



# 都市의 調和 步行者專用거리

漢江을 복개 道路로 利用할 수도 ……

李建榮

소설가·도시계획학 박사

유럽의 테라스식 카페는 메마른 현대의 도시환경 속에서 흔치 않은 정서적인 풍경을 자아낸다. 유럽 여행을 하다 보면 바쁜 일정 중에도 카페에 앉아 부주한 이국의 거리는 보는 것은 배놓을 수 없는 재미에 속한다.

더욱 재미있는 거리로는 뮌헨의 칼스프랏츠에서 시청앞까지, 미네애플리스의 니코렛가, 보스턴의 퀸시 마켓 등을 꼽을 수 있다. 이곳들은 한마디로 살아 있는 거리이다. 생기 넘치는 보행자의 공간이며, 도시생활의 맛을 느낄 수 있는 거리이다. 문명도시에 피어난 반문명의 상징 같은 거리이다.

도시란 사회적 동물인 인간들이 모여서 어울리고 함께 문화와 문명을 창조하는 공간으로 발달되어왔다. 옛 도시는 대개 종교적 기념물이 있는 광장을 중심으로 형성되었다. 이 광장과 거리는 곧 시민들이 모여서 대화를 나누고, 휴식을 취하고, 또는 국사를 의논하던 장소였다. 시장(市場)이 열리는 곳도 이곳이었다. 그래서 거리는 항상 활기에 차고 사람들도 붐볐다.

도시비평가인 미국의 제인 자콥스여사는 『도시의 개성은 거리(街)에 나타나며, 거리의 모습을 통해 그 도시를 이해할 수 있다』고 하였다. 유럽의 도시는 지금도 거의 원형 그대로 보존되어 있는 많은 고도(古都)에서 볼 수 있듯이, 광장을 중심으로 뻗은 방사형의 도로는 대개 좁고 굽어져, 주위의 낮은 집들과 조화되어 있다. 여기서 자연에 동화되어 온 도시의 역사를 엿볼 수 있다. 좁고 굽은 길은 성주

(城主)를 중심으로 한 지방분권체제 아래서 침입하는 외적을 혼란시키기 위한 방어적 성격을 띠고 있는 것이다.

도쿄는 유럽 도시의 모방이다. 마루노우찌(丸の内)는 런던의 롬바드가를 본뜬 것이며, 황궁(皇宮)을 중심으로 미로(迷路)와 같은 조카마치(城下町)는 역시 외적의 침입을 염려한 탓이다.

반면 미국의 도시들은 바둑판 같은 격자형(格子型)의 넓고 곧은 도로망을 갖고 있다. 「방어」보다는 개척정신에 의해 건설되었으며, 여기서 그들의 합리주의와 자유주의의 기상을 볼 수 있다. 특히 20세기에 들어와 건설된 로스앤젤레스나 휴스턴은 거미줄 같은 고속도로망으로 이루어져 자동차 시대의 산물임을 알 수 있다.

자동차를 위하여 길은 곧고 넓어야 하며, 보행자와 분리되어야 한다. 인간적인 스케일을 갖고 있던 유럽의 도시들도 자동차 시대에 맞도록 도시를 개조할 수 밖에 없었다. 유럽의 도시 중 비교적 도로망이 넓고 곧게 갖춰진 도시는 파리일 것이다. 그러나 파리장들은 오늘날의 파리를 별로 사랑하지 않는 것 같다. 프랑스 지성의 대표랄 수 있는 건축비평가 미셀 라공은 파리를 「현대의 폐허」라고 혹평하며, 좁고 굽은 가로로 이루어졌던 옛날의 모습을 아쉬워 하고 있다. 파리의 도로망을 개조한 것은 나폴레옹 3세였다. 당시 시장이었던 오스만은 나폴레옹 3세의 명에 따라 골목길을 지금 같은 광로(廣路)로 개조하여 파리의 모습을 일신시켜 놓았다

이것은 혁명을 치른 후 군대를 쉽게 동원하고 혁명군을 진압하기 위한 「군사도로」의 필요성 때문이었다. 덕분에 파리는 자동차 시대를 큰 진통 없이 맞을 수 있었다.

오늘날의 도시들은 정도의 차이는 있으나, 모두 자동차에 의해 비인간화되고 있다. 사람은 도보로 한시간에 4킬로미터밖에 가지 못하나 자동차는 60킬로미터 정도를 간다. 자동차가 이루는 공간을 인간적인 스케일로 유지할 수는 없다. 자동차 중독증이 심한 미국에서는 자동차를 탄 채로 들어가는 극장이나 은행 또는 음식점(drive-in-theater, drive-in-bank, drive-in-restaurant) 등이 성행하여 인간활동의 상당부분이 자동차 속에서 이루어지고 있다. 따라서 휴식공간이었던 거리는 이제 자동차를 위한 통과공간이 되어버렸다.

이와 같은 과정 속에서 가장 큰 시련을 겪고있는 곳은 서울일 것이다. 개화 초기 고종의 승용차가 처음 등장할 때까지만 해도 가마나 인력거, 그리고 달구지밖에 없었던 서울거리에 지금 32만대의 차량이 홍수를 이루고 있다.

조선의 태조가 한성을 도읍으로 정할 때 가장 중요한 선정기준은 풍수리시설이었다. 풍수리시설은 자연적 방어체제를 갖춘 분지(盆地)의 합리화에 불과한 것이었다. 한성 축성시 도로기술이 비교적 발달되었던 중국의 〈고공기(考工記)〉에 의하여 도로방이 만들어졌다고 하나, 좁은 분지라는 제약조건 때문에, 서울의 길은 애초부터 골목길이 많고 불규칙하였다.

서구의 도시들이 합승마차, 전차의 시대를 거친 후 차츰 자동차 시대를 맞는데 비해 서울은 급작스럽게 자동차 시대에 돌입하였으므로 시련이 클 수밖에 없다. 따라서 그때그때 만들고 부수며 임기응변적으로 대처하여 왔으므로 서울의 거리는 대체로 특이하거나 멋이 없고, 거기에 이름마저 없다.

어제까지 아늑하던 고궁 돌담길이 뒤로 밀려나고 아이들이 뛰놀던 골목길은 하나하나 주차장으로 변하고 있다. 역사적 분위기를 자아내던 문화재가 교통장애를 일으킨다 하여 옮겨지기도 하였다. 뿐만 아니라 경관을 해치는 고가도로는 근대화의 상징처럼 되었다. 심심하던 가로수는 매연에 시들고 있다. 신시가지인 강남의 광로는 자동차들이 다니기엔 편할지 몰라도 너무나 비인간적인 공간에 행인

들은 압도당하고 만다. 강북과 강남의 가로는 이질적인 나무를 접목시킨 것 같다. 그나마 보도는 자꾸 차도에 빼앗기고, 육교로 지하도로 쫓기는 보행자들은 고달프다. 서울처럼 보행자들을 무대접하고 있는 도시는 없을 것이다.

자동차에 매료된 프랑스의 건축가 힐베르자이머가 파리의 세노강을 복개하여 도로로 이용하자는 기발한 안을 만들었듯이 한강을 복개하여 도로로 이용하자는 안도 나옴지하다. 자동차를 위한 도로의 확장은 끝이 없다.

도시의 공간은 거리의 조화에서 비롯된다. 보행자들이 자동차로부터 거리를 되찾으려는 노력이 최근 세계 각국에서 고개를 들고 있다. 소위 보행자 전용 거리(pedestrian mall)의 보급이다.

서울의 명동도 유별난 시설은 없지만 보행자 전용공간이다. 여기에 좀더 공간의 여유가 있고 휴식할 수 있는 벤치나 카페, 그리고 분위기를 돋우는 화단이나 가로수, 가로등 등 스트리트 퍼니처(street furniture)가 가미되면 훨씬 정서어린 공간이 될 것이다. 소공동과 무교동 일대 등도 좋은 후보지이다. 사람들은 이곳에서 서로 만나고, 쇼핑을 하고, 잠시 휴식을 취할 수 있을 것이다.

서울에는 요즘 도심 재개발사업이 한창이다. 재개발이 도시의 땅을 잠식하고 있는데, 성큼 한부분을 할애하여 보행자들을 위한 조그만 산책길(mall)을 만들도록 유도한다면, 삭막한 서울거리에 오아시스 같은 공간이 될 것이다.

미국의 건축가 브레인스는 오늘날 자동차에 지배당하고 있는 도시사회에서 「보행자의 혁명」을 주장하며 자신이 기초한 보행자 권리현장에서 이렇게 말하고 있다. 『거리는 모든 사람들의 소유이며, 자동차의 통행이나 주차만을 위하여 이용될 수는 없다』고.