

## 현대 역사건축

- Albenga(Italy) 고속 철도 역사 계획안\* -

### The Railway Station Architecture on the Contemporary

- Albenga(Italy) Railway Station Planning -

박 열\*\* · 노 삼 규\*\*\*

(Park, Yeol · Roh, Sam Kew)

#### 目 次

- |                 |                           |
|-----------------|---------------------------|
| I . 서론          | III . 현대 역사설계 사례          |
| II . 역사계획의 개념   | IV . Albenga 신 고속철도 역사 계획 |
| 1. 역사건축의 시작과 원형 | V. 결론                     |
| 2. 국가별 역사건축 성격  |                           |

#### I. 서론

최근 10년 간 유럽에서는 18·19세기 역사건축의 발전 이후 유럽 통합이라는 사회적 상황과 고속철이라는 기술적 발전에 힘입어 역사건축이 다시 거론되어지고 있으며 또한 실행되어지고 있다. 18세기 산업 혁명 이후 지속적인 기술의 발전과 더불어 변화해 온 역사는 그에 따라 구성방식을 달리 하며 변모해 왔는데, 단순한 유형적·건축적 측면에서 뿐 아니라 개념적 접근에 있어서도 크게 변화했다. 현대의 역사계획은 근대 도시의 상징적 건축물이 아닌 도시 내의 새로운 서비스 공간으로 재이해되어지고 있는 까닭에 도시 Ri-qualification의 전략을 가진 보완·종합적 대상으로 다루어져야 한다.

19·20세기의 역사계획은 건축유형에 관한 논쟁이 활기를 띠면서 많은 이론들이 대두되었다. 그러나 현재 그것들의 대부분은 실제적인 면에 있어 그 의미를 상실하였거나 미완의 상태로 있다.

이러한 까닭에 과거의 역사계획에 대한 재고찰을 바탕으로 그것들의 미비함을 보완하여 제시되는 새로운 제안을 현재에 적용시키는 것이 바람직하다고 하겠다.

본 논문은 역사계획의 개념의 변화를 이해하기 위해 1830년에서 1930까지의 역사건축들의 테마를 중심으로 개괄적 고찰을 통하여 현대 역사건축계획에 있어 개념적 변화의 필요성을 이해하며, 오늘날 도시에 있어 역사계획의 변화된 개념과 그에 따른 설계 접근 방식을 이탈리아 철도청에 의해 신 고속철도 역사계획 대상지로 결정된 Albenga에 적용시켜 제안하고자 한다.

\* 2001, Rotterdam, Netherlands, Archiprix International 2001 논문 수상작.

\*\* 이탈리아 건축학 박사, (현) 공간 건축사무소

\*\*\* 광운대학교 건축학부 교수

## II. 역사계획의 개념

### 1. 역사건축의 시작과 원형

「역사건축이 자신의 작업으로만 남겨질 수 있다면 자신의 위엄을 가질 것이다.」

〈John Ruskin, 1849.〉

1830년 산업 혁명 당시 “도시의 대성당”이라는 상징적 의미를 가지고 태어난 역사건축은 시간과 함께 공공 건물로써 새로운 역할을 수행해왔다.

역사의 출현은 삶의 변화를 초래하여 새로운 세계의 삶을 주었다는 면에서 하나의 혁명이라고 할 수 있다. 역사건축은 전통적 유형의 부재로 인하여 처음에는 공공건물(Public Building)과 공장 건물(Industrial Building)이라는 두 가지 양식의 결합 형태로 나타났으며, 이는 도시의 모뉴먼트적 성격과 기계 기술 발전의 표현이라는 복합성을 지녔다.

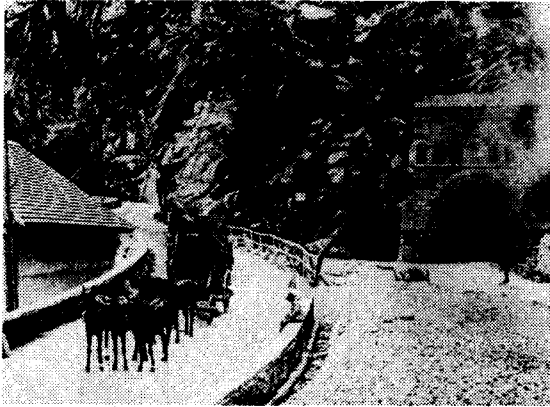


그림 2-1. La Stazione di Posta

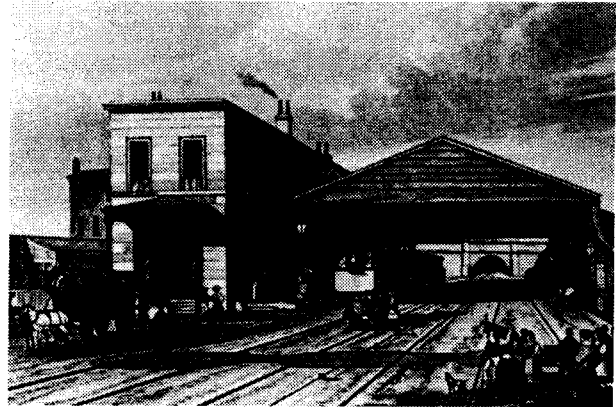


그림 2-2. Crown Street Station, Liverpool, 1830

복합성을 가진 역사건축은 다양한 유형을 선보였다. 여행객을 위한 장소에는 북유럽의 청사형, 개인 빌라형, 개선문형, 로마의 공중 목욕탕형, 또는 교회 건축 양식을 취하였다. 반면에 기차를 위한 지붕이 있는 공간은 하나의 실험적 건축의 장으로써 새로운 기술들이 시도되어졌다. 그리고 역사 내부 공간은 국가별·지역별로 특색을 띠면서 발전해 나갔다.

### 2. 국가별 역사건축 성격

영국의 역사건축은 일반적으로 도시의 전통적 이미지를 고려하고 있다. 플랫폼을 덮은 거대한 지붕은 되도록 보이지 않도록 하였으며, 여행자들을 위한 건물은 대규모 호텔의 성격을 띄었다.



그림 2-3. St. Pancras Station, London, 1868-69

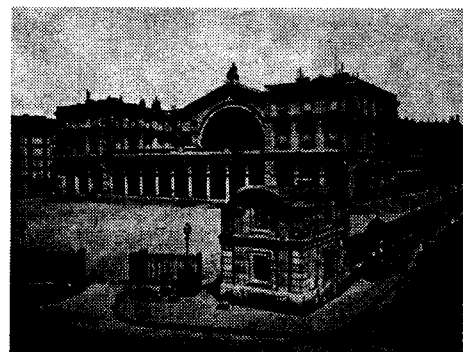


그림 2-4. Gare de l'Est, Paris, 1847-52

독일의 역사는 큰 규모의 볼륨을 사용함으로써 단일의 넓은 실내 공간을 확보하고자 하였으며,

외형적으로는 도시 구조 속에서 독립적으로 구성되어졌다. 두 개 이상의 피아자(piazza)\*를 두어 특별한 정면성을 가지지 않는다. 이것은 도시의 경관에 대한 배려로써 주변 건물들과의 이질성을 주이기 위한것이다..

이에 반해 이탈리아의 경우에는 항상 전면에 피아자가 두어 정면성을 강조하였으며, 사방에 도로를 가지면서 거대한 도시블록을 형성한다. 건물의 유형 면에서는 청사건축과 지붕이 있는 시장 공간을 결합한 형태가 주를 이룬다.

프랑스에서 역사구성의 배치는 다양한 기능적 프로그램에 중점을 두었으며, 이는 1840년 초에 건축가들과 엔지니어들이 공동 작업으로 이루어졌다. 기차 이용객들의 동선을 분리한 것이 대표적인 예이다. 또한 정면에 거대한 반원 창을 두어 내부공간에 있어서는 채광의 효과를 주고, 외형적으로는 입면의 대칭성을 강조하였다.

1880년대에 이르러 도시의 발달과 기차 이용자들의 증가는 유럽 도시의 기존 역사들에 있어 보다 기능적인 측면이 강조된 본질적인 개선을 야기시켰다. 기존의 역사는 더 이상 급성장한 도시의 요구를 충족시킬 수 없게 되었기 때문이다. 이러한 문제는 역사건축의 예술성과 과학성, 구성과 기능성 사이의 연구를 통한 해결책으로 역사 내부 공간의 전문화를 추구하게 되었다. 따라서 역사건축의 유형과 규모 면에서 개별적 변화 뿐만 아니라 그들 상호간의 조화를 고려한 계획이 필요하게 되었다. 이렇게 새로이 재정립된 역사건축의 모델은 1930년 말까지 주류를 형성하였다.

### III. 현대 역사설계 사례

시간의 흐름에 따라 발생한 사회적 변화와 요구는 역사계획에 있어서도 많은 변화를 가져왔고 새로운 모델의 필요성을 제기하게 되었다.

사례들의 분류 과정에서 몇 개의 역사는 1개 이상의 특성에 해당이 될 수 있다. 그러나 역사건축은 복합적 프로그램들의 집합적 계획이며, 조사의 목적이 역사건축의 현대성을 인식하기 위하여 각 사례들의 고유한 특성을 고려하여 접근하였다. 오늘날 역사계획 개념의 변화에 있어 구조적 혁신, 다기능성 그리고 고속철도와 도시간·지역간의 운송 수단과의 연결 등의 많은 현안들은 결정적 요소로 작용한다.

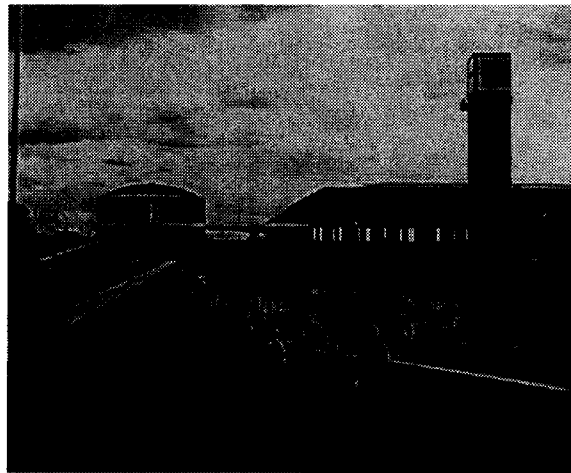


그림 3-1. Estacion de Atocha, Madrid, 1992

이러한 것들은 기존 역사들에 있어 재조정을 필요로 하고, 또한 이용 가능한 역사 주변지역의 상업적 가치의 상승은 역사계획에 있어 토지이용 프로그램에 변화를 주었다.

현대 역사계획 지구는 서비스, 상업, 문화 그리고 환승 장소의 역할을 포함하는 도시 내의 집합적 공간이다. 유럽에서의 역사계획지구는 도시계획 차원에서 여러 기능들이 함께 하는 도시 생활에 중심 공간으로 이해된다.

이러한 관점에서 최근 20년 간 유럽에서 행해졌던 계획안들은 공공건축과 건설(civil architecture and construction), 상호교류의 장소(node of interchange) 그리고 다양한 기능을 가진 복합시설(complexity for the multi-function)의 3가지로 특성을 나타내고 있다.

\* 피아자(Piazza): 영어의 Square와 같은 성격의 공간.

그 예로는 마드리드에 있는 아토차 역사(Estacion de Atocha, Raphael Moneo, 1992)와 같은 공공건축과 건설로써의 역사, 런던의 워털루 국제 터미널(Waterloo International Terminal, Nicolas Grimshaw, 1993)과 같은 상호교류의 장소로써의 역사 그리고 스톡홀름에 위치한 바사 역사(Vasa Terminalen di Stockholm, Ralph Erskin, 1989)와 같이 다양한 프로그램들의 복합시설로써의 역사가 있다.

#### IV. Albenga 신 고속철도 역사계획

이렇듯 오늘날 역사는 단지 도시의 운송 체계는 물론 도시의 복합문화에 있어서도 도시 내의 중요한 연결 공간으로 변화하였다. 그리고 역사의 주변은 도시의 새로운 중심지가 됨에 따라서 물리적으로는 단지 역사 자체의 계획과 함께 다양한 주변 부대시설들의 계획이 필요로 하게 되었다. 뿐만 아니라 도시의 교통 시스템과 도시 내의 통근 인구의 증가 현상은 지속적인 역사 주변 지역에 대한 다양한 프로그램들의 필요성을 가져오게 한다.

사례를 통한 현재 유럽의 역사계획에서 보면, 역사는 과거와 같이 단순히 기차 이용자들만을 위한 제한적 장소가 아니라 도시민들의 문화 중심의 장소로 이해된다. 그러므로 역사계획에 있어서 도시와 같은 다양한 프로그램, 즉 역사 주변과 내부에 있어 상업공간, 문화·휴식 공간 등을 수용할 수 있는 계획이 동시에 고려되어야 한다.

Albenga 신 역사계획은 이탈리아 철도청이 고속철의 도입과 유럽 통합이라는 사회·문화적 상황의 변화로 필요성이 대두된 남부 프랑스와 이탈리아를 연결하는 고속 철도의 신설에 의한 것이며, Albenga에 있어서는 도시 확장 계획이기도 하다.

계획 대상지는 Albenga시 근교 Bastia에 위치하고 있으며, 남쪽의 강과 북쪽에 예정된 인터체인지와 상업 시설들을 가로지르는 고속도로에 의해 구획되어진다. 이러한 대지주변의 변화될 물리적 상황은 Bastia의 도시 구조를 변하게 할 뿐 아니라, 도시민들의 행태 또한 달라질 것이다. 역사계획에 있어 이러한 물리적 변화요인들은 단지 역사설계가 아닌 역사지구 설계로써의 접근을 요하며, 역사 건물 외에 상업공간, 문화공간 그리고 휴식공간 등의 다양한 프로그램들의 조성이 이루어져야 한다.

Albenga 신 역사 계획안은 대지분석을 통한 기존의 Layer, 지형적 특성으로 인해 지상에서 약 11m 떠 있는 고속철도라는 새로운 Infrastructure 그리고 복합성을 갖는 역사를 위한 다양한 프로그램들의 3차원적 구성을 특징으로 한다. 고속도

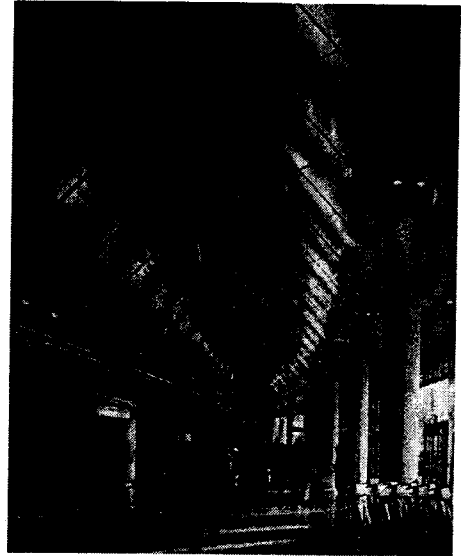


그림 3-2. Waterloo Station Hall

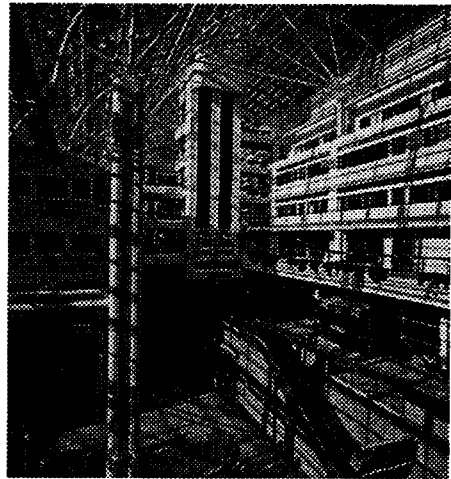


그림 3-3. Vasa Terminalen Atrium

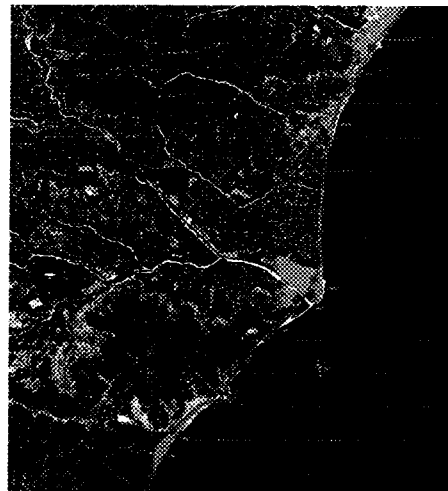
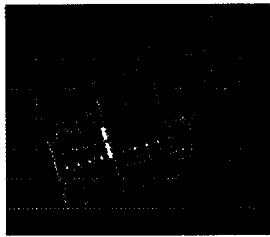
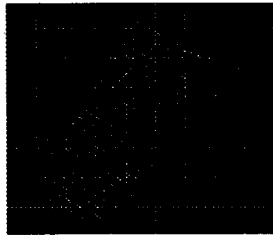


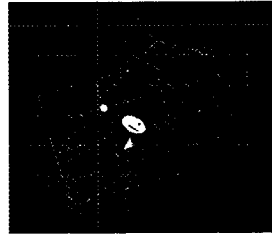
그림 4-1. 이탈리아 고속철도 계획도



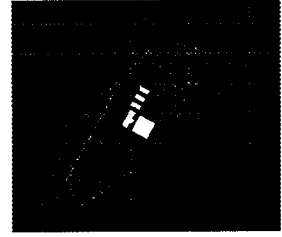
LAYER 01 옛 로마시대 도로



LAYER 02 신 고속철도



LAYER 03 축의 중첩



LAYER 04 기본 구조

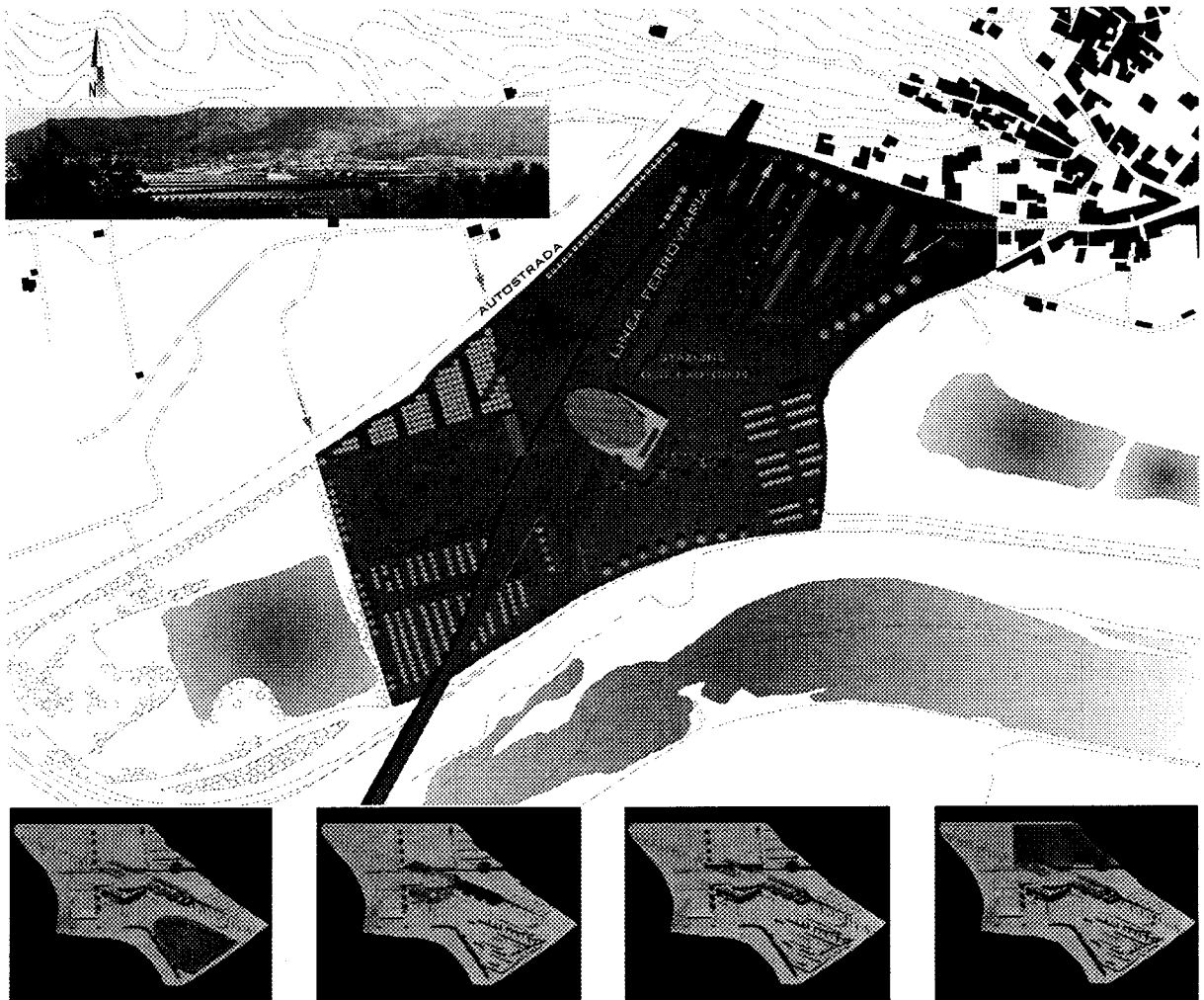
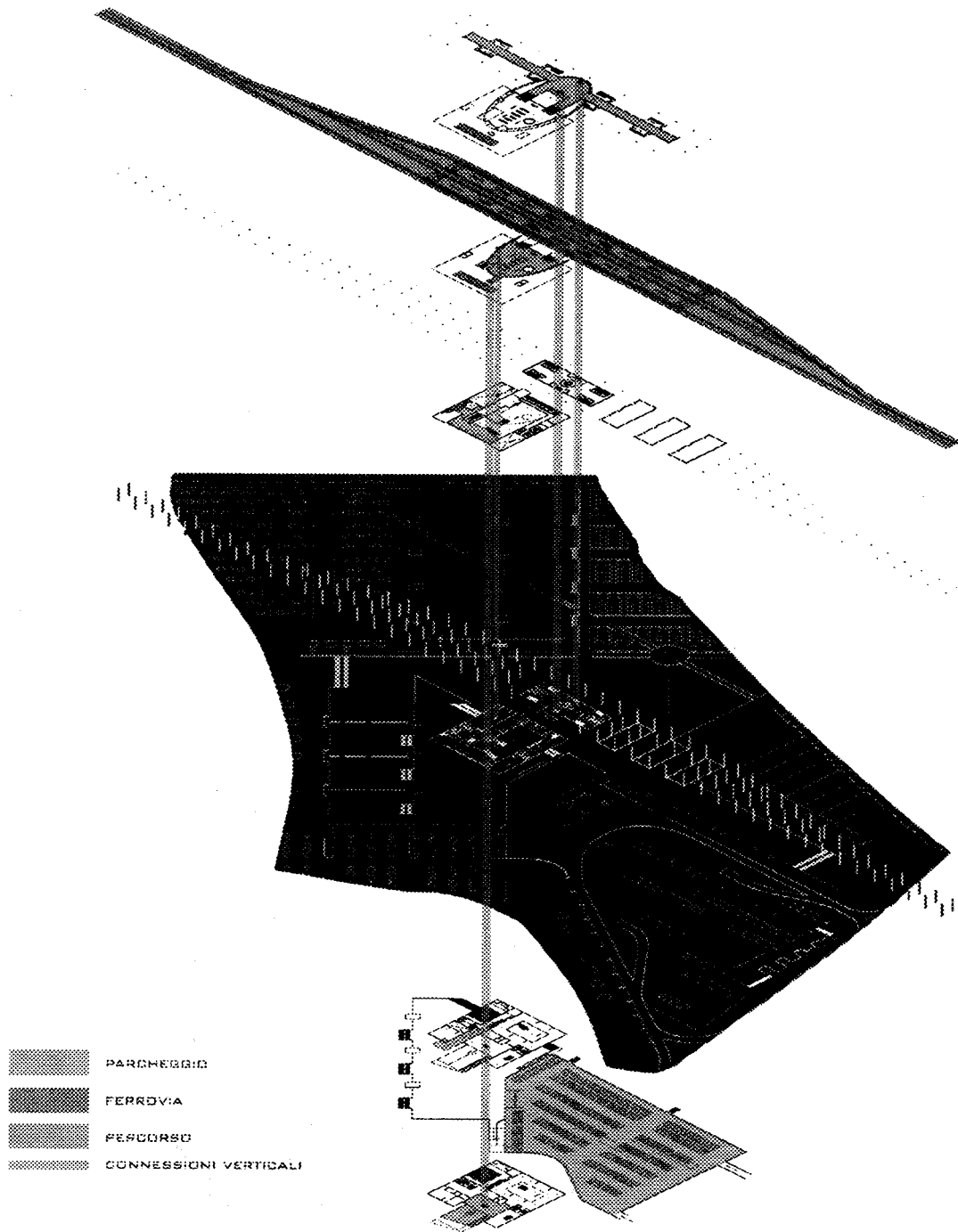


그림 4-2. LAYER

그림 4-3. Albenga 신 고속철도 역사 계획안 배치와 프로그램

로에 의해 단절된 옛 로마 시대의 도로 흔적들을 다시 연결시켰으며, 이러한 도로체계를 역사 외에 상업공간, 피아자(piazza) 그리고 공원 등의 주변의 다양한 프로그램들의 구획에 있어 하나의 축으로 이용하였다.

역사와 공원으로의 접근에 있어서는 여러 방향에서 용이하도록 고려되었다. 특히 고속도로가 있는 북쪽방향에서의 접근을 위해 단절된 기존의 길을 확장 연결하였으며, 공원과 상업시설로 연결된다. 여기의 공원과 상업시설들은 단지 기차 이용자를 만을 위한 것이 아닌 Albenga의 사람들을 위한 프로그램으로써 역사지구를 단순히 떠남이나 도착의 장소가 아닌 도시 생활의 한 부분이 되



기 위함이다.

그림 44. 수직 동선 체계

북동쪽에 위치한 역사의 피아자는 완만한 경사를 이용하여 두 개의 층을 갖는다. 상부는 도시와 역사를 연결하는 대중 교통을 위한 환승장소로 계획되었고, 하부는 주차장으로 계획하였다.

역사 건물의 경우, 동선은 기차 이용자들의 공항건물의 동선 체계와 같이 출발과 도착이 분리되었다. 역사건물 내부로의 진입

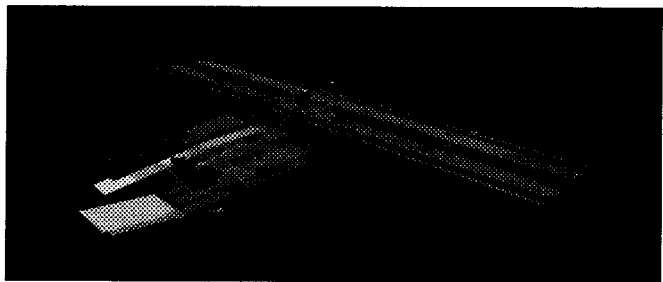


그림 45. 내부 동선

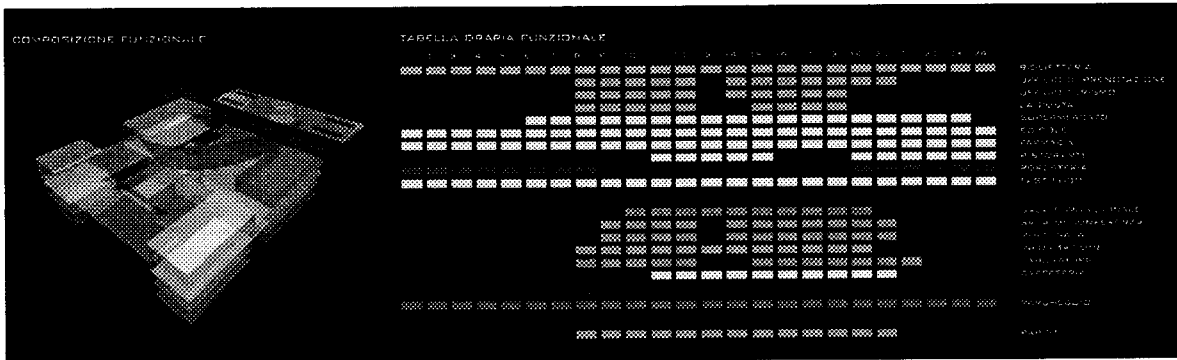


그림 4-6. 시간대별 각 프로그램 이용 분석 다이어그램

으로는 2개의 슬로프가 있는데, 그 중 대형 슬로프는 전시실과 회의 실 등이 있는 문화 및 교육의 공간으로 연결되며, 다른 하나는 역사의 메인 홀로 연결된다. 공간 구성방식에 있어서는 도시의 피아자와 같은 성격의 평면들을 수직적으로 중첩시켰다. 건물의 투명한 입면의 디자인은 역사 내부공간의 자연 채광을 고려한 것이다. 역사의 내부는 또한 다양한 프로그램들로 구성되어 단순한 역무로써가 아닌 몰(Mall)의 성격을 갖는다. 플랫폼에 이르기 전의 메인 대기실은 역사의 최상부에 위치하여 외형적으로나 공간적으로 성격이 다른 장소들, 즉 사람을 위한 장소와 기차를 위한 장소를 하나로 연결시킨다. 메인 대기실의 유리로 된 입면과 지붕의 일부는 자연광의 자연스러운 수용을 가능케 해 밝은 공간을 연출할 뿐 아니라 기차를 기다리는 동안 유리를 통하여 야외의 자연 경관을 또한 감상할 수 있다.

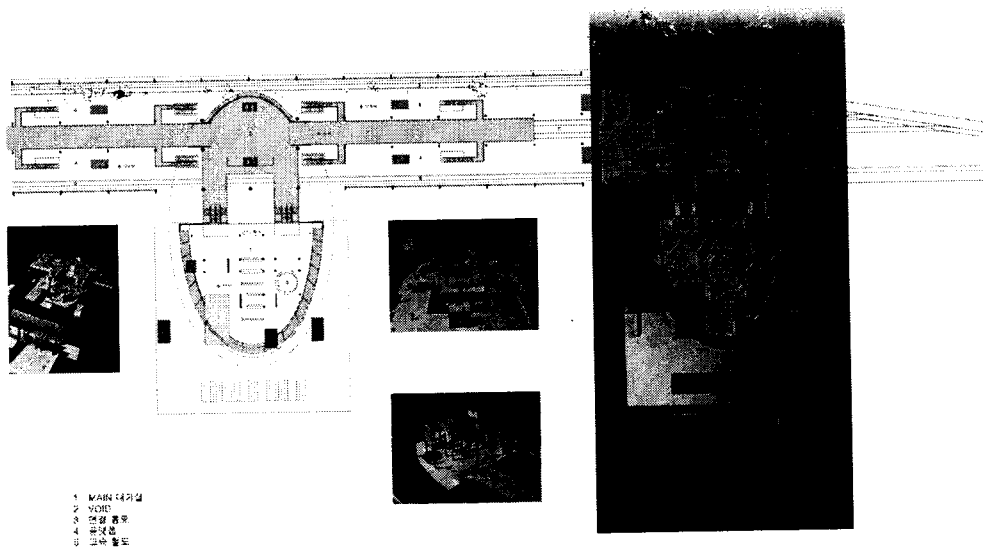


그림 4-7. 메인 홀

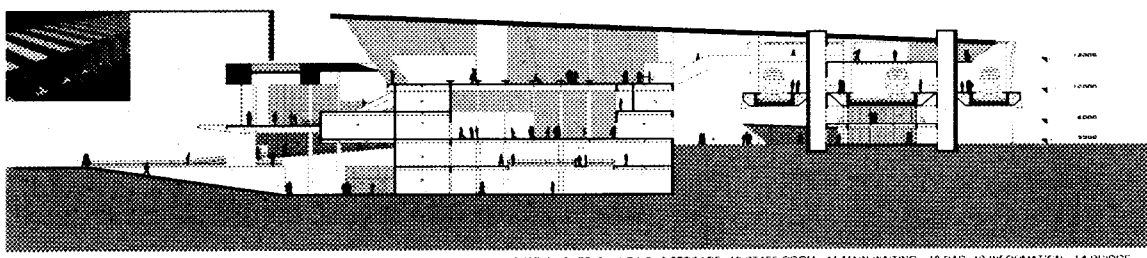


그림 4-8. 주 단면도

Albenga 신 역사계획안은 오늘날 역사건축 계획에 대한 하나의 제안으로 회의장, 전시관, 상업시설 그리고 도시 공원이 모두 고려되어 이제는 더 이상 역사 공간이 단순한 이동의 개념이 아닌 도시의 한 부분으로 사람들이 생활하는 장소의 개념을 지닌 현대적 역사 개념을 충분히 고려하고 있다.

## V. 결론

본 연구는 오늘날의 현대 역사 공간은 더 이상 도시 속의 하나의 건축물이 아니라는 개념의 변화를 과거 행해졌던 역사공간들의 시대에 따른 사회·경제·문화적 배경을 바탕으로 살펴보았다. 또한 현대에 이루어지고 있는 역사건축들의 공간구성과 특성을 중심으로 Albenga 신 역사계획설계에 적용하여 새로이 추구하여야 할 현대 역사계획에 있어 하나의 모델을 제시하였다.

오늘날의 역사건축 계획은 개념에 있어 일정한 유형을 가진 단독 건물로 이해되어지는 것이 아니라 도시에 있는 물리적 인자들을 해석하면서 계획되어야 하는 도시 속에 존재하는 하나의 도시 구조체로 인식되어야 한다. 현대 역사건축 계획은 다양한 프로그램과 서비스 공간들의 복합 구조에 대한 이해에서 출발 되어진다. 즉, 상업적 공간부터 휴식을 위한 공원, 주거지부터 여가·문화 공간이 함께하는 도시 속의 도시인 것이다.

이를 위한 역사건축물의 새로운 건축유형의 도입은 당연한 귀결로, Albenga 신 역사계획의 적용된 수직형 피아자(piazza)는 그 한 방안이 될 수 있다. 수직형 피아자의 구성논리(logic)는 2차원적 개념인 피아자를 3차원적으로 활용하는 것으로, 피아자를 도시 내부에서와 같이 수평적으로 나열하지 않고 수직적으로 중첩시키는 것이다. 프로그램이 다른 피아자들의 수직적 중첩인 역사공간은 도시와 같이 이용자들의 다양한 요구를 충족시킬 수 있음과 동시에 프로그램들을 그룹화한 피아자들의 중첩은 다양한 프로그램들 간의 신속한 이동과 상호교류를 촉진하여 내부공간에 연속성을 부여한다.

## 참고문헌

1. Aldo de Poli, "La piazza verticale", 『Interni』, 1995. pp.72~81.
2. Carroll Louis Vanderslice Meeks, 『The Railroad Station』, Yale University Press, 1964.
3. Francisco Asensio Cerver, 『Atlante di architettura contemporanea』, Colonia:Koenemann, 2000.
4. John Ruskin, 『The Seven Lamps of Architecture』, London, 1849. pp.222.
5. K. Powell & R. Moore, 『Structure, Space and Skin』, London:Phaidon, 2000.
6. Luca Bertolini-Tejo Spit, 『Citys on Rails』, London:E & FN Spon, 1998.
7. Luca Guerrini, "La città delle ferrovie", 『Paesaggio Urbano』, 1990.
8. Marcus Binney, 『Architecture of Rail』, London:Academy, 1995.
9. Nico Ventura, "Stazione ferroviarie per la città di oggi", 『Casabella』, 1993.
10. Nikolaus Pevsner, 『Storia e Caratteri degli edifici』, Roma:Palombi, 1986.
11. Steven Parissien, 『Station to Station』, London:Phaidon, 1997.