

Landscape Urbanism의 이론적 층위와 실천적 지평

배정한

단국대학교 환경조경학전공

I. 머리말

지난 세기의 마지막 10년 간 조경 세계는 다양한 변신을 기획했다. 복잡한 지형을 그리며 전개되고 있는 조경의 변화 프로젝트는 “녹색 신화”를 등에 업고 지탱해 온 150년의 현대 조경이 이미 한계점에 도달했음을 반증한다. 뿐만 아니라 그것은 변화의 몸살을 앓고 있는 삶과 문화의 지평 전반에 조경 역시 역동적으로 동참하고자 하는 시도의 단면이기도 하다. 이처럼 새로운 좌표를 찾아 나선 동시대 조경의 항로에서 우리는 탈장르화—전통적 영역의 해체, 또는 새로운 영역의 발견—라는 코드를 발견한다. 이를 대변하는 양상이 이 글에서 주목할 이른바 “랜드스케이프 어바니즘”(landscape urbanism)이다.

최근 이론과 교육은 물론 실천의 층위에서도 확산되고 있는 랜드스케이프 어바니즘은 장르간의 경계를 폐기하고 하이브리드를 지향하고 있다는 점은 물론 조경 자체의 대상과 목적과 접근 방식에 교정의 방향을 제시해 주고 있다는 점에서 심도 있는 논의를 요청한다. 랜드스케이프 어바니즘의 전개 양상과 개념, 성립 배경, 이론적·실천적 특징, 몇 가지 사례와 설계 전략 등을 조감하는 일에 초점을 두고 구성될 이 글은 향후의 보다 정교한 연구를 위해 첫걸음을 떤다는 의도를 지니고 있다.

II. 랜드스케이프 어바니즘의 전개

양상과 개념

1. 전개 양상

조경(landscape architecture)과 어바니즘(urbanism)

사이의 전통적인 경계를 허무는 새로운 이론적·실천적 범주인 랜드스케이프 어바니즘 개념이 처음 채택된 것은 지난 1997년, 일리노이대학교에서 개최된 심포지엄(Landscape Urbanism)이라고 파악된다. 이 심포지엄은 “랜드스케이프 어바니즘의 입장에서 경관을 도시의 인프라스트럭처로 이해할 것”을 선언하는데, 이렇듯 경관을 종래의 회화적·양식적 관점에서 벗어나 도시의 인프라스트럭처와 시스템으로 이해한다는 것은 곧 건축, 조경, 어바니즘 사이의 전통적 영역 구분이 유예됨을 의미한다.

1990년대 이후 세계 조경의 중심축으로 부상하고 있는 네덜란드와 스페인을 비롯한 유럽 조경의 성과 전 반을 해부하기 위해 하버드대학교에서 열린 2001년의 대형 컨퍼런스(Territories: Contemporary European Landscape Design)에서도 최근의 유럽 조경을 특징짓는 핵심 개념으로 랜드스케이프 어바니즘을 들고 있다(Treib, 2001). 2002년, 펜실베이니아대학교 주최의 심포지엄(World Urbanization + Landscape)에서는 “랜드스케이프 어바니즘의 진영에 선 최근의 조경은 전원풍 경치의 단일 시점보다는 도시 경관의 수평성과 그 조직의 장으로 초점을 옮기고 있으며, 역동적이고 이질적인 전략을 부각시키고 있다”(Corner, 2002b)는 진단이 나오기도 한다. 이와 같은 이론적 전개 양상은 교육 과정에서도 예외는 아니어서, 일리노이대학교 건축대학에 랜드스케이프 어바니즘 전공이 개설되었고, 최근에는 진보적 건축 교육의 대명사격인 영국의 AA School 내에도 랜드스케이프 어바니즘 프로그램이 개설된 바 있다.

이처럼 이론과 교육의 층위에서 랜드스케이프 어바니즘이 대두되고 있는 가장 큰 이유는 실은 조경 실천 분야와 그 대상의 변화 때문이다. 각종 도시 재개발사업, 포스트인더스트리얼(post-industrial) 사이트, 브라운필드(brownfield), 랜드필(landfill) 등 새로운 유형의

도시 프로젝트들이 점점하면서 종래와는 다른 방식의 접근과 실천 태도가 필요하게 된 것이다. 랜드스케이프 어바니즘의 시선을 가장 단적으로 보여주는 예로는 아드리안 구즈(Adriaan Geuze)가 이끄는 West 8의 혁신적 작품들을 들 수 있는데(Molinari, 2000), 구즈는 “조경가는 도시설계를 랜드스케이프 어바니즘이라는 새로운 종합적 실천 영역 내로 흡수할 수 있다”(Wall, 1999: 242)는 주장을 다수의 작품을 통해 예증하고 있다. 또한 크리스 리드(Chris Reed)의 StoSS는 전문 실천 분야를 랜드스케이프 어바니즘으로 규정하고 있고, 제임스 코너(James Corner)의 Field Operations 역시 실천의 대상과 전략을 랜드스케이프 어바니즘에서 찾고 있다(Russell, 2001). 이처럼 랜드스케이프 어바니즘은 이론, 실천, 교육의 측면에서 동시에 그 폭을 넓혀가고 있음을 알 수 있다.

2. 잠정적 개념

랜드스케이프 어바니즘의 문맥에서 보자면, “경관은 더 이상 거리를 두고 시각에 의존하여 감상하는 그림 같은 전원의 풍경이 아니다.” 이른바 “경관의 재발견”(배정한, 2001a)이 갖는 의미가 명확하게 확인되는 동시대 조경의 첨예한 지점인 랜드스케이프 어바니즘은 경관을 사물과 공간뿐만 아니라 그 사이를 관통하는 역동적 프로세스와 사건을 아우르는 신경 조직과도 같은 매트릭스로 파악한다. 즉 경관은 도시 내 건물 사이의 식재 지역, 주차장, 공원, 녹지 등에 국한되는 것이 아니라 건물과 도로와 오픈 스페이스와 인프라스트럭처 등을 모두 포괄하는, 도시의 진화와 생성을 수용하는 장(field)인 것이다. 이러한 맥락에서 랜드스케이프 어바니즘은 “불확정적인 장소로서의 경관을 조절하고 그 미래의 변화를 예측하는 전략적 촉매제”(배정한, 2001b)라고 말할 수 있다.

그러나 보다 명료하게 랜드스케이프 어바니즘의 개념을 정의하기는 쉽지 않다. 우선 랜드스케이프 어바니즘은 통념으로 보자면 서로 무관한 두 용어, 즉 landscape과 urbanism을 결합한 것이기 때문이다. 본래 농촌의 토지 단위 및 전원 풍경화와 관련하여 생겨난 landscape 또는 조경과, 오브제 위주의 건축의 한계를 반성하며 대두된 urbanism, 이 두 개념이 공존한다는 것은 사실 매우 모순적이고 역설적이다. 하지만 이는,

이러한 바이오테크놀러지(bio-technology)의 예에서 볼 수 있듯이, 종래에는 서로 관련이 없던 분야가 혼합되면서 새로운 영역을 창출해 가는 동시대적 하이브리드 경향의 하나라고 볼 수 있다. 랜드스케이프 어바니즘의 이론적 층위와 실천적 지평이 그 종류와 스케일 면에서 매우 다양하고 복합적인 이유는 바로 이 하이브리드적 특성에 있다고 볼 수 있다. 그러므로 랜드스케이프 어바니즘이란 단지 경관을 고려하는 도시설계라던가 도시 내 부지를 다루는 조경이 아니라 “조경과 건축과 도시의 사이를 관통하는 혼성의 영역”이라고 잠정적으로 정의하는 유연성을 발휘할 필요가 있다. 또한 그것은 어떤 특정한 설계 양식이라기보다는 도시와 경관에 대한 “정신(ethos)이자 태도이며, 동시에 사고와 행동의 방식”(Corner, 2002a)이라는 점을 기억해야 한다.

III. 랜드스케이프 어바니즘의 성립 배경과 주요 특징

1. 성립 배경 : 현대 도시의 변화

조경과 도시 사이의 새로운 실천 영역이 요청되고 있는 현상의 배경과 원인은 무엇보다도 현대 도시의 변화로 소급된다. 역사적 중심지와 각종 공공 기관이 도시 중앙에 놓이고 그 배후의 넓은 교외 지역이 이를 둘러싸는 형태의 전통적인 도시 구조가 급격하게 변하고 있는 것이다. 이러한 변화는 도시의 다핵화와 거미줄 같은 수평적 확산에 의한 지역적 메트로폴리스(regional metropolis)의 형성으로 요약될 수 있다. 이와 같은 메트로폴리스의 다핵은 교통과 운송, 전기, 통신과 커뮤니케이션, 생산, 소비 등으로 겹겹이 중첩된 네트워크에 의해 유지된다. 이러한 도시의 기능이 원활히 작동되기 위해서는 정태적인 정치적·공간적 경계보다 인프라스트럭처와 물질의 흐름이 한층 더 중요한 의미를 지닌다. 사람, 자동차, 상품, 정보의 유입은 역동적인 동시에 일시적인 그림을 그려나간다. 이러한 때 강조점은 “도시 공간의 ‘형태’로부터 도시화의 ‘프로세스’로 전이”된다. 도시의 경관은 그러한 프로세스의 얼굴이자 뼈대인 셈이다.

도시의 변화는 매우 다양하고 복잡한 영향을 낳고 있지만, 계획과 설계에 국한해서 보자면 다음과 같은 세

가지 측면에서 그 영향을 정리해 볼 수 있다(Wall, 1999: 234-5). 우선, 새로운 유형의 도시 부지가 생겨났다는 점이다. 전통적인 도시도 아니고 시골도 아닌 주변부 또는 중경(middle landscape)의 특성을 갖는 지역이 지속적으로 팽창하고 있으며, 이곳은 사실 많은 도시인이 거주하는 곳이기도 하다. 반면 과거의 도심은 관광이나 오락 위주의 기능을 충족하는 곳으로 변모된 경우가 많다. 도시 변화의 두 번째 영향은 이동과 접근의 괄목할만한 증가이다. 이는 개인의 자동차 및 교통 수단이 급증했음을 의미할 뿐만 아니라 인구 밀도의 증가, 자본과 투자의 불안정성, 풍부한 정보와 미디어 등을 반증하는 현상이기도 하다. 이러한 두 가지 영향의 귀결이기도 한 세 번째 영향은, 형태적 관점에서 도시를 보는 것으로부터 보다 역동적인 방식으로 도시를 파악하는 쪽으로 근본적인 패러다임이 변하고 있다는 점이다. 그러므로 광장이나 공원처럼 우리에게 친숙한 도시 공간의 유형보다는 동시대의 메트로폴리스를 실질적으로 구성하고 있는 인프라스트럭처, 네트워크 흐름, 모호한 공간 등이 보다 중요한 좌표를 차지할 수밖에 없다. 나뭇가지처럼 위계적인 구조를 지녔던 전통적인 도시와는 달리 오늘날의 메트로폴리스는 마치 불규칙하게 뻗어나가는 뿌리(rhizome)처럼(Deleuze, 2000) 무한히 확산되고 번져나가며 기능하고 있는 것이다.

이와 같은 변화와 생성의 상황들을 인정한다면, 설계가와 계획가들은 도시 프로젝트에 접근하는 방법을 전환하고 수정해야 한다. 인프라스트럭처, 서비스, 이동성, 유연한 다기능적 표면 등에 대한 새로운 관심은 설계 전문 분야에 새로운 역할과 비전을 약속해 줄 것이다. 랜드스케이프 어바니즘은 이러한 상황 속에서 출현하고 있는 하나의 도시 전략이자 조경설계의 21세기적 코드인 것이다.

2. 주요 특징

이제 현대 도시의 변화에 대응하는 전략으로서 도시와 경관의 불확실성, 비종결성, 혼합성 등과 같은 층위를 강조하고 있는 랜드스케이프 어바니즘의 주요 코드를 검토해 볼 순서이다. 스탠 알렌(Allen, 1999)과 제임스 코너(Corner, 2002a) 등이 분석한 바 있는 특징을 재구성하여 정리해 볼 만하다.

먼저, 랜드스케이프 어바니즘은 “수평성”(horizontality)에 주목한다는 점이다. 대상(object)보다는 장

(field)을, 단수보다는 복수의 네트워크를 강조하는 랜드스케이프 어바니즘의 태도는 수직적이고 계층적인 사회가 수평적이고 상호적인 사회로 변화하고 있는 현상과 유비 관계를 지닌다. 따라서 도시와 경관의 수평적 판(surface)을 구축하는 일이 랜드스케이프 어바니즘의 주된 관심사가 된다. 그러한 수평적 판의 분할, 배치, 구성은 물론 그 시스템 속의 공간적 프로그램을 유연하게 가로지르는 이동의 체계를 마련하는 일이 매우 중요한 과업이 된다.

둘째, 앞서도 검토한 바 있듯이, 랜드스케이프 어바니즘은 경관을 도시의 생성과 진화를 수용하는 장으로, 일종의 “인프라스트럭처”(infrastructure)로 파악한다. 이 때 인프라스트럭처는 도로, 교량, 철도, 공항 등의 토목학적 기반시설뿐만 아니라 규범, 법규, 정책 등의 비가시적 힘을 포괄한다. 미래의 개발과 변화 가능성을 수용할 수 있는 시스템과 프로세스 또한 포함한다. 그러므로 랜드스케이프 어바니즘은 특정한 프로그램을 결정하기보다는 미래의 다양한 가능성을 향해 열린 인프라스트럭처를 마련하는데 비중을 둔다.

셋째, 랜드스케이프 어바니즘은 도시 공간의 형태 자체보다는 도시의 시공간적 관계를 형성하는 “프로세스”(process)를 더 중요하게 여긴다. 형태적 유토피아를 탐색했던 모더니즘의 한계를 극복하고자 하는 랜드스케이프 어바니즘은 도시와 경관이 “어떻게 보이는가에서 그것이 어떻게 작용하며 무엇을 수행하는가로” 그 강조점을 이동시키고 있는 것이다. 이러한 프로세스 위주의 설계는 기능, 형태, 의미와 같은 종래의 중심 개념을 극복할 수 있는 화두로 떠올라 최근의 많은 작품들에서 실험되고 있다.

넷째, 보다 실천적인 차원에서 랜드스케이프 어바니즘을 지원하는 것은 전략적인 “테크닉”(technique)이다. 랜드스케이프 어바니즘의 실천은 한 분야의 전문가만으로 가능하지 않다. 불세출의 거장 한두 명이나 유토피아를 꿈꾸는 마스터보다는 영역간의 네트워크에 바탕을 둔 실천이 필요한 것이다. 조경가, 건축가, 도시설계가, 교통전문가, 토목 엔지니어, 예술가, 정책가 등이 연합하게 되면 보다 창의적인 테크닉을 진화시킬 수 있다. 이를테면 조경에서 끌어낸 매핑, 모델링, 레이어링, 이식·재배·관리 등과 같은 테크닉이 플래닝, 다이어그램, 구성, 조닝, 마케팅, 분배 등과 같은 도시계획가의 테크닉과 결합되면 보다 전략적이고 실용적인 테크닉이 구축될 수 있다.

마지막으로, 랜드스케이프 어바니즘이 지향하는 도시의 과정과 역동성은 “생태”(ecology)적이다. 생태학은 모든 생명이 역동적이고 상호 관련되는 과정으로 묶여 있음을 전해 준다. 도시와 경관 속에서 발견되는 여러 층위의 상호 관계성과 역동적인 진행 과정은 숲이나 강과 다를 바 없이 생태적이다. 도시를 구성하는 인프라스트럭처로서의 경관은 유연한 시스템 속에서 변화하고 이동하는 생태계에 다름 아닌 것이다.

IV. 랜드스케이프 어바니즘의 작품 사례와 설계 전략

1. 몇 가지 사례

랜드스케이프 어바니즘으로 분류될 수 있는 프로젝트들은 이미 건설되어 있는 부지나 오픈스페이스에 대한 재개발, 도시 인프라스트럭처 계획, 기존의 도시 맥락을 다시 연결하고 통합하는 계획 등에서 목격된다. 이러한 경우, 형태 중심적 설계보다는 도시의 잠재력을 개발하고 현실화할 수 있는 전략을 구축하는 과정에 더 큰 비중이 주어지기 마련이다.

유토피아적 이상에 매몰된 모더니즘 도시계획과 건축의 한계를 직시하고 “도시란 변화하는 곳이며 그 속의 삶 또한 예측 불가능하기 때문에 확고한 질서를 통해 도시를 통제하려는 시도는 근본적인 모순을 지닐 수밖에 없다”는 비판을 바탕으로 대안적 좌표를 마련하고 있는 렘 콜하스(Rem Koolhaas, 1995)의 “새로운 어바니즘”은, 건축과 조경과 어바니즘의 영역을 넘나들며 도시의 혼돈과 불확정성을 수용하는 동시에 미래의 변화에 대처할 수 있는 전략을 선보여 왔다. 콜하스의 도시관과 전략은 우리에게 이미 잘 알려진 (라빌레뜨파크 Parc de la Villette 설계경기) 제출안에서 구체화되기 시작했다. 그는 형태의 구성이나 재현보다는 공간의 전략적 조직에 비중을 두고 무수히 변화될 프로그램을 수용할 수 있는 방법을 계획했는데, 상호 민감하게 반응하고 적응될 수 있는 네 개의 전략적 층위(layer)를 통해 “사회적 도구로서의 경관” 골격을 짜고자 했던 것이다.

20세기말의 도시 건축과 조경에 큰 여파를 가져 온 라빌레뜨파크의 유연한(flexible) 계획은 예컨대 프랑스(메룽-세나르 Melun-Senart 신도시 계획)에서 한층 더

정교하게 발전한다. 이 프로젝트는 건물을 도(figure)에, 오픈 스페이스를 지(ground)에 대응시키는 관계적인 접근 방식을 뒤바꿈으로써 건물의 계획과 배치에 집중하기보다는 다양한 프로그램을 지닌 빈 공간(void)의 가능성에 초점을 둔 것으로 유명하다. 예측 불가능한 사건의 발생과 진화를 담을 수 있는 미결정의 공간을 마련하는 일은 공간의 잠재력을 통합하고 미래의 불확실한 변화에 탄력적으로 대응할 수 있는 최우선의 전략이라는 것이다. 이와 같은 렘 콜하스의 전략적 디자인은 최근의 <다운스뷰파크 Downsview Park 국제설계경기> 당선작인 (트리시티 Tree City)에서 절정에 달한다 (Czerniak, 2001 ; 배정환, 2002).

건축, 조경, 어바니즘의 하이브리드를 실천하고 있는 네덜란드의 MVRDV는 이동성, 순간성, 일시성으로 규정되는 현대 도시를 “가벼운 어바니즘(Light Urbanism)”이라는 개념적 골격에 놓고 다양한 실험을 전개하고 있다. 밀도와 관계와 흐름에 주목하는 MVRDV의 도시 프로젝트들은 랜드스케이프 어바니즘의 이념을 구체적인 이론을 통해 실천하고 있다고 평가할 수 있다 (MVRDV, 1998 : 1999).

현대 메트로폴리스의 중요한 특성 중의 하나인 이동성과 접근성은 도로와 같은 인프라스트럭처에 역동적인 집합과 분산의 기능을 부여하고 있다. 그러므로 교통 인프라스트럭처의 통합적 설계는 원활한 도시 기능 형성과 전략적 경관 구축을 위한 필요조건이다. 즉 교통과 수송의 인프라스트럭처는 새로운 네트워크와 관계를 창조할 수 있는 효과적인 도구이자 도시의 지배적인 경관 요소인 것이다. 스페인의 요세프 안토니오 아세비요(Josep Antonio Acebillo) 등이 설계한 바르셀로나의 (론다 데 달트 Ronda de Dalt)는 도로를 정주의 구성요소로, 건축과 조경의 영역으로 복원시킨 중요한 사례로 평가받고 있다(Cerver, 1999: 11-28). 이 도로의 설계는 자동차의 최대 통과보다는 주변 교통 네트워크와의 적절한 연결을 통한 최대의 집합·분산 능력에 초점을 두고 진행되었다. 또한 도로 설계와 인근 지역에 새로운 오픈 스페이스를 공급하는 프로그램을 결합시켰다는 점에서 많은 주목을 받았다. 특히 인터체인지 주변의 도시 공간을 새로운 유형의 경관 인프라스트럭처로 설정하고 있다는 점, 그리고 공원과 레크리에이션 지역을 도로와 상호 결합시켜 설계함으로써 공공성과 접근성의 향상을 꾀하고 있다는 점에 주목하여 이 설계를 독해할 필요가 있다.

네덜란드의 아드리안 구즈가 이끄는 West 8은 랜드스케이프 어바니즘을 조경의 차원에서 실천할 수 있는 설계 전략을 가장 명확하게 보여주고 있다. 큰 스케일을 다루는 전략적 사고에 탁월한 구즈는 주어진 부지의 도시적 문제를 정확히 해석함으로써 시간의 변화와 사건의 생성을 고려하는 디자인을 발표해 왔다. 도시 내의 공간을 다룰 경우, 그는 과도한 프로그램으로 공간을 채우기보다는 비워두기(emptiness)의 전략을 채택하곤 한다. 콜하스의 빈 공간(void) 개념을 연상시키는 구즈의 이러한 전략은, “도시인(urbanite)은 새로운 경관에서 자신의 방식대로 자신의 장소를 창출해 낼 수 있다”는 신념에 토대를 두고 있다(Molinari, 2000). 그러므로 아주 단순한 형태임에도 불구하고 다양한 사건과 행위를 수용하고 생성시킬 수 있는 세심한 디자인이 도출된다. 이미 널리 알려진 로탈담의 <쇼우부르흐광장 Schouwvurgplein>이 그 단적인 예이다. 지하주차장 위의 광장, 경량의 금속 패널과 목재로 바닥을 처리한 이극장의 앞마당 위엔 돛대를 연상시키는 크레인 모양의 조명시설 4개—동전을 투입하면 낮낮이를 조절할 수 있다—외에는 별다른 시설이나 프로그램이 없다. 그러나 이용자들은 스스로 펜스나 천막을 치기도 하고 지붕을 씌우기도 하며 다양한 사건을 만들어간다. 쇼우부르흐광장은 매일 새로운 광장으로 다시 태어나며 하루 중에도 여러 다른 얼굴로 변신하고 있다.

2. 설계 전략

이상에서 예를 들어 살펴 본 조경과 어바니즘 사이의 다양한 도시 프로젝트들에서 우리는 두껍게하기(thickening), 접기(folding), 새로운 재료(new materials), 프로그램 없는 이용(nonprogrammed use), 일시성(impermanence), 이동(movement) 등과 같은 몇 가지 생산적인 설계 전략을 도출할 수 있다(Wall, 1999: 244-6).

위에서 간략히 짚어 본 바와 같이 쇼우부르흐광장은 다층화된 표면이 만들어내는 “두껍게하기” 전략을 통해 배수, 구조, 설비 등의 테크놀러지 문제를 해결했을 뿐만 아니라 좁은 광장의 사용 면적을 극대화할 수 있었다. 엘리베이터, 에스컬레이터, 램프, 다리 등의 장치를 통한 다층의 공간 형성과 그에 따른 이용자의 이동은 제한적인 공간을 두껍게 해 줄 수 있는 동시에 연속성과 생동감을 보장해 줄 수 있다. “접기” 전략은 표면을

자르고 싸고 접음으로써 내부와 외부 공간을 연결해 준다. 또한 다양한 레벨로 넘길거리며 겹쳐지는 디자인을 통해 용도별로 공간을 분리해 온 전통적인 방식보다 훨씬 더 유기적으로 이동의 흐름을 조절하고 결합시킬 수 있는 전략이다. 위에서 사례로 다루지는 않은 Foreign Office Architects의 (요코하마 항만터미널 Yokohama Port Terminal 계획)을 대표적인 예로 들 수 있다. (FOA, 1995) 전통적으로 도시 공간에서 선호되어 왔던 재료 외에, 고무 타이어, 목재, 경량 금속, 각종 합성 소재 등 각종 “새로운 재료”는 공원과 같은 도시 공간의 경계를 확장하고 새로운 디자인을 가능하게 하는 매우 현실적인 촉매제가 될 수 있다. 주어진 표면을 각종 시설과 프로그램으로 제어하기보다는 다양한 기능이 생성될 수 있도록 열어두는 전략인 “프로그램 없는 이용”은 일상적 삶의 양상에 충실한 설계 언어가 될 수 있다. 램 콜하스의 ‘빈 공간’ 개념이나 아드리안 구즈의 ‘비워두기’ 설계에서 그 예를 찾을 수 있다. 불안정성과 가변성으로 대표되는 도시 공간에 “일시성”의 전략을 대입하는 방식은 지극히 현실적인 방법이자 미래의 요구에 탄력적으로 대처할 수 있는 골격의 역할을 할 수 있다. 마지막으로, “이동”을 고려하는 전략은 이동성의 증가로 대변되는 현대 도시의 유목민적 삶과 역동적 문화를 반영할 수 있는 장치이다. 21세기의 도시 프로젝트에서 도로와 같은 이동 인프라스트럭처를 재편하고 디자인하는 일은 가장 근본적인 과제의 하나로 부각될 전망이다.

V. 맺음말: 랜드스케이프 어바니즘의 의의와 가능성

이상에서 조감해 본 바와 같이, 랜드스케이프 어바니즘의 이론적 층위와 실천적 지평은 단일한 평면 위에 그려지지 않는다. 그것은 무엇보다도 랜드스케이프 어바니즘 자체가 혼성적이고 역설적이며 복합적인 지점에 자리하기 때문일 것이다. 하지만 이러한 이유 때문에 우리는 이 새로운 이론적·실천적 영역의 가능성을 면밀히 해석하고 동시대 조경의 전략적 거점으로 검토해야 할 숙제를 부여받게 된다. 이러한 과제의 첫걸음을 자처하는 이 글은 랜드스케이프 어바니즘의 몇 가지 의의를 다음과 같이 제시하는 수준에서 우선 만족하려고 한다.

첫째, 랜드스케이프 어바니즘은 21세기적 하이브리드 문화의 조경적 반영이라는 의미를 지닌다. 조경과 건축과 도시가 혼합된 이 새로운 영역에서 조경가는 유연한 코디네이터의 역할을 수행하며 영역간의 네트워크를 조절할 수 있다. 그러므로 랜드스케이프 어바니즘은 조경의 부분 집합일 수도 있지만 동시에 조경을 포함하는 더 큰 집합일 수도 있다. 150년 전, landscape에 architecture를 더해서 태어난 전문업 조경이 architecture의 자리를 urbanism으로 대체하며 대안적 영토를 기획하고 있는 것이다.

둘째, 랜드스케이프 어바니즘은 향후에도 지속적으로 확산될 전세계적 도시화(urbanization)에 대응하는 조경적 전략이라는 의미를 갖는다. 조경은 전통적으로 반도시적 가치를 지향하며 자연의 신화에 의지해왔다. 하지만 조경은 도시를 모태로 할 때 그 정체성을 보장받을 수 있다는 역설을 인정할 필요가 있다. 전 세계의 도시가 마치 생명체처럼 계속 변화하고 있고 다수의 인구가 도시에 거주하게 된 현실을 고려한다면, 결국 조경의 초점은 도시로 모아지지 않을 수 없다. 랜드스케이프 어바니즘은 조경이라는 도구를 통해 도시를 재편하는 전략이다.

마지막으로 랜드스케이프 어바니즘은 검증하고 있는 도시 내의 새로운 부지 유형들—즉 각종 재개발지역, 포스트 인터스트리얼 사이트, 랜드필, 브라운필드, 자투리땅 등—에 대한 새로운 시선이자 구체적인 접근 방식이라는 의미를 지닌다. 이러한 사정은 우리나라의 경우에도 예외가 아니다. 우리는 급변하고 있는 도시 공간의 혼란한 현실을 오히려 조경의 이념과 테크닉으로 교정할 수 있는 호기를 맞고 있는 것이다. 랜드스케이프 어바니즘은 그러한 교정의 이론적·실천적 틀의 역할을 지향하고 있다.

1. Allen, S.(1999) Infrastructural Urbanism, in Points+Lines: Diagrams and Projects for the City, New York: Princeton Architectural Press, pp.46-57.
2. Berrizbeitia, A. & L. Pollak(1999). Inside Outside. Gloucester: Rockport.
3. Cerver, F. A.(1999) Urbanismo 3: Road Systems, Barcelona: Axis Books.
4. Corner, J.(2002a) Landscape Urbanism, Environment & Landscape Architecture of Korea 171, pp.166-171.
5. Corner, J.(2002b) Introductory Remarks of the Symposium World Urbanization+Landscape, University of Pennsylvania.
6. Czerniak, J.(2001) Introduction- Appearance, Performance: Landscape at Downsview, in Case: Downsview Park Toronto, ed. Juila Czerniak, Munich: Prestel Verlag, pp.12-23.
7. Deleuze G. & F. Guattari(1987) 리좀 Rhizome, in 천개의 고원 Thousand Plateaus, 김재인 역(2001), 서울: 새물결, pp.11-58.
8. FOA(1995) Yokohama Port Terminal Competition, AA Files 29, pp.17-21.
9. Koolhaas, R.(1995) What Ever Happened to Urbanism in S,M,L,XL, New York: Monacelli Press, 1995, pp.959-71.
10. Molinari, L.(2000) West 8, Milano: Skira.
11. Mostafavi, M. & C. Najle(2000). Urbanism as Landscape? AA Files 42.
12. MVRDV(1998) FARMAX, Rotterdam: 010 Publishers.
13. MVRDV(1999) Meta City/Data Town, Rotterdam: 010 Publishers.
14. Russell, J. S.(2001) Landscape Urbanism: It's the Future, Not a Contradiction, Architectural Record 189(8), pp.66-74.
15. Treib, M.(2001) Viewed Across the Sea: European Landscape Architecture from an American Perspective, Territories: European Landscape Design, A Conference Held at Harvard University Graduate School of Design, April 19-21.
16. Wall, A.(1999) Programming the Urban Surface, in Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture, ed. James Corner, New York: Princeton Architectural Press, pp.233-249.
17. 배정환(2001a) 동시대 조경 이론과 설계의 지형 (3) - 경관의 재발견, 환경과 조경 157호, pp.62-67.
18. 배정환(2001b) 동시대 조경 이론과 설계의 지형 (8) - 조경 + 도시: 생성과 진화의 장, 환경과 조경 164호, pp.90-95.
19. 배정환(2002) 다운스뷰파크 국제설계경기를 통해 본 조경설계의 새로운 전략, 한국조경학회지 29(6), pp.62-71.
20. 조경진(2001) 도시 속의 경관: 변화하는 의미와 그 새로운 가능성, 이상건축 112호, pp.169-173.