ARCH-
TECTURE

건축의 유령

함성호 | 시인, 건축평론가

지금 인류는 300만 년 동안의 전인류의 역사 중에서도 그 유례를 찾아볼 수 없으리만큼 빠른 속도로 발전하고 있다. 이 엄청난 문명의 속도에 휩쓸려서 우리는 아직 우리가 발전시킨 그 문명의 요체조차 제대로 파악하지 못하고 있다. 그리고 무엇보다도 우리가 처하고 있는 도시화 문제의 근본적인 해결책을 더욱 어렵게 하고 있는 것은 이 20세기 문명의 엄청난 속도와 그 변화무쌍함에 있다.

많은 사람들이 현대인의 편리를 이야기한다. 그러한 비판도 일종의 문명 비판적인 시각의 일부임에는 틀림없지만 아마도 그것은 컴퓨터의 발명이 많은 문서들에서 인간을 해방시켜 줄 수 있을 것이라 믿었던 이기(利器)주의자들의 순진한 희망과도 같은 비판일 것이다. 실제로 컴퓨터의 발명이 잡다한 문서들 속에서 인간을 해방시키기는커녕 오히려 더 많은 문서 속에서 헤어나오기 어렵게 만든 것처럼, 편리함을 추구하는 현대인의 속성은 더욱 부지런해야 하는 이 산업 사회의 강제 속에서 탈출하고 싶은 욕망을 대변해 준다. 그러나 그 욕망은 편리를 통해 여유를 가지는 것이 아니라 곧 다른 작업으로 옮겨가야 하는 악순환 또한 동시에 가져온다. 편리한 도구라는 것은 더 많은 일을 하는 인간을 뜻한다.

도보 문화의 상실과 도시화 문제

과거의 사람들이 걸었던 남대문(崇禮門)과 동대문(興仁之門) 사이의 거리는 현대인이 걸어다녀야 하는 남대문과 동대문 사이의 거리와는 다르다. 심정적인 거리감으로도 물론 다르지만 지리적인 거리 역시 그러하다. 부언하자면, 현대인들이 통행하는 종로는 과거인들이 걸어다니던 종로보다 제한 받아야 하는 많은 기계적 제어 장치들에 의해서 훨씬 더 오랜 시간이 소요될뿐 아니라 그 피로감도 더하다. 현대의 도로 사정은 과거와 같은 지상으로의 통행만으로는 이미 불가능하게 되어 있다. 지하도와 육교가 그렇고, 거리의 곳곳에 배치된 시민의 행동을 제어하는 신호등은, 현대인에게, 과거와 같은 거리에 소요되는 시간 이외의 시간을 더 필요하게 만든다. 신호등을 기다리는 동안의 피로는 더욱 가중되었고 지하도와 육교를 오르내리는 피곤 역시 과거와 현대의 동일한 장소를 동일 지점상에서 더욱 먼 거리로 늘여 놓고 있다.

오늘날의 남대문에서 서대문 쪽으로 이어지는 한양 도성의 성벽은 일제 강점기의 일본 대정 황태자의 한국 방문을 앞두고 마포에서 남대문으로 난 길이 좁다고 하여 새로 넓혔을 때 없어진 것이다. 마찬가지로 광화문은 일본 총독부의 정면을 가린다고 옮겨 놓은 것을 새로 철골조로 복원해 놓은 것이다. 이렇듯 도시의 공간은 늘 지배 권력의 이데올로기를 반영한다. 공간의 정치성이라는 말이 성립할 수 있는 비근한 예이다. 특히 우리 나라와 같이 식민지의 경험을 갖고 있는 나라는 더 말할 것도 없이 그러한 정치적 지배 이데올로기의 강화가 도시 곳곳에 남아 있다. 이제는 지나간 일이 되었지만 구 조선총독부의 철거 논의는 한 건물을 정치적 미란다로 해석하는 부류(철거론)와 단순한 역사적 유물로 보거나 경제적 이유를 들어 재사용을 주장하는 부류(보존론) 간에 그 논의는 기본적으로 한 건축물을 정치적 의미로 해석하느냐 그렇지 않느냐 하는 기본 입장의 위상의 차이에 있다.1)

아무튼 공간의 정치성이라는 측면과 아울러 오늘날의 도시 공간은 자동차 산업의 확산에 의해서 그 모습을 달리하고 있다. 남대문의 폭과 그에 연하는 도로의 폭은 당시의 중요한 운반 수단이었던 우마차 두 대가 동시에 지나다닐 수 있을 정도의 폭을 기준으로 산정한 치수였다. 그러나 자동차가 그러한 모든 공간 이동의 수단을, 심지어는 사람의 걸음까지도 급속히 대체하며 등장함으로써 우리의 도시 모습은 급격히 달라지기 시작하였다. 도시는 전에 없이 자동차만을 위한 전용도로를 만들어야 했고 자동차의 편리를 위해 사람들은 보도를 공중에 띄우거나 아니면 지하로 숨어들어야 하는 불편을 감수해야 했다. 소나 말을 이용하던 시대와는 달리 도로는 이제 인간의 영역이 아닌 기계의 영역이 되었고 그와 아울러 도로를 따라 펼쳐지던 가로의 풍경에서 사람들은 철저히 소외될 수밖에 없게 되었다. 그에 따라 도시의 풍경은 자동차의 속도로 인해 도시의 삶을 영위하는 현대인들에게 있어 존재하지 않는 풍경이 되었으며, 보도의 가로는 상업 자본주의 판매 전략에 의해 도로는 존재하나 거리는 존재하지 않게 되었다.

처음 자동차가 나왔을 때 그것은 미래에 대한 희망이었다. 1895년 파리와 보르도 사이를 왕복하는 자동차 경주대회를 기념하기 위해 만들어진 카미유 르페브르의 '르바소 기념비'는 이 새로운 미래 앞에 선 사람들의 어리둥절함을 잘 보여준다. 횡단보도를 건너다 말고 도로의 중간쯤에 서서 한번쯤 검은 아스팔트의 저쪽을 쳐다본 경험이 있는 사람이라면 누구든지 느낀 것이겠지만 그 시원스레 뻗어 있는 대각선 구도 속에 놓여 있는 도시의 거리를 새삼스럽게 느낀 적이 있을 것이다. 검은 차도의 어느 한 쪽으로 치우쳐 위치해 있는 보도의 위치상 그 가로를 걷는 행인은 늘 대각선 구도의 한 쪽에만 편중하여 도시의 풍경을 바라 볼 수밖에 없게 되어 있는 것이다. 그렇게 바라보는 도시는 언제나 고층 건물들에 의해 그 시선이 차단되어, 도시 자체는 하나의 벽의 이미지가 된다. 더군다나 그렇게 절벽 밑 같은 보도의 건물들에는 크고 작은 입간판들과 선전탑,

1) 1997년 드디어 구 '조선총독부'가 헐렸다. 말도 많고 탈도 많았다. 해체되든 보존되든 충분한 논의가 없었던 것은 우리 시대의 미숙한 문화의식을 드러내주는 좋은 본보기라는 말도 있었다. 다 맞는 말이다. 맞는 말임에 틀림없다. 이미 정부의 최고 수반이 아닌 밤중에 홍두깨처럼 불쑥 나타나 철거하라는 한마디에 철거의 구체적인 방법들이 궁리(이것은 논의가 아니다)되기 시작하고, 그 이후에는 행정부 수반의 결정을 옹호하기 위한 변론과 그 반대 의견이 난무하기 시작했다.(이것 또한 편가르기의 양상을 띠고 있어 논의는 분명 아니었다) 그러나 논의라는 것의 생명은 논의의 중론에 있고 그 합리적인 이해를 바탕으로 어떤 결론에 도달하는 그 과정의 논리 전개에 핵심이 있다. 그러나 이 번 조선총독부의 해체는 평소 대권에만 관심이 있는 줄 알았던 행정부의 수반께서 갑작스럽게 뜨거운 감자는 자신이 먹겠다는 식의 총대를 메고 난 다음부터 그러면 안 된다는 만류파와 그게 좋겠다는 지지파로 나뉘어져 설왕설래 하기 시작했다. 바로 이 점이 또 구 '조선총독부' 해체 철거 논의의 격을 떨어뜨린 중요한 이유이다. 대권을 잡음으로써 개인의 문화적 역량도 같이 높아진다면야 모를까, 전문가도 아닌 그분의 한마디 '찍음'(그 분이라고 해서 왜 나름대로 고민이 없었겠는가만은 전문가도 아닌 사람이 그런 중요한 사안에 대해 겁 없이 한마디 할 수 있는 것은 거의 눈감고 선택한 수준이라고 밖에 말할 수 없다)에 의해 이런 논의 아닌 논의가 이루어졌다는 것은 우리 사회에 건축에 대한 담론의 부재를 여실히 증명해 주고 있다.

거대한 광고탑의 홍수로 눈 둘 곳이 없음은 주지의 사실이다.

그것은 1889년 처음 〈에펠탑〉이 대중에게 개방되었을 때의 경이와는 다른 상실감을 우리에게 준다. 처음 에펠탑에 올라간 1백 만의 사람들은 오늘날의 사람들에게는 당연하게 여겨지는 땅의 평평함에 놀라지 않을 수 없었다. 그것은 처음으로 1천 피트 이상에서의 관점을 사람들에게 제공하였던 것이다. 에펠탑이 제공한 그 평평한 관점은 이후, 원근법에 근거한 후퇴나 공간적 깊이가 아닌 정면성과 양식성을 바탕으로 하는, 새로운 예술을 이해하게끔 하는 사전 근거가 되어주었다. 새로운 예술의 인식 방법이 새로운 미래의 환경을 정확히 예측할 수 있다는 걸 오늘날의 도시는 보여주고 있다. 진정으로 현대의 도시에서 원근법은 사라지고 없다. 걷는다는 주체적인 행위가 자동차라는 관성에 의지할 수 밖에 없는 문명의 이기에 의해, 그리고 상업 자본주의의 의도에 의해 그 의미를 잃고 그것이 곧 도시화의 부정적 징후로만 읽힐 때 바로 거기에 현대 도시의 위기가 자리하고 있는 것이다.

도보 문화가 다방향성의 문화이고 쉼의 문화라면 자동차 문화는 일방향성의 문화이고 관성에 의지하는 속도의 문화이다. 자동차는 인간의 시야를 좁혀 속도라는 갈대구멍을 통해 세상을 보듯 끝없이 소실점 만을 보도록 강요한다. 길이야말로 시야의 전부이고 세계가 된다. 정체된 도로에서 막무가내로 발악하는 사람들의 폭력적 성향은 자동차가 보여주는 세계의 부재에서 오는 절망감을 드러낸다. 정체된 도로는 이미 길이 아니다. 세계가 갑작스럽게 없어져 버린 것이다. 정지해 있는 순간의 사라져 버린 소실점들은 이미 존재하지 않는 풍경을 나타낸다. 매일 빈번하게 일어나는 교통사고 소식이 또 매번 그렇게 사람들의 흥미를 유발한다는 것은 신기한 일이다. 사람들은 언젠가 자신에게 일어날 죽음

파리의 에펠탑과 주변풍경

의 현실을 타인의 죽음에서 보고 있는 것이다. 우리가 그렇듯 지겨워하고 있는 이 도시는 사실 이미 하나의 대안이다. 우리는 다른 희망에 찬 대안을 찾아 떠날 수는 있어도 이 현실을 통째로 부정할 수는 없다. 당신의 도시적 삶은 이미 하나의 대안이다.

우리가 어디로 복귀하려고 꿈꾸든지 간에 이 도시적 현실을 떠나서는 불가능한 현실이 되어 버린 것이다. 우리는 산책할 수 있는 도시의 거리를 가지고 있지 못하다. 도시를 관통하고 있는 도로의 주변에는 끊임없는 광고 산업의 유혹이 있을 뿐이고 한적한 교외의 거리에서마저 보행자를 위한 공간은 전혀 배려되어 있지 않다. 거기에는 자동차의 속도에 의해서 느껴지는 위협만이 존재한다. 이 도시의 거리가 갖는 이데올로기는 우리로 하여금 걷지 말고 자동차 산업의 이익에 편승할 것을 강제한다. 모든 거리와 도로는 이미 자동차를 위해 있다. 사람들은 한 정거장의 시내 버스 구간도 걷기를 꺼려한다. 그것은 사람들이 게을러서가 아니라, 이 도시에는 이미 걷는 자를 위한 공간의 배려가 결여되어 있기 때문이다. 현대 건축을 꾸려나가려는 무수한 많은 건축가들에게 지대한 영향력을 행사한 거장 루이스 칸은 다음과 같이 얘기한다.

문명은 언제나 반문명을 지향한다. 다시 말하자면 문명의 과정은 언제나 야만의 길 위에 놓여 있다.
인류가 그들의 문명이 계속해서 진보하리란 생각을 놓치지 않고 있을 동안,
그러한 문명의 반문명화 현상은 필연적일 것이다.

"도시에서 가장 중요한 것은 거리임에 틀림없다. 그것은 도시의 첫 번 째 명물이다. 거리는 공동의 이용을 위해 도시에 통합된 방으로, 하나의 공동 사회를 이루는 방으로, 그리고 기증자에게 속한 방을 구성하는 벽들로 이루어져 있다. 오늘날 거리에는 거리에 면한 집들과는 전혀 상관없는 냉담한 움직임들만이 존재하고 있다. 따라서 당신은 어떤 거리(street)도 가지고 있지 않다. 당신은 도로(road)는 가지고 있지만, 거리는 가지고 있지 않다."

건축의 유령

문명은 언제나 반문명을 지향한다. 다시 말하자면 문명의 과정은 언제나 야만의 길 위에 놓여 있다. 인류가 그들의 문명이 계속해서 진보하리란 생각을 놓치지 않고 있을 동안, 그러한 문명의 반문명화 현상은 필연적일 것이다. 그리고 인류는 진보라는 미명을 쓴 야만의 길 위에서 늘 과거를 그리워하고 거기에 복귀하려는 헛된 희망을 계속하게 될 것이다. 우리가 늘 문명에 대해서 얘기할 때마다 손쉽게 들고 나오는 이 과거 지향적인 복귀의 현상은 단적으로는 퇴행이며 근본적으로는, 문명이라는 도저한 진화 과정 속에서는 필연적인, 그러나 문명이라는 것에 대한 효과적인 비판적 대응이 되는 어떤 오해임이 분명하다. 왜냐하면 인류의 문명은 언제나 시행착오였고, 진화의 과정에 놓여진 기형의 모습이었기 때문이다.

마찬가지로 세계의 그 어느 곳도 예외일 수 없는 극심한 도시화 현상 역시 그러한 문명의 기형적 산물이다. 그것이 자본주의 사회이든 사회주의 사회이든 간에 도시의 거대화 현상은 20세기 문명이 낳은 가장 처치 곤란한 골치덩이 중에 하나이다. 그리고 무엇보다도 우리가 처하고 있는 도시화 문제의 근본적인 해결책을 더욱 어렵게 하고 있는 것은 이 20세기 문명의 엄청난 속도와 그 변화무쌍 함에 있다.

지금 인류는 300만 년 동안의 전인류의 역사 중에서도 그 유례를 찾아볼 수 없으리만큼 빠른 속도로 발전하고 있다. 이 엄청난 문명의 속도에 휩쓸려서 우리는 아직 우리가 발전시킨 그 문명의 요체조차 제대로 파악하지 못하고 있다. 다시 말하자면 수렵사회에서 농경사회로 변화하는 그 엄청난 시간의 지속적이고 완만한 변화를, 우리는 농경사회에서 산업사회로 극히 짧은 시간에 이행하도록 강요받고 있는 것이다. 불과 한 세대만 거슬러 올라가도 세계는 어딜가나 우리가 언제나 꿈에 그려 마지않는 평화로운(?) 농촌사회의 그것이었다. 불과 30~40년 동안 우리 사회는 산업사회에서 후기 산업사회로, 그리고 고도로 정보화된 시스템 사회로의 이행을 강제 받아 온 것이다. 특히 한국이라는 식민지적 상황의 특수성으로 인해 더욱 빠른 속도로 우리는 그러한 변화를 받아들이기에 급급했었다.

그러나 그것은 어느 누구에 의해 강제되었다기보다는, 누구보다도 그런 변화를 만들고 또 이끌고 나간 사람들은 바로 우리 자신들이라는 것이다. 오늘날의 도시화 문제의 심각성은 심각성 그 자체에 있는 것이 아니라 심각한 변화에 심각하게 적응할 수 없는 우리의 사고에 있다. 우리는 발달된 후기 산업사회의 풍경에 익숙해 있고, 컴퓨터를 조작하고 모든 문명의 이기에 이미 능숙해져 있지만 실제로 우리의 의식은 아직도 농촌사회의 어느 한곳을 거닐고 있을 뿐이다. 그래서 우리는 우리가 이루어낸 문명에 의해서 위협받고 있다는 생각을 떨쳐 버릴 수가 없는 것이다. 이미 지킬 것도 없이 파괴되어 버린 과거를…….

역사는 아무 것도 기억하지 못한다. 흔히 말해지듯이 역사는 기록의 장치가 아니다. 역사는 기록되어 질 뿐 기억하지 못 한다. 이러한 경우, 역사가 기억하고 있는 것은 아무 것도 없다는 진술이 가능해진다. 또한, 역사

는 아예 아무런 기억의 기제가 없고 단지, 역사가 무엇을 기억하고 있으리라는 기대만 무성 할 때, 역사가 기억하는 것은 아무것도 없다는 진술이 가능해진다. 랑케식의 객관적인 역사 서술이 가능하다는 것이 하나의 꿈으로 치부 될 때, 역사는 끝없는 주관에 의해서 기록되어지는 비역사이다. 따라서 역사는 없다. 그것은 끊임없이 왜곡되거나 재구성 되어진다. 모든 역사의 기술은 왜곡의 역사이다. 그렇듯이 우리가 기억하고 있는 역사는 존재하지 않은 역사이거나 가상의 역사이다.

그런 의미에서 당대의 건축은 이전의 건축적 사실과 이후의 건축적 행위들을 배제한 특별히 개체적인 의미이다. 여기에서 당대는 동시대적이라는 시간적 개념이 아니라, 세포적이고, 개체적인 의미를 띤다. 즉 우리가 보고있는 개별적인 건축물에 대한 발언이라는 것이다. 모든 건축들이 하나의 '통공간적' 으로 이해된다는 말이다. 시간과 상관없다. 따라서 역사적인 맥락에서의 보존 가치라는 것은 비역사적인 발언으로 이해하여야 한다. 그것이 어떤 시간적 성격을 갖고 있든지 간에 남아있는 건축물은 하나의 실체이고, 그렇기 때문에 어디까지나 당대적 의미를 지닌다. 즉, 모든 건물은 당대적 의미로 재해석된다. 모든 건물은 한 개체의 의미로 해석 당한다.

건축물을 하나의 역사로 읽어내려는 모든 오류들이 바로 이 미묘한 차이에서 기인한다. 역사는 역사에서만 존재한다. '역사는 아무것도 기억하지 못한다' 라는 말

구 '조선총독부' 의 철거되기 전 모습

을 인정한다면, 당대의 모든 건물들은 당대만의 것이다. 우리는 하나의 건물을 분열시켜 다른 시간대에서 각각 해석할 수 있다. 결론적으로 모든 현존은 비역사적인 것이다. 구 '조선총독부' 는 그런 의미에서 이미 하나의 단순한 건축물이라기보다는 정치적 상징성을 강하게 드러내는 미란다이다. 그리고 우리는 그 정치적 상징성을 무너뜨렸다. 그리고 나서야 그것은 진정한 과거가 되었다. 건축에 있어서의 무분별한 복원은 역사의 유령만을 재생산 할 뿐이다. 문명의 속도가 더 빨라지면 빨라질수록 이러한 유령들이 더욱 많아진다. 구 '조선총독부' 를 두고 일어났던 보존과 철거의 문제는 바로 이러한 당대의 의미에 따라서 파악되어져야 할 것이나, 우리는 아직도 흘러간 과거의 향수에 매달려 있다. 영악스럽게도 자본주의의 다층적인 촉수는 그러한 향수 산업에 마저 눈길을 놓치지 않고 있다. 야만의 눈길을.