

第二의 오픈스페이스 類型과 社會的 空間으로서의 場所性

서울市立大學校 造景學科
教授 李揆穆

도시의 오픈스페이스라 하면 대표적인 유형으로서 공원과 녹지를 빼놓을수 없지만, 오늘날 점차로 거대화·과밀화·협소화되어 가는 도시적 상황속에서 이제 공원과 녹지만으로 오픈스페이스의 역할을 담당하기에는 어려운 여건이 되어 가는 것 같다. 도시속에는 공원보다 더 오픈스페이스의 사회적 기능에 적합한 공간들이 있다고 보여진다. 고대부터 서구의 도시들에 있었던 廣場이나 장식적인 가로들이 이에 해당할 것이고 현대도시에서는 이들과 더불어 각종의 소규모 공간들이 될 것이다.

분명하게 공간의 성격이 나타나지 않았고 또 어느 범주로 분류되기도 어려울지 모르지만 필자는 이들 공간들을 “제2의 오픈스페이스”라 부르고 싶다. 이 글중에서는 이러한 공원과 녹지 이외의 오픈스페이스들의 사회적 특징과 의미에 관심을 갖고 그 중요성을 논하고자 한다.

공원은 도시속에 面으로서 존재하지만 이들은 點과 線으로서 자리한다. 공원은 이용적 측면과 아울러 환경보전적 측면이 강조되지만 이들은 이동적 측면이 위주이고, 도시 속에서 시민들의 사회적 접촉의 장소로서의 기능이 중요시된다. 공원은 도시공원법, 도시계획법등에 의하여 法定計劃의 일환으로 지정·조성되지만 이들 공간들은 경우에 따라 도로개설시, 도시설계의 일환으로, 어느 건물의 前庭空間으로, 건축선 후퇴공간(setback)으로, 혹은 개발후에 남는 짜투리공간으로 확보·조성될 수 있다. 공원은 충분한 면적과 높은 비율의 녹지공간, 그리고 규정한 레크레이션 활동공간을 수용하지만 이들 공간은 최소 한두평의 공간이면 족하고, 이것이 담는 활동도 그저 설수 있는 벤치하나만 있으면 되는 공간에서부터 그 범위를 확대할 수 있다. 무엇보다도 공원은 목적을 가지고 찾아가지 않으면 안되는 의도성을 전제로 하지만 이들 공간은 우리의 일상생활 속에서 의식적·무의식적으로 접할 수 있다는 일상성이 있다.

이 일상성 즉 항상 쉽게 접할 수 있다는 특징이 이들 장소들이 갖는 사회적 공간으로서의 특징이다. 우리 주변의 주거공간이나 상업·업무공간에 틈틈이 박혀 있기 때문에 수시로 눈에 띄고, 수시로 감지되고 또 이용될 뿐더러 도시경관의 질과 이미지를 높이는 역할도 할 수 있다. 이런 면에서 이들은 도시의 場所性을 높인데 큰 역할을 할 수 있는 공간이라 하겠다. 그러나 이러한 특징과 효과는 이렇게 짜여진 장소들이 도시 속에 풍부히 존재한다는 가정이 전제가 되어야 한다. 우리가 항상 느끼듯이 현실적 상황은 그렇지 못하고 더구나 우리나라의 도시들에서는 더욱 어려운 여건에 있다고 생각된다.

오픈스페이스의 역사는 고대 그리스의 아고라나 로마의 포럼까지 거슬러 올라간다. 중세에서는 시장광장이나 교회 앞 마당(piazza, place, square)이 이에 해당되었다. 서구의 도시들에서 보듯이 베니스의 쌍마르코광장, 시에나의 캄포광장, 런던의 레스타광장 등이 대표적인 것이었다. 이들 경우에서 보면 시민들이 서로 만나 사회적인 접촉을 하던 공간들이 주된 오픈스페이스였다. 산업혁명 이후 이러한 인간척도 규모의 도시들이 커지면서 공원과 녹지가 등장하게 되고 이들이 마치 오픈스페이스의 대명사처럼 되어버렸다. 동양의 도시에서는 광장이 별로 없지만 그 대신에 길 이 있었다. 길로서 연결되는 도시패턴 속에 川邊에서 장이 섰고, 시장골목이 생겼으며 여러 유형의 마당들과 연결되었던 것이다. 구로가와(黒川紀章)가 언급했듯이 동양의 도시에는 광장대신에 길 이 있었고 이 길이야말로 동양도시의 중요한 오픈스페이스였다.

광장이나 길의 도시속에서의 역할은 아늑하고 싸여진 공간을 제공하는 것이었고 이들 공간이 인간에게 실존적 의미를 부여함으로써 도시를 인간화하는 역할을 했던 것이다. 환경보전적 측면에서 공원과 녹지는 필수적이라 하겠지만 도시의 장소성을 높이고 도시에 인간적 분위기를 제공하는 데는 공원만으로는 부족하다. 더구나 이제 도시 속에 필요한 공원을 만들만큼 충분한 여유를 우리는 갖고 있지 못하다. 이런 측면에서, 공원이 아닌 제2의 오픈스페이스를 찾아, 오픈스페이스가 본래에 지녔던 사회적 기능을 부여해야 한다.

혹자는 이것을 步行者主義(pedestrianism) 혹은 步行者空間化(pedestrianization)라고 했지만 필자는 요약해서 “장소 만들기(place-making)”라고 부르고 싶다.

필자는 일본 오오사카의 길모퉁이에 아주 작은 몇 평 정도의 짜투리땅에다 화강석을 깔고, 앉을 자리를 만들고, 나무를 심어, 이를 육교의 오르내리는 보행자도로와 연결시켜 그럴듯하게 보행체계화한 사례를 관찰한 바 있다. 꽃의 도시 고오베에서도 분수·조각·녹지·건널목·육교·소공원을 연결시켜 체계화한 것을 보았다. 시카고의 도심부에도 피카소의 얼굴조각이 있는 데일리광장을 비롯해서 주변에 아름다운 환경조각과 보행체계를 연결시켜 가로경관의 질을 높이고 명소로서 조성한 사례를 보았다.

런던에서는 모든 차량이 통행하는 도로를 정확하게 차량궤도 내로 제한하고 그외의 모든 도로 공간을 보행자 공간화하여 보행자의 안전을 도모하고 보행영역을 넓혀 이를 오픈스페이스화하였다. 물론 통행에 이용되는 거리를 오픈스페이스로 볼 수 있으나 하는 문제가 있겠지만 바로 이러한 공간들 속에서 사람들이 만나고 휴식하고 가로경관을 즐긴다면 이것은 오픈스페이스의 영역으로 간주해야 할 것이다. 다른 여러 도시들에서도 관찰되듯이 어느 길 모퉁이, 건물앞 광장, 길에 붙은 어린이 놀이터, 벤치 몇 개, 심지어 잘 꾸며놓은 버스정류소, 이 모든 것이 오픈스페이스의 역할을 한다고 생각된다. 예컨대 서울에서도 아주 지엽적이긴 하지만 롯데일번가 근처, 그 맞은편 안국화재 건물 앞, 비원 주변의 소공원들, 교보빌딩 옆 등 몇몇 특정한 장소들이 보인다. 만약에 좀더 세심하게 관찰하고, 조그마한 짜투리공간이라도 찾아내어 이를 가꾸고 특정한 장소로 만든다면 서울의 모습은 훨씬 아름다워질 것이다. 요컨대 필요한 것은 시민의 眼目과 행정책임자들의 先見과 설계가들의 슬기로운 創案일 것이다.

공원과 녹지는 도시에 푸르름을 공급하고 시민에게 각종 레크레이션 활동의 기회를 제공한다는 면에서 필수적이지만, 전반적인 도시경관 자체를 개선하는데는 크게 기여하지 못한다. 반면에 이들 조그마한 오픈스페이스들은 도시 요소 요소에 위치하여 도시의 시각적 체험을 풍부하게 하는데 일익을 담당한다. 더구나 시민들로 하여금 사회적 접촉을 촉진시켜 인간의 만나고자 하는 심리적 욕구를 충족시켜 준다.

오늘날의 도시는 친근감을 느끼게 하는 둘러싸인 인간적인 척도의 공간이 필요하다. 근대건축과 도시계획의 중요한 사상적 배경이었던 國際主義나 機能主義는 도시환경을 비인간화하였고 황폐시켰다. 이제 새로운 유형의 오픈스페이스를 만들기 위해서는 다른 측면의 接近方法이 필요하다. 트랜식(Trancik)도 “잃어버린 공간을 찾아서 (Finding Lost Space)”에서 언급했듯이 인간척도의 상재를 중시하고, 도시적 맥락을 주시하면서, 이용자의 가치관과 지각, 문화적 특성을 위주로 하는 “장소만들기”식의 접근방법에 관심을 가져야 할 것이다.

< 참고 문헌 >

- Cranz, Galen(1982) *The Politics of Park Design*, Cambridge, Mass, The MIT Press.
 Hecksher, August(1977) *Open Spaces*, N. Y., Harper and Low.
 Trancik, Roger(1986) *Finding Lost Space*, N. Y., Van Nostrand Reinhold Co.
 Walmsley, D. J. (1988) *Urban Living*, N. Y. John Wiley and Sons.
 黒川紀章 (1986) 中間領域으로서의 길과 建築, 서울, 國際.