

타코포브 박용남이 꿈꾸는 느린 도시

글_ 이창우(서울시정개발연구원 선임연구위원)



《작은 실험들이 도시를 바꾼다》 박용남 지음 | 서울 | 336쪽 | 값 16,000원

베스트셀러 《꿈의 도시 꾸리찌바》의 저자 박용남이 후속편이라 할만한 책을 지방선거를 앞둔 시기에 내놓았다. 적시 안타를 노리며 출간된 이 책이 또 하나의 베스트셀러가 될 것인지 기대된다. 지자체 선거 입후보자나 선거캠프 참여자라면 누구라도 눈여겨볼 내용이 곳곳에 보이기에 하는 말이다. 시민운동가, 공무원, 연구원이란 다양한 이력을 지닌 저자는, 자신의 풍부한 경험을 펌프의 마중물 삼아 대안사회 만들기라는 꿈을 길어 올리는 작업을 계속하고 있다. 이 책은 지난 10년간 저자가 온몸을 던져 참여하며 주도했던 도시개혁운동의 편력기며 성과보고서이기도 하다.

4부로 구성된 이 책은, 1·2부의 녹색교통, 3부의 내셔널 트러스트, 4부의 지역통화와 요하네스버그 지구정상회의의 네 가지 주제로 재분류된다. 이들을 관통하는 공통 주제는 환경보전이며 넓게 보면 지속가능한 발전이다. 그렇다고 저자가 환경보전하는 한마디 하려고 이 책을 지은 것은 아니다. 이 책에는 전편에 걸쳐 숨어 있는 핵심 주제가 있다. 타코포비아(tachophobia(속도 공포증))가 그것이다.

박용남은 타코포브(tachophobe)다. 타코포브는 타코포비아가 있는 사람이다. 타코포브는 빠른 것을 싫어하고 느린 것, 천천히 가는 것을 좋아한다. 이 책이 다루는 환경도시, 대중교통도시, 자연과 문화유산을 지키는 도시, 지역통화를 실험하는 도시는 모두 '느린 도시(slow city)'의 다른 이름이다. 저자의 속도혐오증은 실은 그의 오코포비아(ochophobia(차량 공포증))에서 유래한다. 오코포비아는 탈것을 혐오하고 두려워하는 증상이다. 저자는 자동차가 중심이고 모든 사고의 잣대가 되는 도시를 혐오한다. 그는 속도만을 중시하는 도시정책을 멀리한다. 속도공포증과 차량공포증을 떨쳐내기 위해 저자가 그의 고향 대전의 미래를 생각하면서 그려본 꿈들을 현실의 보고타에서, 꾸리찌바에서, 코펜하겐에서, 볼로냐에서, 그리고 요하네스버그에서 찾아내 운동가적 열정으로 정리한 글이 이 책이다.

6차선 도로를 2차선으로 줄이고, 자동차 전용공간인 차도를 빼앗아 대중교통수단인 노면전차를 다니게 하며, 차량의 통행불편을 유도해 차량증가를 억제시키는 외국도시 사례들을 반복해서 보여주는 데에서 우리는 저자의 오코포비아를 쉽게 읽을 수 있다. 자동차를 도시의 암세포로 규정하고 자동차에 중독된 사회

를 논하면서 자동차는 아편이라고 말하며, 자동차라는 족쇄가 채운 굴레에서 자신을 해방하라고 외치는 데에서 저자의 오코포비아는 극에 달한다.

그러나 단순히 저자가 오코포브이면서 동시에 타코포브라는 선입견을 가지고 이 책을 읽어나가는 독자라면 코끼리 몸통을 만지는 장님과 다를 바 없다. 도시교통, 국민신탁, 지역통화 이야기 속에 실은 창조도시, 지속가능도시, 느린 도시의 꿈이 숨어 있다. 저자는 타코포비아와 오코포비아를 극복하는 대안으로 걷기 편한 거리, 자전거 도로가 잘 되어 있는 도시들을 모범사례로 보여준다. 이 책은, 환경활동가에게는 이미 잘 알려져 있지만 일반독자로서는 딱딱한 이야기거리일 수 있는 도시교통, 국민신탁, 지역통화란 재료를 재미, 이상주의적 열정, 독창성이란 양념으로 버무려 요리해서 보기 좋게 한 상 차려놓았다.

저자는 “도시의 지속가능성을 구현해 가는 성공의 열쇠는 다른 어떤 요인보다 ‘교통’에 달려 있다.”고 믿는다. 토지이용계획과 교통계획을 통합시켜 고밀도시로 만들고, 도시 내의 자동차의 통행량과 속도를 저감시키고, 에너지 사용량을 감소시키는 방안이 바로 교통에 농축되어 있다는 것이다. 저자가 교통이라는 손가락으로 지속가능도시라는 달을 가리킬 때 독자들이 손가락만 쳐다본다면 이 책의 진정한 메시지를 놓치는 셈이다.

저자는 독자에게 거꾸로 생각하기를 거듭 요구한다. 차량 흐름이 막히면 길을 넓히고 도로를 신설하는 것을 당연시하는 우리에게 그 반대가 해답이라고 주장한다. 역발상이다. 갯벌을 매립할 것이 아니라 오히려 연안 육지를 바다로 개조하는 라벤나 방식이나, 도로를 폐쇄하거나 가로를 좁게 해서 교통문제를 해결한 사례를 보여줌으로써, 우리 시대의 아웃사이더인 저자의 인식 전환 주장은 설득력을 더한다. 서울시의 대중교통개혁이 꾸리찌바 모델을 따른 것임을 밝히면서 우리나라 다른 도시들이 간선급행버스체계BRT와 버스 준공영제를 성공적으로 도입하기 위해서는 버스노선 개편, 효율적 환승시스템 구축, 인프라 정비, 버스안내정보시스템 구축을 병행해야 한다는 저자의 말에도 고개가 까닥여진다.

하지만 도시문제는 자동차 혐오증만으로 해결될 수 없다. 원래 도시는 이동을 즐기고 교류를 활발히 하기 위해 태어났

다. 하지만 아이러니하게도 현대도시에서 이동거리는 길어지고 이웃간의 교류가 사라지고 있다. 자동차 문제의 핵심이 너무 많고, 너무 빨리 달려 위험하다는 데 있는데도 자동차 자체를 적대시하는 것은 감정적 대응이다. 차량 대수를 조절하고 운행속도를 통제하면서 자동차의 장점을 살리는 것이 도시문제 해결의 기본 방향이 되어야 한다.

이 책의 4부에서는 지역통화를 다룬다. IMF 구제금융체제 하에서 수많은 사람들이 충격과 불안감에 휩싸였을 때, 조그만 불씨가 되어 희망의 모닥불을 지켰던 것이 지역통화였다. 이 책을 통하여, 급변하는 경제 세계화 시대, 공동체가 파괴되고 있는 익명의 도시화 시대에서, 인간의 얼굴을 한 돈, 미래를 여는 희망의 돈인 지역통화의 가치를 새롭게 돌아볼 필요가 있다. 현재 일부 시민단체 회원들의 여가선용이나 동호인 활동 정도로 이해하고 있는, 한국사회의 지역통화에 대한 인식은 바뀌어야 한다.

이 책에는 저자가 직접 찍은 멋진 사진들이 지면 곳곳에 실려 있어, 딱딱해질 수 있는 내용을 다룬 책임에도 불구하고 전체적으로 친근한 느낌을 준다. 하지만 몇 가지 아쉬움도 남는다. 《꿈의 도시 꾸리찌바》처럼 한 도시에 집중하든지, 교통문제 하나에만 초점을 맞추었다더라면 지금처럼 산만하지 않고 훨씬 알찬 책이 되었을 것이다. 이 책에서 언급한 여러 도시들의 위치를 표시한 세계지도를 책 서두나 말미에 보여주는 서비스가 아쉽다. 에이커니, 마일이니, 파운드·마크니 하는 면적, 거리, 화폐 단위를 미터법이나 원단위로 환산해주는 조그만 배려가 이 책의 가독성을 좀 더 높였을 것이다.

제1부 어딘가에서 저자는 이렇게 말한다. “우리가 꿈꾸고 염원하는 세상이 100년, 또는 그 이상이 걸려 달성된다는 것은 문제가 되지 않는다. 꿈이란 꾸는 자만이 성취할 수 있고, 언젠가 그 꿈은 꿈을 꾸 자에 의해서만 이루어지게 마련이다.” 이 말에서 느낌을 추구하는 타코포브 박용남의 꿈과 열정과 의지를 읽을 수 있으며, 이 말은 이 책 전편을 관통하는 철학이 된다. ★★