

포스트모던 도시수변공간의 문화적 사용을 위한 도시설계과정 분석

- 볼티모어 항구 문화 도시수변공간 사례를 중심으로 -

양 도 식*

Cultural Use of Post-modern Urban Waterfronts and Successful Urban Design Process

- The Case of Baltimore Inner Harbour Cultural Waterfront -

Doshik Yang*

요약 : 최근 청계천 복원사업은 서울의 장소성과 장기적 공간구조를 재구성하는 상징적인 선형 문화수변공간을 만들어 도시수변공간의 잠재력을 잘 보여주고 있다. 이로 인해 청계천은 서울과 분리할 수 없는 상징적 장소가 되었고 세계 도심재개발 역사에 유례가 없는 사례를 만들어 세계의 주목을 받고 있다. 하지만 1960년대 미국을 시작으로 70년대와 80년대 그리고 90년대 북미와 서유럽의 항구, 강, 운하, 호수를 따라 왕성히 진행된 도시수변공간 (재)개발 역사에 비해 우리나라의 도시수변공간 (재)개발의 역사는 아직도 초기에 있다. 무엇보다도 문화의 시대로 대변되는 포스트모던 사회에서 도시수변공간은 포스트모던 사회의 '문화적' 패러다임을 담을 땅과 물이 만나는 독특한 물리적 공간을 제공해주고 있다. 이에 본 연구는, 성공적 문화수변공간 사례로 모델이 되어온 볼티모어 항구 재개발 사례의 연구를 통해 어떻게 성공적 문화수변공간으로 변모하였는가를 '도시설계차원'에서 둘러보고자 한다. 연구의 결과는 초기단계에 있는 우리나라의 도시수변공간 재개발을 성공적으로 유도하기 위해서는 포스트모던 사회의 패러다임에 대한 깊은 '이해'와 선진 도시수변공간 재개발 역사에 대한 '고찰' 그리고 포스트모던 패러다임의 핵심인 문화적 내용을 도시수변공간에 성공적으로 반영하기 위한 '10단계의 도시설계과정'이 필요하다는 것을 볼티모어 사례를 통해 파악할 수 있었다.

주제어 : 포스트모더니즘, 포스트모던 도시수변공간, 문화수변공간, 도시설계

ABSTRACT : Recently, the restoration of Cheonggye waterfront in Seoul reflected the needs of the age which seeks for quality and sustainable life in urban space. At the same time, it provided a symbolic initiative to restructure the spatial form of Seoul through creating a linear waterfront in the heart of the city. The success of the restoration drew attention from many countries. While waterfront redevelopments - harbours, rivers, canals and lakes - in both the Atlantic are well established since the 1970s and 1980s, the urban waterfront redevelopment in Korea began recently. In addition, in the post-modern era, the cultural use of post-modern waterfronts are highlighted by planners, urban designers and practitioners to revitalize the unused urban

* 런던대학교 도시계획과 도시설계 튜터(Urban Design Tutor, The Bartlett School of Planning, University College London)

waterfront and enhance the image of the city. This research examines the common cultural significance in post-modernism, post-modern urban space and post-modern urban waterfront. Also, the importance of urban design process is examined through the Baltimore's urban waterfront redevelopment, which becomes a model to follow because of its ground-breaking success. The study found 10 critical urban design stages which have played important roles in creating successful cultural waterfront. It also found the importance of the understanding of the post-modern culture and of its implication in designing cultural use of urban waterfronts.

Key Words : post-modernism, post-modern urban waterfront, urban waterfront, cultural waterfront, urban design

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적

포스트모던과 후기산업주의 사회의 등장은 제조업에서 서비스업으로의 세계경제구조의 변화와 새로운 정보통신기술의 발달로 경제·사회·문화 영역에 많은 변화를 야기 시켰다. 이와 함께, 산업화 과정에서 도시수변을 따라 형성된 제조업과 물류와 교통의 결절점 역할을 하던 구미의 도시수변공간은 그 기능을 다하게 되었다. 이전 기능의 상실은 바로 도시수변 지역의 슬럼화와 실업으로 이어져 사회문제와 도심공동화의 대표적 지역이 되었다. 하지만, 60년대 초 볼티모어와 보스턴 항구의 성공적 도시수변공간 재개발을 시작으로 70년대와 80년대에는 북미와 서유럽을 중심으로 도시계획과 도심재개발의 핵심지역으로 부상했다. 이러한 양상은 80년대와 90년대에는 세계적인 현상이 되었고(waterfront redevelopment phenomena) 90년대와 2000년대에는 아시아 지역에서도 왕성히 진행되고 있다. 특히, 도시수변공간이 포스트모던 패러다임을 반영하는 ‘문화적’이고

‘공공적’인 사용이 주목을 받고 있다. 또한, 도시수변공간은 세계화시대에 있어 도시의 ‘정체성’과 ‘장소성 창출’ 그리고 세계 도시간의 ‘장소마케팅’에 있어서도 그 중요성은 더욱더 커지고 있다.

실패와 성공을 경험한 구미의 도시수변공간 재개발은 약 반세기의 역사를 가지고 있으며 이러한 경험들이 문헌을 통해 많이 소개되었다. 반면에, 우리나라의 도시수변공간 (재)개발의 역사는 아직 시작단계라 하겠다. 그리고 서구사회가 겪었던 도시수변공간 재개발의 여건과는 다른 정치·경제·사회·문화적 상황에 직면해 있다. 동시에 짧은 도시수변공간 (재)개발의 경험에 비해 문화의 시대로 대변되는 포스트모던 사회의 복잡한 시대적 패러다임을 수변공간에 반영해야 하는 상황에 있다. 하지만, 최근 청계천의 개통은 짧은 도시수변공간 재개발의 역사임에도 불구하고 도시수변공간 개발의 방향에 있어 실마리를 제공해 주고 있다. 그리고 명실상부한 서울에 문화·공공적 용도의 선형 도시수변공간을 형성하였다. 그러나 우리의 도시수변공간 (재)개발에 있어 포스트모더니즘을 대변하는 1)‘문화적 패러다임’과

물과 땅이 만나는 특수한 물리적 공간인 2)‘도시수변공간’ 그리고 보이지 않은 문화적 내용을 담은 물리적 도시수변공간을 만드는 수단으로써의 3)‘도시설계’와의 상관관계에 대한 학문적인 고민이 부족해 보인다. 이에 본 연구는, 포스트모더니즘과 포스트모던 도시공간의 이해를 바탕으로, 서구의 포스트모던 도시수변공간 재개발과정에서 문화·공공적 내용을 어떻게 담았는가를 볼티모어 사례의 집중 분석을 통해 도시설계측면에서 둘러보고자 한다.

2. 연구의 방법과 구성

연구의 방법은 먼저 ‘포스트모더니즘’과 ‘포스트모던 도시공간’ 그리고 ‘포스트모던 도시수변공간’의 특징을 문헌연구를 통해서 요약한 후 약 40년간에 걸쳐 문화수변공간으로 변모한 볼티모어항구(Baltimore Inner Harbour) 사례를 ‘다중통합적방법론’(a multi-dimensional package methodology)을¹⁾ 통해 분석한다. 다중통합적방법론은 세계 여러 도시의 문화수변공간의 사례분석과 문헌연구를 통해 발견된 5가지 핵심요소인 1)도시수변공간형태(urban waterfront form), 2)건축환경(built environment), 3)사용자(users), 4)이벤트와 프로그램(events/programmes), 5)물의 존재(water)들이 성공적 문화수변공간 형성에 어떤 역할을 하고 있는가를 알아보기 위해 고안되었으며 크게 1)문헌 연구(desk work)와 2)현장조사(field work)

로 구성되어 있다(<표 1>). 다중통합적방법론의 고안과 적용 이유는 위에서 언급한 5가지 핵심요소가 문화수변공간을 형성하는데 있어 각기 다른 양상으로 기여하는 것이 사례연구와 문헌탐구를 통해서 파악되었고, 각각의 요소가 어떻게 전체적인 문화수변공간을 형성에 공헌을 하는가를 분석하고 이해하기 위해서는 5가지 핵심요소의 특징과 이들의 상관관계 분석에 적합한 방법론과 심도 깊은 데이터 수집과정이 필요하였다. 즉 다중통합적방법론은 각각의 요소 분석에 적합한 5가지 방법론을 사례연구지역(볼티모어항구)에 동시에 적용하여 다양한 양적·질적 데이터의 수집, 분석, 통합하는 과정이다.

본 연구의 구성은 먼저 II 장에서는 포스트모더니즘의 개괄적 의미, 포스트모던 도시의 특징 그리고 포스트모던 도시수변공간의 공간적 변화와 현재의 상황에 대한 이론적 고찰을 한다. III 장에서는 볼티모어 사례를 통해 성공적 문화 도시수변공간 재개발을 가능케 한 10단계 도시설계적인 요소를 고찰한다. IV장 결론에서는 앞의 연구를 바탕으로 우리의 도시수변공간(재)발에 있어서 꼭 짚어봐야 할 시사점을 도출하고자 한다.

1) 다중통합적방법론은 필자의 박사학위 논문(waterfronts: spatial composition and cultural use)의 연구목적에 달성하기 위해 고안되었으며 실제 볼티모어 항구 문화 도시수변공간 사례연구지역에 적용된 방법론이다.

<표 1> 다중통합적방법론의 5가지 방법론의 적용과정과 상세내용

분류	적용 단계	상 세 내 용
문헌 연구 (desk work)	①도시수변의 역사적 분석 (historical analysis)	• 사례연구지역 수변건축환경의 역사적 변천과정과 도시 형태학적 분석(morphological analysis) 그리고 그래픽 분석(pictorial analysis)을 통해 건축환경 형성과 관련된 배경을 이해한다.
	②현재수변공간의 건축 환경과 공간구조 분석 (morphological analysis)	• 사례연구지역의 역사적 분석을 통해 얻은 데이터를 바탕으로, 현재의 수변건축환경에 대한 1)건물의 타입과 기능의 분포, 2)가로와 공공공간체계, 3)역사적 건축환경(heritage)을 분석 한다. 무엇보다도 수변과 건축환경과의 상관관계를 분석한다.
현장 조사 (field work)	③현장관찰과 촬영 분석 (observational analysis and filming)	<ul style="list-style-type: none"> • 현장관찰과 촬영분석은 다중통합적방법론의 가장 중요한 단계이다. 수변공간 사용이 가장 왕성한 여름동안 주중, 주말, 축제기간으로 나누어 문화수변공간 구성요소인 1)도시수변공간형태, 2)건축환경, 3)사용자, 4)이벤트, 5)물이 어떻게 상호작용을 하여 문화적 수변공간을 형성하는가에 대한 데이터를 수집한다. • 사전조사를 바탕으로, 현장관찰과 촬영분석은 수변공간의 사용이 가장 활발하고, 국제적인 규모의 미국독립기념일 축제가 있는 여름동안을 정했다(2004년6월 16일에서 7월 20일 사이). • 먼저, 다중통합적방법론의 1, 2단계에서 파악된 수변과 건축환경에 대한 상세한 정보를 바탕으로 사례연구지역을 11개의 섹션으로 나누어 실시했다. • 11개의 섹션 지역을 주중, 주말, 축제기간으로 나누어 오전 8시에서 오후 8시 사이 6차례에 걸친 한 시간씩 실시하였다. 그리고 35일간에 걸쳐 11섹션 지역을 두 번씩 현장관찰과 촬영을 실시하였다. • 각 섹션을 하루 동안 한 시간씩 6차례의 현장관찰 중 처음 10분은 비디오촬영을 실시하였다. 이를 바탕으로 사용자의 문화수변공간 사용패턴을 분류하여 시간별로 어떻게 변화는 가에 대한 동적데이터를 수집하였다.
	④사용자 설문조사 (user questionnaires)	<ul style="list-style-type: none"> • 현장관찰과 촬영분석이 사용자가 다른 요소와의 ‘외적’인 상호작용 행태를 분석했다면, 설문조사는 문화수변공간을 직접 체험하는 사용자가 어떻게 문화수변공간을 ‘인식’(perception)하는가에 대한 ‘내면세계’를 분석함을 목적으로 한다. 이를 통해 무엇이 문화수변공간 이미지를 만드는데 중요한 역할을 했는가를 알아보는 단계이다. • 이를 위해, 사용자 설문조사는 서론에서 언급한 문화수변공간을 구성하는 5가지 요소를 기초로 한 20가지 질문을 사례지역의 11개의 섹션에서 현장관찰과 촬영분석 시 공백 시간에 102명을 대상으로 실시되었다. 가능하면 질문을 ‘예’ 또는 ‘아니오’의 단답형 보다 개방형질문(open question)을 위주로 하였다. • 질문은 크게 3가지 부분으로 나누었다. 1)이용자의 정보(예, 나이, 성별, 어디서 왔는가), 2)사례연구지역에 대한 일반적 질문(예, 사례연구지역이 문화적 수변공간이라고 생각하는가?) 그리고 3)문화수변공간을 형성하는 주된 5가지 요소에 대한 구체적인 질문으로 나누어 진행되었다. • 샘플링은 성비(남성과 여성), 연령(10대에서 60대), 방문자의 출신지역(지역주민, 국내, 국외)을 토대로 균형 있는 비율로 정했다. • 현장설문조사를 통해 수집된 데이터는 SPSS(버전 10) 패키지에 입력 후, SPSS 패키지의 장점을 살린 상호연관성(cross-question)을 분석하여 양적/질적(quantitative and qualitative data) 데이터를 분석하였다.
	⑤ 수변공간 재개발과 관련된 당사자들과의 심층 인터뷰 분석 (stakeholder interviews)	<ul style="list-style-type: none"> • 인터뷰 인물설정은 다중통합적방법론의 1, 2단계에서 얻은 정보를 바탕으로 1) 사례연구 지역의 문화수변공간형성에 관여한 사람과 2) 현재 수변의 주요건물의 관리와 경영에 종사하는 사람들을 대상으로 했다. 12명의 인터뷰대상 중 11명의 국장급(director)을 대상으로 인터뷰를 실시하였다. • 심층인터뷰를 통해 문화수변공간 개발과정에서 ‘의도된 계획’과 ‘현실과의 차이’ 확인을 통해 성공의 척도를 알아보는 계기를 가질 수 있었다. 또한 ‘관리자 차원’에서는 현재의 사례연구지역을 어떻게 보고 있으며, 어떤 요소가 문화적 수변공간 형성을 가능케 했는가에 대한 또 다른 차원의 질적 데이터 수집을 가능케 하였다. 이를 통해, 문화수변공간의 계획과 실행 단계에서 있었던 성공과 실패에 대한 구체적인 요인과 내용을 얻을 수 있었다.

출처 : Yang(2006)

II. 포스트모더니즘, 포스트모던도시, 포스트모던 도시수변공간

1. 포스트모더니즘 이론적 배경과 특징

50년대 말과 60년대 초에 등장하기 시작한 포스트모더니즘은 그 정의와 담론은 아직도 학자들 사이에 논쟁의 여지를 남겨두고 있지만, 모든 학문의 분야에서 산업혁명을 바탕으로 이루어진 모더니즘과는 다른 정치·경제·사회·문화를 이끌어가는 새로운 패러다임인 포스트모더니즘의 한 가운데 현대사회가 있다는 것에 대부분 동의하고 있다(Harvey, 1989). 이를 일컬어 Jencks(1990)는 포스트모더니즘은 이제 현대사회와 문화를 이끌어가는 ‘세계적 관점’이 되었다고 말했다. 소쉬르의 구조주의 언어학²⁾ 이론을 바탕으로 한 포스트모더니즘은 ‘후기 구조주의’, ‘해체주의’, ‘여권주의’와 함께 1950년대와 1960년대에서 비롯된 포스트모더니즘을 형성하는 철학적 배경이 되었으며 이후 다양한 양상으로 발전했다.

방대한 영역에 걸쳐 영향을 주고 있는 포스트모더니즘의 특징을 정확히 정의하기는 어려우나 포스트모더니즘은 1)모더니즘 패러다임과의 단절(Harvey, 1989), 2)모더니즘의 과학적 지식과 계몽주의의 이성적 전통을 바탕으로 한 ‘절대적 보편진리’, ‘역사적 전체주의’, ‘정치적 권위주의’의 부정(Lyotard, 1992), 3)진리의

‘상대성’, ‘불확실성’(Hassan, 1984; Harvey, 1989), 4)문화와 사회의 모든 영역에서 나타나고 있는 ‘복잡성’과 ‘다양성’, 5)‘문화에 대한 지대한 관심과 연구’(cultural turn) (Norton, 2000; Knox and Pinch, 2000), 6)역사와 시간에 대한 연구에 비해 소외되어온 ‘공간’과 ‘공간의 생산자로서의 역할’(production of space)에 대한 새로운 발견과 인식(spatial turn) (Lefebvre, 1991; Foucault, 1993; Soja, 1988, Jameson, 1995)으로 학자들 사이에 정리되어지고 있다. 특히 ‘공간의 시대³⁾(spatial turn)’와 ‘문화의 시대’(cultural turn)는 포스트모던 사회와 도시공간을 설명하는 핵심적인 특징이다(Lefebvre, 1991; Foucault, 1993; Soja, 1988).

2. 포스트모던 도시공간의 특징

60년대와 70년대 초부터 모던도시계획에 대한 비판과 문제의 제기는, 포스트모던 도시공간과 도시현상에 대한 연구가 구미를 중심으로 진행되었다. Zukin(1994: 221)은 이를 두고 “사회, 문화, 그리고 도시공간이 변화를 겪고 있는 포스트모던도시에 대한 연구와 관심들이 ‘포스트모던 도시경관’(post-modern urban landscape)연구라는 분야에 모였다”고 말했다. 포스트모던 도시공간의 특징은 아래와 같이 간략하게 정리될 수 있다. 첫째는 ‘전체주의적’이

2) 문장에서의 ‘단어’의 의미는 어원의 연구를 통해서가 아니라, 문장의 ‘문맥’(context)속에서 의미가 결정되어지고 문맥의 상황에 따라 의미가 달라질 수 있으므로 언어의 의미는 그 사회가 가지고 있는 사회·문화적 시스템 속에서 이해되어야 한다는 주장을 말한다(Appignanesi, 1995).

3) 공간을 대상을 담는 ‘용기’(physical container)나 ‘정적’(static)인 것으로 인식한 모던 공간관과는 달리, 공간을 사회적 생산의 주체로, 일상성이 함유되는 사회적 상호작용을 일으키는 실제로 본다는 점이다.

고 ‘사회적 목적’ 달성을 위한 도시계획으로 야기된 획일성과 다양성의 결핍. 둘째는 과학적 지식, 기술, 이성을 바탕으로 한 대규모의 기계적인 도시계획(예, 자동차중심의 도시계획)로 인한 인간 중심적이지 못한 도시구조. 셋째, 전문가 집단으로 이루어진 도시계획에 있어 마지막 사용자(end-users)들의 필요에 대한 연구 부족. 넷째, 도시계획 과정에서 도시공간을 물리적인 공간에서 사회·문화적 공간으로의 인식 전환의 부족. 마지막으로, 시장원리에 입각한 대규모 도시 개발과 용도분리(zoning) 토지이용계획은 가시적인 비판의 대상이 되었다.

3. 포스트모던 도시수변공간 특징과 문화적 잠재력

1) 도시수변공간의 기능적·공간적 단절

포스트모더니즘의 도래가 모던시대 도시공간에 영향을 주었듯이, 도시수변공간에도 포스트모더니즘의 영향이 찾아왔다. 그것은 기존도시와의 급격한 기능적·공간적 ‘연계성’의 단절이었다. 도시수변공간은 산업혁명과 산업화 과정에서 원료와 생산물을 나르고, 교역이 용이한 지리적인 이유로 최적의 산업지였다. 하지만 포스트모던사회에 접어들면서, 1)세계적인 경제구조의 변화로 인한 제조업의 쇠퇴와 서비스업의 등장, 2)대형 컨테이너 화물선과 항공 수송기술의 등장으로 인해 도시수변공간은 기존의 산업기능을 상실하고 급속한 쇠퇴를 겪었다. 수변과 관련된 산업의 쇠퇴는 바로 실업을 야기 시켰고, 실업은 사회문제로 이어져 도시수변공간은 ‘공동화’와 ‘슬럼화’로 도시문

제의 핵심지역이었다. 이러한 현상은 50년대와 60년대의 구미 도시수변공간의 일반적인 모습이었다. 영국의 경우, Falk(1993b: 23)에 의하면, “1978년에는 과거 왕성했던 수변항구의 22개가 더 이상 사용되지 않고 있으며, 실업, 격리, 노년인구가 집중된 버려진 곳”이라고 보고했다. 그중 런던 도클랜드는 이러한 도시수변공간 쇠퇴의 좋은 예이다. 템즈강은 대형 컨테이너선의 수용과 정박할 규모를 가지지 못했다. 그 후 대처 정부에 의해 재개발이 시작된 80년 중반까지 이 지역은 도시 공동화의 상징적 존재였다. 이러한 현상은 캐나다의 토론토와 밴쿠버; 미국의 보스턴, 볼티모어; 오스트레일리아의 달링항구, 멜본; 일본의 요코하마 등 70년대까지 나타난 도시수변공간의 보편적 모습이었다.

이러한 포스트모던 시기의 도시수변공간의 특징을 정리하면 다음과 같다. 첫째, 기능적인 면에서는 기존 제조업과 물류이동의 중심지였던 도시수변공간의 기능의 ‘정지’이다. Holye et al.(1998)은 도시(city)와 수변(port)의 기능적 단절을 역사적인 맥락에서 잘 보여주고 있다(<그림 1>). 도시수변공간이 농경사회인 원시시대부터 20세기 중반 급속한 산업화 과정까지 농업, 상업, 교통과 산업의 요지로서의 깊은 관계가 60년대 포스트모던 시대를 즈음하여 도시와 수변의 관계가 기능적·공간적으로 단절로 인해 대규모의 도시수변공간이 버려지게 되었고, 동시에 재개발의 여지를 남겨 놓았음을 강조하였다.

단 계 (stages)	범례(symbol)	시 기 (period)	특 징 (characteristics)
	도시(city)○ 수변(port)●		
I. 원시 도시-수변단계 (Primitive City port)		고대와 중세 에서 19세기	-도시와 수변의 공간적, 기능적이 수변 을 따라 깊은 연관
II. 도시-수변의 확장 단계 (Expanding City port)		19세기 에서 20세기 초	-급격한 상업과 산업의 성장이 수변의 기능이 도시를 증가하면서 선형 독과 화물선-관련산업을 발전
III. 근대 도시-수변단계 (Modern industrial city port)		20세기 중반	-산업의 성장(특히 석유정제) 과 대형 컨테이너 화물의 등장과 관련 화물선과 시설의 성장이 대규모의 수변공간이 필 요하게 됨.
IV. 도시와 수변공간의 격리와 단절 단계 (Retreat from the waterfront)		1960년대 에서 1980년대	-해양관련 기술의 변화로 인해 수변을 따라 산업개발지역이 필요성과 함께, 도시와 수변공간의 기능적 공간적 격리 가 진행.
V. 수변공간재개발 단계 (Redevelopment of the waterfront)		1970년대 에서 1990년대	-도시와 수변의 공간적 기능적 격리로 인해 버려진 대규모 공간에 대한 재개 발 시작

출처 : Hoyle et al.(1998), p. 7.

<그림 1> 역사적 맥락의 도시와 수변과의 상호작용과 기능적 분리의 과정

둘째, 산업기능의 정지로 야기된 도시와 수변과의 기능적 단절은 도심과 근접한 위치에 있음에도 불구하고 기존 도시공간과의 상관성이 약화된 ‘공간적 단절’을 동시에 초래했다. 셋째, 사회·경제적인 면에서는 수변에 집중되었던 산업기능의 정지로 인한 실업과 빈곤으로 비롯된 공동화를 야기 시켰다. 넷째, 산업화 과정과 오랜 세기 동안 수변을 따라 형성된 인간 정주환경이 함께 맞물리면서 풍부한 역사적 문화유물(historic heritage)과 산업시설과 관련된 유물(industrial heritage)을 많이 남겨놓았다는 점이다. 이 점은 포스트모던 도시수변공간 재개발 과정에서 역사적 유물을 바탕으로 한 관광·레저·문화적 사용을 가능케 하는 바탕이 되었다.

2) 포스트모던 도시수변공간의 문화적 잠재력

기능적·공간적 단절에 의해 버려진 도시수변공간 재개발에 대한 관심이 미국을 중심으로 일기 시작했고 70년대와 90년대에 걸쳐 도시계획의 핵심을 이루는 세계적 현상이 되었다(waterfront redevelopment phenomenon). 이를 두고, Hall(1993)은 모더니즘과 함께 시작된 1950년대의 자동차시대의 인프라건설과 2차 대전 후 신도시건설 붐과 비교했다. 하지만 포스트모던 도시수변공간 재개발의 양상은 모던시대의 제조업과 물류의 이동을 담당하는 배후지와는 사뭇 다른 양상으로 나타났다. ‘문화의 시대’와 ‘공간의 시대’로 대변되는 포스트모던 패러다임은 개인의 ‘다양한 욕구’, ‘즐김과 체험’과 연관된 ‘삶의 질’에 대한 욕구를 추구한다. Lefebvre(1991)는 도시의 진화단계를,

필요성(need)이 지배한 ‘정치적 시대’(political city)와 ‘상업의 시대’(merchant city), 일(work)이 주도했던 ‘산업의 시대’(industrial city), 그리고 요구와 갈망(desire) 그리고 즐거움(pleasure)을 추구하는 ‘도시사회의 시대’(urban society)로 나누면서, 포스트모던사회를 도시사회의 도래임을 강조했다. 도시의 근거리에 위치한 도시수변공간은 이러한 문화적 욕구와 그 문화적 욕구를 ‘생산’(cultural production)하고 ‘소비’(cultural consumption)행위를 담은 문화·공공공간으로의 가능성을 제공하고 있고, 기능적·공간적으로 단절된 모던도시수변공간을 문화공간으로 재결합하는 가능성을 열었다. “80년대 구미에서 진행된 도시 문화·공공공간에 대한 지대한 관심과 이를 통한 삶의 질을 높이려는 시도는 이를 잘 반영해 주고 있다”(Hajor and Reijndrop, 2001: 7). Norcliff et al.(1996)는 이를 두고 포스트모던 도시수변공간이 기능이 ‘생산’ 중심에서 ‘소비’ 중심으로 이동되었음을 주장했다. 동시에 도심에 위치해 있으면서 이용가능한 대규모의 토지 그리고 풍부한 역사적인 환경을 가진 도시수변공간은 최적지로 인식되었다.

III. 볼티모어 항구의 성공적 도시설계과정

미국최초의 도심재개발(The Charles Centre)의 성공과 함께 진행된 볼티모어 도심 항구의 문화수변공간으로의 성공적인 재개발 과정은 주목할 만하다. 재개발 과정에서 보여준 1)민관협력, 2)정치적 리더십과 기업가정신, 3)도시계획과정과 도시설계지침, 4)점진적인 수변

공간 재개발과정, 5)페스티벌 마켓플레이스(festive marketplace) 개념 적용은 도시계획사의 선례를 남겼다(The Urban Land Institute, 1983; Hoyle et al., 1988; Bruttomesso, 1993; Falk, 1995; Breen and Rigby, 1996; Meyer, 1999; Krieger, 2001; Millsbaugh, 2001; Marshall, 2001). 지난 40년간에 걸쳐 점진적으로 이루어진 성공적인 재개발 과정은 현재에도 볼티모어항구 주변의 도심과 도시수변공간으로 계속 파급되고 있으며 오늘날에 이르기까지 도시수변공간 (재)개발을 시도하고자 하는 개발업자, 도시계획가와 도시설계가, 학자들에게 간과 할 수 없는 예가 되고 있다. 흥미롭게도, 볼티모어항구의 도시수변공간 재개발의 성공사례는 규모와 문맥이 다른 항구는 물론, 강, 운하, 호수 도시수변지역 재개발에까지 영향을 주어 ‘볼티모어 신드롬’(Baltimore Syndrome)이라는 현상을 만들었다.

1. 볼티모어항구의 성장, 쇠퇴, 문화수변공간으로의 부흥

볼티모어 항구는 볼티모어 도심에 위치해 있으며, 지정학적으로는 워싱턴 디시와 필라델피아의 중간에 위치해 있다. 1729년 발견된 이래 ‘성장’과 ‘쇠퇴’, ‘재개발’ 과정을 겪었다. 특히, 2차 대전 후 구미의 다른 도시수변공간과 같이 기존의 항구관련 산업의 쇠퇴와 교외화 현상은 도심의 공동화와 슬럼화로 야기시켰다. 1960년대 볼티모어 도심과 항구주변 수변공간의 이미지는 말 그대로 희망을 잃은 공간이었다.

도시의 존립 자체에 위기를 느낀 시와 지역 사업가 그리고 정치가들은 대대적이 도심과 도시수변공간 재개발을 위한 계획을 세웠다. 1959년에 시행된 약 89,029 평방미터의 찰스센터 도심재개발은 미국 최초로 이루어졌으며 대대적인 성공을 이루었다. 찰스센터의 성공을 바탕으로 찰스센터-볼티모어항구 법인(Charles Centre-Inner Harbour Management Corporation)을 설립하고 220,000평방미터의 버려진 수변공간재개발 마스트플랜을 1963년 작성하였다(<그림 2>).



출처:The Urban Land Institute(1983), p.149, p.150.

<그림 2> 1963년 볼티모어 항구의 마스터플랜(위)과 재개발을 위한 수변공간주위를 정리중인 1973년의 모습(아래).

장기적 마스터플랜을 바탕으로 물과 땅이 만나는 수변공간의 소유권과 기존산업의 이전, 수변공간 건물의 매입, 지방정부간의 법적인

문제, 재개발을 위한 재원 확보와 같은 많은 법률과 경제적 난관을 극복하였다(Millspaugh, 2001). 그리고 재개발을 위한 수변공간주변의 정리 작업은 현재의 도시 문화수변공간으로 변하는 발판을 마련했다(<그림 2>). 초기의 볼티모어 항구 수변공간 재개발의 성공은 침체된 볼티모어 시민에게 높은 ‘시민의식’과 ‘자긍심’을 주었고 시와 지역사업가들에게는 자신감과 함께 지속적인 투자를 유도하여 장기적인 성장의 발판을 마련하는 기폭제 역할을 했다. 이러한 성공의 뒤에는 수변공간의 문화·공공적 용도에 대한 확고한 신념을 바탕으로 한 독특한 ‘도시수변공간 디자인 과정’을 거쳤기 때문이다.

2. 성공적 문화수변공간을 위한 10단계 도시설계과정

마스트플랜을 바탕으로 약 40년간에 걸쳐 문화수변공간으로 변모한 볼티모어항구의 성공에는 10단계의 중요한 도시설계과정이 있었다(<표 2>). 10단계의 도시설계과정은 서두에서 언급한 다중통합적방법론을 볼티모어 항구의 문화수변공간에 적용을 통해 얻은 다양한 양적/질적 데이터의 수집(collection)과 분석(analysis) 그리고 통합(synthesis) 과정을 통해 파악하였다. 이 장에서는 10단계 도시설계과정을 구체적인 ‘사례’와 ‘증거’를 통해서 설명하고자 한다.

1) 수변공간의 공공적 사용(public use)에 대한 확고한 원칙설정

마스터플랜 작성 시 상업적 이익보다는 수

<표 4> 성공적인 문화수변공간으로 변모를 가능하게 한 10단계 도시설계과정과 그 내용

분 류	단 계	내 용
수변공간에 대한 비전제시 단계 (Visioning the waterfront)	Stage ❶	재개발 초기단계에서 도시수변공간은 도시시민을 위한 공공공간이어야 한다는 확고한 도시설계개념.
접근이 용이한 인프라스트럭처 만들기 단계 (Creating accessible infrastructure)	Stage ❷	기존의 '도심'과(혹은 다운타운, CBD) '수변'과의 물리적이고 시각적인 접근성과 개방성을 최대화 하는 설계.
	Stage ❸	수변지역에서 '물'과 '사용자'간의 물리적, 시각적, 심리적 연결을 극대화 하는 설계.
수변공간 건축환경 만들기 단계 (Shaping the waterfront's built environment)	Stage ❹	복합용도(mixed-use)와 다중용도(multi-function)를 기본으로 한 토지 이용계획과 도시설계 원칙.
	Stage ❺	수변공간이 가지고 있는 역사적 장소성과 역사적 건축 환경에 대한 현재적 사용과 보존을 위한 도시설계 지침이나 가이드라인 제시
	Stage ❻	물 가까이 위치한 보행자전용 수변로(waterfront promenade)의 확보와 공공공간으로 이용 가능하도록 설계
	Stage ❼	건축물의 높이, 재료, 디자인, 스케일 등 물리적 외관에 대한 세심한 설계
건물 내부와 옥외공간을 활성화시키는 단계 (Animating the waterfront)	Stage ❽	건물 밖 외부 공간 디자인에 있어 '사람 중심적'(people-oriented), '활동 중심적'(activity-oriented), '이벤트 중심적'(event-oriented) 적인 공간 구조 설계
	Stage ❾	수변공간의 재개발이 장기적(long-term)이며, 단계적(step-by-step)이고, 점진적(incremental)으로 이루어 져야 하며, 이를 바탕으로 모자이크(jigsaw)적인 전체공간 도시설계
	Stage □	건물의 내외부와 수면위(water surface)를 문화적으로 활성화시키기 위한, 지속적인 이벤트와 프로그램의 유지와 개발

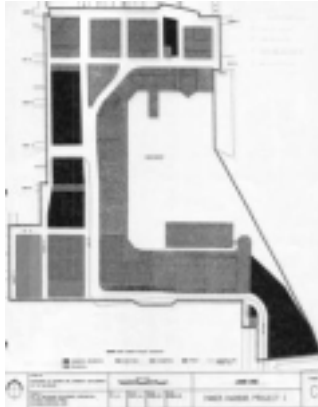
출처 : Yang(2006)

참조 : 편의상 도시설계 단계를 1에서 10단계로 나누었지만, 항상 순서대로 진행되었다는 의미는 아님.

변공간은 시민의 것이라는 공공적 사용에 대한 확고한 비전을 제시했다는 점이다 (Millsapugh, 2003). 이러한 공공성은 약 11.25km의 연속된 보행자 전용 수변로와 녹지공간 그리고 건물 높이 제한등 상세한 디자인 지침에 의해 이루어졌다. 무엇보다도 수변로를 따라 형성된 넓은 공공공간들은 도시문화수변공간으로 가능성을 개발의 초기부터 열어 놓았다고 할 수 있다. 1973 볼티모어 시 축제(City Fair)가 도심에서 수변공간으로 옮겨졌고 첫째 하루 평균 50만 명의 사람들이 모였다는 점(Brambilla and Longo, 1979)은 이점을 잘 대변해 주고 있다.

약 40년 걸친 도시 문화수변공간으로의 재개발 과정에서도 공익성에 입각한 도시설계지침이 마스트플랜(<그림 2>)에 의해 지속되었고, 현재에도 여전히 오전과 오후 그리고 저녁까지 지역주민과 관광객들이 함께 사용하는 도심의 공공공간이 되고 있다. 이러한 공공공간에 대한 관심은 개발의 초기부터 항구 지역을 24개 구역으로 나누고 각 구역마다 수변로를 확보하기 위한 건축선 지정, 건물의 높이, 밀도, 자동차 접근로의 통제등 공공용도 위주의 도시설계 지침을 마련하였다(Development Area Controls). <그림 3>은 마스트플랜이 적용된 지

역의 볼티모어 도시공사(Baltimore Development Corporation)에 의해 만들어진 도시설계지침의 한 부분을 보여주고 있다.



Inner Harbour Project I (상업지역)

아래의 도시설계지침은 마스트플랜지역에 적용되는 지침이다. 여기서 건물의 높이는 해수면의 평균 높이를 기준으로 한다. 높이는 볼티모어 도시공사에 의해 정해진다. 조정 디자인은 공사가 정해 놓은 높이와 면적을 기준으로 한다.

- a. 용도 : 상업용도와 함께 공공이용을 위한 접근성과 공간 확보를 우선시 할 것,
- b. 건물디자인:
 - i. 허용 가능한 최고 높이 : 구역별로 도시공사가 정한 높이에 따름
 - ii. 건물의 최고 건폐율(Coverage) : 24%에서 100% 까지 적용
 - iii. 공공공간 확보를 위한 건물의 수변선으로 부터의 후퇴선 : 남 동쪽은 약 42미터(140 feet), 북서쪽은 약 37.5미터(125 feet)
 - iv. 자동차의 접근 : 정해진 구역에서만 접근이 가능. 불가능한 구역 표시. 구역별로 자동차의 접근여부 결정
 - v. 주차공간 : 도시공사가 정해놓은 지역에서만 주차 허용. 수변로 지역은 주차 금지.

출처 : Baltimore Development Corporation(1967), p. Appendix 2.

<그림 3> 마스터플랜에 따라 도시설계 지침이 적용된 지역(위)과 적용된 도시설계 지침의 한 예 (아래)

2) 기존도심과 수변공간의 물리적·기능적 연결성

볼티모어 도시설계과정에서 이룬 도심과 수변과의 물리적·기능적 연결성(connectivity)과 접근성(accessibility)은 문화적 도시수변공간을 만들기 위한 성공의 전제 조건임을 잘 보여주고 있다. 이러한 물리적·기능적 연결성은 사

람뿐만 아니라 주차건물과 수변 배후지에 조성된 넓은 야외 주차장을 통해 차량 이용자를 위한 접근성을 동시에 고려하고 있어 주목할 만하다. 또한 수변과 배후지를 나누는 도로의 장애를 극복하기 위해 고가 보행자로 설치를 통해 보행자의 연결성을 높여주고 있다. 또 하나의 중요한 점은 수변로를 따라 형성된 건물의 높이가 낮아 파노라믹한 수변경관을 제공하여 시각적·심리적 연결성을 한층 높여주었다.

3) 물과의 시각적·경험적 상호작용을 극대화

문화적 용도의 도시수변공간의 성공을 위해서는 사람과 차량을 위한 물리적 인프라 건설에 못지않게 사람과 물의 시각적·심리적 상호작용의 중요함을 보여주고 있다. 동시에 물과 관련된 직접적인 활동을 조성할 수 있는 도시설계 개념의 중요성을 잘 보여주고 있다. 인간은 선천적으로 물과 깊은 심리적·생리적 연관을 가지고 있으므로 이러한 본질을 자극시킬 수 있는 시설과 프로그램을 개발을 통해 문화수변공간으로의 가능성을 높일 수 있음을 잘 보여주고 있다. 이런 면에서 볼티모어 항구는 여러 가지 유용한 사례를 보여주고 있다. 역사적인 범선(USS Constellation)을 수변로의 피어(pier)에 설치함을 통해 목조선의 랜드마크적인 시각적인 요소를 강조하였고 배의 안을 개방함을 통해 연중 12만 명의 관람객을 유치하고 있다. 또한 아침부터 저녁까지 운행되는 수상택시와 수상버스는 수면 위를 활성화시켰다. 6개의 피어와 대규모의 마리나(marina)는 실제적으로 사람과 물과의 접촉면을 증대시켜 수변이 가질 수 있는 장점을 극대화 시켰

다고 할 수 있다. 이러한 사용자와 물과의 시각적이고 심리적인 교감을 증대시키는 ‘보이지 않는 인프라’(non-physical infrastructure)에 대한 개념이 도시수변공간설계 과정에 필요함을 볼티모어 항구 사례가 잘 보여주고 있다.

4) 복합용도(mixed use) 토지이용계획과 다중기능(multi-function) 건물

도심 재개발에 보편적으로 사용되고 있는 ‘복합용도 토지이용계획’과 ‘다중기능건물’ 계획은 예외 없이 볼티모어의 문화 도시수변공간 도시설계 과정에서 나타났다. 복합용도 토지이용계획에 있어서 주목할 점은 수변이 주는 천혜의 자연환경의 공익성과 시각적·물리적 접근성에 우선한 토지이용계획이라는 점이다. 공공적 사용을 위한 충분한 녹지와 공공공간을 물가 가까이 두고 지나친 상업적 개발을 엄격히 통제하였다. 녹지와 공공공간이 길이 약 2.2킬로미터와 넓은 폭의 연속된 수변로와 공간적으로 연결되어 성공적인 문화·공공적 수변공간의 기초를 마련하였다.

이를 바탕으로 7가지 타입⁴⁾의 건물들이 수변을 따라 배치함으로써, 다양성을 바탕으로 하는 문화적 수변공간을 이룰 수 있었다. 또 다른 흥미로운 점은 문화적 수변공간을 만들기 위해서 문화시설만을 위치시킨 것이 아니라 주거 공간, 접대건물(예 호텔), 상업시설,

엔터테인먼트와 레저, 쇼핑 시설 등 다양한 기능의 건물을 수변과 수변배후지에 위치시킴으로써 다양한 욕구를 충족시킬 수 있는 기능이 동시에 공존하게 한 점은 주목할 만하다. 이러한 7가지 타입의 건물들을 배치시킴으로써 ‘시간별’로 다양한 사용자를 유도하여, 수변공간 전체가 아침부터 저녁까지 항상 일정수준의 사람을 머물게(critical mass) 한 점은 특히 주목할 만하다. 이 말은 ‘기능적’인 면에서나 ‘시간적’인 면에서 볼티모어 수변공간이 문화적인 사용에 부합되는 ‘다양성’을 제공하고 있다는 점이다. 무엇보다도, 문화적 환경을 가장 많이 발생시키는 주요문화시설(예, 박물관 수족관, 콘서트 홀, 해양 박물관, 과학센터)을 물가 가까이 오도록 배치함으로써 사람들을 자연스럽게 수변으로 유도하였다는 점도 주목할 만한 도시설계전략이다.

볼티모어 문화 도시수변공간의 또 다른 중요한 특징의 하나는 다중기능의 건물들이다. 한 건물 안에서 다양한 기능을 집중시킴으로써 건물의 효율성을 높이고, 이용자에게 다양한 선택의 폭을 제공함으로써 시너지 효과를 유도했다. 예를 들면, 연간 평균 9백8만 명의 방문객을 맞이하는 하버플레이스(Harbourplace) 빌딩은 쇼핑과 먹거리, 레저, 엔터테인먼트와 이벤트를 동시에 제공하는 다중기능 건물이다(<그림 4>). 볼티모어 시 전체 방문객 수가 연

4) 건물의 타입은 문화적수변공간 형성에 기여하는 정도에 따라 7가지 건물유형으로 분류했다: (1) Cultural Grade I building-CG I(문화인프라빌딩-박물관, 콘서트 홀, 해상 박물관, 수족관); (2) CG II (레저와 엔터테인먼트시설); (3) CG III (먹거리와 관련된 건물-식당, 카페); (4) CG IV (쇼핑관련 건물-도매, 소매, 백화점, 쇼핑센터); (5) CG V (접대관련 건물-호텔, 숙박시설); (6) CG VI (업무관련시설-오피스), (7) CG VII (주거관련 건물). CG I 건물이 문화적 공헌도가 가장 크고, CG VII 건물이 가장 문화적 공헌도가 적은 건물이다. 문화공헌도에 따라 나눈 분류는 볼티모어 문화수변공간지역에서 102명의 사용자 설문조사를 바탕으로 하였다.

간 1,200만 명(2004년 기준)임을 감안할 때 2동으로 이루어진 다중기능 하버플레이스 빌딩의 역할은 가히 독보적이다. 박물관이나 수족관 건물들도 관광과 전시기능과 함께 학생들을 위한 이벤트, 체험 프로그램 등 지역주민과 학생들을 위한 교육공간으로 활용하고 있다. 이러한 다중기능의 건물들은 다양한 ‘연령층’과 ‘계층’의 사람들을 모음을 통해 활기 있는 수변공간을 조성하고 다른 기능의 건물(예 식당, 카페, 쇼핑센터, 레저시설)의 잠재적 수요자가 되어 시너지 효과를 냈다.



<그림 4> 하버플레이스의 모습

5) 역사적 건축환경과 수변관련 유물의 현대적 사용
 볼티모어 항구의 또 다른 성공의 요소는 수변과 관련된 역사적 유물과 건축환경의 현대적 사용이다. 1960년대 초기 수변주변의 정리과정에서 이전 발전소를 레저시설로 그리고 하수정수장을 공공사업 박물관(Public Works Museum)로 재사용하는 것을 제외하고는 많은 역사적 건물이 파괴되었다. 하지만 수변과 관련된 물위에 떠있는 범선, 이차대전 중 활동했던 잠수함, 펄 하버 공격에서 살아남은 해안경비선, 등대선, 항구에서 어업을 담당했던 어선

같은 역사적 유물이 풍부했고 이를 현대적인 용도로 적극 활용했다(<그림 5>).



<그림 5> 이전 발전소 건물을 레저 시설로 재사용(위), 역사적 산업유물을 퍼블릭 아트로 이용(중간), 2차대전 중 사용된 잠수함(아래)

이 점은 수변공간의 문화적 사용을 위해 특히 주목할 점이다. 비록 건물의 형태는 아니지만, 기능은 땅위의 건물들과 여러 면에서 같은 기능을 보여주고 있다. 물위에 떠있는 건물이라고 할 수 있다. 이를 역사적인 배들을 모아

만든 해상박물관(The Maritime Museum)은 문화적 수변공간의 핵심시설이 되고 있다. 무엇보다도 수변의 구석구석에 배치되어 있는 이들의 모습은 떠있는 랜드마크 역할을 하고 있으며, 사람들의 시선과 이동 그리고 활동을 유도하는 중요한 ‘공간지점’이 되고 있다. 이로 인해 비록 개발과정에서 땅위의 많은 역사적 건물이 사라졌지만, 이용자가 실제로 느끼기에는 역사적 수변공간으로 느끼는 경향을 보이고 있다. 군데군데 흩어져 있는 이들 역사적 배들의 방문객의 숫자는⁵⁾ 그들의 중요한 기능을 잘 설명해 주고 있다. 이러한 독특한 역사적 해상유물의 현대적 사용으로 인해, 볼티모어 문화수변공간은 교육적인 수변공간이다. 학생들과 어린이들 방문객이 많은 이유는 바로 이런 역사적 유물을 교육의 장으로 활용하고, 유물과 관련하여 내부에서 이루어지는 프로그램이 있기 때문이다. 이러한 이유로 수변공간은 다양한 연령과 계층의 사람들이 함께 즐기는 문화적 성격이 강하다. 문화적 용도를 위한 수변공간 도시설계과정에서 바로 수변과 관련되거나 떠 있는 역사적 유물에 대한 발굴과 이와 관련된 프로그램 개발의 중요성을 잘 보여주고 있다.

6) 보행자 전용 수변로 설치

“세계적으로 유명한 도시에는 유명한 거리가 있다” (Gehl and City of Melbourne, 1994). 성공적인 문화용도의 도시수변공간도 앞의 명제

처럼 ‘보행자전용 수변로’(waterfront promenade)가 있음과 그 중요성을 볼티모어 사례가 잘 보여주고 있다. 시드니의 달링하버(Darling Harbour), 바르셀로나의 항구 벨르(Port Vell), 영국 브리스톨 항구(Bristol Harbour), 요코하마의 미나토 미라이 21(Minato Mirai 21)의 성공적인 도시수변공간은 보행자전용 수변로를 도시설계과정에서 최우선시 한 좋은 사례이다. 또한 물가에서 가깝게 위치한 수변로 일수록 수변공간의 질을 높임을 잘 보여주고 있다. 동시에 수변로는 단지 보행자를 위한 통로의 의미를 넘어 사회·문화적 교류를 가능케 하는 도시의 공공공간의 역할을 한다. 특히 문화적인 사용의 도시수변공간을 만들기 위해서는 넓고 연속성을 가지는 수변로의 건설은 도시설계과정에서 필수라 하겠다. 또한 장기적 측면의 문화수변공간의 성공을 위해서도 필요한 평면적 공간구조물이라 할 수 있다.

이런 점에서, 볼티모어 항구는 전형적인 좋은 모델을 제공한다. 마스터플랜 초기부터 ‘ㄷ’자 모양의 항구의 수변로를 따라 약 11km의 수변로(이중 도심 수변로의 길이는 2.2km)가 중간에 단절 없이 이어져 있는 점은 초기부터 수변로에 대한 지대한 관심을 도시설계 과정에서 반영했다는 증거를 보여주고 있다. 동시에 1970년대 초에 건축가, 시민, 변호사, 엔지니어, 사회운동가, 공무원으로 구성된 ‘볼티모어 수변로 파트너십’(Baltimore Waterfront Promenade Partnerships)의 공익을 위해 수변

5) Submarine Toask, Cheasapeake Lightship, Seven Foot Knoll Light House로 구성된 해상박물관은 연간 150,000(2004년 기준) 명의 이용자가 방문하고 있으며, USS Constellation 목조전함 한척이 연간 120,000(2002년 기준) 명의 이용자가 방문하고 있다.

로를 보존해야 한다는 끊임없는 노력의 결과이기도 하다. 볼티모어 항구를 볼티모어 항구답게 만드는 것은 수변로에 있음을 강조하며 개발의 과정에서 공익을 위해 공간의 일부를 수변로와 오픈스페이스로 할애해야 하는 법률적 장치(Urban Renewal Legislation)를 만들었다. 개발과정에서 보존된 수변로를 유지하려는 노력이 아직까지도 계속되고 있다. 수변로는 또한 사람의 통행을 유발하고 수변로를 따라 형성된 지역 커뮤니티와 관광지를 이어줌을 통해 사회적·경제적 가치를 높여주고 있다⁶⁾.

7) 건축 디자인의 중요성

세계의 도심 (재)개발 과정에서 상징적 건물을 통한 침체된 도시의 이미지를 향상시키고 동시에 장소마케팅의 기회로 이용하는 것은 보편적인 방법이다. 빌바오 구겐하임 박물관, 시드니 오페라 하우스 등이 그 대표적인 예라 하겠다. 볼티모어 수변 공간 재개발 과정에서도 1981년에 세워진 수조관의 건축디자인은 수변공간의 랜드마크가 되었다. 단지 외관만이 아니라, 연간 120만 명의 방문객과 연중 이어지는 다양한 프로그램의 운영은 이후 세계 수조관 운영에 벤치마킹되었다. 이런 성공을 반영하듯 1990년과 2004년 확장 공사가 각각 있었다. 사이언스 센터, 컬럼버스센터 같은 독특한 건축디자인은 주위의 모던시대에 지어진 빌딩과 함께 다양한 스카이라인을 형성하고 있다(<그림 6>). 또한 수변의 시각적 물리

적 접근성과 쾌적성을 높이기 위한 건물의 높이, 재료, 배치 등에도 세심한 디자인 지침이 적용되어 전체적으로 활기 있고 다양한 수변경관(waterscape)을 조성했다. 현장에서 102명을 대상으로 이루어진 설문조사에 의하면 98%의 응답자가 건물의 디자인과 문화수변공간 이미지는 상당한 관련이 있다고 응답했고, 대부분의 사람들이 볼티모어 문화수변공간의 이미지를 상징적 건축의 외관과 연계시킴을 알 수 있었다.



<그림 6> 다양한 형태와 재료의 건물디자인

8) 물·사람·활동·이벤트 중심적인 공간구조

볼티모어 항구가 보여주고 있는 문화 도심 수변공간의 중요한 특징은 1)수변중심적(water-oriented)이고, 2)사람중심적(people-oriented)이며, 3)활동중심적 (activity-oriented), 4)이벤트중심적(event-oriented) 공간구조를 가지고 있다는 점이다. Lefebvre(1991)는 공간은 그 공간이 담고 있는 내용에 의해 ‘공간적 생산’을 한다고 하였다. 그리고 Soja(1988)는 인간이 건축환경을 만들지만 그 만들어진 환경은

6) 2004년 6월 행해진 볼티모어 ‘수변로 파트너십 국장과의 인터뷰’를 바탕으로 하였다.

다시 인간에 영향을 주는 두 과정 속에서 공간을 통해 만들어지는 사회·문화적 환경을 강조했다. 즉, 인간의 활동은 결국 건물과 외부의 주어진 물리적 공간구조에 많은 제약과 영향을 받는다. 동시에, 주어진 물리적 공간의 질과 설계는 결국 사회·문화적 공간을 만드는데 결정적인 역할을 한다고 할 수 있다. 이점은 결국 도시 문화수변공간을 성공적으로 만들기 위해서는 문화적 내용을 담을 수 있는 공간구조를 가지고 있어야 한다는 말과 일맥상통하다.

이점에서 볼티모어는 도심수변공간은 ‘수변’ 중심적이고, ‘사람’ 중심적이며, 사람들의 ‘활동’을 유발하고 ‘이벤트’를 쉽게 수용하는 수변공간구조를 가지고 있다. 아래의 <그림 7>은 볼티모어 수변공간의 하버플레이스 건물 사이에 위치한 야외 공연장의 ‘주중’과 ‘주말’, ‘축제기간’동안 아침 8시부터 오후 8시까지의 공간의 사용패턴을 현장관찰한 것이다. 아침에는 지역 주민의 조깅코스에서, 오전은 벤치와 수변주위에서 휴식을, 점심시간에는 도심 사무원들의 점심 장소와 관광객의 휴식처로, 오후와 저녁에는 지역 주민이 가족과 함께하는 산책로로, 오전부터 저녁까지 이어지는 각종 이벤트의 공연장으로, 시차원의 행사가 있는 경우에는 야외 모임의 장소로, 축제기간 동안에는 시의 야외 공연장으로, 하루 동안 끊임없이 공간의 기능적 용도가 변모하고 공간을 활성화 시키는 내용과 주체가 달라진다. 말 그대로, 문화코드의 핵심이라고 할 수 있는 ‘다양성’과 다양성을 유도하는 ‘문화수변 공간구조’를 잘 보여주고 있다. 단지 공간의 기능적인 역할만이 아니라, 시간적 차원에서도 다양한 연령과 계층을 모

으고 있다. 연중 200회 이상의 소프트웨어적인 이벤트 프로그램의 적절한 배치를 통해 수변공간을 아침부터 늦은 저녁까지 활성화 시키는 ‘문화적 생산과 소비’를 유도하고 있다. 이러한 배경에는 도시설계 과정에서 마련된 공공공간에 대한 비전과 건물보다는 사람의 활동과 교류를 조성하는 외부공간의 배치계획과 미관계획에서 비롯되었다고 할 수 있다. 특히 수변이 가지고 있는 장점을 시각적으로 심리적으로 결합시킨 공간계획의 결과라고 하겠다.

9) 단계적·장기적·점진적인 도시설계과정

1963년 볼티모어 수변공간 재개발을 위한 마스터플랜의 마련이후 현재의 문화 도시수변공간까지의 약 40년 동안의 변천과정을 둘러볼 때 중요한 도시설계과정의 특징을 볼 수 있다. 그것은 경제적 부담과 위험 그리고 확실적인 결과를 가져다 줄 대규모·단기적 개발이 아니라 ‘단계적’(step-by-step)이고, ‘소규모’(small-scale)이며, ‘점진적’(incremental)이고 ‘장기적’(long-term) 재개발 과정을 거쳤다는 점이다. 이러한 개발과정의 특징은 긴 시간동안 다양한 건축 환경을 수변공간 주위로 조성할 수 있었고, 기존 도시의 정치적·경제적 여건을 고려하여 안정적인 개발을 이룰 수 있었다. 또한 장기간에 의해 조성된 건축환경과 이벤트들은 개발시기의 문맥을 반영하고 있어 다양성을 높였다고 할 수 있다. <표 3>은 약 40년간에 걸쳐 이루어진 볼티모어 항구의 건축환경의 점진적 형성과정을 보여주고 있다.

	주 중	주 말	축 제 기 간
8~9	 (8:29, Thursday, 24 TH June, 2004)	 (08:04, Sunday, 19 June, 2004)	 (8:52, Thursday, 1 June, 2004)
10~11	 (10:13, Thursday, 24 June, 2004)	 (10:12, Sunday, 19 June, 2004)	 (10:41, Thursday, 1 July, 2004)
12~13	 (12:33, Thursday, 24 June, 2004)	 (12:05, Sunday, 19 June, 2004)	 (12:48, Sunday, 4 July, 2004)
14~15	 (14:52, Thursday, 24 June, 2004)	 (14:59, Sunday, 19 June, 2004)	 (16:20, Sunday, 4 July, 2004)
17~18	 (17:59, Thursday, 24 June, 2004)	 (17:04, Sunday, 19 June, 2004)	 (18:55, Sunday, 4 July, 2004)
19~22	 (19:38, Wed, 23 June, 2004)	 (20:15, Sunday, 19 June, 2004)	 (21:25, Sunday, 4 July, 2004)

출처 : 테이블 안의 모든 사진은 필자가 2004년 35일 현장관찰 조사 때 찍은 사진임.

<그림 7> 주중·주말·축제기간의 하루 동안의 공간이용 패턴

<표 3> 마스트플랜에 따라 시기별로 점진적으로 조성된 수변의 건축환경의 상세내용

시 기	주 요 개 발 내 용
1963년 볼티모어 항구 마스트플랜과 점진적으로 형성된 주요 수변 건축환경의 내용과 위치	
	
1960년대	1963년 • 마스트플랜 작성
	1964년 • 쇠퇴한 수변공간주변 건물정리와 수변선 정리를 위한 인가확정
	1965년 • 찰스센터-볼티모어 항구법인(The Charles Centre-Inner Harbour Management Inc.)과의 계약체결
	1969년 • 최초로 지역의 관광지 역할을 한 역사적 USS Constellation 범선의 피어 1(Pier 1)에 설치㉑
1970년대	1973년 • 40층의 USF&G의 본사건물 완성과 오픈㉒
	1974년 • 288 가구의 노약자와 저소득층을 위한 The Christ Lutheran Church 아파트 오픈㉓
	1975년 • 항구의 가장 인기 있었던 패들보트(Paddleboat)대여 시작㉔ • 625대의 야외 주차시설 설치(Pratt Street)㉕
	1976년 • Joseph H. Rash 기념공원 오픈 - 볼티모어 시의 운동경기와 이벤트를 여는 공공장소 역할을 함㉖ • Maryland Science Centre 오픈 ㉗
	1977년 • 28층 규모의 세계 무역 센터 (World Trade Centre) 오픈. 같은 건물 27층에 전망대와 전시 센터 오픈㉘ • C&P 사무실 빌딩 완성㉙ • 158대의 보트가 정박 가능한 볼티모어 항구 마리너(Marina) 완성㉚
	1979년 • 볼티모어 컨벤션 센터 오픈㉛
	1980년 • 볼티모어 항구의 보석 하버플레이스 완성㉜
1980년대	1981년 • 피어 6에 2,000석 규모의 실내와 1,000석 규모의 야외 콘서트 공연장 오픈㉝ • 피어 3에 국립 수족관 오픈. 세계 최고의 해양박물관 프로그램과 전시㉞ • 500객석의 히얏 호텔 완성㉟ • 피어 4에 해상박물관의 일부분인 등대선(Lightship Chesapeake)설치㊱ • 2차 대전시 활동한 잠수함(USS Toask) 설치㊲
	1982년 • The Rusty Scrapper 식당 오픈㊳ • McKeldin 광장과 Meyerhoff 분수대 설치㊴ • 이전의 하수처리장을 볼티모어 하수처리 박물관(Public Works Museum) 오픈㊵
	1985년 • 피어 4에 이전의 발전소를 레저와 쇼핑 그리고 엔터테인먼트 시설로 전환한 Powerplant 오픈㊶
	1986년 • 200객석 규모의 Harbour Court Hotel 오픈-900대 규모의 주차건물 제공㊷
	1987년 • 소매상과 1,150대 규모의 주차건물을 완비한 The Gallery 쇼핑센터 오픈㊸
	1988년 • 호화 콘도미니엄 아파트, 사무실, 쇼핑과 주차시설로 구성된 145 가구 규모의 Scarlett Place 오픈㊹ • 등대 The Seven Foot Knoll Lighthouse를 해상박물관의 일환으로 Pier 5에 설치㊺ • Columbus Plaza 오픈 ㊻
	1990년대
	1990년 • 기존의 수족관 건물에 1,200석 규모의 돌고래 쇼 건물 건설㊼
	1995년 • American Visionary Art Museum 오픈㊽
2000년대	2001년 • Mariott Waterfront Hotel 오픈㊾
	2003년 • 새로운 방문객 정보센터 오픈㊿

출처 : www.baltimore.org/pages/press_inner.htm (2002년 5월 20일). 표 속의 그림은 The Urban Land Institute(1983), p.149.

10) 지속적인 이벤트·프로그램을 통한 장소마케팅

현재의 볼티모어 도심수변공간이 문화수변공간으로 변모하는데 중요한 역할을 한 것은 바로 지속적인 ‘이벤트’와 ‘프로그램’ 개발을 통한 소프트웨어적인 접근방법이라 할 수 있다. 이벤트의 중요성을 발견하게 된 것은 우연한 계기였다. 1976년 미 대륙 발견 200주년을 기념하기 위해 유럽과 아시아 그리고 남미에서 온 홍보대사 범선들이 뉴욕에 정박하였다. 그 중 일부인 8대의 범선이 볼티모어 항구에 10일 동안 머물게 되면서 일반인에게 범선의 내부를 공개하였다(Millspaugh, 2003). 범선을 보기 위해 다른 지역에서 온 관광객과 지역주민들이 만들어낸 경제적 시너지는 지역 사업가와 시 관계자를 놀라게 했다. 우연한 이벤트의 성공은 문화·관광지로서의 경제적 효과를 거둘 수 있는 가능성을 발견하였고 아직 까지도 범선의 방문행사는 진행되고 있다.

이벤트를 통한 장소마케팅의 또 다른 성공 사례는 2동짜리 2층 하버플레이스 건물에 적용된 ‘페스티벌 마켓플레이스’ 개념의⁷⁾ 적용이다. 연중 이어지는 1)이벤트, 2)먹거리, 3)쇼핑, 4)엔터테인먼트, 5)수변이라는 역사적 환경을 조합한 이 개념이 적용된 하버플레이스 건물은 연간 980만 명의 방문객(2003년 통계에 의하면, 볼티모어 시 전체의 방문객은 약 1,100만 명), 세계에서 단일 면적당 가장 많은 이익을 내는 소매상(Keith, 1991), 디즈니랜드보다 많은 방문객(Meyer, 1999; Harvey, 1989)이 방

문해 세계 도시계획사에 큰 화제가 되었다. 이 개념은 이후 전 세계의 도심과 도시수변공간 재개발의 교과서가 되었다. 이를 계기로 볼티모어 도시수변공간은 국내의 관광지에서 세계의 문화 도시수변공간으로 변모하는 발판을 마련하였다. 이 성공의 핵심에는 연중 200회의 계획된 이벤트와 프로그램이 건물의 내부와 외부에서 이루어 졌고 이에 대한 체계적인 재정적 투자와 운영은 주목할 만하다. 페스티벌 마켓플레이스는 사람을 모으고, 모인 사람들에게 구매의욕을 자극하고, 먹거리를 가까이 준비함으로써 인간의 가장 기본적인 욕구와 ‘문화적 자본’(cultural capital)⁸⁾을 향유할 수 있는 환경을 조성했다고 할 수 있다. 무엇보다도 천혜의 자연환경과 결합되어 있다는 점은 더욱더 이러한 가능성을 높여주고 있다.

IV. 결론

지금까지 포스트모더니즘과 포스트모던 도시공간의 특징을 둘러보았고 포스트모더니즘의 도래가 한때 왕성한 산업지였던 도시수변공간에 어떻게 영향을 주었는가를 둘러보았다. 동시에 ‘문화의시대’와 ‘공간의시대’로 대변되는 포스트모던 시대의 사회·문화적 환경을 담은 공간으로서의 도시수변공간의 가능성을 둘러보았다. 그리고 볼티모어 항구가 성공적인 문화 도시수변공간으로 변모를 가능케 한 10가지 도시설계 과정과 요소를 파악하였다. 이

7) 페스티벌 마켓플레이스 개념은 미국의 도시개발업자이며 도시계획가인 James Rouse에 의해 만들어진 개념이다.

8) ‘문화자본’은 프랑스의 사회학자 Pierre Bourdieu가 만든 용어이며, 사람들이 문화적 코드를 이해하고 읽을 수 있는 능력을 의미한다.

를 바탕으로, 문화적 목적의 포스트모던 도시 수변공간 (재)개발과 도시설계에 있어 인식해야 할 중요한 시사점을 지적하면 다음과 같다.

첫째, ‘포스트모던 사회’와 ‘포스트모던 도시 수변공간’ 그리고 포스트모던 도시수변공간을 디자인 하는 도구로서의 ‘도시설계’(urban design)의 핵심에는 ‘문화’라는 내용이 중심에 있다는 점이다. 이러한 패러다임을 ‘문화의 시대’로 이 글의 서두에서 밝혔다. 하지만, 여기서 포스트모던 문화수변공간개발에 있어서 과연 ‘포스트모던 문화’에 대한 깊은 이해’를 하고 있는가에 대해 질문을 던져봐야 할 것이다. 결국 이 질문은 성공적 문화수변공간을 만들기 위한 ‘문화적 내용’을 개발의 중요성을 시사하고 있다.

둘째, 포스트모던 사회의 다양한 문화적 가치와 정체성을 포스트모던 도시수변공간에 도시설계과정에서 어떻게 만들 것인가에 대한 연구가 필요하다. 그런 면에서, 볼티모어 문화수변공간이 보여준 10단계 도시설계과정과 요소는 서구에 비해 아직도 초기 단계에 있는 우리의 도시수변공간 재개발에 좋은 실마리를 제공해 주고 있다.

셋째, 포스트모던 도시수변공간의 문화·공공적인 용도의 개발에 있어서, 마스트플랜에 따라 계획초기에 수변의 ‘공공적 사용에 대한 확고한 비전’은 성공적 문화수변공간을 만드는데 결정적인 역할을 했다는 점이다. 볼티모어 사례가 보여주었듯이, 40년간에 걸친 개발과정에서 ‘수변의 공공성’은 일관된 도시설계 개념이었음은 주목해야 하겠다. 이 일관된 개념은 사람 중심의 인프라를 설계하고 수변건축환경을 조성하는데 결정적인 역할을 했다.

넷째, 문화수변공간을 만드는데 있어, 물리적 문화시설을 조성하는 것 못지않게 보이지 않는 이벤트와 프로그램의 개발, 즉 수변 건축환경의 내부와 외부공간을 활성화 시키는 ‘소프트웨어적인 내용의 개발’이 중요함을 보여주고 있다. 역사적 의미가 함축된 건축물의 현대적 사용과 이와 관련된 프로그램의 개발이 새로운 문화시설을 짓는 것 못지않게 중요하다는 점이다. 특히 볼티모어의 재개발 과정에서 우연히 방문한 범선단들이 가져다 준 경제적·사회적 미친 영향을 고려해 볼 때, 수변과 관련된 ‘이벤트’와 ‘프로그램’의 개발은 성공적 문화수변공간을 위한 필연적 과제라 하겠다. 또한, 이러한 보이지 않는 이벤트와 프로그램의 발생을 수용할 수 있는 외부공간과 건축환경 그리고 수변의 가치를 극대화 할 수 있는 배치 계획이 도시설계 초기 과정에서 고려되어야 하겠다. 이러한 도시설계 접근은 결국 장기적인 수변공간의 성공과 직결됨을 보여주고 있다.

다섯째, 볼티모어 항구의 재개발의 특징은 대규모 개발이 아닌 ‘소규모’ 개발을 통해 수변공간의 전체의 계획을 ‘단계적’이고 ‘점진적’으로 진행되었다는 점이다. 장기적인 재개발 과정은 도시수변공간의 ‘장소성’과 ‘역사성’ 형성과 안정적인 재개발을 이루었음을 볼 때, 위의 접근방식은 문화수변공간을 만들기 위한 필요조건이라 하겠다. 하지만 변화하는 경제적 여건과 도시 가까운 위치한 대규모의 수변공간이라는 점을 감안할 때 장기간에 걸친 개발은 여러 면에서 사회·경제적 비용을 요구하기 때문에 이러한 비용을 줄일 수 있는 새로운 방법의 모색도 필요하다.

마지막으로, 이미 진행된 서구의 문화수변공간 재개발 사례를 면밀히 검토하여 우리의 '지역적 특성'과 '정체성' 그리고 '경제적 상황'을 고려한 체계적인 '도시설계코드' 개발과 '지침서'(urban design codes and guidance) 그리고 장기적 '도시설계전략'(urban design strategy)이 필요하다 하겠다. 특히 세계도시로 성장하고 있는 서울의 도심을 흐르는 한강과 같은 도심수변공간은 도시공간의 질과, 서울의 장소성, 친환경적인 도시 그리고 장기적인 지속가능성을 실현하는 중요한 실마리를 제공해 주고 있다. 동시에, 문화도시의 내용이 '투영'되고 '생산'하고 '소비'되는 서울의 새로운 '문화공간의 시대'를 전개할 수 있는 잠재력을 가지고 있다. 이러한 잠재력을 개발하고 현실화시키기 위해서는 더욱더 체계적인 도시설계 전략이 필요함이 사려 된다.

참고문헌

- Appignanesi, R., 1995, *Postmodernism for beginners*, London:Icon Books.
- Baltimore Development Corporation, 1967, *Urban Renewal Plan: Inner Harbour Project I*, Baltimore:Baltimore Development Corporation.
- Brambilla, R. and Longo, G., 1979, *Learning from Baltimore: what makes cities liveable*, New York: Institute for Environmental Action.
- Breen, A. and Rigby, D., 1996, *The New Waterfront: a world wide urban success story*, London: Thames and Hudson.
- Bruttomesso, R., 1993, *Waterfront: a new frontier for cities on water*, Venice:International Centre Cities on Water.
- Calvino, I., 1974, *Invisible Cities*, London:Vintage.
- Falk, N., 1993a, "Organising for success: British experience in waterside development" in Bruttomesso, R., 1993, *Waterfronts: a new frontier for cities on the water*, Venice:Cities on Water, 66~69.
- Falk, N., 1993b, "Waterside Renaissance: a step by step approach" in White et al.(eds.), 1993, *Urban Waterside Regeneration: problems and prospects*, London, Ellis Horwood, 22~30.
- Falk, N., 1995, "UK Waterside Development", *Urban Design Quarterly*, (55), July, 19~23.
- Foucault, M., 1993, "Of other spaces", *Diacritics*, 16(1): 22~27.
- Gehl, J. and City of Melbourne, 1994, *Places for people: Melbourne city*, Melbourne: City of Melbourne.
- Gordon, A., 1999, "Implementing urban waterfront redevelopment in a historic context: a case study of the Boston Naval Shipyard", *Ocean and Coast Management*, 42: 123~134.
- Hajor, M., and Reijndrop, A., 2001, *In search of new public domain*, Rotterdam:NAi.
- Hall, P., 1993, "Waterfronts: a new frontier" in Bruttomesso, R., 1993, *Waterfronts: a new frontier for cities on the water*, Venice: International Centre Cities on Water, 12~20.
- Harvey, D., 1989, *The Condition of Postmodernism*, Oxford:Basil Blackwell.
- Hassan, I., 1984, "The culture of post-modernism", *Theory Culture and Society*, 2(3): 119~132.
- Hoyle, B., Pinder, D. and Husain, M., 1998, *Revitalising the waterfront: international dimensions of docklands redevelopment*, London:Belhaven Press.
- Jacob, J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, London:Penguin Books.
- Jameson, C., 1995, *Postmodernism or the cultural logic of late capitalism*, London:Verso.
- Jencks, C., 1990, *The new modern*, New York:Rizzoli.
- Keith, R., 1991, *Baltimore Inner Harbour: a picture history*, Baltimore:The John Hopkins University Press.
- Knox, P. and Pinch, S., 2000, *Urban social change: an introduction*, Harlow:Prentice Hall.
- Krieger, A., 2001, "Reflections on the Boston Water-

- front" in Marshall, R.(ed.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, London: Spon Press, 173~181.
- Lefebvre, H., 1991, *The production of space*, Oxford UK:Blackwell.
- Lyotard, J., 1992, *The postmodern condition: a report on knowledge*, Manchester: Manchester Univeristy
- Marshall, R., 2001, *Waterfronts in post industrial cities*, London: E & FN Spon.
- Meyer, H., 1999, *City and port*, Rotterdam: International Books.
- Millsbaugh, M., 2001, "Waterfronts as catalyst for city renewal", in Marshall, R.(ed.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, London:Spon Press.
- Millsbaugh, M., 2003, "The Inner Harbour Story: a model for urban waterfront redevelopment", *Urban Land*, April, 2003.
- Norcliff, G., Basset, K. and Hoare, T., 1996, "The emergency of postmodernism on the urban waterfront", *Journal of Transport Geography*, 4(2): 123~134.
- Norton, W., 2000, *Cultural Geography: themes, concept, analysis*, Toronto:Oxford University Press.
- Raban, j., 1974, *Soft City*, London:Hamish Hamilton.
- Soja, E., 1988, *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social history*, London:Verso.
- The Urban Land Institute, 1983, *Urban waterfront development*, New York:The Urban Land Institute.
- Yang, Doshik, 2006, *Waterfronts: Spatial Composition and Cultural Use*, University College London Ph.D. Thesis.
- Yokohama Minato Mirai 21 Corporation, 2002, *Yokohama Minato Mirai 21*, Yokohama: Yokohama Minato Mirai 21 Corporation.
- Zukin, S., 1994, *The culture of cities*, Oxford: Blackwell.
- http://www.baltimore.org/pages/press_inner.htm
- 원 고 접 수 일 : 2006년 4월 25일
1차심사완료일 : 2006년 6월 1일
최종원고채택일 : 2006년 9월 21일