

20-21세기 디자인에 내재된 '속도'에 관한 연구

윤 희 수 (공주대 사범대학 미술교육과 교수, 미술학 박사)

서론

21세기 디지털 시대에는 속도가 가치를 창조한다고 할 만큼 모든 것에 속도 전쟁이 확산돼 있고, 현대인은 1초에 30만 km를 가는 광속과 10억분의 1초인 나노초 nanosecond를 경험하고 있다. 인류문명의 속도는 인류와 함께 거의 느린 수평의 속도를 보이다가 산업혁명을 기점으로 수직 상승하는, 즉 포물선의 형태를 이루며 가속화하였다.

인류문명의 가속화에 대해서 폴 비릴리오³⁰⁾는 물론, 독일의 문화사가인 볼프강 슈벨부쉬Wolfgang Schivelbusch,³¹⁾ 문헌학자인 디르크 호게스Dirk Hoeges³²⁾, 미국의 지리학자인 데이비드 하비David Harvey와³³⁾ 앨빈 토플러Alvin Toffler도 문제를 제기했다. 볼프강 슈벨부쉬와 디르크 호게스는 인류사에 있어 철도의 속도에 의해 변화하는 정치, 경제, 사회, 문화 등 당시의 문헌을 통해 치밀하게 고찰하며 급격하게 발달하는 테크놀로지의 가속화가 인류의 미래를 어떻게, 어디까지 변화시킬 것인지를 예고하고 있다.

하비도 시공간의 압축에 대해 포스트모더니즘과 관련지어 고찰하였으며, 비릴리오의 『속도와 정치』³⁴⁾는 '속도'의 관점에서 바라 본 서구의 정치사이다. 속도라는 개념을 중심으로 속도가 전쟁과 권력, 그리고 정치와 문화에 끼친 변화를 고찰하고 있다. 페터 바이벨Peter Weibel은 기계미학과, 시간과 기계 등을 연구하여, "속도는 절대적으로 현대의 신화"에 속하며 "속도를 현대의 상징"으로 지칭하였다.³⁵⁾ 그리고 일본의 디자인사가인 가시와기 히로시는 『디자인과 유토피아』에서 부분적으로 근·현대 디자인을 기계미학과 연결지어 가속화, 대량화되었음을 언급하였다.³⁶⁾

30) 폴 비릴리오Paul Virilio(1932~) 프랑스의 사상가이자 도시학자이다. 현상학에 기초해 질주학(질주의 논리), 소멸의 미학 같은 개념을 전개했다.

31) Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise-Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert (Carl Hanser Verlag, 1977)

32) Dirk Hoeges, Alles veloziferisch: Die Eisenbahn-vom schoenen Ungeheuer zur Aesthetik der Geschwindigkeit (CMZ-Verlag Rhenbach-Merzbach, 1985).

33) D. Harvey, The Condition of Postmodernity (Blackwell, 1989); 구동화·박영민 옮김, 『포스트모더니티의 조건』 (한울, 1994).

34) Paul Virilio, Revolutionen der Geschwindigkeit (Merve Verlag Berlin, 1993); 이재원 옮김, 『속도와 정치』 (그린비, 2004).

35) Peter Weibel, Die Beschleunigung der Bilder (Benteli Verlag Bern ZKM Karlsruhe, 2003), p. 6.

36) 가시와기 히로시 지음, 최범 옮김, 『디자인과 유토피아』 (홍디자인, 2003),

본 연구는 20-21세기 디자인을 살펴보면서 대부분의 디자인이 과학기술의 발전과 상업화에 따른 가속화를 내재화하였음을 지적하고자 한다. 산업화와 정보화를 거치면서 기계화와 속도성, 소비 이데올로기 등을 디자인에 내재된 속도의 예로 제시할 수 있다. 따라서 본 연구의 목적은 새로운 기계나 매체, 상업주의에 따른 조형과 기능의 범주로만 파악되어 온 디자인이, 속도의 사유를 통해 인간적이고 생태학적인 방향으로 나아가길 바라는 모색의 일환이다.

본 론

1

인류문명의 가속화에 결정적인 것은 산업혁명으로 18세기 영국의 방직공업에서 시작되었다. 따라서 문명은 수공의 속도에서 기계의 속도로 전환하게 되었다. 기계의 동력화로 교통의 발전, 공장제 공업의 보편화, 전기공업과 통신혁명 등 연속적인 기술혁신이 이루어졌다.

기계적 속도는 기계에너지로부터 온다. 그러므로 기계적이며 인공적으로 만들어진 속도는 지치거나 중단 없이 무한히 증가시킬 수 있다.³⁷⁾ 따라서 어떤 가속이나 자연의 힘으로도 이와 같은 가속화된 힘을 얻을 수 없다. 인류는 산업혁명을 통해 더 이상 수공의 속도가 아닌 '기계적 속도'로 전환하였고, 달리기와 같은 '생체적 속도'나 동물이나 자연의 힘에 의한 유기체적 속도를 능가하는 기계적 속도를 얻게 되었다.

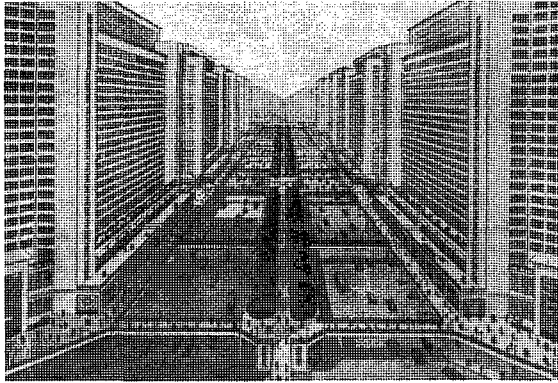
산업혁명을 기리기 위해 1851년에 최초로 개최된 만국박람회 때의 기록을 보면 그 당시 사람들이 이러한 과학과 기계의 발명에 얼마나 큰 충격을 받았는지 알 수 있다.³⁸⁾ 폴 비릴리오는 심지어 '속도가 서구의 희망이 된' 가속화의 진보가 실현되자 인류는 더 이상 다양하게 존재할 수 없게 되었다고 하였다. 속도를 취한 자는 '희망적인 사람들'로서 가능성, 계획이나 의사결정, 무한함에 다가갈 수 있고, 느린 속도 때문에 유한한 세계에서 어렵게 살아가는 '절망적인 사람들'이 있다고 주장하였다.³⁹⁾

기계적 속도는 우회하고 돌아가야만 하는 비합리성과 비효율성, 혹은 되돌아보는 성찰이나 공간에 머무는 한가함 등을 최소화한다. 속도제일주의 사회로 나가는 오늘날 대부분 도로와 건물도 직선이며 심지어는 생각도 직선적이다. 따라서 광속을 다투는 속도와 무한히 치솟는 직선의 형태가 현대사회에 팽창하는 것은 속도 맹종

37) Wolfgang Schivelbusch 지음, 박진희 옮김, 『철도여행의 역사 (궁리, 2002), pp. 18~21.

38) 권명광명승수 공저, 『근대디자인사』 (미진사, 1990), p. 11.

39) Paul Virilio, *Geschwindigkeit und Politik* (Merve Verlag Berlin, 1980), p. 63.

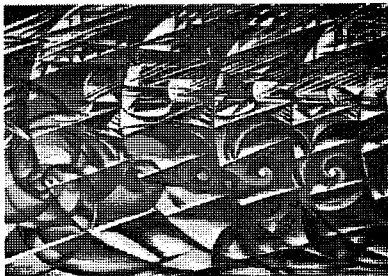


<그림 1> 르 코르뷔지에, '빛나는 도시' 1930.

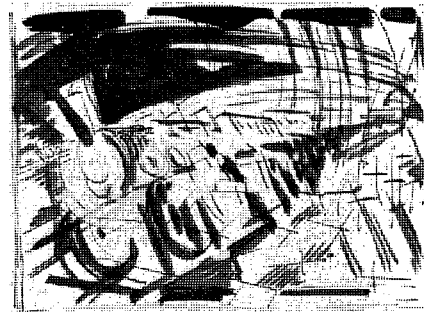
시대에 필연적이다. 빠른 속도 자체에 대한 지나친 예속은 인간을 소외시키고 속도 자체만으로 존재케 하는 기계적 속도를 맹목적으로 추구하게 한다. 또한 인간 자신의 고유한 신체적, 생체적 속도는 기계적 속도에 의해 관리된다. 영어권에서 강성제류의 마약을 '스피드Speed'라 부르는 데서도 직접적인 속도의 위험성을 볼 수 있다(그림 1).

2

1909년 미래주의자들은 <미래주의 선언>을 통해 기계와 속도를 예찬하면서 20세기를 열었다.⁴⁰⁾ 그 당시 미래파의 그림 <경주 자동차>는 기계에너지인 속도의 이미지를 강렬하게 표현하였다. 기계적 속도 그 자체만이 표현된 그림은 주변 전체를 파편화하면서 결코 멈추지 않는 가속화를 보여주었다(그림 2, 3).



<그림 2> 자코모 발라Giacomo Balla, <경주자동차>, 1913, 캔버스에 오일, 78x108cm, (출처: Pontus Hulten, *Futurismo & Futurismi*, Bompiani, Milan, 1986)

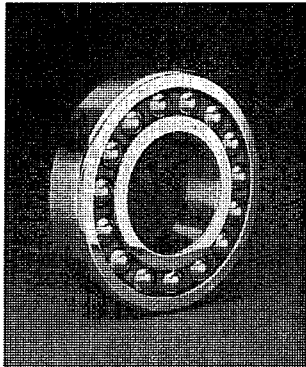


<그림 3> 폴 주스틴Paul Joosten, 기차, 1917, 종이에 먹, 13.8x19cm

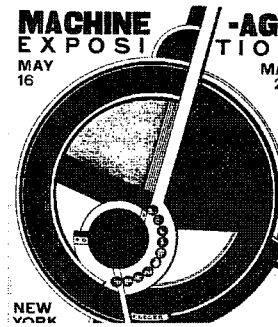
20세기 초반 이러한 열기는 예술가들이 역동적인 도상을 창조하도록 만들었으며, 기계를 숭배하도록 이끌었다. 히로시도 <미래주의 선언>은 기계미학의 시작을 선언한 것이지만 20세기는 정확하게 말하면 '속도미학'을 선언한 것이라고 강조하였다. 20세기 초반 기계의 시대⁴¹⁾가 이미 와 있었기 때문에 디자인은 대량 생산을 촉진하

40) "세계의 위대함은 새로운 미에 의해 풍부해졌다고 우리는 선언한다. 그것은 속도의 미이다. 배기관이 달린 본네트를 장착한 경주용차... 실탄처럼 질주하는 오르렁대는 자동차는 사모트라케섬의 승리의 여인상보다도 아름답다."Kashiwagi Hiroshi 지음, 최범 옮김, 『디자인과 유토피아』 (홍디자인, 2003), p. 86. Hughes Revert 지음, 최기득 옮김, 『새로움의 충격』 (미진사, 1993), p. 29.

도록 대상을 단순화하였고, 바퀴, 피스톤 축 등, 기계적 요소를 비유한 장식 모티브를 디자인에 응용하였다(그림 4, 5).



<그림 4> 기계의 부품



<그림 5> Machine-Age Exposition, supplement to *Little Review*(1927)

피터 웰렌은 “역사적으로 모더니즘의 첫 파도는 기계의 형식에 강박적으로 사로잡힌 엔지니어의 미학”이라고 주장하였다.⁴²⁾ 그 당시 기계미학은 기계에 적합한 형태로써 대량생산을 가능하게 하기 위해, 인간 개개인의 정서적 요소를 만족시키기 보다는 단순하고 획일화된 미를 추구하였다. 1920년대의 르 꼬르뷔제와 오장팡은 기계시대의 새로운 미학을 대변하면서, 이들에게는 기술과 재료가 미의 원천이자 구조로서, 재료, 기술, 기능의 진실성을 내걸었다. 산업화시대 기계미학(1900-1930)의 기능주의 디자이너들은 미의 보편성, 객관성, 표준성을 주장하면서, “형태는 기능을 따른다”고 주장하였다.

1919년 건축을 주축으로 예술과 기술을 종합한 학교이자 이념인 바우하우스는 기계에 의한 대량 생산 방식을 적극적으로 받아들이고, ‘예술=디자인’은 대량생산을 위한 원형을 창조하는 것이라고 했다. 바우하우스를 세운 건축가 그로피우스는 아주 작은 일용품에서부터 집합주택에 이르기까지 기계적인 시스템에 의해 통합되어야 한다는 생각이었고 어떻게 생산의 시간을 단축시켜 대량생산을 할 수 있을까를 모색하였다. 카시와기 히로시도 『디자인과 유토피아』에서 바우하우스 디자인의 기능주의는 특히 ‘시간의 단축화’, ‘고속화’, ‘대량화’를 지향한 것이었다고 주장하였다.⁴³⁾

41) 그 당시 디자인은 18C~19C의 프랑스 혁명과 산업혁명으로 인한 기계와 기술의 발달로 과거 봉건제도나 고전주의적 전통에서 탈피하여 합리적인 시대상을 낳고 새로운 창조적 표현을 중시하게 되었다. 새로운 표현의지와 합리적 사고는 철과 유리 등 신재료의 발견과 신기술의 개발에 힘입어 고전적, 권위주의 장식을 버리고 기계적이고 추상적인 형태를 추구하였다.

42) Peter Wollen 지음, 송평인 옮김, 『순수주의의 종언』 (시각과 언어, 1998). p. 28.

43) Kashiwagi Hiroshi 지음, 최범 옮김, 앞의 책, p. 48.

마찬가지로 미국에서도 가사노동을 가능한 기계화하고, 노동시간을 단축하기 위한 다양한 방법을 개발했다. 예를 들어 인스턴트식품이나 패스트푸드 등의 상품화도 그러한 노력의 결과였다. 기계가 돌아가는 공장이나 사무실뿐만 아니라 가정에서도, 포디즘(Fordism)적인⁴⁴⁾ 합리화의 방향으로 노동의 합리화가 추구되었다. 1914년 자동화 벨트인 컨베이어 시스템으로 대량 생산되던 자동차 T형 포드가, 노동이나 생산의 기계주의적인 공급과 기술을 촉진함과 동시에 소비에서도 급격한 변화를 가져왔다. 기계에 의한 대량생산이 가능해지자 거대한 생산 시스템화는 사회생활의 상품화와 새로운 소비시스템(소비사회)을 만들어 낸 것이다.

3

1930년대 중엽, 직업적인 디자이너는 ‘바늘에서 비행기까지’ 사람들이 사용하는 모든 것을 디자인하는 영향력을 행사하게 되었다.⁴⁵⁾ 초기 소비사회에서 소비를 부추기는 스타일링의 보급이 일반화되었고 유선형의 유행이 두드러졌다. 1930년대 초에 미국 1세대 인더스트리얼 디자이너들⁴⁶⁾은 특히 유선형에 주목하였고(그림 6), 움직임과 상관없는 건축과 일용품에 이르기까지 차용하였다. 이러한 현상은 모두 근대의 속도미학과 관련이 있다. 보드리야르는 유선형에 대한 속도의 신화가 사회의 이상을 담고 있는 동시에 심리적으로 자기도취적인 투영의 대상으로써 작용하고 있음을 지적하였다.⁴⁷⁾

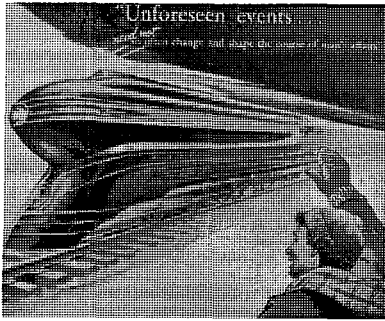
점차 소비사회의 상품 논리는 철저하게 일이나 생산품, 문화뿐만 아니라, 인간관계, 성, 심지어 개인적 욕망이나 환상까지 침투하였다. 이렇게 파고들어 넘쳐나는 상품들 속에서 상대적으로 인간은, 단지 자신이 선택한 상품의 가격을 통해 사회적 지위를 보여주게 되었다. 보드리야르는 현대 자본주의사회를 소비사회로 지칭하고, 사람들이 용도나 기능 때문에 상품을 소비하는 것이 아니라, 그 상품의 의미를 소비한다는 것으로 이와 같은 현상을 설명하였다.

44) 포디즘의 특징은 극단적인 분업에 기초하여 직무를 파편화하고 컨베이어 벨트와 같은 기계 장치의 성격에 노동자의 배치를 완전히 종속시킴으로써 높은 생산성을 보장한다는 것이다.

45) 그 이유는 고도의 기술공학이 엄청난 규모로 일상생활에 침투했고, 여가를 늘어줄 수도 있는 기계와 더불어 ‘소비사회’로 전환했기 때문이다.

46) 노먼 벨 게데스 Norman Bel Geddes(1893-1956), 월터 도윈 티그 Walter Dorwin Teague(1883-1960), 헨리 드레이퍼스 Henry Dreyfuss(1903-1972), 레이먼드 로위 Raymond Loewy(1893-1986) 등에 의해 인더스트리얼 디자인이 미국에서 처음으로 비즈니스로 성립하게 되었고 이들은 기계가 일상생활 속에 침투해 가도록 한 ‘기계미학 시대의 디자이너’였다. Kashiwagi Hiroshi 지음, 강현주, 최선녀 옮김, 『20세기의 디자인』(조형교육, 2004), p. 114.

47) Jean Baudrillard, La Systeme des Object: 장영달 옮김, 『사물의 체계』(문예출판사, 2000), p. 108.



<그림 6> 속도의 형태-레이먼드 로위의 S-1 스타일의 유선형 기차

(출처: Advertisement for the Mayland, Fortune, February, 1938)



<그림 7> 바바라 크루거 Barbara kruger, 무제(나는 쇼핑한다. 고로 존재한다), 1987

이와 같은 것은 보드리야르가 『사물의 체계』에서 사람들이 사물을 소비한다고 생각하지만 정작 소비되는 것은 사물이 아니라 이미지와 메시지라는 점을 강조한다. 예를 들어 패션을 선택하는 것은 그 패션의 가치를 공유하고 있는 사회적 계층에 흡수되고 싶다는 욕망을 반영하는 것이다. 현대인들은 부를 소유하기 위해 경쟁하지 않으며 소비를 통해 자기 자신을 실현한다. 광고는 이 물건을 사면 이 물건을 애호하는 사람들과 관계 맺게 되고 그러한 지위를 갖게 된다는 것을 암시하면서 끊임없이 소비를 부추킨다. “나는 쇼핑한다. 고로 존재한다(그림 7).”

4

기계에너지와 핵에너지가 인간과 동물의 힘을 대체하고, 컴퓨터가 인간의 머리를 대신하는 디지털혁명은 더욱 더 빠르고 무한한 소비를 열어놓았고 인간을 전지전능하게 했다. 인류 역사상 지금만큼 과학 기술이 강력하게 영향을 끼친 시기가 없을 정도로 디지털화와 정보화는 큰 변혁을 몰고 오고 있다. 급변하는 세상은 현대인에게 초고속 기차, 초음속 비행기, 광케이블 레이저, 컴퓨터, 휴대폰 등 시간과 공간을 극복하기 위한 최첨단 장비들로 무장하게 하였다. 많은 사람이 고도로 가속화되고 있는 생활양식에 편승하기 위하여 지금까지의 삶의 방식을 버리고, 심지어 유럽의 많은 우수한 과학자가 미국이나 캐나다에 이주하는 이유 중의 하나는 보다 나은 급여나 연구 설비보다도 빠른 생활의 페이스였다고 한다.⁴⁸⁾

오늘날 디자인에는 디지털혁명으로 디자인 환경과 매체만 급격히 달라졌을 뿐, 기계와 소비에 따른 속도성이 더욱 가속화된다. “컴퓨터는 속도가 생명인 기계다. 그것은 즉각적인 결정을 계속 요구한다. 따라서 이 끊임없는 자극에 계속하여 응답할

48) Alvin Toffler 지음, 장을병 옮김, 앞의 책, p. 50.

수 있는 능력이 필수적이다. 컴퓨터와의 대화는 매우 빠르고 간결하고 요점적이며 기능적이다.” 더 나아가 컴퓨터는 ‘예’ 아니면 ‘아니오’라는 식의 즉각적인 반응을 요구하기 때문에, 컴퓨터 사용자는 모든 주제를 흑백으로 가르고, 모든 것을 액면 그대로 받아들여 성급한 결론에 이르는 등, 일상 속에서 기계적으로 사고하는 습관에 빠지기 쉽다고 하였다.⁴⁹⁾

마셜 맥루헌Herbert Marshall McLuhan의 “매체가 곧 메시지다 The medium is the message”라는 표현은 매체가 가치 중립적인 것이 아니라 매체에 따라 메시지도 다르게 표현되고 받아들여짐으로써, 커뮤니케이션에서 중요한 것은 메시지가 아닌 매체라는 것이다. 신문이나 잡지, TV같은 미디어를 통해서 지각 습관이 변화함을 주위에서 얼마든지 볼 수 있다.

정보화 시대 대중매체의 영향력은 광고에서 가장 잘 나타난다. 광고는 보는 이의 사회, 문화, 심리적인 상황을 분석하고, 효과적인 반응을 일으키는 시각적 자극을 계획적으로 전개한다. 그리하여 소비자가 메시지에 대해 사고할 가능성을 미리부터 배제하는 일방적인 커뮤니케이션 체계이다.⁵⁰⁾ 한편 광고를 추종하는 일반적인 사람들은, 광고가 만들어 낸 획일화된 취향과 아름다움을 더욱 빨리 소비하며 재현한다.

정보화 시대에는 단순한 인쇄물에서 생명체에 이르기까지, 점차 과학기술에 힘입어 복제할 수 없는 인간의 욕망이나 경험이란 점차 사라지고, 특정한 기술과 설명, 가능한 방법만으로 원하는 것이면 무엇이든 만들어 낼 수 있게 되었다. 그러나 첨단기술이나 방법만으로 모든 것이 가능해질 것이라는 맹신은, 상대적으로 삶의 중요한 ‘결’을 이루는 절절한 경험과 느낌, 분위기의 맛, 즉 인생의 실존적 존재를 상실하게 한다. 이러한 현실이 사회 전체에 만연한 교육의 왜곡이나 도덕적 타락의 직접적인 원인이 된다.

결 론

20세기를 연 미래주의자들이 기계와 속도를 찬양했듯이 기능주의를 바탕으로 하는 모더니즘 시대의 디자인은 분명한 가치관을 갖고 기계의 속도미학을 추구했다. 포스트모더니즘은 1960년경부터 모더니즘의 반성으로 시작되었으며 특히 텔레비전, 광고, 상업디자인, 팝 비디오에서 가장 현저하게 나타났다. 하비는 문명이 가속화되는 과정에서 포스트모더니즘의 조건이 형성됨을 고찰하면서 “화폐, 시간, 공간에 대

49) Ewen Stuart 지음 백지숙 옮김, 앞의 책, p. 127.

50) 정보화 시대의 광고는 더욱 더 빠르게 엄청난 다수의 대중에게 전달되도록 모든 것을 상품화되도록 디자인 해서 개인의 취향을 획일화시킨다. 이러한 것은 물론 소비이데올로기에 의해 은밀하게 조작되어진 전략이다.

한 지배가 실질적인 사회적 권력 관계를 형성한다”고 주장하였다. 따라서 그는 자본 회전 시간이 점차 가속화 되면서 즉흥성과 순간성이 강조됨을 밝혀낸 것이다.⁵¹⁾ 고찰한 바와 같이 최대의 효율과 이윤을 목표로 하는 20-21세기 디자인에 내재된 속도는 획일성과 단선성, 임시성과 일시성, 그리고 수동성을 지니는 특징을 갖는다.

이러한 속도성은 끊임없는 선형적 축적과 속도만이 있을 뿐, 우연과 느낌, 복잡한 나선형의 발전을 용납하지 않는 닫힌 개념이다. 느낌 속에서 획득되어질 수 있는 상호 관계의 얽힘과 섞임, 즉 뒤범벅과 삭힘 같은 시간성과 공간성이 없다. 따라서 본 연구는 20-21세기 대부분의 디자인이 새로운 기계와 소비에 따른 조형과 기능의 범주로 숨가쁘게 전개해 오면서 거세되어진 인간과 생태의 자연스런 지속가능한 순환을 회복하고자 한다. 더불어 이 연구는 속도미학에 대응한 상대적인 ‘느림’의 디자인 담론의 기초 토대로 삼고자 한다.

51) David harvey, 구동화·박영민 옮김, 『포스트모더니티의 조건』 (한울, 2000), pp. 331~357.

<20-21세기 디자인에 내재된 '속도'에 관한 연구>에 대한 토론

정 원 일 (부산교육대 미술교육과 교수, 박사과정수료)

연구자는 20-21세기 디자인에 내재된 '속도'에 관해 고찰하면서 대부분의 디자인이 과학기술의 발전과 상업화에 따른 가속화의 문제를 지적하고, 산업화와 정보화에 따른 기계화와 속도성, 소비이데올로기 등을 조형적 측면이나 기능적 측면에서만 파악되어왔음을 비판하고 오히려 속도의 사유를 통해 인간적이고 생태학적인 방향으로 나아가야 함을 역설하고 있습니다. 또한 연구자는 모던시대의 속도성의 특징 즉 선형적인 축적 그리고 획일성, 단선성을 비판하고 있는데 연구자의 연구목적에는 질의자도 동의하나, 몇 가지 질문을 하겠습니다.

첫째, 근대자연과학의 발달로 인해 디자인은 시대적 요청에 부응할 수 있었고 이것은 자연과학이 역사발전에서 방향성을 가진 대표적 메카니즘으로 모든 데이터를 수량화, 계량화할 수 있었기 때문이고, 진보성을 획득하는 이유라고 봅니다. 데이터를 수량화, 계량화한다는 것은 보편적 질서를 획득한다는 의미인데, 이러한 이유로 인해서 인간을 개방적이고 창조적인 자유사회로 인도했지만, 반면에 관료적인 전제성과 자본주의의 모순도 낳았습니다. 이것은 필시 산업사회이후 속도에 의한 이데올로기의 결과라고 할 수 있습니다. 이것은 모던비판의 일관된 특징이고, 근대디자인비판에도 같이 적용되는 사항인데, 연구자는 이를 속도에 비취 대안으로써 우연과 느낌, 복잡한 나선형의 발전구조로 설명하고 있습니다. 그리고 이에 대한 대안으로 속도미학에 대응한 상대적인 느낌의 담론을 제창하고 있습니다.

우연성이나 복잡한 나선형의 발전개념은 복잡성의 과학에서 주장되는 것과 상통하고 있다고 생각합니다. 그러나 연구자는 속도라는 물리적 개념을 그저 현상적으로 인정하는 것은 무리가 따른다고 봅니다. 오히려 속도에 대한 내부적인 구성요인이나 대안으로서 느낌이 아닌 디자인의 문맥context속에서 의미를 찾아야 한다고 봅니다. 이를 토론자는 새로운 정보미학적 차원이나 이미지나 상상력의 차원에서 고찰할 수도 있다고 봅니다.

또한 연구자는 또 하나의 대안으로서 우연성을 들고 있는데, 우연성은 순환적, 동시적, 그리고 우연적인 정체성을 지니며, 전통적인 시간과 공간 밖에 존재하는 지각을 만들어 내고, 디지털체계와 같은 비선형적 구조를 갖는 예술작품을 생산한다고 생각합니다. 따라서 과거 모던시대의 존재의 문제를 기호의 문제로 바꾸는 것이 중요하다고 생각합니다. 또한 연구자는 생태학적 관점을 들었는데, 여기서 말하는 생태학적 관점으로서의 디자인의 구체적인 예를 설명해 주시기 바랍니다.

둘째는 시간과 공간에 대한 문제인데, 지리학자 데이비드 하비에 의하면, 공간은 정보통신으로 묶인 지구촌으로, 경제적 생태적으로 상호의존하는 상태이고, 시간은 바로 지금 모든 것이 존재할 정도로 짧아 진다고 합니다. 2차대전 이후 현대세계속에서 일어난 시,공간의 압축강도는 과도한 분절성과 파편성, 순간성이라는 포스트모더니티의 조건을 형성하고 있습니다. 전체성을 포기한 분절적, 파편적, 순간적 사고는 현대 디자인에도 적용되는데 이것은 다분히 현대과학의 흐름과도 연관이 있습니다. 보드리야르의 비유에 의하면 부분이 전체를 대신하는 경우, 부분이 곧 전체가 되는데, 이럴 때 각 기능의 분할에 따른 기능주의적인 용어가 사라지고, 유기체적이란 용어도 통용되지 않는다고 합니다.

이것은 미니멀리즘의 우연성과 부분이 곧 전체라는 연구자가 제시한 복잡한 나선형의 개념과 일치하고, 구성주의의 변증법적 논리와 기능주의적인 잔재를 탈피하는 개념인데 미니멀리즘의 반의미론적 우연성과 이미지를 해체하는 것, 또한 작품의 물적특성을 버리고 작품이 시간의 흐름에 따라 생성되었다가 소멸되는 동적과정으로 본 미니멀리스트들의 견해와 동의하시는지를 묻습니다.

그리고 프레드릭 제임슨이 강조한 포스트모더니티의 정신분열증 차원은 생산, 교환, 그리고 소비에서의 회전시간의 가속화와 연관된다고 할 수 있고, 이러한 사회는 모든 것을 순간적인 정보로 만들고, 또 상품으로 만듭니다. 모든 사물과 인식이 이미지와 정보화된 형태로만 유통되는 포스트모던적 세계는 충분한 정보와 함께 놀이가 이루어지는 세계이고 다같이 소유하는 정보를 누가 어떻게 창의적으로 사용하는가의 문제 즉 게임의 규칙을 새롭게 바꾸는 상상력이 중요시된다고 질의자는 생각합니다.

따라서 모더니즘 이후 속도는 모든 상황을 과잉축적위기로 몰아넣었고, 그 이후에 따르는 욕구에 대한 대처가 미흡한 실정입니다. 연구자는 빠름을 모태로 하는 선형적 속도성에 비판을 하고 이에 대한 대안으로써 우연과 느낌, 얽힘과 쉬임, 뒤범벅과 삭힘같은 개념으로 치환하고 있는데, 어쩌면 이것은 동양적이고 한국적인 정서와 어느 정도 일맥상통하다는 느낌입니다.

그러나 빠름의 속도와 느낌의 속도는 다분히 이분법적 구분이고 느낌의 담론으로 이시대의 디자인을 이야기하기에는 부족한 부분이 없지 않다고 생각합니다. 후기산업사회의 사회상과 디지털시대의 담론을 생태학적이고 느낌의 담론으로 해결한다는 것은 디지털 대 아날로그라는 대결구조로 보인다고 할 수 있습니다. 그러나 이러한 상대적 관점에서 고찰하는 것도 중요하지만 이시대의 새로운 미학적 질서나, 새로운 심미적 움직임 등을 통한 고찰등도 중요하다고 생각한다. 이에 대한 연구자의 견해를 묻고 싶습니다.