

성장하고 쇠퇴하는 물의 도시



한 광 야 동국대학교 건축공학부 도시설계전공 교수

우리가 살고 또 방문하는 세상의 도시들은 대부분 강, 호수, 바다, 그리고 대양에 면해 있다. 이들은 처음에 작은 동네로 조성되어 마을, 타운, 도시, 그리고 이 중 몇몇 도시들은 거대한 글로벌 도시로까지 성장해 왔다.

부산과 인천뿐만 아니라 밤바다의 여수, 젓갈의 강경, 역전의 군산, 아구찜의 마산, 눈물의 목포, 홍어의 영산포/나주, 음악의 통영, 영일대의 포항 등이 모두 우리의 익숙한 우리의 ‘물의 도시’이다.

또한 동서양을 연결하는 이스탄불, 센트럴파크의 뉴욕, 긴자의 도쿄, 햄버거의 함부르크, 수로의 암스테르담, 인어의 코펜하겐, 파도(Fado)의 리스본, 보석과 패션의 엔트워프, 휴양의 니스, 피자 나폴리, 안개의 베네치아, 조계지의 상하이, 녹차의 항저우, 망고의 방콕, 비단의 호이안 등도 모두 ‘물의 도시’이다.

물의 도시는 먼저 태풍의 길을 피해 하천이 바다를 만나는 구릉지에 우물을 두고 마을로 형성되었다. 이후 마을 앞의 수변에는 고깃배가 드나들며 생선시장이 열렸으며, 그 뒤쪽에는 뱃사람들의 숙소와 식당, 그리고 하역물을 보관하는 창고가 조성되었다. 먼바다가 보이는 인접한 구릉에는 바다의 신에게 향해의 무사귀환을 기원하던 제단이 조성되었고, 또 이를 중심으로 항구를 지키던 방어시설들이 조성되었다.

이러한 물의 도시는 하나하나가 독특한 자연적 특성을 갖고 있으며, 또한 인간이 조성한 생활환경으로서 몇 가지 공통된 특성들을 보여준다.

이에 본 원고는 이러한 물의 도시를 고정된 하나의 공연무대가 아닌 성장하고 쇠퇴하는 생명체로서 가정하고, 그 특성들을 소개하고자 한다.

이러한 시도는 물의 도시가 내륙에 조성되는 도시들과 비교하여 과연 어떤 차별화된 특성을 갖고 있는가에 관한 ‘물의 도시에 관한 본질’을 이해하고, 더 나아가 ‘이상적인 물의 도시상’에 관한 사회적 공감대를 만들어 줄 수 있다.

이에 본 원고는 지방자치단체나 주민들에게 지속적으로 주변 환경을 가꾸고 개선하기 위해 큰 방향들을 얘기하는 기회이며, 또한 물의 도시를 여행하고 답사하는 길잡이가 될 수도 있을 것이다.

첫째, 물의 도시는 반드시 수변에 그 도시에서 가장 중요하고 상징적인 공간과 시설을 그 수변에



▶ 밀양의 진입부와 영남루, 2013

두어야 한다.

여기서 ‘수변(waterfront)’이란 단순히 ‘물과 육지가 만나고 나뉘는 장소의 개념을 넘어, 한 마을과 도시의 얼굴이고 관문이며 그 중심부를 의미한다. 물의 도시에서 과연 그러한 공간과 시설들은 무엇일까?

물의 도시들에서 이러한 대표적인 시설은 동·서양을 막론하고 물론 어시장(fish market)이다. 어시장을 중심으로 주변에 항구, 여관, 광장, 시청, 왕궁, 신전/성당/교회/사당, 그리고 그 행정을 담당하는 세관 등이 입지해 왔다. 그리고 근대기로 넘어오면서 이곳에는 철도역, 호텔, 컨벤션센터, 전시관, 아쿠아리움 등도 역시 조성되었다.

물론 이러한 물의 도시도 생명체처럼 그리고 일반 도시들처럼 성장하고 쇠퇴한다. 특히 물의 도시는 그 성장과정에서 더 많은 배, 더 큰 배를 수용하기 위해 더 큰 항구가 필요했다. 이에 더 큰 새로운 항구가 수변의 확장과 조성을 통해 더 먼 하구와 먼바다에 조성되었다.

실제로 금강의 강경은 그 역사속에서 5~7개의 항구들이 금강, 논산천, 강경천의 서로 다른 위치에 각각 조성되어 기능해 왔다. 하지만 놀랍게도 이들 중 강경의 가장 오래된 포구/나루터는 과연 어디에 무엇을 위해 조성되었는지 확인되지 않는다.

물론 그 이유 중의 하나는 지도기록의 부재와 함께 근현대기에 새롭게 조성되었던 항구의 수변이 거대한 굴착과 간척 사업으로 함께 지속적으로 변화되기 때문이다.

이것이 물의 도시가 원항(the harbor), 구항(old harbor)/내항(inner harbor), 신항(new harbor)/외항(outer harbor), 동서남북의 항, 국제항(international liner harbor) 등 다수의 항구들을 갖고 있는 이유이다.

또한 선박의 운송거리가 연장되고 그 운행범위도 주변의 섬들을 넘어 국내와 해외로 연결되어, 결국 항구도 여객항(passenger harbor)과 화물항(cargo harbor), 그리고 국제항으로 분화되어 왔다.

그렇다면 물의 도시에서 원항을 두고 ‘구항은 어디에, 그리고 또 신항은 어디에 어떻게 조성되어야

하는가?', 그리고 '이러한 항구들은 서로 어떻게 연결되고, 또한 필요시 독립되어야 하는가?'

이러한 항구의 확장과 분화과정에서 '물의 도시를 상징하는 주요 공간과 시설들은 과연 어디에 조성되어야 하는가?' 이 질문은 물의 도시의 도시체계, 도시경관, 그리고 도시의 정체성을 정의하는 매우 중요한 도시 설계의 이슈이기도 하다.

역사적으로 항구의 확장과정에서 내항이 조성되면 기존의 원항은 그 기능에 타격을 받았으며, 또한 외항이 조성되면 내항이 역시 상당한 타격을 받아왔다.

이에 신항의 조성은 자칫 (실제로는 대부분) 기존 항구의 쇠퇴를 초래해왔다. 특히 이러한 변화는 원항, 내항, 외항 주민들 간에는 요동치는 상권과 부동산 시장으로 불필요한 사회 정서적인 미움과 원한을 만들어 왔다.

물론 물의 도시를 정의하는 역사적이며 상징적인 중심부가 굳이 항구의 확장에 따라 원항에서 구항과 신항으로 이전될 필요는 없다. 사실 이러한 중심부의 이전은 결국 물의 도시가 갖고 지켜야 하는 '오래되고 고유한 항구의 정체성'을 주체적으로 잃어버리는 결과를 초래하기 때문이다.

여기서 물의 도시가 잊지 말아야 하는 것은 경관의 가치이다. 즉 물의 도시는 그 수변인 전면부가 멀리 수상에서도 확인되도록 넓게 열려 있어야 한다. 이는 수변이 물의 도시의 얼굴이며 진입부이기 때문이다. 따라서 물의 도시는 전면에 그 얼굴을 가리는 요소들을 피해야 한다.

과연 수변을 막는 대표적인 시설들은 무엇일까? 대부분은 근현대기에 대규모로 조성된 교량과 고속화 고가차도이다.

한반도의 물의 도시는 그 얼굴에 교량과 고속도로를 경쟁적으로 건설해 왔다. 하지만 이제는 수변을 가로막는 불필요한 교량과 고속도로에 관해서는 냉정한 평가와 조치를 취해야 할 시점이다. 교량을 놓는 순간 항구의 기능과 얼굴은 사라지고, 섬은 그 정체성을 잃어버린다.



▶ 지중해 휴양도시 모나코(Monaco)의 중심항구(Port Hercules), 2012

물론 아름다운 교량과 조명으로 수변을 치장할 수도 있으나, 그것은 성형과도 같은 노력이다. 또한 수변의 고속도로는 물의 도시를 영원히 물에 접근할 수 없는 이상한 도시로 전락시킨다.

가까운 홍콩의 수변을 보면 놀랍게도 단 하나의 교량도 없다. 물론 상해의 얼굴인 와이탄(Waitan)에도 교량이 없다. 거대한 뉴욕의 수변인 배터리파크와 허드슨강의 전면부에도 교량이 없다.

과연 이 도시들은 교량이 필요하지 않을까? 놀랍게도 이 도시들은 전면부에 교량 대신 수중터널로 교통을 최소화하며 물의 도시로서 그 얼굴을 지켜오고 있다. 보스턴은 최근 수변의 고가 고속도로를 지하로 묻는 거대한 토목공사를 완료하며, 근대화 과정에서 구겨졌던 물의 도시로서의 정체성을 막대한 비용을 지불하여 다시 찾아내었다.

둘째, 물의 도시는 그 핵심이 여객(passenger)과 화물(cargo)의 운송을 위한 항구기능이다. 따라서 항구는 그 본질상 카운터파트(counterpart)의 항구와 함께 기능한다. 즉 물의 도시는 혼자서 성장할 수 없으며, 출발하는 항구와 도착하는 항구의 도시들과 함께 성장하고 쇠퇴한다. 물론 그 카운터파트 도시가 하나일 필요는 없다.

여기서 흥미로운 것은 항구와 그 카운터파트인 항구 간의 밀접한 생존의 상관관계이다. 역사적인 비극이지만 일제강점기의 개항과 함께 집중적으로 성장했던 군산, 목포, 여수 등은 해방 후 대일본교역이 급감하면서 쇠퇴해 왔다.

또한 항구는 그 카운터파트와 협력하지만, 경쟁도 한다. 흥미롭게도 이 과정에서 두 물의 도시들은 서로 다툰다. 이러한 결과들은 항구에 조성되는 독방, 광장, 가로, 공원, 창고, 세관, 성당/교회 등이 '도시건축의 설계언어'로 서로 이전되어 물리적 환경으로 복사되어 왔다. 예를 들면, 역사 속에서 베네치아는 콘스탄티노플/이스탄불, 헬싱키는 탈린, 보스턴은 함부르크와 경쟁하고 다투려 했다.

이러한 물리적 환경의 복사과정은 항구로 유입된 이주자들의 사회생활방식을 통해서도 진행된다. 베네치



▶ 서해의 고군산군도(군산 선유도), 2014




▶ 지중해를 바라보는 이탈리아의 작은 도시 몬테로소(Monterosso), 2014

아를 비롯한 수많은 유럽 항구도시들에 조성된 유대인 쿼터(Jewish Quarter), 보스턴의 이탈리아인 노우스 엔드(North End), 카사블랑카의 프랑스 쿼터(Old French Quarter), 나가사키의 네델란드 데지마(Dejima)와 영국 글로버 마을(Glover Residence), 방콕의 포르투갈 쿼터(Portugal Quarter), 그리고 목포의 일본 조계지, 남해의 독일마을도 모두 이러한 사례이다.

셋째, 물의 도시도 근·현대 성장 과정에서 역시 내륙에 중앙 철도역을 중심으로 육상의 교통인프라를 조성해 왔다. 물론 철도역은 조성 초기에 여객역과 화물역으로 구분되어, 여객역인 중앙 철도역은 수변으로부터 안쪽의 내륙, 그리고 화물역은 항구에 맞닿아 연결되도록 나누어 조성되기도 한다. 물론 중앙 철도역에는 고속버스 + 시외버스터미널이 함께 조성된다.

이 과정에서 물의 도시는 도시의 관문 기능을 항구로부터 철도역에게 내주고 말았다. 이로 인해 물의 도시의 전면인 항구가 후면이 되고 내륙의 후면인 철도역이 전면으로 바뀌는 매우 예상치 못한 도시개조가 진행되었다.

또한 내륙의 중앙 철도역은 높은 밀도의 유동인구 흡입력과 육상유통망으로 인접해 조성된 중앙시장과 함께 도시의 새로운 상업거점으로 급속히 성장해 왔다. 결국 물의 도시는 원도시인 항구와 내륙의 중앙 철도역 사이에 불필요한 상권과 도시기능 간의 경쟁을 해왔다.

실제로 근·현대적인 상업/쇼핑, 호텔/컨벤션, 미술관/박물관, 공원의 상업 및 문화시설들은 항구가 아닌 내륙의 중앙철도역을 중심으로 집중되어 조성되어 왔다. 이것은 다수의 물의 도시가 보여주는 공통적인 항구쇠퇴의 원인이며, 한국의 물의 도시들도 예외 없이 이 문제로 쇠퇴하고 있다. 

본 원고의 글과 사진은 해양관광포털 바다여행에 연재된 저자의 2014년 9~10월 투고물을 편집한 것임을 알려드립니다.