

‘좋은 도시’에서 살고 싶다

홍성태

새로운 시대에 대한 기대가 한층 높아졌다. 이 기대는 ‘삶의 양’보다 ‘삶의 질’에 초점을 맞추고 있다. 여기서 중요한 것은 ‘삶의 질’을 추구하는 것과 ‘삶의 양’을 추구하는 것 사이에 큰 차이가 있다는 사실이다. 예컨대 막개밭로도 ‘삶의 양’은 얼마든지 추구할 수 있지만, 그것으로 ‘삶의 질’을 추구하는 것은 완전히 불가능하다.

오늘날 ‘삶의 질’을 높이는 데에서 도시의 구실은 갈수록 중요해지고 있다. 이미 1997년에 우리나라의 도시화율은 86퍼센트에 이르렀다. 다시 말해서 이미 절대 다수의 사람들이 도시에서 살아가고 있는 것이다. 그런데 불행하게도 우리의 도시들은 막개밭의 생생한 사례들이라고 할 수 있을 상태에 놓여 있다. 이런 상태를 그대로 두고 ‘삶의 질’을 추구할 수는 없다.

2002년 3월에 세계 2백15개 도시를 대상으로 39개 항목을 통해 삶의 질을 조사한 한 조사결과가 발표됐다. 서울은 여기서 종합 93위를 차지했는데, 환경 요인을 감안한 평가에서는 157위를 차지했다. 세계 11위의 경제 대국이라는 사실을 자랑하는 나라의 수도가 얼마나 형편없는 상태에 있는가를 반성하게 한 조사 결과였다.

오늘날 ‘삶의 질’을 높이는 과제는 무엇보다 도시를 살기 좋은 곳으로 만드는 것

이라고 해도 지나치지 않을 것이다. '삶의 질'에 관심이 있는 사람이라면 누구라도 도시에 관심을 가져야 한다. 우리의 도시가 놓여 있는 처참한 상태를 비판적으로 돌아보고, 그 상태를 바로잡기 위해 많은 노력을 기울여야 한다.

이런 노력의 일환으로 출간된 두 권의 책을 소개하고자 한다. 하나는 브라질의 꾸리찌바라는 도시를 다룬 책이고, 다른 하나는 서울을 다룬 책이다. 물론 두 책은 여러 면에서 다르지만, 이곳에서 '좋은 도시'를 만들고자 하는 꿈의 소산이라는 공통점을 가지고 있다. 이 점을 염두에 두고 두 책의 주요 내용을 살펴보도록 하자.

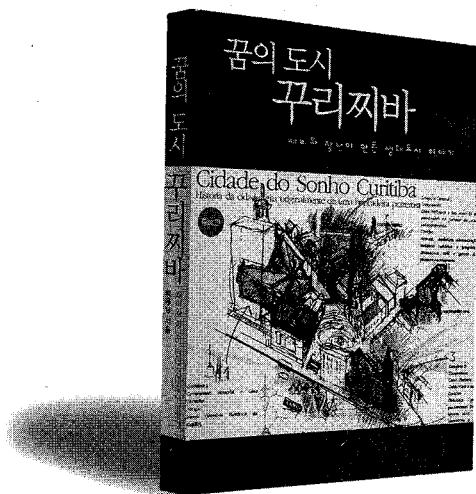
꿈의 도시 꾸리찌바

꾸리찌바는 브라질의 남부에 있는 인구 1백20만 명의 대도시이다. 2000년까지만 해도 이 도시를 아는 사람은 아주 드물었을 것이다. 그러나 2001년 1월에 한 권의 책이 출간되면서 사정은 크게 변했다. 이 도시는 신문과 방송을 통해 널리 알려지게 됐으며, 많은 사람들이 이 도시에 대해 알기 위해 직접 이 도시를 찾아 먼 길을 떠났다.

그 한 권의 책은 다름 아닌 『꿈의 도시 꾸리찌바』(박용남 지음/이후 2001)이다. 모든 도시가 가진 근본적인 문제는 '반 反생태성'이다. 꾸리찌바는 무엇보다 이런 근본적인 문제에 잘 대처한 도시로 유명하다. 도시의 '반생태성'에 대해 생태학자 오덤은 다음과 같이 말한다.

도시가 자연 환경 및 순치 환경의 기생충임을 인식하는 것이 중요하다. 도시는 식량을 생산하지 않고, 공기를 정화하지 않으며, 물을 재사용할 수 있는 상태로 정화하지 못하는 것이다. 도시가 커질수록 도시라는 기생충에게 필요한 숙주를 제공하기 위하여, 개발되지 않은 또는 약간 개발된 시골의 필요성은 더욱 커진다. (……) 매우 잘 적응된 기생충은 자기의 숙주를 파괴하지 않는다. 실제로 자신과 숙주가 모두 번성할 수 있도록 양자에게 모두 이로운 교환 또는 되먹임을 개발한다. 그러므로 지속성을 가진 잘 적응된 도시도 그와 같아야 할 것이다. (『생태학』, 민음사, 1995, 31쪽)

이렇게 보면 꾸리찌바는 “지속성을 가진 잘 적응된 도시”의 세계적 사례인 것이다.



어떤 점에서 그런가?

『꿈의 도시 꾸리찌바』는 많은 예들을 통해 꾸리찌바가 성공한 ‘생태도시’라는 사실을 보여준다. 모든 예들이 다 흥미롭지만 특히 관심을 끄는 것은 두 가지이다.

먼저 교통 체계이다(제3장). 지은이는 “꾸리찌바가 어느 정도로 에너지 능률적이고 환경적으로 건전한 도시인가를 이해하는 열쇠는 꾸리찌바의 도로망과 대중교통 체계를 분석해 보면 알 수 있다”고 주장한다. 그만큼 꾸리찌바의 교통 체계는 특별한 평가를 받고 있다. 원래 꾸리찌바 종합계획에서는 간선 교통축을 너비 60m의 넓은 길로 건설하기로 했는데, 이렇게 하기 위해서는 “유서 깊은 역사적 주택과 건물을 훼손”하고 “토지 수용을 위해 막대한 재정을 투자”할 필요가 있었다. 대안을 찾던 꾸리찌바 도시계획연구소의 전문가들은 너비 60m의 넓은 길을 놓는 대신에 ‘3개의 평행도로’를 놓기로 했다. 우선 중앙도로의 중심부에는 급행버스를 위한 2개의 전용차선을 놓고, 이 중심부의 양쪽에는 자동차 차선을 놓았다. 그리고 중앙도로에서 양쪽으로 한 블럭 떨어진 곳에는 두 개의 일방통행로를 놓았는데, 하나는 도심으로 가는 것이고 다른 하나는 교외로 가는 것이다. 꾸리찌바의 간선 교통축은 이렇게 버스를 중심으로 한 ‘3중 도로체계’로 이뤄져 있다. 뿐만 아니라 꾸리찌바는 교

통 계획과 토지이용 계획을 통합해 운영하고 있다. 그래서 대중교통이 잘 연결된 지역은 고밀도 개발을 허용하고, 그렇지 않은 지역은 100퍼센트 정도의 낮은 용적률을 허용한다.

다음에 꾸리찌바 공업단지이다(제5장). 이곳은 1973년 계획되어 1975년 3월부터 조성되기 시작했다. 그런데 지은이는 이곳을 ‘자연공원 안의 공업단지’로 소개한다. 오늘의 꾸리찌바를 일군 주역인 자이메 레르네르 전 시장은 “공단이 하나의 공원이자 정원이어야 한다”고 생각했다. 그 생각을 실현한 것이 꾸리찌바 공업단지라는 것이다.

공장 시설은 25km²의 면적에 집중시키고, 5km²의 녹지, 6km²의 주거지, 그리고 가로 및 자전거 도로와 서비스에 나머지 면적을 할당했다. 이런 토지이용 계획을 토대로 20여 년 동안 도로는 물론이고 물, 전기와 하수도 시설 등 필요한 모든 하부구조를 제공하고, 근린 지역에 더 많은 호수가 건설됐다. (174~175쪽)

우리나라에서 공단은 사람이 살기에 가장 좋지 않은 곳이다. 자연 환경이 가장 척박하고 삭막한 곳이 바로 공단이다. 오염 물질이 가장 많이 배출되는 곳이기 때문에 자연 환경을 살리기 위해 가장 많은 노력을 기울여야 하는 곳이 공단인 것이다. 그러나 이윤 논리는 이런 상식을 오히려 비상식으로 만들어 버린다. 레르네르는 이런 이윤 논리에 맞서 상식을 되살리고 ‘좋은 도시’를 일궈낸 것이다.

『꿈의 도시 꾸리찌바』를 읽노라면, 우리의 현실에 다시금 질리게 된다. 2002년에 나온 증보판은 내용을 보완하고 많은 원색 사진들을 실어서 꾸리찌바를 더욱 더 생생히 느낄 수 있도록 해 준다. 지은이가 현지에서 직접 찍은 사진들을 보노라면, 꾸리찌바는 특별한 도시 구조를 가지고 있을 뿐만 아니라 전깃줄이나 가로등이나 간판과 같은 면에서도 우리의 도시와는 완전히 다르다는 것을 알 수 있다.

지은이는 이 도시를 만든 힘은 ‘재미와 장난’이라고 말하지만, 이런 설명에는 자못 오해의 소지가 있다. 오늘의 꾸리찌바는 아주 치밀한 계획과 오랜 정치적 의지를 통해 건설된 것이기 때문이다. ‘재미와 장난’은 시민의 삶에 기초를 두고 자연과 조화를 이룬 아름다운 도시를 건설하겠다는 상식적 발상을 뜻한다. 이 점에서 꾸리찌바는 상식적 도시이다. 우리의 도시는 어떤 도시일까?



‘문화도시 서울’의 꿈

서울에는 1천만 명이 넘는 사람들이 살고 있다. 서울을 근거로 생활하는 사람들의 수는 물론 이보다 훨씬 더 많다. 꾸리찌바와는 비교도 되지 않는 많은 인구이다. 그러나 서울이 꾸리찌바와 비교해 너무나 많은 문제를 안고 있는 것으로 보이는 까닭은 단순히 서울이 꾸리찌바보다 훨씬 많은 인구가 살고 있는 도시이기 때문은 아니다. 아마도 정말로 중요한 것은 서울이 꾸리찌바와는 너무나 다른 관점과 방식으로 건설되고 변화해 온 도시라는 사실일 것이다.

본래 서울은 자연 환경과 조화를 이룬 ‘생태도시’였다. 이런 성격을 여지없이 파괴한 것은 박정희가 추진한 본격적 근대화였다. 그것의 이데올로기는 성장제일주의였으며, 그 방식은 군사적 성장주의였다. 박정희의 본격적 근대화에서 경제 성장은 절대선으로 여겨졌으며, 군 작전을 하는 것과 같은 방식으로 경제 성장을 이뤄냈다. 서울 곳곳에 멋대로 거대한 건물들이 빠르게 들어섰고, 자동차 교통을 중심으로 도시 구조가 확립되고 말았다. 결국 서울은 ‘삶의 질’이 대단히 낮은 도시가 되고 말았다.

1990년대 내내 서울을 살기 좋은 도시로 만들고자 하는 노력들이 커져 왔다. 1994년의 '정도 600주년'은 이런 노력들을 위한 중요한 계기였다. 그러나 지난 10년간 과연 서울은 얼마나 살기 좋아졌는가? 앞에서 인용한 2002년의 한 조사결과는 이런 질문에 아주 비판적인 답변을 내놓는 것 같다. 서울의 현황을 다시금 비판적으로 검토하고 희망을 꿈꿀 필요가 있다.

〈문화연대〉 공간환경위원회는 서울을 살기 좋은 도시로 만드는 것을 주요 과제로 추구한다. 필자는 이 위원회의 부위원장으로 활동하고 있는데, 이 위원회는 2002년 6월 '문화도시 서울'이라는 꿈을 주제로 하는 책을 발간했다. 『문화도시 서울, 어떻게 만들 것인가』(시지락 2002)라는 제목의 책이다. 제목에서 쉽게 알 수 있듯이, 이 책은 '문화도시 서울'을 서울이 변해야 할 방향으로 정하고, 이 목표를 이루기 위해 필요한 원칙과 주요 과제를 탐색한 책이다.

물론 '문화도시'라는 개념은 이 책에서 처음 제시된 것이 아니다. 정부도 이미 1996년부터 이 개념을 적극적으로 사용하기 시작했으며, 지금은 전국의 모든 도시들이 중요 목표로 제시하고 있는 개념이 됐다. 그러나 이 개념이 과연 구체적인 내용을 담고 있는가? 그리고 그것을 실현하기 위한 적극적인 정책이 마련되고 있는가? 이 책은 이런 의문에서 출발한다. 예컨대 서울은 『2011년 도시기본계획』에서 세 가지 기본 목표의 하나로 '문화도시'를 제시했지만, 실제 관련 정책은 부문별 정책에서 독립적으로 다뤄지지 않았으며, 문화 정책은 사회개발계획의 '문화체육'항에서 다뤄졌다. 별로 문화적이지 않은 '문화도시' 계획이라고 하지 않을 수 없다.

『꿈의 도시 꾸리찌바』는 세계적인 성공 사례에서 우리의 희망을 찾는 책이다. 이에 비해 『문화도시 서울, 어떻게 만들 것인가』는 자연과 역사가 심하게 파괴된 서울의 현실을 들여다 보고 희망을 키우기 위해 다시 한번 도시 개발의 원칙을 살펴보고 주요 과제를 제안하는 책이다. 이 책은 서울이 '문화도시'로 다시 태어나기 위해서는 무엇보다 공간 정책과 문화 정책을 통합해서 추진해야 한다고 제안한다. 이런 관점에서 이 책은 문화 공간과 일상 공간으로 나누어 서울의 현황을 살펴보고 주요 과제를 제안한다.

이 책에서는 여러 과제들을 제안하고 있는데, 대표적인 것으로 '세종로 문화지구화'를 들 수 있다. 세종로는 서울의 공간적 중심이다. 그러나 지금 이곳은 감시의

거리이다. 무엇보다 미 대사관이 이곳에 있기 때문이다. 2002년의 '붉은악마 현상'에서 잘 볼 수 있었듯이 세종로는 엄청난 문화적 잠재력을 지니고 있는 공간이다. 미 대사관을 다른 곳으로 옮기고 그곳을 문화 시설로 바꿔야 한다. 또한 이곳에는 건널목이 없다. 세종로는 자동차의 지배를 상징적으로 보여주는 곳인 것이다. 하루 빨리 이곳에 건널목을 설치해 누구나 편하게 건너다닐 수 있도록 해야 한다.

서울은 고치고 바로잡아야 할 것이 너무나 많은 거대 도시이다. 그리고 바야흐로 서울은 다시금 거대한 변화의 물결을 맞게 됐다. 그러나 과연 어떤 변화가 될 것인가에 대해서는 우려의 목소리가 적지 않다. 『꿈의 도시 꾸리찌바』는 물론이고 『문화도시 서울, 어떻게 만들 것인가』는 서울에 몰아닥치고 있는 커다란 변화의 물결을 이해하기 위한 원칙과 과제들을 살펴보는 데 큰 도움이 될 것이다. 서울뿐만 아니라 도시나 공간의 문제에 관심이 있는 모든 분들에게 꼭 읽어보실 것을 권한다. ■

홍성태 rayhope@chollian.net | 상지대 교양과 교수, 현재 문화연대 공간환경위원회 부위원장, 참여연대 정책위원장을 맡고 있다. 주요 저서로 『생태사회를 위하여』(문화과학사 1998), 『위험사회를 넘어서』(새길 2000) 등이 있다.