, 프로그램 및 운영 관리에서 지역 주민 참여 유도의 네 가지였다.

3-2. 파리 프로프나트 플랑테의 재생과정

문화와 예술의 도시로 알려진 파리는 오랜 역사를 지닌 도시인만큼 위대한 문화유산의 이면에는 낡고 버려진 공간들이 많았지만 19세기 중반부터 꾸준한 도시재생 프로젝트를 거쳐 오늘날의 명성을 얻은 것이다.

파리 도시재생의 기점은 나폴레옹 3세 집권기다. 당시 파리의 시장이었던 조르주-외젠 오스만(Georges-Eugène Haussmann, 1809~1891)은 파리 대정비사업을 통해 비위생적인 지역은 철거하고, 도시기반 시설을 새롭게 건설하여 파리 중심부를 정비하였다. 그는 도시를 하나의 유기체로 보고, 도로 체계, 녹지 조성, 미관 관리, 도시 행정에 이르는 도시의 건설과 운영에 관련된 모든 것들을 간과하지 않고 중세의 유산은 보존하되 근대적 도시의 면모를 갖춘 파리를 건설한 인물이다. 파리의 주요 건축물들은 대부분 이 시기에 대대적인 보수되었다.

파리가 본격적으로 오늘날의 모습을 갖추기 시작한 것은 '프랑수아 미테랑' 대통령이 집권기부터였다. 미테랑은 파리의 오래된 문화유산들을 보존하고, 도시의 낙후된 공간을 재생시키고, 지역발전을 위한 도시계획사업인 그랑프로제(Le Grand Projet)를 수행하였다. 파리는 동부지역 활성화 민관 혼합 회사인 SEMAEST를 설립하고, 우범지역으로 여겨졌던 파리 12구의 뱅센느 지역(Vincennes)과 바스티유 광장(Place de la Bastille)을 잇는 철교를 산책로로 조성할 계획을 세웠다.



<그림 2> 파리 도시재생 프로젝트로 태어난 산책로 프로프나트 플랑테 (Promenade plantée)

이때, 공모전을 통해 선발된 건축가 파트릭 베르제(Patrick Berger)와 조경사 자크 베르질리(Jacques Vergely)는 도시의 낙후 공간을 재생함에 있어 전면 철거를 통한 재개발 방식이 아닌 철교 구조물을 그대로 보존

하는 재생방식을 선택했고, 이를 통해 1988년에 탄생된 것이 파리의 숨은 산책로인 프로므나드 플랑테(Promenade plantée)이다.

약 6만 5천 제곱미터 면적의 철교 상부에는 보행전용의 선형 공원과 어린이 놀이터 등이 있는 산책로가 만들어졌다. 이와 같은 설계가 주민들에게 휴식공간을 제공하면서 보행자와 거주민에게 도로에서 보지 못했던 건축물과 주변 경관을 둘러보게 만들어 도시에 대한 새로운 경험을 제공한다고 설명했다. 기존의 철교 하부를 구성했던 71개 아치 공간에는 예술가들과 공예 장인들의 작업장, 공방, 기념품 상점 등이 입점하여 ‘예술의 고가(Viaduc des arts)’라는 상가로 활용되고 있다.

프로므나드 플랑테는 유희시설을 휴식 및 문화 공간으로 활용하여 주변 지역을 활성화한 성공적인 사례로, 파리의 다른 지역과 미국의 대도시에서 벤치마킹의 모델이 되고 있다. 일례로 파리는 다른 구와 비교하여 낙후되었던 12구에 포도주 창고 부지를 활용한 베르시 공원(Parc de Bercy)을 건설하였고, 영화기록보관소인 시네마테크 프랑세즈(Cinémathèque Française)를 옮겨와 문화와 휴식의 공간으로 변화시켰다.

5. 서울과 파리의 고가 재생공원의 의미

서울시의 도시재생 계획과 파리 그랑 프로젝트의 사례에서 알아본 것처럼 도시재생은 기존 거주자의 입장이 충분히 고려된 상태로 이루어져야 하며, 전문가들을 통해 주민과 주민을 잇는 네트워크의 역할이 무엇보다 중요해질 것으로 보인다. 주민들의 네트워크는 사회적 자본을 토대로 이루어져야 하며, 장소 정체성과 사회적 자본의 구축은 다양한 커뮤니티를 생성하고 그에 따른 전시, 축제, 공공미술, 문화공간, 브랜드 등의 콘텐츠들을 생산한다. 공간이 지닌 고유의 장소성에 관한 연구가 바탕이 된다면 사회적 자본은 골목 자본 생태계의 순환으로 골목의 보존에 보탬이 되면서 자연스럽게 장기적 경제 효과 역시 창출할 수 있을 것이다.

6. 결론

본 연구에서는 골목의 장소성의 문화적 가치에 관하여 서울과 파리의 고가 공간의 재생 과정을 통해 알아보았다.

끝으로 도시재생 과정에서 동시대의 트렌드를 반영하는 것은 당연할 것이다. 이를 통해 지역 경제가 활성화할 수 있다는 큰 장점이 있기 때문이다.

물론, 오로지 관광자원의 한 요소로만 바라보는 것은 분명 경제해야 할 점이다. 소위 핫플레이스라고 불렀던 인사동이나 홍대 앞, 서촌과 같은 공간의 상권이 쇠락한 이유가 트렌드를 따라가지 못해서만은 아닐 것이다. 그 공간만이 지닌 고유한 장소성이 결연된 채 개발되었기 때문은 아닐까 생각해 볼 필요가 있다.

참고문헌

- [1] 안유미, 김주연 “장소기억 기반 문화·예술 공간의 재생디자인에 관한 연구” pp. 107, 2016.
- [2] 알라이다 아스만 “기억의 공간” pp.13, 1991, 변학수, 백설자, 채연숙 옮김, 경북대학교 출판부, 2008
- [3] “서울로 7017 대상으로 이용자 만족도 분석”, pp. 46, 2017
- [4] 정은희 “도시재생을 통한 도시관광 논의 : 서울로 7017을 사례로”, 한국도시지리학회지 제 21권 1호, pp.56~57, 2108
- [5] 강신영 “파리 도시재생 그랑프로제(GRPU)와 공공미술” 서울대학교 대학원 미술경영학과 석사논문, pp. 25, 2018