◇紀行文◇

『내가 본 〝빠리〟의 建築』

尹 道 根

노트르담 사원

파리의 紀行文 原稿請託을 받고 좀 망설였다. 이미 빠리에서 歸國한지도 2年半이란 時間이 흘러, 빠리에서의 生活들이 기억에서 멀어져가고 있어 정확한 이야기가 展開되어갈지, 좀 걱정 서러워서였다. 그러나 내 머리에 강렬하게 남아 있는 빠리의 기억들을 생각나는 대로 이 機會에 다시한번 더듬어 보고 그때의 생생한 느낌들을 옮겨 써보기로 했다.

그 때만해도 동경하던 프랑스, 생각하면 빠리로 간다는 것은 매우 즐거운 일이었다. 美國 땅이 된 아라스카의 앵카레지 空港에 내릴 때 일본에서와는 달리 더욱 異國이란 느낌을 받으며 빠리로 向했다. 北極의 中心인 무시무시한 얼음덩이 山 上空을 비행 하면서 빠리가 어떠할까 하는 생각을 했다. 지금도 그때만큼 외롭고 적막한 때가 없었다고 자주 말하곤 있지만, 그러한 기분으로 독일

의 「함부르크」 空港에 내린 것이 새벽이며 더구나 어둠컴컴할 뿐더러 구질구질하게 비마저 내리니, 모든 것이 설고 정을 느낄 수 없었기에 外國에 간다는 일이 기쁨보다는 얼마나 외롭고 쓸쓸한가를 실지 체험하면서 파리의 〈오르리〉 空港에 내린 것이 아침 9時10分이었다. 東洋의 関門인 일본의 〈하네다〉 공항이 처음보는 여행자에게는 놀라게도 하겠지만 〈오르리〉에 비하면 마치 김포공항 같은 기분이 든다.

3分마다 准着陸하는 〈하네다〉는 일본의 위력을 外國人에 과시하기 爲해 특히 정부가 신경을 쓰고 비용을 아끼지 않았다고 들었다. 亦是 東洋的인 〈스케일〉인 것이다. 2分마다 准着陸하는 ORLY 空港, VICARIOT henri와 〈빠리 항공 건축부〉에 依해서 1961年 준공된 것으로 그 規模와 施設을 자랑하고 있다. 이처럼 모든 都市의 構成이 東洋과 西洋의 規模에서 오는 差가 있으며 이러한 기분을 받아가며 빠리 生活이 시작된 것이다.

金浦空港에서 빠리까지의 지루하고 긴 비행이 나를 맞아주는(지금은 기억도 나지 않은 얼굴이지만) 프랑스로 하여금 어느 정도 마음이 풀렸다. 지금도 기억에 뚜렷한 것은 내 사진을 들고 〈오르리〉에서 나를 찾아오던 그 청년의 임무가 고마왔고 처음으로 Hotel까지 가는 동안 눈앞에 펼쳐지는 파리의 建物들을 열심히, 나에게 설명을 해주었지만 나는 나대로 생각한 것이 여간 미안한 일이 아니었다. 佛蘭西政府의 招請을 받았기 때문에 공식적인 마중이었고 호텔에서 그와 헤어진 후 귀국할 때까지 고마왔던 그때를 人事 한마디 못했다. 나중에 알고 본즉 정부의 外國人 招請者만을 안내하는 직무만을 한다니 그 일이 끝나면 나는 나대로 내 갈길을 찾아야 하고 그는 또 그 일을 하게 되니 그럴 수 밖에 없다. 이때부터 나의 〈프로그램〉이 시작되었고, 그후 개인적으로, 독일, 룩셈부르크, 영국, 화란, 벨지움, 스위스, 로마, 이스라엘, 이란, 인도, 방콕, 사이공, 마닐라, 일본 等地를 여행했다.

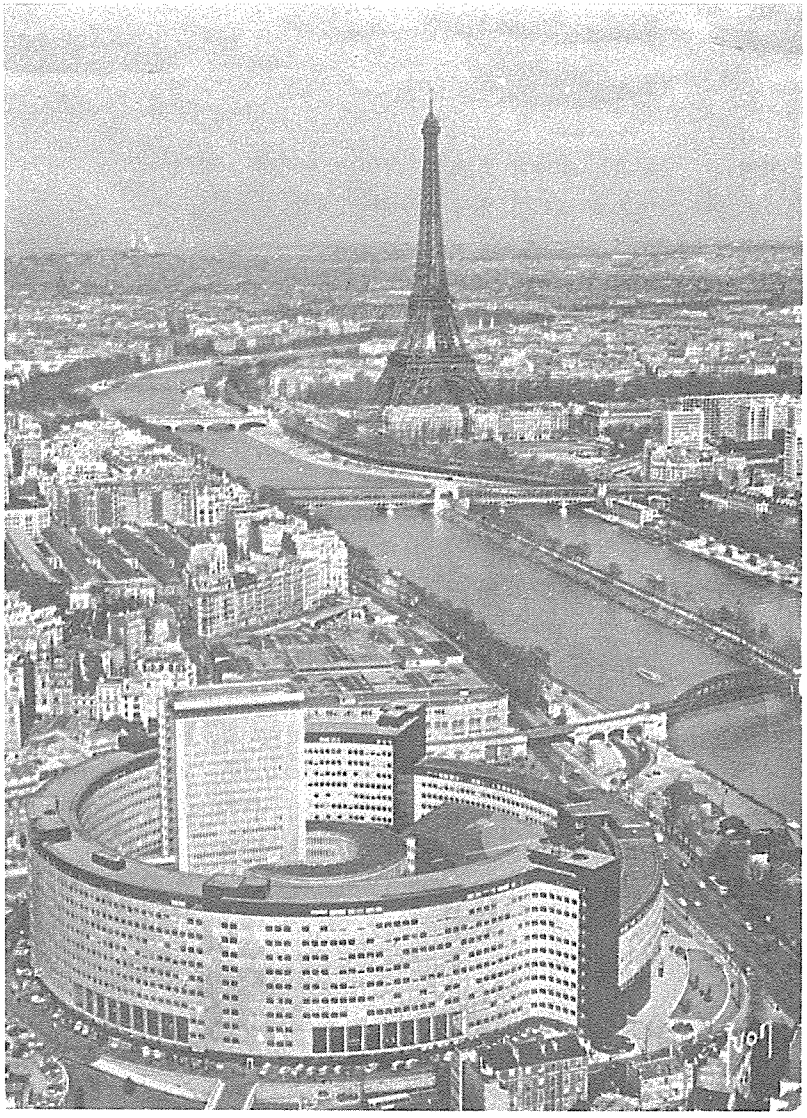
나는 現代建築技術分野란 題目으로, 20個國의 젊은 建築家들이 한 자리에서 研究하고 프랑스 全域을 시찰 여행했다. 우리들은 허심 탄회한 마음으로 대하며 서로 建築과 人情을 나누었다. 國籍 과 言語와 風習이 다른 26名이, 다만 建築家란 직업만이 같다는 것 뿐이었다. 나는 그들과 아무런 마음의 꺼리낌도 없이 대했으며 나의 마음을 활짝열어 놓고 무엇이나 맞아 들이고 싶었다. 나에게 처음으로 주어진 外國의 生活이며 特히, 建築人들의 協同生活이어서 더욱이 새롭고 모든 見聞을 多彩롭게 經驗을 갖고 싶었다.

世界의 젊은이들의 모임, 지금도 생각하면 재미있던 일도 많았으며 어려운 일도 있었다. 어떠한 生活條件이 다른 外國人끼리였지만 人情이나 建築의 뜻을 생각하는 方向은 共通的인 일이라고도 느꼈다. 그들과 建築이란 話題를 놓고 이야기할 때와 女性에 対한 이야기를 나눌 때는 서로서로 國籍을 잊으리만큼 느낌도 가져보았으나, 나는 언제나 韓國人이란 나를 잊지 않으려 했다.
韓國人의 位置에서 外國人을 対하고 나의 뜻을 習得하고자 했다.
Session(연구, 강의, 공사장 방문, 공식적인 파티 等)이 進行되는 동안 나는 부러운 일도 있었고 卑屈해지는 마음도 가져보기도 했다. 말할 수 없이 슬프고 즐거운 일도 느끼고 經驗한 일도 있다. 그때의 슬픈 일이란 外國에서의 韓國을 생각할 때 가난한 살림의 歷程이었으며 즐거운 일은 韓國人이란 이름 아래 모든 어려움도 극복하며 現代로 이끌 수 있는 能力과 自身을 가질 수 있을 때였다. 나는 그때의 일을 시간이 지난 지금도 젊은 학생들에게 그러한 뜻을 주입시키고 있다.

빠리는 정말 고운 都市이다. 빠리 사람들은 世界의 서울이며 프랑스의 서울이라고 자랑할이 만큼, 빠리는 藝術과 꽃으로 덮힌 都市이기도 하다.

스위스의 接境地域인 〈브상송〉에서 佛語工夫를 하고 있는 동안 화란에서, 鄕建築研究所의 安秉義兄이 찾아와 스키장 Jura 지역으로 週末旅行을 한 일이 있다.
이틀 밤을 한 침대에서 지내며 얘기를 많이 나누었다. 우리 말을 못하고 있던 외로운 순간들이어서 더욱 얘기꺼리가 많은 것이었다. 뜻밖이긴 했지만 Le Corbusieur의 〈롱샹〉 교회당에서 만날약속(67年末)을 安兄이 어겼기 때문에 서로 몇번 연락은 있었으나 外國에서 예약없이 막상 만나고 보니 그렇게 반가울 수가 없었다.

그때에 安兄 亦是 歐羅巴에서는 빠리가 가장 아름답고 情이 들더라는 얘기를 하고 떠났다. 그만큼 빠리는 情이가는 都市다. 世界에서 제일 정이들고 아름다운 都市를 들라면 빠리를 들지 않을 수 없



파리 국립 TV 라디오 방송국과 세에느강 전경

을게다. 지금도 새삼스럽게 느껴지는 것은 외롭고 어려웠던 일은 점점 멀어지며 생각할수록 빠리는 아름답기만 한 것이다.

독일과 영국, 화란을 갔을 때도 그렇게 情이 들지는 않았다. 물론 滯留期限의 差가 있을지도 모른다.

빠리는「샤루루」5世, 〈루이〉13~16世 時代 19世紀 前半에 걸쳐 發展되어 왔으며 偉大한 過去의 遺産으로 지금도 많은 관광객을 불러들이고 있다.

오늘에 이르러서 現代建築은 西歐에서도 가장 保守的인 國民性의 뒷받침을 하고 있으며, 建築家 BERNARD henry에 依해 Kennedy街에 세워진 빠리 TV 라디오 방송국은 嚴格하게 機能的이면서도 프랑스다운 藝術性을 表現하고 있는 作品에까지 到達하게 되었다.

나의 研究室(불란서 국립건축과학 기술연구소)이 가까운 거리에 있었기 때문에 점심 時間이면 散策하는 目的地가 되어, 충분한 감상을 할 수 있는 기회를 가졌었다.

빠리는 18世紀末 徵稅를 確実히 할 目的으로 빠리 全域을 城壁으로 둘러싼 것이 重要한 環象道路로 利用되었다가 中世紀 以來, 狹小한 道路를 整理하고 넓은 빠리市를 縱橫으로 開通을 하여 都市計劃家 〈오스만〉 남작의 용단으로 現在 빠리의 基礎가 되고 있다고 한다. 그후 다시 旧環狀道路에 平行해서 郊外로 뻗는 立体交叉와 高速環狀道路의 建築이 되었다. 서울에 비한다면 南大門, 東大門, 西大門의 안쪽이 빠리의 넓이가 되며 지금도 더이상 확장 없이 그대로 保全하고 있다. 때문에 빠리

의 現代建築은 빠리 주위에 散在하고 있으며 特히 프랑스 建築의 發達은 工業化에 있어서 世界的 優位를 달리고 있다.

나는 빠리에 滯留하는 동안 『大都市에 살고 있으면서 차칫하면 좋은 곳을 맛보는 機會도 여유도 없이 오히려 놓치는 傾向이 많다』는 공통적 사고를 벗기 위한 노력을 했다. 프랑스의 地方都市에 살고 있는 그들도 빠리에 오면 여유 있는 감상을 하고 간다.

빠리는 独特한 맛이 있다. 例를 보면 食事를 하기 위해서 군빵을 좋아하는 프랑스人들은, 가늘고 긴 곤봉과 같은 빵을 종이에 싸지도 않은 채 그냥 들고 거리를 步行하는 것을 어디서나 볼 수 있는 것을 如何間 파리를 생각케 하는 것이다.

現代科學은 우주를 정복하고 있지만 프랑스 사람의 保守性은 하나의 天性으로서 現代에 形容되고 있는 急템포의 都市生活에서도 빠리인 것들이 많이 남아 있다고 해도 過言은 아닐 게다.
그런 것들을 알기 위해서는 빠리장의 生活을 엿보는 것이 좋을 것 같다.

빠리市內를 걸어다니면 個人住宅이 적지 않다. 東西12km, 南北10km 地域의 街에는 대개의 건축이 소위 Apart로서 市內에 이르는 地点에 住宅地가 많이 있다.
個人住宅을 갖고 있는 것은 特定人들이며 어느 意味로서는 前世紀의 빠리 모습이 남겨져 있지만 그 価値를 이미 상실한 것인지 이들 住宅은 하나하나 부수어 그 敷地에 Apart Building이 세워지는 실정을 많이 본다. 一般人의 「Apart 生活」의 歷史는 이미 數世紀를 지나고 있으나 当然히 여기부터 近代 빠리의 Apart 生活樣式이 생겼다고 볼 수 있고 都市計劃도 出發되어진 것이다.

빠리 街頭 또는 公園에 있는 약 6,000個에 達하는 벤취는 어느 의미로는 빠리市民의 生活에 없어서 안될 필수품이 되기도 한다. 베란다도 없는 市內의 Building에 살고 있는 사람들이 여가있을 때 이 벤취에 앉아 時間을 보내는 것은 더없이 当然한 것이 될 수 있다. 日光浴, 아동들의 모래장난, 讀書, 또는 編物에 몰두하는 女性들, 그들 상호간에 話題에 熱中하고 있는 모습, 特히 많은 노인들이 〈마로니에〉 밑에서 하루를 보내며 거리에 지나가는 사람들을 바라보고 있는 것을 볼 수 있다. 勿論 우리 나라와는 比較도 되지 않는다.

빠리는 確実히 生活 그 自体에 対해서 생각하는 方法과 樣式이 우리와 틀리는 것을 곰곰히 느낄 수 있다.

빠리는 建物뿐이 아니고 마로니에로도 傳統을 역역히 나타내고 있다. 싱싱하고 잎이 큰 마로니에의 新綠은 建物과 더불어 調和를 이루고 있으며 가로수 아름다운 街路를 新鮮하고 울창한 〈톤넬〉을 만들고 있다.

뉴욕은 크고 편리하기로는 世界 으뜸이라고 하지만 高層 Building에 人間이 威圧되어 人間 소외를 당하고 있다고 들었다. 그러나 빠리는 우선 깨끗하며 高層建物이 별로 없이(빠리市內는 6層으로 높이 制限을 하고 있다) 여유있는 마음으로 都市美를 즐길 수 있다. 사람이 적은 곳도 아니지만 그 많은 사람들 모두가 人間다운 여유가 있으며 품위를 잃지 않은 싱싱한 印象들을 보이고 있다. Chaillot 宮殿에 가까운 Henri-Martin街, Etoile 廣場에서 Boulogne 숲으로 向해서 내려가는 Foch 街는 빠리市內에서도 高級住宅地로 알려져 있다. 特히 Henri-Martin街는 아르 누보-스타일의 몽실몽실한 個人住宅들은 〈베르사이유〉宮과 더부러 프랑스의 영광된 黃金時代의 모습을 그대로 말해 주고 있다.

빠리는 比較的 中央綠地帶가 가로수로 된 거리가 많다. 로댕作의 銅像이 있는 Raspail街와 Luxembourg 앞에 있는 Observat街와 같은 곳이 아름다운 가로수로 알려져 있다. 빠리의 가로수는 約 8萬5千本으로, 市內 道路의 約 4分의 1에 해당하는 297k나 되고 있어 이것들의 가로수를 한곳에 집결시켜 보면 約 300ha의 숲을 만들 수 있다는 것이다. 가로수의 數가 그렇게 많다는 것은 Seine의 흐름과 더부러 빠리의 生命이라고도 말할 수 있다. 그런가 하면 最近 自動車의 急增은 直接間接으로 여러 問題를 불러 일으키고 있는데 道路의 中央綠地帶를 除去하여 주차장이 되기도 하며 넓은 步道는 狹小한 길로 만들어진 것도 많이 볼 수 있다. 同時에 空氣中의 一酸化炭素의 汚染은 樹木의 生育을 防害하여 交通保安上 빠리의 象徵으로 알려진 「마로니에」의 老木들을 벌채하는 것도 있다. 그뿐 아니고 空氣의 汚染은 石造建物의 外壁에까지 피해를 주고 있다. 戰前에는 이러한 汚染으로 퇴색한 建物들을 적어도 10年에 한번쯤은 씻어내는 義務가 1852年 以來 定해져 있었으나 第2

次 世界大戰으로 中斷된 結果는 暖房 其他로 내뿜는 媒煙에 依해서 끄슬려 꺼멓게 된 것을 씻어내는 운동을 벌여 지금은 建物들이 美麗하고 깨끗한 市街를 이루고 있다.

Concorde 廣場에 面한 두개의 〈가무리에〉 宮殿은 現在 해군 그 뒤로 Madeleine寺院, Seine를 사이에 두고 向해 있는 Bourbon宮殿(現在·下院)을 발끔히 씻어 크림色의 石材로 Concorde 廣場은 obélisque와 양편의 Louqsor로 하여금 빠리 제일의 아름다운 廣場의 분위기를 밝게 해주고 있다. 빠리는 重油의 Central Heating이 一般化된 以來 建物의 汚染의 性質이 変化되어 適当한 化學洗劑를 使用하는 事業이 軌道에 오르고 있다고 한다.

빠리하면 또 地下鐵을 빼놓을 수 없다. Métropolitain이지만 一般的으로 Métro라는 略稱을 쓰고 있다. 앞서 말한 바와 같이 路面交通量이 飽和点에 達했을 때는 가장 便利하고 確実한 交通手段은 地下鐵을 利用하는 것이 된다. 서울에도 하루속히 地下鐵이 움직일 때 커다란 國家行事 때도 交通制限을 면할 수 있을 께다.

나는 每日 두번의 Métro를 갈아 타며 研究所를 出退勤했다.

빠리의 Métro는 15路線으로 形成되어 市民의 重要한 발이 되고 있다. 러시아워에는 가장 빠른 時間으로 어데나 갈 수 있다. 빠리의 東西(étoile-Nation)를 横断하는 가장 오랜 第1号線은 約30秒 間隔으로 Form에 들어오고 나간다. 地下鐵入口 및 Platform에는 큰 路線圖의 目的地 Bottem만 누르면 通過하는 路線이 콩알만한 불로서 타고 내리는 정유장이 나타난다. 프랑스的 方法이며 매우 親切하게 해 놓았다.

빠리市의 公共運輸施設은 1855年에 創設하여 「옴니뷔스會社」의 馬車 鐵道로 시작하여 現世紀에 이르렀지만 当時에는 路面交通量이 넘쳐 그混雜완화책으로 地下鐵研究가 始作되었다고 한다.
鐵道驛間의 連絡을 主로 한 國家案과 市內交通의 便利를 目的으로 한 市案과의 사이에 不一致한 問題로 시행이 지연되다가 결국 工事는 1900年 市案으로써 앞서 말한 étoile에서 Nation間의 第1号線 開通을 보게 된 이래 現在는 169k에 達하는 地下鐵網으로 年間 12億以上의 乘客을 태우고 있다. 그러나 내가 빠리에 체류하는 동안도 新線工事 또는 1号線의 驛構內의 近代化 即 낡은 施設의 現代化로써 車体 및 線路의 改良과 같은 것을 実現하고 있었다.

건축면으로도, 빠리의 中央市場(Halles Centrales)을 빼놓을 수 없다. 이 中央市場은 Louvre街에서 Beaubourg街까지 그리고 Saint-Eauchtache街에서 Saint-Mari街에 이르는 32ha 敷地上에 자리잡고 있었으나, 새로운 街區로 이미 알려진 6案이 再開發計劃案이 지난 1967年 5月 드골장군에게 提示되었다. 이같은 6案은 財務部, 文化施設, 新聞會館, 그리고 展示場等이 있는 業務 center도 再開發計劃이었다. 때문에 les Halles 市場은 부득이 빠리 남쪽 廣大한 Rungis에 옮겨져 새로히 新築되었다. 내가 방문했을 때는 거의 준공단계에 있었으나 市場으로서 건축은 되지 않았다. 이 市場은 國際市場으로 여기에 한 생선관(Pavillon de la Marée)은 建築家 COLBOC. PHILIPPE. LEBRET 等 3人에 依한 設計로 建物의 길이 253m Span 75m 높이 11m, 바닥 面積 15,900m² (約 4,800坪)의 큰 Hall을 둔 거대한 市場이다.

빠리의 무수한 橋는 南과 北을 서로 이어주고 있다. 2層橋가 있는가 하면 특히 유명한 〈꽁고드〉橋 〈알랙산더〉橋 1604年 앙리 4世 때 준공된 〈뽕뇌프〉는 350餘年의 파리 最古의 다리이다. 밑으로는 旅客들을 가득 태운 유람선이 지나간다.
Seine江은 프랑스人처럼 맑고 얌전히 흐르고 있다 Seine는 빠리의 아름다운 거리를 씻어주고 있는듯 빠리장의 마음을 곱게 곱게 길러준 것이다. Madame LINE과 그의 딸과 〈노틀담〉寺院을 구경한 일이 지금도 생생하게 떠오른다. 옥상 塔에서 유유히 흐르는 Seine를 바라보는 맛도 대단했다. 파리의 젊은 男女들의 세련된 愛情을 말해 주고 있는 듯 흐르는 물결을 바라보면서 참으로 파리장은 幸福하다는 것을 몇 번이고 느꼈다.

(필자는 홍익대학교 건축과장)

訂 正

二月號 弘大 建築科長 尹道根氏와의 인터뷰·記에서 아래와 같이 誤植을 訂正합니다.
① 「파리 國立建築科學技術研究處」……는
「불란서 國立建築科學技術研究所」……로
② 會員들의 資格이 똑같을 수는 없는」……는
「會員들의 品格」……으로
③ 「그리고 建築學徒 뿐만 아니라」……는
「그리고 建築人 뿐만 아니라」……로