

서울역, 그리고 20세기 서울



신예경 남서울대학교 건축공학과 교수
(shinyekyeong@gmail.com)

1 서론

2016년은 한국에 철도가 부설된 지 117년째 되는 해이다.

하루가 다르게 급변하고 있는 서울은 1백 년 전에도 그랬다. 격동의 정치·사회적 변화와 함께 한 성부에서 경성부로, 다시 서울로 바뀌면서 도시 성장의 고통을 겪었다. 두 발로 걸어 다녀야 했던 성내는 1900년 철도를 부설하며 성 바깥과의 소통이 자유로워졌다. 없던 길이 일본인의 손에 의해 뚫렸다. 수백 년의 시간을 담아냈던 궁궐과 성벽이 헐려나갔고 마을 이름이 바뀌었다. 도시의 중심은 점차 확대되었다. 영원히 지속될 것만 같았던 주거지의 성격도 달라졌다. 1900년 이후 현재까지 110여 년의 시간을 뒤돌아볼 때, 서울의 공간은 빠른 변화를 거듭했고 익숙하던 주변 환경은 어느새 기억 속으로 사라지고 있다. 서울은 과거와 현재, 미래가 너무도 빠른 속도로 지나가고 있으며, 아직 지워지지 않은 흔적 위에 새로운 것들이 들어서고 무너지기를 반복하고 있다. 그런데 이러한 변화 속에서 '식민지 수도', '광복', '전쟁', '급격한 경제개발'과 같은 특수한 상황을 겪으며 '서울'만이 지닌 여러 가지 복합적 변화의 과정을 수용했고, 이 모든 것을 겨우 한 세기라는 시간에 경험한 서울은 '서울'만의 독특한 도시공간의 특성을 이중, 삼중으로 겹겹이 표출하고 있다.

본고는 이러한 견지에서 특히 서울역을 주제로 시작한 연구의 결과물의 일부로, 서울역과, 서울의 20세기 변화를 모두 다루고자 하였다. 서울역은 철도역사이나 단순히 역무시설의 기능적 의미만으로 설명될 수 없으며, 하나의 건축물이나 가깝게는 인접 지역 그리고 멀리는 한반도 전체에 이르기까지 사회적, 경제적, 정치적 사건들과 맞물려 각종 변화를 경험한 서울의 기억을 공유하는

의미 있는 '장소'이다. 더욱이 서울역은 19세기 이전 도성을 드나든 물류 이동의 핵심 소통로이자 19세기 이후 서울 도심의 확장을 극명하게 경험한 곳에 자리 잡고 있다. 110여년에 이르는 서울의 성장과 서울역의 성장은 건축적 스케일과 도시적 스케일을 넘나들며 서로 영향을 주고받았으며, 이러한 의미에서 서울역은 태생적으로 서울이라는 도시와 긴밀하게 소통해왔다. 따라서 약 1세기에 걸친 시간의 축적 속에 철도역사로서 서울역의 공간과 서울의 도시공간이 서로 밀접한 관계를 이루며 성장, 쇠퇴, 변형 그리고 재구축의 과정을 거쳐 왔음을 주목하여, 사회의 급격한 변화 과정이 서울역과 주변 지역에 어떻게 공간적으로 수용되고 건축적으로 적용되었는가를 분석하고, 또 도시 형태와 도시공간 및 건축공간의 상호 소통을 통한 역사적 변모 과정을 살펴봄으로써 서울역의 도시공간적 의미와 가치를 살펴보겠다.

2 철도역과 도시공간의 공간적 확장

건축과 도시는 사실상 서로 별개의 것이 아니며, 도시공간 곳곳에서 일어나는 많은 것은 건축과 도시가 거기 거주하고 생활하는 사람들과 긴밀한 사회적, 경제적, 문화적 관계를 이루며 일어나는 수많은 사건이 적층되어 나타난 결과물이다. 건축은 도시 내부에서 건축적 스케일과 도시적 스케일을 오가며 끊임없이 반응한다.

특히 철도역 및 그에 관계된 각 시설은 19세기 말 근대 기술의 발달로 도입된 근대건축물로서

철로 자체가 물리적으로 도시조직을 점유하고 있기 때문에 그 특성상 끊임없이 확장과 팽창을 거듭하는 도시공간과 밀접한 상관관계를 가질 수밖에 없다. 더욱이 서울과 같은 역사도시의 건축물에서는 이러한 반응이 시간을 두고 점진적으로 혹은 상황에 따라 급진적으로 이루어지며 그에 따라 지속적으로 적응하고 변화한다.

또한 철도역사는 시간이 흐르면서 평면적, 입체적 증대가 이루어지며 현대의 도시에서 철거되지 않는 한, 하나의 구역을 모두 차지하거나 혹은 도시지구 전역을 차지하는 등, 그동안 전례 없었던 규모로 block을 형성하게 되었다. 특히 철도역사의 이용은 공공의 소유이기 때문에 쉽게 소멸되지 않고, 연장, 확폭 등에 의해 변형이 되기 어려운 역사적인 관성을 갖고 있어 도시의 물리적 조직 형태 특성을 가장 잘 표현하고 있다. 기능과 토지의 집중화는 철도역사만의 독특한 지형학적 특성을 만들었고, 이것은 다양한 건물 내 프로그램으로 더욱 강화되었으며 촉발되었다. 최근 이러한 경향은 철도역사를 도시조직 내 종합적인 거대구조물 (mega-structure)들로 건립하도록 유인하였다.¹ Bruinsma는 이러한 철도역사의 거대 복합건축물화를 'mega- structural conglomeration'²라고 언급하고 있다. 철로 및 철도역사의 지형학적 특성 및 거대구조물(mega- structure)화는 아래 그림의 사례에서 확인할 수 있다. 즉 프랑스 파리동역 (Gare de l'est)의 및 미국 뉴욕의 그랜드센트럴 역은 건립 이후 점차 팽창, 확장되면서 주변의 도시조직을 점유하면서 도시공간 내의 거대 구조물로 변모되고 있음을 보여준다.

1. Leon Krier에 의하면, 19세기 이후 발생한 사회제도적 공공건물들의 거대화 및 복합 건축물화는 건물 프로그램의 다양화와 밀접한 관련이 있으며, 이는 거대 도시공간에서의 사람들의 다양한 필요를 충족하기 위한 도시시설에서 나타나고 있음을 강조하고 있다. Krier, Leon, 「Houses, Palaces, Cities」, Architectural Design Profile, 1980, pp.20-21

2. Bruinsma, Frank R. 「Railway development : Impact on Urban Dynamics」, 2008

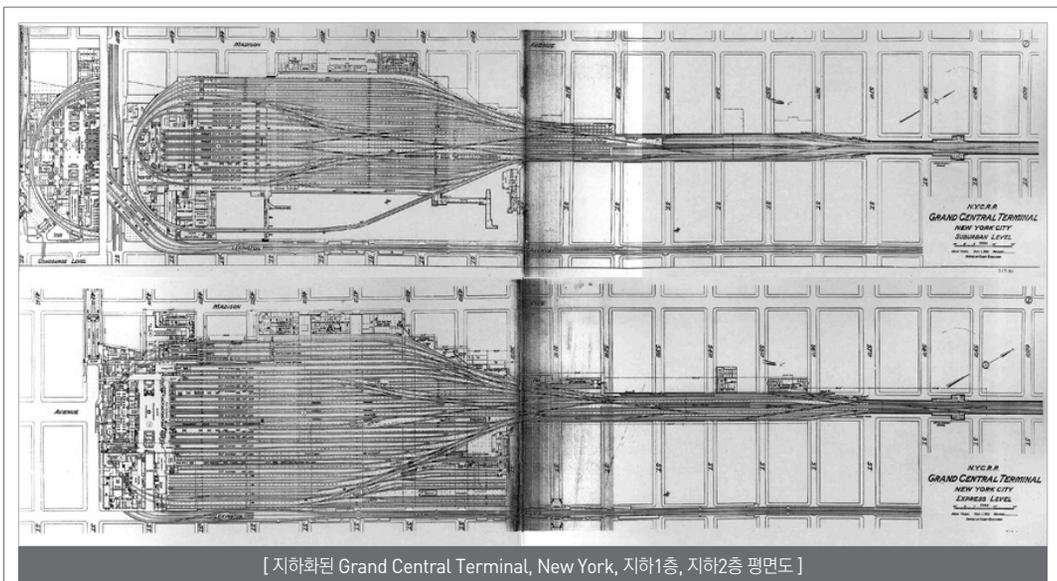


[프랑스 파리의 Gare d'Ousterlitz의 철로]

[도시조직을 점유하고 있는 프랑스 파리의 Gare du Nord와, Gare de l'est]

[그림 1] 도시의 공간을 점유하는 철도 궤도 및 역 시설의 모습

출처 「Above Paris : the aerial survey of Roger Henrard」



[지하화된 Grand Central Terminal, New York, 지하1층, 지하2층 평면도]



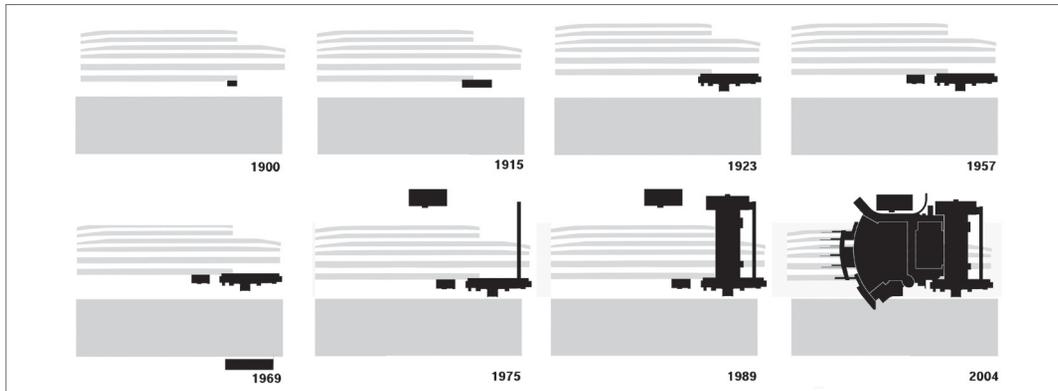
[New York, Grand Central Terminal의 지하 구축도]



[New York, Grand Central Terminal의 단면도]

[그림 2] 뉴욕 Grand Central Terminal의 공간적 확장

출처 (上) 「The Railroad Station」, (下) 「Railway stations : masterpieces of architecture」



[그림 3] 서울역의 물리적 점유형태 변화

3 서울역과 20세기의 서울

이러한 도시 공간적 특성을 지니고 있는 철도역사로서 서울역은 처음 남대문정거장으로 건립된 이후, 1925년 ‘경성역’이라는 이름으로 건립됐던 구 서울역사 건축물을 철거하지 않은 채 연속적으로 인접 도시조직을 점유하면서 현재와 같이 서울 도심 내 거대한 건축물 군을 형성한 모습이 되었다. 특히 서울역 일대는 성곽이 철거되면서 교통의 발달과 함께 도시의 확산을 가장 밀접하게 경험한 지역으로, 개항 이후부터 현대에 이르기까지 서울의 공간구조 변화와 20세기의 도시적 성장을 극명하게 보여주고 있다.

3.1 서울역의 변모

서울역은 현재와 같이 복합적 도시건축시설 형태로 형성되기까지 시기적으로 여러 단계를 거쳤다. 특히 철도역사라는 기능을 담은 공간인 물리적 건축공간 형태를 중심으로 살펴보면, 남대문정거장이라는 이름으로 경인선의 통과역 기능을 수행한 1900년부터 경성역으로 새로 건립된 1925년까지, 1925년부터 1989년 서울민자역사로 건립되기까지, 1989년부터 2004년 서울통합민자역사로 건립되기까지, 2004년부터 현재까지의 시기로 구분할 수 있다.

3.2 서울의 성장과 서울역의 변모

3.2.1 1900-1945년

1900-1945년 초기 남대문정거장의 건립은 철도이용의 보조적 대중교통수단인 전차이용의 활성화와 함께, 남대문 인접 성곽의 철거를 유도하였고, 거의 동시에 시행된 시구개정을 통한 도로확장으로 19세기말 한성부 도시공간의 성장 방향을 유도하는 역할을 하였다. 이 시기 도시성장의 방향은 1936년을 기준으로 서울역사와 타 철도역사와의 도시공간적 관계에 따라 이전과 이후 시기가 각기 다른 형태로 나타났다. 1900-1936년의 시기에는 일본의 신용산의 군 주둔지 유치와 철도관련시설의 집중으로, 500여 년간 지속되어온 성곽과 성저십리를 포함하는 기존 한성부의 성곽중심의 도시공간이 경성-용산을 잇는 남북방향으로 확장하는 형태로 변모하게 되었다. 이러한 도시공간의 확장은 1936년 일제의 ‘대경성계획’ 하에 시가지계획구역의 고시로 새로운 변화를 겪게 되었다. 한편 경춘선, 중앙선의 부설과 함께 동경성역(청량리역)의 기능이 증대되었으며, 비슷한 시기 경부선과 경인선의 물류 및 여객 수송의 확대와 공업지로서 발달하게 된 남경성역(영등포역)의 역할이 증대되면서 이 지역들이 크게 발달함으로써, 경성-용산을 축으로

확장되었던 도시공간 성장의 방향성이 영등포-청량리를 잇는 경성의 동부와 남부로 유도되었다.

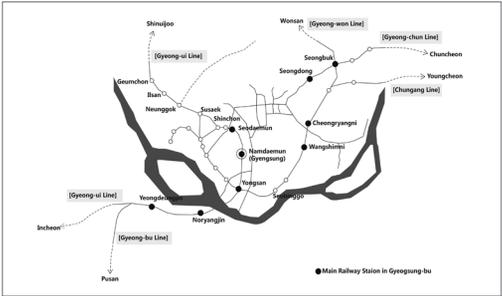
3. 2. 2 1945-1989년

두 번째, 해방 이후인 1945-1989년 사이의 기간에는 기존 서울역사의 기능과 역할의 변화가 서울역사 주변지역 및 서울 도심부 공간의 변화를 유도하였다. 즉 1945년 이후에는 광복과 한국전쟁으로 남북 분단이 된 사회, 정치적 상황에서 서울역사는 중국-한반도-일본을 잇는 대륙간 이동의 중심 통과역으로서의 기능에서 한반도 남부 내륙의 종단역으로 작용하게 되는 근본적인 역할의 변화를 맞게 되었다. 남북분단 이후에도 수도로서 각종 수도기능이 집중된 서울은 소비기능이 극대화되면서 서울역으로 여객 및 물류가 집중되는 결과를 낳았다. 특히 이러한 상황에서 자동차 중심의 교통시스템 도입 및 고속도로의 건설이 가시화되는 1969년을 분기점으로 서울역사는 내부적으로 구내 시설의 확장과 분화를 겪게 되었으며, 외부적으로 타 철도역사와 부분적으로 여객, 물류, 차량기지의 기능을 분담하게 되었다. 또한 서울의 인구과밀화와 지나친 도시기능의 집중은 서울시의 수도 기능을 강남으로 이전, 분산시키려는 정책과 함께 자동차라는 대체 교통수단의 급격한 발달은 철도이용의 감소로 이어졌으며, 서울역사의 전반적 쇠퇴를 가져왔다. 즉 60년대 후반부터 여객 중심역으로서 철도역사의 기능이 강화되고 서울역사 인근 지역의 도심기능이 집중되었던 서울역사의 공간은, 다시 철도의 쇠퇴와 함께 고밀도의 도심지역에서 고립된 섬과 같은 이중적 도시공간이 되었다.

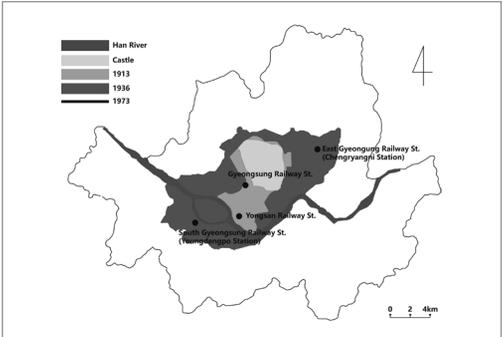
3. 2. 3 1989-현재

세 번째, 1989년 이후 현재까지의 기간에는 철도역사에 대한 인식변화가 크게 일어난 시기로 서울역

사는 서울이라는 도시기능을 복합적으로 담는 내부화된 도시 시설로서 기능하게 되었다. 역사시설의 쇠퇴를 거듭해오던 서울역은, 1989년 민자의 유치로 경제적 투자가치의 극대화를 위해 상업시설을 역사공간 내에 수용하게 되는 최초의 시도를 하게 됨으로써, 철도역사로서 기능해오던 서울역사의 도시공간적 역할이 전환기를 맞게 되었다. 이것은 서울정도600년 사업이 시작되고 국가상징가로 조성계획 등이 구체화된 1994년 이후에, 이와 같은 문화재로서의 구 서울역사에 대한 가치 인식 및 고속철도의 도입, 지역의 내부화된 도시시설로서의 역할과 같은 철도역사 본래적 기능을 재구축하게 되는 가능성을 부여하게 되었다. 이제 서울역사는 내부적으로 도시공간을 다양한 방식으로 끌어들이게 되었으며, 또한 이를 중심으로 도시공간구조를 재편하는 도시공간 변화의 핵심적 역할을 수행하게 되었다.



[그림 4] 일제시기 서울에 형성되었던 주요 철도 노선도



[그림 5] 서울의 성장방향과 서울의 주요 철도역의 위치

[표 1] 서울역의 도시공간 구축의 성격에 따른 시기 구분

시기구분	제1기(1900-1945)		제2기(1945-1989)		제3기(1989-2009)	
	서울역의 건립과 근대적 도시공간의 확장		서울역과 도심기능의 집중과 분화		서울역과 도시공간의 수용	
도시공간 구축의 성격	서울역으로 인해 서울의 근대적 도시공간이 확장, 유도		서울역으로 인해 서울의 도심기능이 집중, 분화		서울역이 서울의 복합적 도시 시설로 전환	
세부구분	1900-1936	1936-1945	1945-1969	1969-1989	1989-1994	1994-2009
중요 분기점	1900 : 남대문정거장 건립	1936 : 시가지계획구역 고시	1945 : 광복 및 남북 분단	1969 : 전차 운행 중단, 고속도로 개통, 고가도로 준공, 차량전용도로화	1989 : 민자역사 건립, 상업공간 도입	1994 : 국가중심가로 조성 계획 실시
분기별 특성	경성-용산의 남북축 형성	동경성역(청량리)-남경성역(영등포)으로의 기능 분화 및 지역 확장	통과역 기능의 상실과 종단역화	자동차 중심의 도로체계 변환 및 철도역 기능의 쇠퇴	상업적 투자가 치료서의 기능 부가와 철도역으로서의 본질적 기능 감소	서울역의 역사문화 공간화와 지역 내부의 복합적 도시 시설화
서울역의 주요 건축적 변화	서울역사 시설 변화	1900-1925	1925-1989		1989-2003	2003-2009
		남대문정거장	경성역 → 서울역		서울민자역사	서울통합민자역사
	서울역사 부가 시설	남대문역 증축 (1915)	남부역사(1957)	동부역사(1970), 서부역사(1974), 육교(과선교) 건립(1977)		대중교통 환승센터(2009)
	서울역사 기능 변화	통과역		종단역		
	보통역에서 경성의 관문으로 성장	여객전용화	여객, 화물 수송 기능 집중	타 역에 여객, 화물 분산 시도	상업공간 도입	고속철도 및 대형 마트 도입, 공공문화공간화
주요 도시적 변화	관련 서울 도시 계획	지역축소-경성, 용산 포함 탁지부 관세 국 소속 남대문출장소 설치 (1908)	시가지계획구역 고시-영등포구, 동대문구를 경성에 편입(1936) 영등포역→남경성역, 청량리역→동경성역 개칭	양동 일대 재정비(1955)	도시기본계획 조정(서울인구집중 억제 및 분산책) (1970) 수도권 인구재배 차계획(강북 개발 억제)(1977) 서울역앞 청년촌 정리(1970)	순화동 재개발 (1990년대)
						서울정도 600년 사업-서울상징거리 조성계획 (1994), 국가중심가로 조성계획 (1995), 서울 도심 재창조 종합 계획의 역사문화 축 지정(2007)

4 **결어:서울역과 서울의 20세기 그리고, 건축물과 도시의 관계**

이러한 110여년에 걸친 서울역사의 시기별 특성의 변화의 이면에는, 서울역사가 근대의 산업화 과정을 거쳐 도입된 타도시의 철도역사와는 달리

일제강점기 식민지 도시의 경제적·군사적 목적의 통과역으로 도입되어, 결과적으로 20세기 서울 도시공간의 도심부에 위치하게 된 태생적인 차이점이 작용하였다. 여기에 남북분단이라는 정치적 상황은 서울역사를 물리적으로는 통과역이나

기능적으로 종단역의 역할을 하게 되는 외부 요인으로 작동하였다. 한편 이러한 상황 하에서 서울역사의 변모 과정은 각 변화의 시점에 작용한 결정들로 서울역사만의 특수성을 가지게 되었다. 즉 지속적으로 이루어진 서울역사의 도시공간화 과정은, 공간적으로는 초기 설정된 조건을 기준으로 이후에 나타난 서울역사의 물리적 점유방식의 선택과 수용방식에 영향을 주었으며, 기능적으로는 서울역사 구내시설에 기능과 역할이 도시내부화

되고, 서울역사 그 자체로 서울이라는 도시와 상호 반응하는 도시구조화를 거치게 되었다. 즉 서울역사의 도시공간화 과정은 서울이라는 도시에서 '공간적 확장'과 '기능적 구축'의 두 가지 큰 특성으로 나타나며, 결과적으로 이러한 공간적 확장과 기능적 구축은 서울역사가 기능화된 현대의 도시시설로서 도시의 공간에 적극적으로 영향을 미칠 수 있는 가능성을 부여하게 되었다.

참고문헌

1. Bertolini, Luca, Spit, Tejo, 『Cities on rails : the redevelopment of railway station areas.』, E & FN Spon, 1998
2. Carroll L.V. Meeks, 『The Railroad Station-an Architectural History.』, Dover Publications, INC, 1995
3. Ferrarini, Alessia, 『Railway stations : from the Gare de l'est to Penn Station.』, Phaidon Press, c2005
4. Levy, A. 『Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: Some questions for research.』, Urban Morphology3(2), 1999
5. Yekyeong, Shin, Axes of the Urban Growth: Urbanization and Railway Stations in Seoul, 1900-1945, Planning Perspectives(SSCI, Online:1466-4518, Print:0266-5433), Vol.28, Issue.4, pp.628-639, 04 Nov, 2013, Taylor and Francis
6. 이혜은, 『대중교통수단이 서울시 발달에 미친 영향:1899~1968.』, 지리학 제 37호, 1988
7. 신예경, 『서울역사 북부 구내 상업공간의 변형과 수용.』, 대한건축학회 논문집 계획계 제 27권 제11호, 2011.11
8. 신예경, 『南北分斷 이후 나타난 서울驛舍 變貌의 特性 -1945년~1989년 시기의 都市空間的 變貌를 中心으로.』, 대한건축학회 논문집 계획계 제27권 제3호, 2011.02
9. 신예경, 김진균, 『서울역사 공간분화에 관한 연구.』, 대한건축학회 논문집 계획계 제25권 제7호, 2009.07
10. 신예경, 김진균, 『20세기 이후 서울 도심내 주요 공공건축의 형성 및 공간적 특성.』, 대한건축학회 논문집 계획계 제25권 제4호, 2009.04
11. 서울건축사, 서울특별시사편찬위원회, 서울특별시, 1999
12. 서울교통사, 서울특별시사편찬위원회, 서울특별시, 2000
13. 서울도심부 발전계획-도심부 도시조직의 원형과 변화, 서울특별시, 2004
14. 서울시 도심재개발사업연혁지, 서울특별시, 1989
15. 서울시주요간선도로변도시계획(1),(2), 서울특별시, 1983
16. 서울역사 : 실측조사보고서, 문화재청, 2004
17. 서울역지구 도시설계(안), 서울시립대부설 수도권개발연구소, 1987
18. 서울육백년사 1~5권, 서울특별시사편찬위원회, 서울특별시, 1979
19. 서울의 도시계획 1394-2011, 서울특별시, 1997
20. 서울통계연보, 서울특별시, 1962-1985
21. 철도건설사, 철도건설국, 1969
22. 철도업적 : 제67주년 철도의 날, 철도청 공보관실, 1966
23. 철도연보(연감), 철도청, 1964-1977
24. 철도통계연보, 철도청, 1978-
25. 한국철도100년사, 철도청, 1999