

## (비-)장소로서 도시 기계 공간 -대구 지하철 공간의 기호적 재현에 대한 해석-

이희상\*

### Urban Machine Space as (Non-)Place: Interpreting Semiotic Representations of Subway Space in Daegu

Heesang Lee\*

**요약** : 본 논문은 국지적 이동성의 도시 기계 공간인 지하철 공간의 기호적 재현을 공간, 시간, 장소의 의미에서 탐구한다. 제2절은 기존 연구에서 제시된 이동성의 도시 공간의 전반적 특징을 '기계 공간', '(비-)장소', '인지 지도'의 개념을 중심으로 검토한다. 제3절은 대구 지하철 공간에 대한 '공간적' 및 '시간적' 재현의 기호들을 해석하고, 그 기호적 재현의 의미를 제시한다. 이를 통해 지하철 공간에 상호 조화적으로 혹은 모순적으로 공존하는 기호 경관들이 그 공간을 다중적, 복합적인 기술-사회 공간으로 생산한다는 것을 밝힌다. 지하철 공간의 공간적-시간적 재현은 한편으로는 '(비-)장소', 다른 한편으로는 '장소'의 공간을 형성하며 또한 한편으로는 '기억', 다른 한편으로는 '망각'의 공간화를 수반한다. 지하철 공간은 사람들이 이동하는 '이동성'의 공간만이 아니라 기계 및 도시 공간을 바라는 방식에 영향을 주는 '정체성'의 공간으로 생각되어야 한다.

주요어 : 이동성, 기계 공간, (비-)장소, 지하철 공간, 기호, 재현, 기억, 망각

**Abstract** : This paper is an attempt to explore semiotic representations of subway space as the urban machine space of local mobility in terms of space, time and place. For this, the second section of the paper reviews the contours of the urban space of mobility in terms of 'machine space', 'non-place' and 'cognitive map'. The third section interprets the signs of 'spatial' and 'temporal' representations of subway space in Daegu, and suggests the implications of the semiotic representations. It is uncovered that various sign-scapes which coexist in the subway space in coordinated or contradictory ways product the space into multiple and complex techno-social spaces. That is, the spatio-temporal representations of the subway space form the space of 'non-place' on the one hand and the space of 'place' on the other hand, and involve the spatialization of 'memory' on the one hand and the spatialization of 'forgetting' on the other hand. Thus, the subway space should be regarded to be not only the space of 'mobility' which people move in and through, but also the space of 'identity' which has effects on the ways for them to see the machine space and its urban space.

Key Words : mobility, machine space, (non-)place, subway space, sign, representation, memory, forgetting

\* 대구고산중학교 교사 및 대구가톨릭대학교 시간강사 (Teacher, Gosan Middle School, Deagu and Part-time Lecturer, Catholic University of Daegu), thisang@hanmail.net

## 1. 서론

최근 교통 및 정보 네트워크의 확장이나 여행 및 관광산업의 발달로 인해 다양한 지리적 규모 수준에서 사람, 사물, 정보의 이동성이 증가해 왔다. 2000년대에 들어서면서 9/11 사태나 여타 테러 사건, 그리고 사스 전염병의 확산 등 재앙적 사건들이 세계적 이동성을 일시적으로 감소시켰을지라도 그 사건들마저도 이동성의 증가로 가능한 일이었다(Hannam *et al.*, 2006). 최근 사회과학 전반에서 이동성(mobility)에 대한 관심이 증대되어 왔는데(Augé, 1995; Appadurai, 1996; Bauman, 2000; Beckmann, 2001; Crang, 2002; Featherstone, 2004; Featherstone *et al.*, 2005; Cresswell, 2006; Hannam *et al.*, 2006; Sheller and Urry, 2006; Urry, 2000; 2007; Merriman, 2007; Adey *et al.*, 2007), 사회 과학에서 이동성 전환(mobility tum)은 운송 연구와 사회 연구의 이분법을 초월하고, 여행과 사회 관계를 결합하고, 원거리 통신을 통해 수행되는 복잡한 형태의 사회적 경험과 다양한 형태의 운송을 연결하면서 사회과학을 확대하고 변화시키고 있다(Sheller and Urry, 2006, 208).

우리나라의 경우에도 이동성과 그 공간성의 변화가 증대되어 왔으며, 그것에 대한 사회 과학의 관심도 커지기 시작했다. 이동성의 개념이 근본적인 차원에서 우리의 깊은 주목을 요구하는 이유는 인간의 모든 일들이 결국은 '공간의 구성'이라고 하는 권력의 상호작용으로 귀결되는 것일 수 밖에 없는 것이고, 각 개인이나 집단이 체현하는 이동성의 정도에 따라 공간을 구성하는 양식이 근본적으로 달라진다고 보았기 때문이다(김신동, 2006, 28-30). 기계에 의한 이동성의 가속화는 공간성(공간의 확장) 및 장소성(장소의 해체)의 변화를 야기하면서, 사람들이 공간과 장소를 인식하는 방식에 영향을 미쳤다. 예를 들어 우리나라의 경우 KTX와 모바일은 이동성의 속도를 보여주는 상징적인 예다. 불안정함과 속도가 강화되면 장소성이 약화(그러면서도 특정한 장소의 가치는 높아진다)되면서 물리적인 공간 변화에 영향을 미친다. 목적지와 목적지 사이의 공간은 방음벽과 빠른 속도 때문에 보이지 않게

되고 지리적인 거리보다는 이동 시간에 의한 개념적인 거리로 인식하게 되는 것이다(김상규, 2006, 44).

이동성의 증가는 도시 공간과 경관에 많은 변화를 가져왔는데, 특히 자동차와 같은 움직이는 기계를 위한 공간, 즉 기계 공간(machine space)(Horvath, 1974)을 확대시켰다. 기계 공간은 자동차에만 해당되지 않고 최근에는 공항과 같은 다양한 이동성의 영역으로 확대되고 있다. 예를 들어 공항은 이동하는 육체를 위해 작동하는 기계이다(Cresswell, 2006, 244) 혹은 공항은 기술과 정보의 망이 결합된 결합체인 감시 기계이다(Adey, 2004, 1375)라는 주장처럼 공항은 이동성의 상징적인 기계 공간이다. 또한 Augé(1995)는 공항을 사례로 이동성의 공간을 장소성, 역사성, 정체성, 관계성이 부재하는 공간, 그리고 기계처럼 움직이는 사람들의 일시적 관계와 순환만이 존재하는 공간인 (비-)장소(non-place)로 규정한다.

이처럼 이동성, 기계 그리고 (비-)장소의 공간은 상호 밀접히 관련되어 있는데, 그 공간적 특징 중 하나는 이동과 관련된 다양한 정보가 기호의 형태로 존재한다는 점이다. 이동성의 공간에서 기호의 중요성을 강조한 지리학자는 Cresswell(2006)이다. 네덜란드 암스테르담 스키폴 국제공항을 사례로 흐름의 형태와 기호의 공간에 주목한 그는 기호는 인류학자 Augé가 (비-)장소라 부른 것의 중요한 부분이다라고 말한다(Cresswell, 2006, 244). 즉, 하나의 도시와 같이 거대하고 복잡한 구조의 그 공항에 존재하는 수많은 기호들은 사람과 사물이 언제, 어디로, 어떻게 이동할지를 지시하면서 이동성의 질서를 형성한다. 일종의 도상 기호로서 공항 내부 구조 안내도, 일종의 지표 기호로서 방향 표지판 등은 공항 내의 미시적 이동성과 공항간의 거시적 이동성을 매개하는 중요한 역할을 한다.

기호 매체의 역할과 의미는 세계적 이동성의 기계 공간인 공항에만 국한되지 않는다. 우리의 일상 생활과 밀접한 국지적 이동성의 기계 공간에 해당되는 지하철 공간에도 지하철 노선도, 주변 지역 안내도, 내부 구조도, 방향 표지판 등 다양한 공간 정보를 제공하는 기호 경관이 존재한다. 비록 반복적인 수행과 체화를 통한 '기술적 무의식'(Thrift, 2004a)으로 인해 사람들이 공간의 재현 기호를 의식하지 못하는 경우도 있지

만, 그들이 방향 감각의 상실을 자주 경험하는 지하철 공간에서 그런 기호는 그들의 공간적 실천과 인지에 영향을 주면서 지하철 공간을 구성하는 중요한 요소로 기능한다. 특히 지하철의 공간적 네트워크를 나타내는 지하철 노선도는 그 기계 공간과 도시 공간을 인지하는 방식에 영향을 주는데, Vertesi(2008, 9)는 현대적 아이콘으로서, 런던의 상징으로서 런던 지하철 노선도는 지하철만이 아니라 도시 그 자체를 재현한다고 말한다. 즉 지하철 노선도는 도시 공간의 가시성과 가독성, 즉 Lynch(1960)가 '이미지형성력'으로 부른 것에 영향을 준다.<sup>1)</sup>

공간에 대한 재현은 단순히 공간 정보를 나타내고 전달하는데 그치지 않고, 사람들이 그 공간을 주시, 인지, 상상, 실천하는 방식, 그리고 그 공간이 구성되고 생산되는 방식에 영향을 준다. 여기서 재현은 물질, 기술 그리고 이념의 복잡한 구성물이고, 그 속에서 사회적 실천은 사회적 사상과 상상과 밀접히 연결되어 있다(Shields, 1996, 228). 따라서 지하철 공간은 다양한 재현적 기호들을 통해 기술적으로만이 아니라 사회적으로도 구성되어 있음을, 그리고 흐름, 회로, 순환과 관련된 이동성과 (비-)장소의 공간의 의미로만 규정될 수 없는 여러 기호 경관들이 어떤 면에서는 상호 조화적이고 또 다른 면에서는 상호 모순적으로 공존하면서 지하철 공간을 다중적이고 복합적인 기술-사회 공간으로 생산하고 있음을 인식할 필요가 있다. 여기서 재현의 기호가 중요한 이유는 단순히 그것이 사람과 기계 등의 원활한 이동에 기여할 뿐만 아니라 기계 공간과 도시 공간에 대한 인지/심상 지도에 영향을 줌으로써 재현의 도시 정치와 관련되기 때문이다.

이러한 의미에서 본 논문은 국지적 이동성의 도시 기계 공간인 지하철 공간의 기호적 재현을 공간, 시간, 장소의 의미에서 탐구한다. Graham(2000)은 도시의 지하 공간은 지표상에서 비가시적이기 때문에 지금까지 무시되어 왔는데, 이것은 지하 공간에 다양한 네트워크가 존재하는 현대 도시에 대한 이해를 제한한다고 말한다. 또한 Crang(2002)은 공항에서부터 열차 및 엘리베이터에 이르는 다양한 순환, 이동성 그리고 순간성의 공간, 즉 일상 생활의 사이 공간(interstitial space)에 대한 연구의 필요성을 강조한다. 그리고

Adey *et al.*(2007)은 항공 여행이나 공항을 추상적 흐름의 공간으로 바라보는 계량적 접근의 한계를 지적하고, 사회-문화적 공간으로서 바라볼 것을 주장한다. 이와 같은 맥락에서 본 논문은 도시 공간에서 일상적 시-공간 리듬을 갖고 움직이는 지하철 공간에 관심을 갖고 그곳에 존재하는 기호에 대한 지리적 의미에 초점을 둔다.

제2절에서는 기존 연구에서 제시된 이동성의 도시 공간의 전반적 특징을 물리 공간으로서 '기계 공간', 사회 공간으로서 '(비-)장소', 심상 공간으로서 '인지 지도'의 개념을 중심으로 검토한다.<sup>2)</sup> 이에 대한 논의는 너무 광범위하므로 여기서는 기계 공간의 개념이 처음으로 제시된 자동차 공간과 전형적인 (비-)장소의 공간으로 제시된 공항에 주로 초점을 두고, 필요에 따라 여타 공간을 함께 설명할 것이다. 제3절에서는 대구 지하철 공간에 대한 '공간적' 및 '시간적' 재현의 기호들을 해석하고, 그 도시 기계 공간의 기호적 재현의 의미를 제시한다. 먼저 공간적 재현은 지하철 노선도를 통해 볼 수 있는데, 대구를 포함한 거의 모든 도시의 현재 지하철 노선도의 시초가 된 1933년 런던 지하철 노선도의 재현적 특징에 대한 논의를 살펴봄으로써 지하철의 기계 공간과 도시 공간이 '이동성'과 '(비-)장소'의 공간으로 가시화되는 방식을 알 수 있다. 시간적 재현은 대구 지하철 1호선 역명 유래 안내판, 즉 텍스트 경관을 통해 볼 수 있는데, 이를 통해 지하철 공간이 '정체성'과 '장소'의 공간으로 전환되는 방식을 이해할 수 있다. 시간적 재현에는 '기억'의 공간화만이 아니라 '망각'의 공간화도 개입되는데, 후자의 경우는 2003년 대구 지하철 1호선 중앙로역 화재 사건의 경우를 통해 볼 수 있다.

## 2. 이동성의 도시 공간

### 1) 기계 공간

사람이나 사물의 이동이 집약적으로 일어나는 도시에는 이동성에 필요한 기계의 공간이 차지하는 부분이

급증해 왔다. '기계 공간'이라는 개념은 Horvath (1974)가 고안한 지리학 용어이다. Horvath는 도시 공간을 전통적인 인문 지리학에서 강조해온 온 영역인 '사람 공간'과 그것과 대조되는 영역인 '기계 공간'으로 구분하고, 기계 공간의 예로 '자동차' 영토를 제시하면서 다음과 같이 설명한다.

“자동차 영토는 자동차의 이동, 주차 혹은 서비스에 이용되는 지역을 포함한다. 사람 공간과 기계 공간(자동차 영토)으로 분류되는 기준은 공간 이용의 갈등적인 상황에서 우선권이 주어지는 것이 누구냐 혹은 무엇인냐에 있다. 기계에게 그 우선권이 주어지면 이용에 있어서 갈등적인 공간은 기계 공간으로 분류된다. 따라서 거리, 골목, 주차 공간, 진입로, 주유소, 차고, 세차장, 자동차 판매점 등이 모두 기계 공간에 포함된다”(Horvath, 1974, 169).

기계 공간에서는 인간보다는 기계가 우선시되고, 기계 공간에서 사람들의 생활과 존재를 위한 공간은 분리된다는 점에서 기계 공간은 '소의'의 공간으로 설명된다(Horvath, 1974, 179). 또한 자동차 교통사고에 따른 사람들의 죽음, 그리고 자동차 운행에 따른 대기 오염과 도로 건설에 따른 지표 환경의 파괴라는 측면에서 기계 공간은 생물학적 혹은 생태학적 '죽음'의 공간으로 설명된다(Horvath, 1974, 181-184). 비록 이 관점이 도시 공간을 '사람 공간'과 '기계 공간'이라는 이분적 영토로 구분하고, 자연과 인간의 공간에 대한 자동차의 기계 공간의 파괴적 영향을 강조하는 문제를 갖고 있지만, Horvath의 연구는 도시 공간에서 기계 공간이 성장하는 과정에 관심을 두었다는 점에서 흥미롭다.

자동차이동성(automobility)은 거리의 물리적 공간과 기호적 경관을 변화시키면서 다양한 자동차 경관을 형성해 왔는데 최근 그에 대한 관심이 증대되고 있다(Beckmann, 2001; Featherstone, 2004; Featherstone *et al.*, 2005; Merriman, 2007). Edensor(1998; 2002; 2004)에 따르면, 자동차의 거리(도로) 경관은 지역(국가)의 문화적 정체성에 따라 다른 모습으로 나타난다.

그 예로 인도의 경우 거리에는 자동차, 사람, 동물의 영역들이 혼재되어 있으며, 육체와 자동차의 흐름이 다중적 방향으로 움직이는 다소 어지러운 모습이 나타나는데, 이러한 경관은 서구의 질서 잡힌 모습과는 대조적이다. 반면 자동차 경관이 도시 경관을 지배하는 미국의 경우 자동차 공간의 포화는 각종 드라이브인, 몰, 놀이공원, 교외 주거지, 모텔, 간이 카페, 정비소, 간이 식당 등과 같은 미국식 도로 문화가 등장하고 눈에 잘 띄는 수많은 상업적 기호와 광고 문구를 전달하는 간판들로 가득찬 독특한 경관을 만들어낸다. 특히 유럽과 같은 다른 지역의 전통적 도시 경관에서는 찾아 볼 수 없는 기하학적 경관을 갖고 있는 로스앤젤레스는 끝없이 뻗은 도로망과 이동성으로 인해, '펼쳐진', '광대한', '형태가 없는', '중심이 없는' 도시 이미지로 인식된다(Lynch, 1960; Baudrillard, 1988).

자동차, 공항, 지하철 공간과 같은 기계 공간은 최근 정보 기술과 결합되면서 보다 복잡한 방식으로 구성된다. 특히 공항과 같은 기계 공간을 코드, 프로그램, 소프트웨어, 데이터베이스 등 기술적 메커니즘에 의해 작동되는 공간으로, 그 속에서 사람과 사물의 흐름이 분류되고 감시되는 공간으로 보려는 지리학적 시각이 최근에 강조되어 왔다(Adey, 2004; 2007; Dodge and Kitchin, 2004; 2005a; 2005b; Graham, 2005; Cresswell, 2006). 예를 들어 Cresswell(2006, 237)의 주장처럼, 공항은 세계 여행을 가능하게 하는 지점일 뿐만 아니라, 인간 육체의 움직임이 정교하게 관리되는 장소이다. 그것은 이동성을 위한 기계이다. 공항에서처럼 인간 육체의 개별적인 움직임들이 그렇게 지속적으로 관찰되고 미시관리되는 곳은 지구상의 그 어느 곳에도 없다.<sup>3)</sup>

이처럼 기계 공간의 상당한 부분들은 기계적 코드와 장치가 사람과 사물의 움직임을 생산, 관찰, 조정, 통제하며, 공간이 이용되고 생산되는 방식이 코드에 의해 매개되는 코드/공간(code/space)(Dodge and Kitchin, 2004, 198)으로 발달한다. 그러한 공간은 기계가 읽을 수 있는(Dodge and Kitchin, 2005b), 소프트웨어가 정렬하는(Graham, 2005), 프로그램에 의해 자동 생산되는(Thrift and French, 2002) 공간이다. 그러한 공간에서는 사람이 도시를 인식할 뿐만 아니라

도시가 사람을 인식한다(Crang and Graham, 2007). 하지만 CCTV, GPS, 바코드 기술을 통해서 도시가 사람을 인식하는 건 점차 쉬워져도, 사람이 그러한 기술 공간의 배치와 작동을 인식하는 건 더욱 어렵게 된다(Thrift, 2004a; Thrift and French, 2002). 기계 공간으로서 지하철 공간 역시 기계적 코드와 장치를 통해 열차와 육체의 이동성을 통제하는 그리고 코드의 작동에 문제가 발생할 경우 움직이는 공간에서 정지된 공간으로 즉각 변해버리는 코드/공간으로 볼 수 있다.

## 2) (비-)장소

Augé(1995; 2000)는 Michel de Certeau의 고정성의 '장소'와 이동성의 '공간'의 개념을 이용하여 이동성의 공간을 '(비-)장소'라고 부른다. 장소가 관계적, 역사적인 것으로 혹은 정체성과 관련된 것으로 정의될 수 있다면, 관계적, 역사적인 것으로 혹은 정체성과 관련된 것으로 정의될 수 없는 공간이 (비-)장소이다(Augé, 1995, 77-78). 또한 (비-)장소와 장소의 분명한 차이는 후자와 달리 전자는 물리적, 문화적 혹은 감정적 맥락과의 연대기적 연결이 결여되어 있다는 것이다(Arefi, 1999, 183). (비-)장소의 공간은 집과 직장과는 별개로 사람들이 일상 생활에서 자유롭게 출입하는 카페, 커피숍, 커뮤니티 센터에서처럼, 두터운 사회적 관계, 공동체적 활동, 장소적 정서가 형성되는 장소, 즉 Oldenberg(1989)가 제3장소(third place)으로 부른 공간과 비교된다. 제3장소가 뿌리(root)와 장소의 공간과 관련된다면, (비-)장소는 이동(route)과 흐름의 공간과 관련되며, 흐름, 회로, 순환의 공간으로서 공항, 기차역, 고속도로, 호텔, 모텔, 백화점, 쇼핑몰 등에서 나타난다.

Relph(1976)의 '장소상실', Ritzer(2000)의 '맥도날드화', Webber(2004)의 '(비-)장소 도시 영역', Castells(1996)의 '흐름의 공간'의 경우처럼, (비-)장소는 순환, 통신, 소비의 공간, 사람들이 함께 살지 않으면서도 공존하는 공간, 정체성, 관계성, 이야기가 만들어질 수 없는 공간, 사회적 움직임이나 감정은 없으며 고독만이 공존하는 공간이다(Augé, 1995). (비-)장소는 사람들이 단순히 통과하는 공간의 특징과 개인을

기계 작동자의 수준으로 축소시키면서 기계처럼 묘사될 수 있는 행태를 이용자에게 부여하는 특징을 결합한다(Benko, 1997, 23; Bauman, 2000). 즉 (비-)장소에서 개인은 비행기의 탑승, ATM으로부터의 현금 인출, 슈퍼마켓에서의 쇼핑 혹은 고속도로에서의 운전 등과 같은 특정 활동의 수행을 위해 프로그램되어 있고 이미 정해진 안내, 코드 그리고 숫자에 반응한다(Arefi, 1999, 182). 결국 (비-)장소는 사회적 원리나 관계가 '팅 빈' 그리고 다른 문화적 요소와 관계, 그리고 대상에 의해 대체되고 있는 후기사회(postsocial) 세계(Thrift, 2008, 271)의 공간적 특징으로 이해될 수 있다.

Augé가 전형적인 (비-)장소로 제시한 '공항은 그것이 위치한 국가의 집단적 경험의 일부'이며 '공항의 이름은 그들이 위치한 도시와 동의어적'(Augé, 2000, 8)이라는 점에서 그것이 장소의 속성을 완전히 배제한다고는 볼 수 없지만, Augé가 공항의 사회-공간적 특징으로 강조하는 것은 여행자들이 그들의 일상적 장소에서는 느낄 수 없는 이동, 자유, 고독의 매력과 즐거움을 수반하는 (비-)장소의 속성이다 - 여행자들이 일상적 장소에서 경험할 수 없는 공간성이 공항에는 존재한다는 의미에서 공항을 Turner의 경계성(liminality)이나 Foucault의 헤테로토피아(heterotopia)의 용어로 설명하기도 한다(Lloyd, 2003; Salter, 2007; Christiansen, 2008). (비-)장소로서 공항은 현대 도시의 축소판으로 생각될 수 있는데, 건축가 Oswald Mathias Ungers는 공항과 현대 도시를 직접 대응시켜 설명한다.

“현대 도시는 공항과 같다. 더 이상 도시는 존재하지 않으며, 도시 자체는 정거장 속으로 용해되거나 우연한 만남으로 이루어지는 곳이 된다. 머무르기 위한 광장 또한 존재하지 않는다. 도시의 영속성은 커뮤니케이션으로 대체된다. 지속성, 전통, 영속성 등에 의해 특징지어졌던 장소는 더 이상 구속력이 없는 정보 체계로 용해된다. 장소 대신에 네트워크 상에 교차점으로 등장하여 여기에는 임의의 정보가 짧은 시간에 만나게 된다”(정인하, 2006, 266에서 재인용).

위와 같은 (비-)장소의 속성을 도시에 가장 집약적으로 부여하는 기제는 아마 개인 자동차와 모바일 미디어일 것이다. 최근 도시의 사회 공간에 대한 이동성 기술의 영향을 연구해온 Urry와 Sheller에 따르면, 도시 공간에서 개인 자동차, 그리고 휴대폰과 같은 모바일 미디어는 공적 공간과 사적 공간의 전통적인 경계의 변화를 가져 왔다(Sheller, 2004; Sheller and Urry, 2000; 2003; Urry, 2004). 즉, 일종의 움직이는 사적 공간에 해당되는 개인 자동차가 도시의 공적 공간에서 이동한다는 것은 공적 공간이 개인 자동차의 급속 피부에 의해 경계가 지워지는 사적 공간으로 변화한다(Beckmann, 2001, 601)는 것을 의미한다. 이것은 공적 공간과 사적 공간의 전통적인 경계가 자동차의 이동성에 의해 새로운 방식으로 재결합한다는 것을 의미한다.

오늘날 자동차는 다양한 정보 통신 기술과 결합되어 있으며, 또한 많은 사람들이 다양한 교통 기관과 시설 안에서 모바일 미디어(예를 들어, 휴대폰, MP3 플레이어, DMB, PDA, PMP)를 사용하는데, 그러한 '공적 공간의 전자적 사유화'(Sheller, 2004, 46)는 도시 공간에서 공적 및 사적 공간의 경계를 더욱 유동적이고 복잡한 모습으로 변화시키고, 인간과 기계 공간이 결합된 후기-인간(post-human) 도시를 형성하며(Sheller and Urry, 2000; Thrift, 2004b), 근접과 원격 공간의 경계 혹은 현존과 부재 공간의 경계를 무너뜨린다(Urry, 2004; Sheller, 2004; Bull, 2004). 즉, 모바일 미디어에 연결된 인간 육체는 주변의 물리 공간과는 단절되는 동시에 현시적으로 존재하지 않는 전자 공간과는 연결되어 있다. '현존의 부재'와 '부재의 현존'을 통해 도시 공간에서 현존과 부재의 경계는 투과적, 가변적으로 되어가며, 그 결과 사회 공간은 더욱 파편적, 순간적으로 나타난다. 이러한 공간의 의미로서, '사용자 입장에서 보면 공간과 타자에 대한 실존적 감각 능력을 상실한다는 것'과 '대상물의 입장에서 보면 물리적 실체가 즉각적 현재(here-and-now)로부터 분리되어 탈맥락화 또는 탈실재화된다는 것'이 제시된다(이재현, 2005, 94). 이와 같은 유동적, 파편적, 순간적 사회 경관은 Augé(1995)의 (비-)장소의 공간적 특징이며, 세계적 이동성의 공항과 국지적 이동성의 지하철 공간은

그러한 경관이 전형적으로 나타나는 (비-)장소이다.

### 3) 인지 지도

도시에서 사람들에게 대한 이동성의 인지적 영향을 이해하기 위해서는 무엇보다 Lynch(1960)의 설명에 주목할 필요가 있다. 잘 알려져 있듯이 그는 공간의 물리적 구조와 경관이 상이한 미국의 세 도시를 사례로 각 도시의 사람들의 인지 지도를 비교 분석하였다. 먼저, 많이 사람들이 보행을 통해 이동하는 유럽의 도시처럼 형태와 구조가 복잡한 오래된 도시인 보스턴의 사람들은 '통로', '테두리', '지구', '결절', '랜드마크'라는 다섯 가지의 도시 이미지의 요소 모두를 비교적 명확히 갖고 있다. 반면, 별다른 형태가 없는 단순한 도시로서 뉴저지 시티의 사람들은 명확한 도시 이미지를 갖지 않으며, 도리어 허드슨강 너머의 뉴욕 맨하튼의 경관을 더 인상적인 이미지로 갖는다. 마지막으로, 그 두 도시들과는 완전히 다른 공간적 규모와 격자의 도로 형태를 갖고 있는 로스앤젤레스의 사람들은 특별히 '통로'의 도시 이미지를 갖는다.

여기서 강조하고 싶은 것은 보행보다 자동차를 통한 이동성이 지배적인 로스앤젤레스에서 사람의 인지 지도는 주로 자동차와 (도시고속)도로에 의존하여 형성된다는 것이다. 로스앤젤레스는 하나의 전체로 구상하거나 상상하기가 힘든 도시인데, 이는 자동차이동성과 관련하여 인지적 질서가 형성되는 곳과 인지적 혼란이 발생하는 곳이 공존한다는 것을 함의한다. Lynch(1960)에 따르면, 로스앤젤레스 시민들은 상례적으로 이용하는 곳을 제외한 나머지 도시 공간에서는 위치 감각과 방향 감각을 잃어 버리는 경우가 많으며, 그들은 (도시고속)도로에서 나오는 순간 도시에서 방향 감각을 잃어버리고 거리 기호에 크게 의존하는 경향이 있다. 이것은 인지 지도가 다층적으로, 분절적으로 존재한다는 것을 의미하며, 한 층(부분)에서 다른 층(부분)으로 전환할 때 인지 지도의 혼란과 방향 감각의 상실이 발생한다고 볼 수 있다.

로스앤젤레스에서 인지적 지표의 상실과 뒤틀림, 그리고 그에 따른 정서적 혼란과 불안감은 Barthes의 기호학에서도 언급된다. 사각형의 망사형 도시(예를 들

어, 로스앤젤레스)는 상당한 불안감을 준다고 한다. 이런 도시는 도시 공간에는 가거나 되돌아올 중심부, 즉 꿈꿀 수 있으며 앞으로 나가거나 물러설 수 있는 완벽한 장소이자 우리 자신을 만들어낼 수 있는 곳이 반드시 있어야 한다고 생각하는 우리의 도시에 대한 공간 각 정서를 방해한다(김주환·한은경, 2008, 46). 비슷하게 Jameson(1991)은 사람들이 방향 감각을 상실한 채 표류하는 유동적이고 피상적인 포스트모던 혹은 후기 자본주의의 초공간을 논하면서, 그리고 그런 추상화된 이데올로기 공간의 실재성을 인지하고 그 속에서의 개인의 위치성과 주체성을 회복하기 위한 새로운 공간적 재현의 도구로서 Lynch의 인지 지도화의 개념을 제시하면서, 일종의 (비-)장소에 해당되는 로스앤젤레스의 보나벤처 호텔을 그 은유적 예로 제시한다.

“이 호텔 로비에 서면 사람들은 방향을 종잡을 수가 없다. 이것은 제임슨이 말한 초공간(hyperspace)의 예로, 그곳에서 사람들이 방향을 잡는 데는 모던한 공간 개념이 아무런 도움을 주지 못한다. 이 로비는 완벽하게 대칭을 이루는 네 개의 탑들로 둘러싸여 있고, 이 탑에 객실이 있다. 사실, 원래의 설계대로 하면 사람들이 로비에서 방향을 찾는데 너무 어려움을 겪어, 호텔 측은 각 탑에 색깔별로 표시를 하고 방향 표지판을 붙여야만 했다”(김종덕, 2004, 329).

결국 Jameson의 포스트모던 초공간은 지리가 없는 도시 공간이다. 지리가 없는 공간은 좌표가 없는 공간, 거리 개념이 없는 공간 속에 주체를 매몰시킨다(Pile, 1996, 247). 그 속에서 사람들은 인지 지도의 혼란과 방향 감각의 상실을 경험하게 되는데, 그러한 경험을 쉽게 하는 공간은 아마 지하철 공간일 것이다. 지하철 공간에서 방향을 찾기가 쉽지가 않으며, 이 때문에 사람들은 지하철 노선도, 방향 표지판 등과 같은 기호에 의존한다. 특히 다이어그램 지도의 지하철 노선도는 사람들이 지하철 공간만이 아니라 도시 공간을 보고 인식하는 방식에 큰 영향을 주는데, 이것은 도시 공간에 대한 외적 및 공식적 재현인 지하철 노선도가 내적 및 주관적 재현인 인지 지도에 영향을 준다는 것을 의

미하며, 지하철 공간과 같은 이동성의 기계 공간에서 기호와 재현에 주목해야 할 이유이다.

### 3. 지하철 공간의 기호적 재현

#### 1) 공간적 재현

“역의 지상 입구들은 도시에서 전략적 결절들이나, 그들은 보이지 않은 개념적 연결을 따라 관계를 갖는다. 지하철은 분리된 지하 세계이며, 그것을 전체 구조에 엮기 위해 이용할 수 있는 방법을 생각하는 것은 흥미롭다”(Lynch, 1960, 57).

본 절에서는 대도시의 국지적 이동성의 기계 공간에 해당되는 지하철 공간을 사례로 기계 공간이 기호를 통해 재현되는 방식을 공간적 재현과 시간적 재현이라는 측면에서 본다. 먼저 공간적 재현을 지하철 노선도를 통해 보고자 한다. 대구 지하철 노선도의 공간적 재현의 특징을 우리나라와 세계 주요 도시의 지하철 노선도의 시초가 된 런던 지하철 노선도에 대한 논의를 통해 파악할 수 있다. 주요 도시의 거의 모든 지하철 노선도에는 공통점이 있는데, 그것은 그래픽, 아이콘, 그리고 색깔로 구성된 다이어그램 형식의 매우 표준화되고 추상화된 지도라는 것이다. 그러한 형태의 지하철 노선도를 최초로 고안한 사람은 전기 공학자 Harry Beck인데, 1931년에 전기 회로 기판의 모습으로 디자인된 그의 런던 지하철 노선도는 너무 혁신적인 재현의 방식으로 인해 2년이 지난 후에야 공식적으로 이용되기 시작하였으며, 현재 런던과 세계 주요 도시의 지하철 노선도의 표본이 되었다(그림 1).

도시 철도의 복잡한 네트워크를 시각적으로 편하고 쉽게 읽을 수 있는 지도로 단순화함으로써, Beck의 지도는 양 대전 사이의 모더니스트들이 꿈꾸었던 공간 분할의 요구를 충족시켰는데(Pike, 2005, 22). Lefebvre의 ‘공간의 재현’ 개념을 이용하면서 Hadlaw(2003)는 그 지도가 표준화되고 추상화된 근대적 시-공간을 충실히 재현하였고 또한 사람들이 근대 도시의

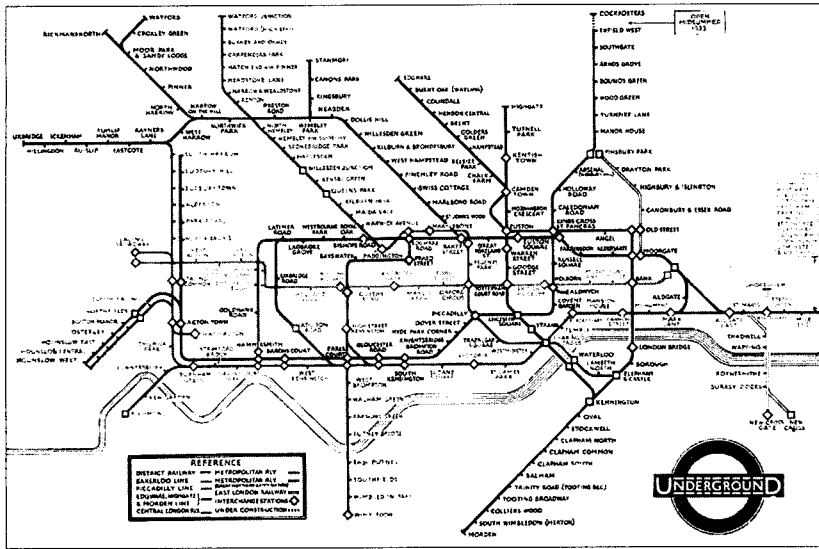


그림 1. Harry Beck(1933)의 런던 지하철 노선도  
 자료: Transport for London(<http://www.tfl.gov.uk>)

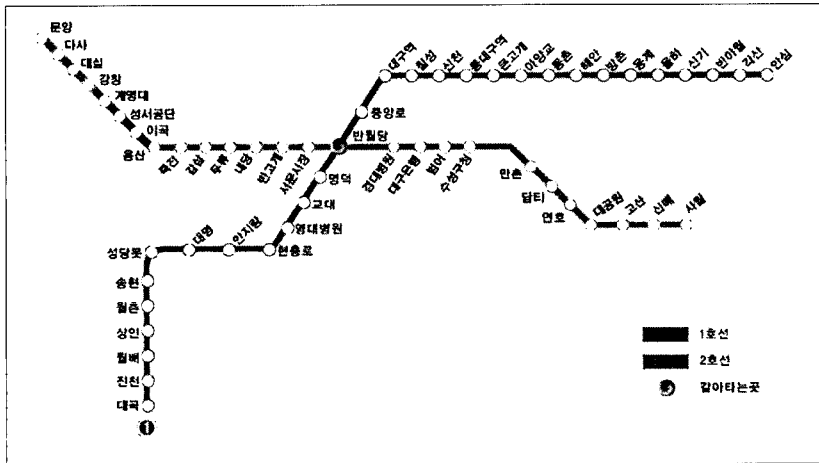


그림 2. 대구 지하철 노선도  
 자료: 대구도시철도공사(<http://www.dtro.or.kr>)

시-공간 조직을 인지하는 방식에 영향을 주었다고 주장한다. 이전의 지하철 노선도와 Beck의 지도 사이의 큰 차이는, 후자의 지도는 그 지도가 재현한 지역의 실제 지리와는 아무런 관계가 없다는 점이다. 그 아래에는 어떠한 지리도 존재하지 않는다(Hadlaw, 2003, 32) 라고 제시하면서 Hadlaw는 Beck의 지도가 갖는 특징

을 다음과 같이 설명한다. 이전의 지하철 노선도는 지역간의 관계성과 호수나 녹지와 같은 지역적 특징의 맥락 속에서 지역을 표시하였으나, Beck의 지도에서 역 사이의 거리의 재현은 장소들 사이의 실제 지리적 관계보다는 텍스트와 그래픽과 관련되었다. 지리적 공간보다는 그래픽 공간을 우선시하면서, Beck의 다이



어그램은 또한 전통적인 시간 개념, 특히 장소들 사이의 시간적 관계를 무시하였다(Hadlaw, 2003, 33).

전자 회로 기관과 같은 Beck의 지도에서 '장소'는 위상학적 다이어그램 공간 속에서 점(눈금) 형태로 표시된 절절 지점인 지하철역으로만 나타나고, 이동의 회로는 직선화되어 있으며 연결만이 강조되고 있다. 따라서 다양한 노선 위의 장소들은 더 이상 서로 구별될 수 없기 때문에 지도의 재현적 우선성은 지하철이 연결되어 있는 장소의 특수성에 있는 것이 아니라 기차와 사람 그리고 궁극적으로 자본의 흐름을 위한 통로관으로서 지하철이라는 관념에 있다. 또한 그 지도에는 축척은 존재하지 않고, 도시 중심부는 확대되어 있는 반면 주변부는 수축되어 있는데, 이것은 도시 중심부 지역을 중심으로 주변부 지역을 나타낸 것이며, 통근자들에게 중심부 지역에서 멀리 떨어져 있는 주변부 지역이 실제보다 중심부 지역에 가까이 위치하는 것처럼 보이는 효과를 갖는다(Hadlaw, 2004, 34).

그 지도에는 중심부 지역이건 주변부 지역이건 지표상의 실제 물리적 거리는 무시되고 거의 동일한 간격으로 지하철역이 배치되어 있는데, 이러한 '공간의 재현'은 '시간의 재현'과도 관련되어 있다. 이것은 근대 자본주의의 시간 개념을 반영한 것으로, 생산과 소비의 시간만이 중요하게 여겨지는 자본주의에서 통근의 시간은 중요하지 않는 비생산적인 시간이며, 중요한 것은 지하철이 사람들을 생산과 소비의 지점으로 이동시키는 속도였다(Hadlaw, 2003, 34). 다시 말해, 그 지도에서 생산과 소비의 주요 지점인 지하철역들 사이를 이동하는데 걸리는 실제 공간적 거리와 시간적 거리는 중요하지 않다. 그 지도에서 공간적 거리는 실제 물리적 거리와도 혹은 시간적 거리와도 비례하지 않으며, 같은 공간적 거리라도 실제 물리적 거리는 다를 수 있고, 시간적 거리도 다를 수 있다.

Lynch의 이론을 이용하여 도시 경험과 재현에 대한 지하철 노선도의 영향을 탐구한 Vertesi(2008)에 따르면, 런던 지하철 노선도는 도시를 이동, 경험, 인지, 재현, 이야기하는 사람들의 실천에 큰 영향을 미친다. 사람들은 지하철 노선과 역을 준거로 런던의 주요 지점들의 지리적 배치와 질서를 인지하고 재현하는 경향이 있지만, 그것은 도시의 실제 지리와는 차이가 있으며

왜곡되는 경향이 있다. 이것은 지하철 노선도 자체가 왜곡되어 있고, 그 왜곡된 지도에 의존하여 사람들이 런던을 보고, 이동하고, 인지하기 때문이다. 또한 그 지도는 장소의 정체성과 정치적 성격을 내포하고 있는데, 왜냐하면 지하철 노선도에 연결된 장소는 사람들에게 친숙한 곳으로, 분리된 장소는 위험한 곳으로 인식되기 때문이다. 이것은 지하철 노선도가 사람들의 인지/심상 지도에 영향을 주면서 도시 공간에 대한 일종의 '상상적 지리'를 형성할 수 있음을 의미한다.

우리나라 대도시들의 지하철 노선도는 기본적으로 Beck의 다이어그램을 따르고 있다. 지하철 노선도는 도시들을 동일한 방식으로 재현하며, 그 위상학적 형태만이 그 도시들의 차이를 나타낸다. 현재 지하철 1, 2호선이 놓여 있는 대구 지하철 노선도는 매우 단순한 모습을 갖고 있다(그림 2). 노선을 나타내는 직선과 그 위에서 거의 일정한 간격으로 지하철역을 나타내는 점으로 구성되어 있는 대구 지하철 노선도 역시 Beck의 런던 지하철 노선도의 형식과 특징을 따르고 있다. 즉 그 지도에서 도시 공간은 표준화, 추상화된 다이어그램 공간으로 존재하며, 지하철 노선에 연결되어 있지 않은 장소는 아예 보이지 않으며, 지하철 노선에 연결된 장소라도 그 구체적 역사-지리적 배경은 사라지고 단순히 점(역)으로 축소된다. '지도 위의 침묵'(Harley, 1988, 290)으로서 장소의 부재를 통해 지하철 노선도는 (비-)장소의 공간적 질서만을 나타낸다. 하지만, 공간적 재현 속에서 사라진 장소는 지하철 공간에 대한 또 다른 재현의 방식인 시간적 재현을 통해 나타난다.

## 2) 시간적 재현: 기억

“어느 한 구역이 자신의 이름 아래에서 한계를 지니며 한테 뭉쳐 있고 또 그 이름에 소속되면서 다른 지역과 구분된다면 그것은 그 구역에 중심부가 있기 때문이지만, 이 중심부는 정신적으로 텅 빈 공간이며 보통 역이 그 자리를 차지한다”(김주환·한은경, 2008, 55).

지하철 공간은 공간적으로만 재현되지 않고 시간적으로도 재현된다. 시간적 재현은 시간의 공간화(혹은

표 1. 대구 지하철 1호선 역명 유래 안내판의 내용

01	대곡	예전에 이 곳을 한실이라 불렀으며 한실은 큰마을이라는 순수 우리말로 후에 골이 깊고 큰마을이라는 뜻의 대곡(大谷)이 되었음.
02	진천	약 700년 전 이 곳에 500세대가 살고 있다 하여 五百이라 불리다가 五福으로 변음하여 五福村이라 불리어졌다. 이 곳에는 수심 1m 이상으로 수량이 풍부한 일명 텃샘이 있었는데 50년전 우물을 개수하다 샘독에서 큰 기둥만한 향나무 뿌리가 발견되어 이곳을 미리샘(辰泉)이라 부르게 되었다.
03	월배	대덕산 남쪽 임휴사가 있는 계곡이 달(月)배골(‘달비골’이라고도 함)인데 월배는 이 골짜기의 뒤쪽(背)에 위치한 데서 유래
04	상인	이 지역에 있는 상인산의 이름을 따서 상인리(上仁里)라 하였으며, 1914년에 체정동과 본리동을 합하여 상인동이라 하였다.
05	월촌	1411년 정략장군이 정도전의 난을 피하여 낙향할 때 그들을 비추던 달이 보름달로 유난히 밝게 비추었다는 이야기가 전해져 월촌이라 하였다.
06	송현	이 지역에 솔고개가 있어 송현(松峴)이라 불려졌다고 한다. 부근에 소나무가 많았으며 현 송현여중 · 고 자리에 송현지라는 연못이 있었다.
07	성당못	성당동의 유래는 다음 두 가지가 전해지고 있다. 하나는 이 지역의 산 모습이 성당못 중심으로 하여 용이 승천하는 모양으로 길지(吉地)의 의미인 성당으로 불렸다. 또 하나는 일제시대 때 이곳에 천주교 성당이 있었는데, 독립운동 장소로 발각되어 일본 경찰에 의해 강제 철거된데 따라 성당이라 부른다고 전한다.
08	대명	임진왜란때 조선의 원병으로 왔던 명의 장수 두사충(杜師忠)에서 연유되었다. 왜란이 끝난 후 귀국 하였다가 정유재란이 발발하자 다시 와서 정유재란을 평정한 후 조선에 귀화하였다. 이에 조정은 경산감 영공원 일대를 주고 살도록 하였다. 그러나 타국에서 항상 고향에 두고 온 가족을 생각하다 이 땅을 내어 놓고 대덕산 밑으로 집을 옮기고 고국인 명나라를 생각한다는 뜻에서 대명이라 하였다.
09	안지랑	안지랑골은 고려 태조 왕건이 견훤에게 패한 후 이 골짜기에 숨어 편안하고 안일하게 지내다가 갔다는데서 고려때부터 전해지며 앞산공원 입구에 있는 이 지역은 예로부터 앉아서 물맞고, 앉아서 비맞고, 앉아서 놀기 좋다는 뜻에서 安座嶺이라 불려졌다. 골짜기의 물은 당시 효험이 뛰어나서 부스럼, 땀띠 등이 찬물에 씻기만해도 다 나았다고 한다. 멀리서 이 계곡을 바라보면 아지랑이가 가득 피어난 것처럼 보인다고 안지랑이라고 불리워졌다.
10	현충로	현충로는 계대네거리에서 앞산 순환도로변의 현충탑 입구에 이르는 2.68km의 도로를 가르키는데 1974. 5. 1 대구시고시 제5호로 제정된 36개 가로명 중의 하나이다. 현충로라 이름지은 까닭은 종착점인 앞산공원 기슭에 충혼탑이 위치하고 있기 때문이다. 이 탑은 1971. 4. 20 수성못가에서 이 곳으로 옮겨졌으며 현재 4,864위의 영현을 안치하고 있다.
11	영대병원	지하철역이 위치한 인근에 지역 최대병원중의 하나인 영남대학교 의과대학 부속병원이 위치하고 시민의 인지도가 높아 ‘영대병원’역이라 제정. 현재의 영대의과대학 부속병원 일대는 해발 70~90m의 야산으로 ‘긴등골’이라 불렸다. 약 200여년전 이 주변에 인가가 적었고 소나무가 울창한 숲으로 낮에도 여우가 나타날까봐 사람들이 통행을 꺼렸다고 한다.
12	교대	지하철역사 인근에 대구교육대가 인접해 있어 ‘교대’역으로 제정. 옛날에는 이 부근이 영선못이란 커다란 못이었다. 조선시대 말엽에 이 지방에 살던 한 고관이 있었는데 한 도사가 이 땅에 큰못을 만든다면 나라에 경사가 있을 것이라고 하여 이 곳에 못을 만들어 그 물로 대명동 일대의 수십만평의 논 · 밭에 수원이 역할과 장마철에는 홍수 조절을 했다고 한다. 현재 이 못은 매립이 되어 영선시장이 들어섰다.
13	명덕	명덕네거리에는 4.19의거의 발상지임을 나타내기 위해 1961년 시민의 성금으로 높이 0.3m와 2.3m의 두 기둥으로 남녘의 젊음을 상징하는 2.28기념탑을 건립한 곳으로 2.28은 1960년 2월 28일(일요일) 수성천변에서 열리는 야당 후보의 유세를 들으러 가는 것을 막기 위해 학생들에게 등교하라는 지시를 내린 것에 항의, 700여 명의 경복고 학생이 가두시위를 시작하여 대구고, 사대부고 학생들의 합세로 4.19의거로 계승되었음. 기념탑이 있던 명덕로타리의 지명을 그대로 이용한 것임.
14	반월당	네거리의 명칭이 반월당네거리이고 시민에게 너무나 많이 알려진 이름이라 ‘반월당’으로 제정. 반월당이란 덕산동 일대를 지칭하는 지명으로 지금부터 약 50여년전 건평 61평의 2층 목조건물로 지은 대구 최초의 백화점 ‘반월당’의 이름이다.

15	중앙로	대구역-중앙내거리-반월담까지 연장 1,170m의 도로로 옛날부터 불리어 온 중앙통이라는 이름을 살려서 '중앙로' 역으로 제정. 명실상부한 대구의 중심지로서 지역은 남일동 일대이다. 옛 대구부 동상명의 지역으로서 대구부성 남쪽안이 되므로 남성안 또는 남성내리라 하였다. 1914년에 전동·사일동·사이동의 각 일부를 합하여 남정이라 하다가 1946년에 남일동으로 고쳤다. 가까운곳에 경삼감영공원이 있다.
16	대구역	경부선의 대구역사가 위치해 있고 도시철도와 국철의 환승역이므로 '대구역'으로 제정. 1904년 경부철도 건설과 함께 대구역사가 건립되어 1906년 대구성곽이 헐리기 이전 대구성의 북문 가까이 위치하고 있어 대구 최초로 상업활동이 이루어짐.
17	칠성시장	칠성동은 칠성바위에서 유래되어 붙여진 동명으로 1795년에 경상감사 이태영이 꿈에 북문밖에 북두칠성이 떨어지는 것을 보고 그곳에 가보니 큰바위 7개가 북두칠성처럼 놓여 있었고 바위에 아들의 이름을 새겨 복을 빌었다고 전한다. 칠성바위는 선사시대의 지석묘로 추정되며 1973. 4월 시민회관 건립시 회관 광장에 옮겨져 있음.
18	신천	1778년(조선 정조 3년) 대구판관 이서가 대구부의 중심을 가로질러 흐르던 하천에 제방을 쌓아 현재의 신천이 흐르는 위치로 물줄기를 돌려 새로이 하천을 만들었다. 이것이 오늘의 신천이고 신천동은 신천의 가장자리에 위치해 있기 때문에 신천이라 부르게 되었다.
19	동대구역	대구외의 관문인 국철 동대구역의 역명을 따라 제정. 동대구역 일대의 지명은 신천동이었는데 그 아랫 부분에 바위가 많은 곳에 들어선 마을이 있었는데 사람들은 이런 마을의 특징에 착안하여 신암동이라 불렀으며, 1969년 경부선의 기차역으로 동대구역이 신설되어 명실상부하게 이 지역이 대구의 관문이 되었다.
20	큰고개	현재 오거리명칭(큰고개오거리)을 따라 제정. 현 아양초교 앞에는 작은고개가 있었고 500m쯤 오면 조금 높은 길이 있었는데(현 신암전화국 동편) 이 길을 '큰고개'라 불렀으며 공산면 일대의 주민들이 땀감을 팔러 다니던 고갯길이었다.
21	아양교	아양이라는 말은 멀리 보이는 팔공산(峯)과 강물(洋)을 상징하는 이름으로 현재 효목1동 일대 마을을 '뱃가' 마을이라 불렀는데 당시 나루터가 없어서 그냥 강가에 배를 정박시켰기 때문에 붙여진 이름이다. 물위에 높게 세워진 다리에서 유래 되었다.
22	동촌	신라말 해안현의 동쪽에 있다하여 해안동촌이라 부르다가 1917년 동촌면으로 고쳐졌는데 1957. 11. 6 대구시에 편입되었다. 구 동촌면사무소(동촌출장소) 자리와 인근하며 옛동촌의 중심지이므로 '동촌' 이라고 제정
23	해안	해안은 신라말 고려 태조 왕건이 후백제 견훤과 치열한 접전을 벌였던 공산전투에서 왕건軍이 견훤軍에게 패하여 달아나다 신승겸장군의 도움으로 겨우 위험을 벗어나 이곳에서 분한 얼굴을 풀었다는데서 유래되었으며 역사성이 있는 동촌지역의 옛 지명을 후손들에게 전해주려는 의미에서 유래되었다.
24	방촌	지역 인근에 내(川)가 흐르고 있어 방천(防川) 또는 방촌(防村)이라 하였는데 방천과 방촌은 음은 비슷하지만 땅이 기름지고 물이 풍부하여 사람이 살기 좋은 곳이라는 뜻의 한자어인 방촌이 이후에 불리게 된 명칭이다.
25	용계	옛날에는 구영곡이라 불리다가 이 마을의 뒷산 모양이 용(龍)의 형상이고 마을에 시내가 흐르고 있어 龍溪洞이라 했다. 또 하나는 임진왜란 이후 생긴 자연 부락인 구룡리와 금계리가 있다. 구룡리는 아홉 정승이 살았던 까닭이고 금계리는 인근 하천에서 금이 났다는 전설에서 구룡리의 "용(龍)"과 금계리의 "계(溪)"를 합쳐 용계동으로 하였다는 설도 있다.
26	올하	옛 이름은 방계동이었었는데 이 지역에 밤나무가 많아 이후 사람들은 이곳의 지명을 방계동에서 올하동으로 고쳐 불렀다. 그러나 일제시대에 밤나무를 모두 없애고 과수원을 만들었고 현재는 거의 논·밭으로 바뀌었다.
27	신기	이 지역은 원래 한양길로 통하던 곳으로서 개인이 쉬어가는 주막이 있었다. 이곳을 중심으로 사람들이 모여 농사를 지으면서 새 터를 만들고 마을을 형성하게 되자 이후 사람들은 마을 이름을 새터(新基)라 불렀고 새터를 한자식으로 신기동이라 고쳐 부르게 되었다.
28	반야월	신라말 고려 태조 왕건이 후백제 견훤과 치열한 접전을 벌였던 공산전투에서 왕건軍이 견훤軍에게 패하여 달아나던중 자기의 탈출로를 비춰주던 새벽 반달을 보고 왕건이 이곳 지명을 반야월이라 칭하였다.
29	각산	쇠뿔 모양의 바위가 있었다하여 소바우 또는 우암곡이라 하였는데 구한말인 1907년 이곳에 부임한 현감 송헌면이 이곳의 지명이 자신의 조상인 우암 송시열의 호와 같다하여 우(牛)의 각(角)과 암(岩)의(山)를 따서 각산동이라 고쳐 불렀다.
30	안심	신라말 고려 태조 왕건이 후백제 견훤과 치열한 접전을 벌였던 공산전투에서 왕건軍이 견훤軍에게 패하여 달아나다 견훤軍의 추격을 따돌리고 안심했던 곳이라 하여 安心이라 전해지고 있다.

자료: 대구도시철도공사 (<http://www.dtro.or.kr>)

공간의 시간화)를 통해 두 가지 방식으로 나타난다. 하나는 지하철 운행 시간표(특정 지하철역의 배차 간격 시간표나 지하철역들 간의 이동 소요 시간표)에서 볼 수 있는 것처럼 '기계적' 시간을 통해서 나타난다. 이것은 수치적으로 구분가능한 등질적인 시간적 관계 속에, 즉 공간화된 시간의 거리, 간격 혹은 배열 속에 지하철역을 위치시키는 것이다(예를 들어, 대구 지하철 1호선의 경우 약 2분의 시간적 거리 위에 지하철역들이 위치한다). 앞서 살펴본 지하철 노선도가 추상적 공간을 나타낸다면, 지하철 시간표는 추상적 시간을 나타낸다는 점에서 그 두 가지의 재현은 사실 질적 차이가 없다. 즉, 지하철 시간표를 통해 지하철역은 공간화된 시간의 관계와 질서 속에 위치할 뿐이다. 결국, 지하철 노선도와 마찬가지로 지하철 시간표는 지하철 공간을 (비-)장소의 공간으로 만든다.

지하철 공간이 시간적으로 재현되는 또 다른 방식은 '역사적' 시간을 통해서다. 그 예를 대구 지하철 1호선에서 찾을 수 있는데, 그곳에는 지하철역마다 '역명 유래'라는 제목의 안내판(텍스트)이 존재한다(표 1). 대구 지하철 역명의 대부분은 주변의 지명(대곡, 안지랑, 동촌, 안심 등)이나 거리명(현충로, 반월당, 중앙로, 큰고개 등) 그리고 몇몇은 기관명이나 시설명(영대병원, 교대, 칠성시장, 동대구역 등)에서 가져왔는데, 그 텍스트에는 그러한 지명, 거리명 등과 관련된 역사-지리적 배경, 사건, 전설, 이야기가 설명되어 있다. 그러한 기억의 공간화와 재현을 통해 피상적으로 보이는 지하철 공간에 역사-지리적 정체성을 인위적으로 부여하게 된다. 이름과 기억은 개인적 수준이든 집단적 수준이든 정체성과 직결된다.

지하철 시간표가 지하철역들 사이의 수량적이고 등질적인 시간적 관계를 나타내는 '수평적' 시간을 의미한다면, 지하철 역명 유래의 텍스트는 지하철역이 위치한 장소의 특수적이고 이질적인 시간적 깊이와 관련된 '수직적' 시간을 나타낸다. 전자가 이동성과 (비-)장소의 공간과 관련된다면, 후자는 정체성과 장소의 공간과 관련된다. 따라서 도시 공간에서 일종의 국지적 결절로서 기능하는 지하철역은 수평적(기계적) 시간과 수직적(역사적) 시간의 교차점에 놓이게 되는데, 이것은 지하철역이라는 동일한 공간에 다중적 시간이

재현되어 있다는 것을 의미한다.

즉 지하철 공간은 노선도나 시간표를 통해 추상적으로 재현된 이동성과 (비-)장소의 공간에서 역명 유래의 텍스트를 통해 역사-지리적 깊이와 의미를 갖는 구체적 정체성과 장소의 공간으로 전환 가능하게 된다. 결국 도시 내 국지적 장소들의 정체성, 가독성 및 이미지가 그곳에 위치한 지하철역의 이름을 통해서 형성될 수 있듯이(Vertesi, 2008; Lynch, 1960), 반대로 지하철역은 그것이 위치한 장소의 지명이나 거리명으로부터 역사성, 장소성 및 정체성을 얻을 수 있다. 오늘날 상업적이고 외래적인 메모리, 이미지, 미디어 등에 의해 특정 지역의 기억이 분리, 대체, 부재되는 상황에서 그 지역의 집단적, 사회적 혹은 문화적 기억을 형성하고 유지하기 위한 공간, Pierre Nora의 용어로 '기억의 터(장소)'가 등장하고 있다(Edensor, 2005; Legg, 2005).<sup>4)</sup> 집단적 기억은 어떤 형태로든 매체를 통해 형성되는데(전진성 2007; Morris-Suzuki, 2005), 지하철 역명 유래의 텍스트 경관은 지명이나 거리명 속에 기입되어 있는 국지적 수준에서의 집단적 기억을 표출, 자극, 유지 그리고 강화하는 매체 경관으로 볼 수 있다.

집단적 기억은 박물관, 도서관, 유적지, 공원, 기념비 등과 같이 질서화되고 상징화된 공간을 통해서만이 아니라 사람들의 생활이나 이동이 다소 무질서하게 펼쳐지는 거리와 거리명을 통해서도 재현되고 형성된다(Azaryahu, 1996; Crouch, 1998; Alderman, 2003; Hebbert, 2005; Dwyer and Alderman, 2008). 예를 들어 그리스 아테네의 도시 기억은 역사적, 신화적 인물들의 이름을 딴 아크로폴리스 주변의 거리명을 통해 창조된다(Crang and Travlou, 2001, 165). 이와 같은 방식의 기억의 공간화는 흔히 유적지나 관광지로 이용되는 역사적 거리나 장소에만 국한되지 않는다. 평범한 거리명이나 지명에도 비록 국가적 및 정치적 이념과는 거리가 있지만 국지적이고 미시적 수준에서의 집단적 기억이 기입되어 있는데, 지하철 역명 유래의 텍스트는 바로 그러한 평범한 거리명이나 지명과 결합되어 있는 기억을 재현한다. 집단적 기억은 거창한 이념이 아니라 특정한 물질적 형식을 매개로 이루어지는 반복적 재현의 과정에 다름아니다(전진성, 2007, 95). 결국,

지하철이 위치하고 있는 곳의 거리명이나 지명에 관한 역사-지리적 이야기를 전달하는 텍스트는 '장소의 기억'을 반복적으로 재현하면서, '기억의 장소'로서 지하철역을 구성한다.

그 텍스트에 설명되어 있는 - 특히 안지랑, 해안, 반야월, 안심 지명에 나타난 고려 태조 왕건에 대한 - 이야기가 사실이나 거짓이냐는 문제되지 않는다. 어차피 우리가 집단적 기억이라고 부르는 것은 일종의 약정이기 때문이다(이재원, 2004, 131). 특히 기억이 과거를 현재화할 수 있다면 그것은 기억이 항상 특정 공간과 결부됨으로써 구체적인 모습을 띠 수 있기 때문인데, 이때 상상적 공간의 이미지는 집단적 기억을 매개하는 상징적 기호로 기능한다(전진성, 2007, 54). 즉 집단적 기억은 공간을 통해 사회적으로 구성되는데 그 공간은 어느 정도는 편집되고 상상된 것이며, 따라서 그 공간에 기입된 '집단적 기억'은 어느 정도는 '집단적 상상'이라는 것이다.

지하철 공간은 Augé가 설명하는 (비-)장소의 특징이 전형적으로 나타나는 곳이다. 즉, 지하철 역사의 가장 중요한 기능은 사람들이 거기에 '머무르는' 것이 아니라 거기를 '통과하여 지나가는' 것이며, 그러한 통과가 하나의 교통수단인 보행에서 다른 교통수단인 지하철 열차로 이어지도록 '매개'하고 승차의 권리를 '통제'하며 그를 보조하는 여러 가지 수단들을 제공하는 것이다. 그런 면에서 지하철 역사는 사람들이 '이동해 지나가는 공간' 기능이 단연 핵심일 것이다(송도영, 1998, 214). 하지만 지하철 공간이 단일한 속성의 (비-)장소로만 설명될 수 없으며, 다양한 재현이나 실천을 통해 장소의 공간으로 구성된다는 점에 주목할 필요가 있다. 예를 들어 대구 지하철 1호선 교대역에서는 청소년들이 음악을 틀어 놓고 댄스를 하는 모습을 가끔 볼 수 있는데, 댄스 음악 소리의 '청각적' 경관 요소는 단순히 이동하는 곳 혹은 통과하는 곳 이상의 의미를 지하철 공간에 부여하면서 그 역을 다른 역들과는 구별시킨다. 또 다른 예는 칠성시장역인데, 그 역에 도달한 열차가 문을 열 때면 항상 시장의 어물(?) 냄새가 열차 속으로 스며 들어온다. 장소적 특성을 반영하는 그런 '후각적' 경관 요소 역시 그 역을 다른 역들과는 구별시키지만, 그것은 그 역을 긍정적 이미지로 각인시키

지는 않는다. 이처럼 지하철 공간에는 우연적이고 비의도적 실천이나 사건이 발생하기도 하는데 때때로 그것은 그 공간의 이미지와 상징성에 중요한 영향을 미치기도 한다. 그 하나의 예를 살펴보기로 하자.

### 3) 시간적 재현: 망각

“공포는 어두운 거리에도 있고, 반대로 밝게 빛나는 텔레비전 화면 안에도 있다. 침실에도 있고, 부엌에도 있다. 우리의 일터에는 공포가 기다리고, 그곳을 오가기 위한 지하철에도 공포가 도사린다”(함규진, 2008, 15).

지리적 및 역사적 차원에서 기억은 '시간적인' 것과 연결될 뿐만 아니라 '공간적인' 것과도 연결되어 있다(Lowenthal, 1985; Casey, 1987; Malpas, 1999; Ricoeur, 2004). 이와 같은 기억(시간)과 장소(공간) 간의 상호의존성의 맥락 속에서, Umberto Eco는 도시가 건설되듯이 기억이 건설된다고 말했으며(Hebbert 2005, 581), Walter Benjamin은 낱씨들에 가시적 질서를 주는 것을 인상(physiognomy)을 부여하는 것이라고 지칭하면서, 이것을 위해서는 그것의 공간적 부속물에 의지해야 한다고 말했다. 역사 상의 낱씨와 사건들 각각을 어떤 장소에 간직할지 알아야 한다는 것이다(윤영실·서정은, 2006, 73). 앞서 지하철 역명 유래의 텍스트 경관에서 보았듯이, 인간의 기억은 공간적이다. 공간의 형태는 기억의 형태를 위한 매개 도구이다(Hebbert, 2005, 592). 개인적이든 집단적이든 기억은 공간을 통해 견고해지고, 공간은 기억을 통해 그 의미가 형성된다. 하지만 육체와 장소에 존재하는 기억이 공간적으로 조직된다면, 그것은 또한 시간과 공간을 통해 조작되고 변화된다.

즉, 기억과 그 공간은 고정된 것이 아니라 가변적이고 조작적이라는 것이다. 집단적 기억과 그 공간은 기억의 경관을 건설함으로써(예, 19세기 파리 만국박람회의 기념물로서 에펠 탑 건설) 혹은 철거함으로써(예, 일제시대의 조선총독부 건물인 구 중앙박물관의 철거) 변화할 수 있다. 예로 식민주의 경관의 제거를 통해 근대 식민지의 기억을 지우려 노력해 온 우리의 경험과

는 매우 대조적으로 오늘날 상하이에서는 식민주의와 관련된 장소기억들의 일부가 복구되거나, 나아가 회고적인 방식으로 새롭게 기념되는 장소들이 나타나고 있는데(한지은, 2008, 58), 이러한 과정은 물질적 경관의 변형을 통해 장소의 특정 기억을 (비)가시화하여 장소의 이미지와 정체성의 변화를 추구하는 도시(예, 싱가포르)에서 관찰할 수 있다(Chang and Huang, 2005). 이는 기억과 망각의 공간이 상호 가변적, 긴장적임을 의미하는데, 재현의 물질적 요소가 현재 특정 공간에 투여됨으로써 과거 특정 시간의 기억이 공간화되고 가시화된다면, 물질적 요소의 변형, 대체, 삭제, 부재를 통해 특정 기억의 공간은 또 다른 기억의 공간으로 혹은 망각의 공간으로 전환될 수 있다.

장소의 공간으로서 지하철 공간은 기억의 공간만이 아니라 망각의 공간을 필요로 하는데, 이것을 2003년 대구 지하철 1호선 중앙로역 화재 사건을 통해 볼 수 있다. 현재 중앙로역 내부나 주변 어디에서도 그 사건에 대한 기억과 희생자에 대한 추모를 위해 윤리적 의미에서 마땅히 있어야 할 재현적 및 물질적 흔적(추모비)은 부재하다. 그것은 그러한 흔적의 표상이 집단적 트라우마 공간인 중앙로역에 화재, 죽음, 고통, 공포, 침울 등과 같은 부정적 기억과 감정을 형성할 수 있기 때문일 수 있다. Freud의 정신분석학에서 트라우마는 어떤 자극에 대한 (부정적) 기억이 무의식 속에서 '억압' 되어 있다가 이후 또 다른 자극(상징)을 통해 사후적 증상으로 나타난다. 즉, 트라우마란 기억되지도(현존하지도) 망각되지도(부재하지도) 않은 비재현적(비표상적) 흔적이다.

중앙로역의 경우 그 '물리 공간'에 그 기억에 대한 '재현적 흔적'(추모비)이 존재한다면, 그것은 사람들의 '심상 공간'에 내재하는 '비재현적 흔적'(트라우마)을

자극하여 충격적 경험에 대한 기억을 불러 일으킬 것이다. 과거(기억)의 현존을 거부(억압)하는 도시에 대한 트라우마적 영향은 도시 경관에 반영되는데(Lowenthal, 1975), 중앙로역에서 부재의 기억 경관은 통제된 기억의 기호적 및 상징적 질서로서 이해되어야 한다. 과거에 대한 '유령적' 흔적과 '감정적' 기억은 분류, 정확, 질서화, 상품화된 기억의 공간을 흩뜨리며(Edensor, 2005), 장소애(topophilia) (Tuan, 1974)와 상반된 장소공포(topophobia) (Edensor, 2002)를 유발할 수 있다. 사람의 순환과 상품의 소비의 중심지로서 중심 업무 지구에 위치한 중앙로역에 화재와 죽음과 관련된 기억의 경관의 존재는 - 기념비(추모비)의 경우 그것의 공간적 위치와 시각은 기억을 형성하는데 있어서 중요하며(Marshall, 2004) 특히 중심 업무 지구와 같은 권력 지점에 대한 기념비(추모비)의 위치적 근접성은 집단적 기억의 형성에 있어서 중요한 문제이다(Dwyer and Alderman, 2008) - 그곳의 정체성과 상징성 그리고 도시의 이미지에 부정적일 수 밖에 없다.

상실된 과거는 조건부 망각을 통하여 새로운 정체성을 구성하는 일부가 된다(전진성, 2007, 73)고 볼 때, 장소의 생산은 기억의 기입만으로 충분하지 않으며 망각의 개입이 필요하다. 따라서 중앙로역의 지하철 공간은 선택적 및 집단적 망각을 통해 그 장소의 정체성과 이미지를 정확하다고 볼 수 있다. 또한 망각의 공간은 물질적 요소의 부재(비가시화)와 더불어 새로운 요소의 추가 및 대체를 통해서도 나타날 수 있다. 예를 들어, 중앙로역에는 화재 사건 이후 화재 예방을 강조하는 CCTV 카메라 설치 안내판이 눈에 띄는데, 이것은 사람들에게 그 지하철 공간을 안전한 공간으로 보이도록 할 수 있다. 어떤 끔찍한 사건의 장소와 관련하여 자신이 안전한 곳에 있다고 느끼는 한, 사람들은 무

표 2. 대구 지하철 1호선 공간의 기호적 재현

매체	지하철 노선도	역명 유래 안내판	추모비
기호	도상(icon)	상징(symbol)	지표(index)
의미	이동성/연결성	정체성/장소성	화재/죽음
재현	공간적	시간적	시간적

관심해지기 마련이다(이재원, 2004, 151). 결국 이러한 과정을 통해 지하철의 기계 공간과 도시 공간의 이미지는 기억에서 망각의 공간으로, 위협에서 안전의 공간으로, 부정에서 긍정의 공간으로 전환될 수 있다.

기호학의 관점에서 볼 때 화재 사건 현장인 중앙로역에 그 사건의 흔적(추모비)이 존재한다면, 그것은 과거에 그 곳에 그 사건이 발생했음을 알려주는 지표에 해당된다(표 2 참고). 현실 세계와 분리된 폐쇄 체계로서 기호 세계를 바라보는 Saussure의 기호학과는 달리, 현실 세계와의 관계 속에서 기호 세계를 바라보는 Peirce의 기호학에서 기호는 현실 세계와의 유사성과 관련된 도상, 현실 세계의 사회문화적 관습에 의존하는 상징, 현실 세계와의 인과 관계를 나타내는 지표라는 세 가지 형태로 구분된다. '도상' 기호에서 기표는 기의와 유사하거나 기의를 흉내내는 것으로 인식되며(강인규, 2006, 81), 지도, 약도, 설계도 등이 그 예다. 앞서 본 위상학적 다이어그램 지도인 지하철 노선도는 그 시각적 이미지를 보면 쉽게 그 의미를 알 수 있는 그래픽 지도라는 점에서 전형적인 도상의 기호이다. 그리고 '상징' 기호에서 기표와 기의는 아무런 유사성이 없으며 근본적으로 자의적이고 관습적이다. 학습하지 않으며 기표와 기의의 관계를 이해할 수 없다(강인규, 2006, 81). 그 예로 문자, 숫자, 모스 부호, 교통 신호, 국기 등이 있다. 대구 지하철 1호선 역명 유래의 텍스트는 문자라는 상징기호에 해당된다.

마지막으로 '지표' 기호에서 기표는 기의와 자의적이 아닌 어떤 방식으로(물리적으로나 인과 관계의 형태로) 직접 연결되어 있으며, 이 지표 관계는 직접 관찰하거나 추론을 통해 확인할 수 있다(강인규, 2006, 82). 예를 들어, 지문이나 발자국은 그 곳에 존재한 사람의 흔적을 나타내는 지표이고, 풍향계는 바람의 방향을 나타내는 지표이며, 방향 표지판은 도달 지점을 예측하도록 하는 지표이다. 흥미롭게도 도시 공간의 각 구역에 특수한 정체성을 부여하고, 다양한 (비)물질적 기호들로 가득 찬 역은 해당구역에 하나의 지표를 부여하여, 이 지표로 인해 도시가 기호화하고 읽힐 수 있는 것으로 만들어진다(김주환·한은경, 2008, 55). 하지만 대구 지하철 1호선 중앙로역에 화재와 죽음의 지표는 부재하며, 그 지표의 부재는 그 지하철역을 마

치 그 사건이 일어나지 않은 공간으로 보이도록 할 수 있다. 공간의 생산은 어떤 것을 가시적으로 하고 어떤 것을 비가시적으로 하는가의 결정에 의존한다(Zukin, 2000, 81). 그리고 장소는 많은 기억을 갖고 있는데, 어떤 기억을 촉진하며 어떤 기억을 중단하는가의 문제는 정치적인 문제이다(Cresswell, 2004, 89-90). 이 점에서 지표(흔적)의 부재는 재현과 망각의 도시 정치로 볼 수 있다.<sup>5)</sup>

#### 4. 결론

본 연구는 전형적인 이동성, 기계(코드), (비-)장소의 공간으로 볼 수 있는 지하철 공간을 대상으로 그것의 기호적 재현의 특징을 살펴보았다. 이동성의 공간에 대한 기존 연구에서 큰 관심을 두지 않았던 기호의 중요성을 분명히 인식하면서 세계적 이동성의 기계 공간인 공항의 기호 경관을 분석한 Cresswell(2006)에 따르면, 그 공간에는 기계가 읽는 코드만이 아니라 사람이 읽는 코드인 기호가 존재하는데, 그것은 그 공간에서 사람이 움직이는 방식, 사람이 그 공간을 인식하는 방식 그리고 그 공간이 구성되는 방식에 영향을 미친다. 여기서 특히 강조되는 것은 그 기호의 배치와 역할은 이동의 공간적 질서와 밀접히 관련되어 있다는 것이다. 하지만 국지적 이동성의 기계 공간으로서 대구 지하철 1호선 공간을 살펴본 본 연구는 이동성의 공간에서 기호의 의미는 단지 흐름, 회로, 순환 등의 의미로만 국한될 수 없음을 지적한다. 즉, 지하철 공간에는 때로는 상호 조화적으로 때로는 상호 모순적으로 공존하는 다양한 기호 경관들이 지하철 공간을 다중적이고 복합적인 기술-사회 공간으로 생산한다. 이를 세 측면으로 요약할 수 있다.

첫째, 공간적 재현으로서 지하철 노선도를 생각해 볼 수 있다. 표준적 우편주소 체계나 시간표 등과 같은 공간 재현의 근대 기술이 '공간의 표준화'를 야기시킨 것처럼(Thrift, 2004a), 다이어그램 지도인 지하철 노선도는 지하철의 기계 공간과 도시 공간을 표준화되고 추상화된 이동성과 (비-)장소의 공간으로 나타낸다.

그 위상학적 지도에서 국지적 장소들은 단순히 점(역)의 형태로 동일한 간격의 시-공간적 간격으로 배치되면서 도시 공간은 등질적인 이동성의 공간으로 나타난다. 또한 지하철 노선에 연결되어 있는 장소들만 가시화되면서 여타 장소들은 그 지도에서 사라지게 된다. 즉 도시와 (그 도시를 이동하고, 경험하고, 인지하는, 재현하는) 사람들을 이어주는 지하철 노선도를 통해 지하철의 기계 공간과 도시 공간은 장소의 수직적(역사적) 의미는 사라지고 (비-)장소의 수평적(위상적) 질서로만 나타난다.

둘째, 기억의 시간적 재현을 대구 지하철 1호선의 각각의 역에서 해당 역명의 유래를 설명하면서 존재하는 안내판(텍스트)을 통해 생각해 볼 수 있다. 지하철 노선도나 시간표와는 반대로, 지하철역이 위치한 장소의 역사-지리적 이야기를 담고 있는 그 텍스트는 역사적 및 수직적 시간을 공간화시키는 역할을 하면서 지하철 공간에 역사성, 장소성 및 정체성을 부여한다. 지하철 노선도가 지하철 공간을 이동성과 (비-)장소의 공간과 관련된 수평적(기계적) (시-)공간으로 나타낸다면, 그 텍스트는 그것을 정체성과 장소의 공간과 관련된 수직적(역사적) 시(-공)간으로 나타낸다는 점에서 대조적이다. 따라서 지하철역은 한편으로는 수평적, 그리고 다른 한편으로는 수직적 시-공간축의 교차점에 위치하게 됨에 따라 다중적 시-공간으로 재현된다.

마지막으로, 망각의 시간적 재현을 대구 지하철 1호선 중앙로역 화재 사건과 관련하여 생각해 볼 수 있다. 시간과 기억은 재현적 및 물질적 경관(추모비)을 통해서도 공간화될 수 있는데, 그것이 죽음, 고통, 공포와 관련된다면 그 경관은 트라우마의 시-공간 흔적으로 도시 이미지에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 따라서 도시 정부의 입장에서는 도시 이미지를 위해 그러한 부정적이고 이질적인 공간 요소들을 배제하는 과정, 즉 일종의 '공간의 정화'(Sibley, 1988)를 원할 수도 있다. 화재와 죽음의 기억과 관련된 흔적과 경관의 부재는 재현과 망각의 도시 정치의 의미에서 이해해야 하며, 또한 (비-)장소의 공간을 장소의 공간으로 전환시키는 과정에는 기억의 공간화만으로는 부족하며 거기에는 망각의 공간화가 개입된다는 점에 주목해야 한다.

이와 같은 결과에 근거하여 본 연구의 주장은 다음과 같다. 지하철의 기계 공간의 공간적-시간적 재현은 한편으로는 '(비-)장소'의 공간을 다른 한편으로는 '장소'의 공간을 형성하며, 또한 한편으로는 '기억'의 공간화를 다른 한편으로는 '망각'의 공간화를 수반한다. 따라서, 지하철 공간은 그들이 단순히 이동하고 통과하는 '이동성'의 공간으로만 여겨져서는 안되고, 사람들이 '기억'과 '망각'을 통해 그 기계 공간과 도시 공간을 바라보고 인지하는 '정체성'의 공간으로 생각되어야 한다. 이처럼 지하철 공간의 기호적 재현은 이동성/정체성, (비-)장소/장소, 기억/망각 등과 관련된 모순적이며 복합적인 경관으로 나타나는데, 이것은 그 기계 공간과 도시 공간에 대한 재현의 정치와 관련하여 이해되어야 한다. 도시의 그림 엮서와 같은 인위적인 재현의 정치를 통해 지하철 이용자들은 일상 생활에서 도시를 편집된 이미지로 볼 수밖에 없다.

일반적으로 장소의 이미지와 정체성의 형성 과정에서 기억, 망각 그리고 재현의 정치의 역할과 의미에 관한 논의는 국가적 수준의 역사적 사건의 경관과 관련하여 논의되어 왔는데, 본 연구는 지하철 공간에서 일상적으로 반복적으로 경험하는 미시적 (시각적, 텍스트적, 물질적) 기호 경관을 통해 그것을 살펴보았다. Tuan(1978, 372)은 장소의 느낌은 그것의 물리 구조를 기술하고 그 속에서 사람들이 움직이는 방식을 언급하는 것으로써는 결코 밝혀지지 않는다고 주장하면서, 주어진 장소나 환경에서 사람들의 자동적 반응과 행동을 유발하는 신호등과 같은 기호가 - 이러한 기호는 이동성과 (비-)장소의 도시 공간에 보편적으로 나타난다 - 아니라, 상상적 및 감정적 반응을 수반하는 정서적 기호의 중요성을 언급하였다. (비-)장소의 특징을 전형적으로 수반하는 지하철 공간 역시 사람들의 심상 공간에 영향을 주는 기호를 통해 장소적 속성을 재현한다고 볼 수 있는데, 그러한 기호적 재현에 대한 연구는 도시 공간이 어떻게 다중적으로 구성되고 인식되는지를 이해하는데 도움을 줄 것이다.

## 사사

건설적인 제안과 조언을 해주신 익명의 심사자분들께 감사를 드립니다.



## 주

- 1) Lynch(1960)에 따르면 하나의 환경적 이미지는 상호 결합된 세 가지 요소들로 구성되어 있다: (1) 다른 사물들과 구별되고 분리되도록 하는 특정 사물의 정체성(identity), (2) 관찰자나 다른 사물들에 대한 특정 사물의 공간적 혹은 형태적 관계를 나타내는 구조(structure), (3) 관찰자에 대한 특정 사물의 실천적 혹은 감정적 의미(meaning). 이 요소들을 통해 (특히 기억, 감정과 같은 다소 주관적인 의미보다는 시각적으로 혹은 물리적으로 인지할 수 있는 정체성과 구조를 통해) 관찰자에게 심상 이미지를 야기시키는 이미지형성력(imageability)이 나타나며, 이를 토대로 '통로', '테두리', '지구', '결절', '랜드마크'라는 다섯 가지 요소들로 구분되는 도시 이미지가 형성된다.
- 2) 본 논문은 인지 지도를 객관적 물리 공간에 대한 주관적 심상 공간으로 본다. 인지 지도(cognitive map)와 심상 지도(mental map)는 거의 같은 개념으로 사용되기도 하지만(Tuan, 1975), 전자는 공간적, 지리적, 환경적 지식과 관련된 것으로서 지도화를 필요로 하는 반면, 후자는 장소나 지역에 대한 태도나 선호와 관련된 것으로서 지도화로 반드시 나타낼 필요는 없다는 점에서 차이가 있다(Kitchin and Blades, 2002). 도시를 물리, 사회, 심상이라는 세 가지 공간적 측면에서 바라보는 관점은 시카고 학파의 Wirth(1938)가 제시한 '인구의 수', '주거의 밀도', '거주자의 이질성'과 관련된 도시성(urbanism) 개념에도 나타난다. 그에 따르면, 삶의 특징적 양식으로서 도시성은 상호 관련된 세 가지 관점에서 경험적으로 접근될 수 있다: (1)인구 기반, 기술 그리고 생태적 질서를 포함한 물리적 구조로서, (2)특징적 사회 구조, 일련의 사회 기관 그리고 특수한 형태의 사회 관계를 포함한 사회 조직 체계로서, (3)특수한 형태의 집단적 행위에 관여하고 사회적 통제의 특징적 메커니즘에 영향을 받는 태도와 생각의 세트로서, 그리고 개성의 집합체로서(Wirth, 1938, 18-19). 또한 캘리포니아 학파의 Soja(1996)는 Lefebvre의 공간 개념을 이용하여 물리 공간과 관련된 Lefebvre의 및 지각된(perceived) 공간(공간적 실천)을 실재의(real) 제1공간, 심상 공간과 관련된 상상된(conceived) 공간(공간의 재현)을 상상의(imagined) 제2공간, 사회 공간과 관련된 체험된(lived) 공간(재현적 공간)을 실제-상상의 제3공간으로 설명한다. 유사하게 Pile(1996)은 Lefebvre와 Lacan의 개념을 결합하여 지각된 공간을 실재계(the Real), 상상된 공간을 상상계(the Imaginary), 체험된 공간을 상징계(the Symbolic)에 각각 대응시킨다. 여기서 인지/심상 지도는 상상된 공간에 해당된다고 볼 수 있다(Tuan, 1975). 하지만, Althusser와 Lacan의 관점을 이용한 - 실재(real)에 대하여 Lacan에게는 그것이 '상징화에 절대적으로 저항하는',

- 영원히 담론의 밖에 존재하는 그 어떤 것이라고 정의되는 반면 알튀세르에게는 실제로 존재하는 존재 조건으로서 생산 관계와 계급 관계를 지칭한다는 차이점(박찬부, 2006, 186)이 있음 - Jameson(1991)은 존재의 실재적 조건(그리고 그것에 대한 과학적 지식)에 대한 상상적 재현인 이데올로기에서 벗어나 후기 자본주의 세계 속에서 자신의 장소를 인식할 수 있는 새로운 주체를 형성하기 위한 미학적/교육적 도구로서 Lynch의 '인지 지도화'를 제시한다. Jameson에게 (상상적인 혹은 심지어 과학적인) 공식적 지도가 실제 세계를 어느 정도의 왜곡하여 재현한다는 점에서 이데올로기적일 수 있지만, 인지 지도는 실제 세계에 대한 주체의 직접적 경험을 통해 형성되며 따라서 그것을 통해 주체가 이데올로기적으로 재현된 상상의 세계에서 벗어나 실제 세계를 인식할 수 있는 주체-중심적 지도이다. 하지만 본 논문의 제3절에서 설명하는 지하철 노선도의 경우에서 보듯이, 사람들의 인지 지도는 실제 세계에 대한 직접적 경험을 통해서만 형성되지 않고, 실제 세계를 왜곡하여 재현하는 공식적 지도에 이미 의존하고 있음에 주목할 필요가 있다.
- 3) 공항을 육체의 자유로운 이동성의 공간, 즉 (비-)장소로 설명하는 Augé의 주장을 비판하면서, Adey(2004; 2007)은 공항을 육체를 통제, 감시하는 비이동성의 공간으로 설명한다(Augé의 (비-)장소에 대한 또 다른 비판적 논의로는 Crang, 2002; Merriman, 2004; 2007 참고). 또한 Hagman(2006)은 자동차 주차와 정체의 문제를 통해 자동차의 이동성에 문제를 제기한다.
- 4) 집단적 기억(collective memory)은 Maurice Halbwachs의 개념이다. 그는 베르그송이 표방했던 '순수기억'의 주관주의를 극복하고 기억을 사회적 현상으로 해석하려고 시도했다. 그가 보기에 개인적 기억 역시 오직 사회적으로 매개됨으로써만 형성될 수 있었다. 그는 자신의 논리를 뒷받침하기 위해 다른 스승인 뒤르켐의 '집단의식'의 사회학을 수용하여 '집단기억' 이론을 제시했다. 알박스는 특정한 집단을 이루는 구성원들 간의 의사소통과 상호작용을 기억의 '사회적 구성물'로 자리매김했다. 알박스가 말하는 '집단기억'은 개념과 이미지가 결합된 양태를 보여주며 특정한 '공간'을 통해서 실체화된다. 집단기억은 공간을 창조함으로써 공고해진다. 이때의 공간이란 단지 상호작용의 장(場)일 뿐 아니라 특정집단의 정체성이 구체화되는 장소이다(전진성, 2007, 48-49). '제도적으로 공고화되고 조직적으로 전송되는 기억'을 말하는 문화적 기억(cultural memory)은 Halbwachs의 '집단적 기억'론을 보완하기 위해 Jan Assmann와 Aleida Assmann 부부가 제시한 개념이다. 그들의 비판적 견해에 따르면 알박스는 집단기억에 '의사소통'이라는 사회적 차원만을 부여함으로써 기억이 펼쳐는 시간적 지평을 보지 못하는 오류를 범했다. 한 사회집단은 자신들의 실제 체험한 근

거리 과거를 기억할 때 일상적 소통을 통해 그것을 현재화하고 '구체적' 정체성을 획득하지만, 그것이 '생생한 기억'으로 기능할 수 있는 것은 시간적으로나 사회적 효력에서 매우 제한적일 수밖에 없다. 한 사회 내에서 정치적 헤게모니를 쟁취한 집단은 그들의 제한된 기억을 머나먼 '기원'에 소급함으로써 그것의 배타성을 은폐하고 그것을 담지한 자기 집단의 보편적 정당성을 찾고자 한다. 그런데 이러한 '기원'은 현실 체험과 유리되어 있기에 신화적일 수밖에 없어 이를 소환하기 위해서는 기록물, 텍스트, 건축물, 도상, 모비, 사원, 기념비 또는 제의와 축제 등의 매체가 동원된다(전진성, 2007, 51-52). 기억에 대한 (서구) 지리학 연구에서 표준 지침이 되고 있는 기억의 티(realm of memory)는 Frances A. Yates의 기억의 장소(place of memory) 개념을 수용하여 Halbwachs의 '집단적 기억'론을 발전시킨 Pierre Nora의 개념이다. 여기서 티(lieux)는 구체적인 공간을 지칭하지 않고 공간의 메타포로 기능한다. 즉 그것은 단순한 기념장소들이 아니라 진실한 기억의 부재를 나타내는 상징화된 이미지이다. 노라의 논지에 따르면, 프랑스 민족이 이전에 지녀왔던 '기억의 유대들'이 더 이상 존재하지 않게 되어 그들의 집단기억이 더 이상 생생하게 불러일으켜지지 못하는 지점에서 그것을 대체하는 새로운 (유사)기억 형식이 등장한다. 노라의 '기억의 티' 개념은 20세기 후반에 와서 집단기억이 다시 공간의 메타포와 결합되어가고 있음을 명시적으로 보여준다(전진성, 2007, 57-58).

- 5) 최근 경제적 세계화 속에서 소수자에 대한 사회-공간적 배제의 의미로서 '잊어버림의 정치'가 강조되는데(박배균 · 정건화, 2004), 본 논문에서 망각의 도시 정치는 일종의 도시 이미지니어링(imagineering)(Rutheiser, 1996; Short et al., 2000; 최병두, 2007)과 관련된다. 이와 관련하여 대구 이미지에 대한 시네마적 비유로서 '고담 대구' 이야기를 생각해 볼 수 있다. 언론 매체에 따르면, '고담' 1939년 처음 발간된 만화 '배트맨' 속의 가상 도시로 뉴욕이 기본 모델이다. 축복받은 도시이지만 타락의 길로 접어들면서 범죄가 들끓는 어둠의 도시로 변질됐다. 대구라는 지역명에 고담이 붙어 고담대구로 불리는 것은 대구에서 각종 사건 · 사고가 빈번하게 일어난 것을 빗댄 것이라는 게 네티즌들의 설명. 특히 1995년 4월 8일 대구 지하철 상인동 가스폭발사고(101명 사망, 201명 부상), 2003년 2월 18일 대구지하철 방화참사사건(192명 사망, 151명 부상)이 고담대구 이미지의 밑바탕이 됐다(위클리경향, <http://weekly.khan.co.kr>, 2007년 4월 17일). 이러한 비유에 따른 도시 이미지 손상을 고려해 대구시는 정보통신부 산하 정보통신윤리위원회를 통해 국내 주요 포털 사이트, 손수제작물(UCC) 업체 등 30여 곳에 '고담 대구' 등 지역 이미지를 손상시키는 내용의 글을 삭제해 달라는 내용의 e메일을 보냈다. 대구시는 2011년 세계육상선수

권대회 유치에 성공한 이후 도시 브랜드가 널리 알려지고 있는 가운데 지역을 비하하는 악의적인 내용의 글이 인터넷에서 사라지지 않고 있어 자칫 그릇된 이미지를 심어 줄 가능성이 높아 이 같은 조치를 했다고 밝혔다(동아일보, <http://www.donga.com>, 2007년 11월 5일).

## 참고문헌

- 강인규(역), 2006, 미디어 기호학, 소명출판 (Chandler, D., 2002, *Semiotic: The Basics*, Routledge, London).
- 김상규, 2006, "유동적 체계의 기원 - 우리는 결코 멈출 수 없다," *Asia Design Journal*, 3(1), 32-34.
- 김신동, 2006, "다차원적 이동성에 대한 소고," *Asia Design Journal*, 3(1), 10-31.
- 김종덕(역), 2004, 맥도날드 그리고 맥도날드화, 도서출판 시유시 (Ritzer, G., 2000, *The McDonaldization of Society: An Investigation into the Changing Character of Contemporary Social Life*, Pine Forge Press, Thousand Oaks, CA).
- 김주환 · 한은경(역), 2008, 기호의 제국, 산책자 (Barthes, R., 1982, *Empire of Signs*, Hill and Wang, New York).
- 박배균 · 정건화, 2004, "세계화와 '잊어버림의 정치': 안산시 원곡도의 외국인 노동자 거주지역에 대한 연구," *한국지역지리학회지*, 10(4), 800-823.
- 박찬부, 2006, 라캉: 재현과 그 불만, 문학과지성사.
- 송도영, 1998, "서울 지하철 공간문화의 영역과 소비행태에 관한 연구," *도시과학논총*, 24(1), 203-219.
- 윤영실 · 서정은(역), 2006, 역사의 요동: 근대성, 문화 그리고 일상생활, 휴머니스트 (Harootunian, H., 2000, *History's Disquiet: Modernity, Cultural Practice and the Question of Everyday Life*, Columbia University Press, New York).
- 이재원(역), 2004, 타인의 고통, 도서출판 이후 (Sontag, S., 2003, *Regarding the Pain of Others*, Picador, New York).
- 이재현, 2005, "DMB의 인터페이스, 시공간성, 그리고 모바일 상호작용," *방송문화연구*, 17(1), 75-100.
- 전진성, 2007, 역사가 기억을 말하다, 휴머니스트.
- 정인하, 2006, 현대 건축과 비표상, 아카넷.
- 최병두, 2007, "공공예술과 도시 재이미지화: 2006 부산 비

- 엔날레 평가.” 한국지역지리학회지, 13(5), 543-562.
- 한지은, 2008, “탈식민주의 도시 상하이에서 장소기억의 경합,” 문화역사지리, 20(2), 43-61.
- 함규진(역), 2008, 유동하는 공포, 산책자 (Bauman, Z., 2006, *Liquid Fear*, Polity Press, Cambridge).
- Adey, P., 2004, Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance, *Environment and Planning A*, 36, 1365-1380.
- Adey, P., 2007, ‘May I have your attention’: airport geographies of spectatorship, position, and (im)mobility, *Environment and Planning D: Society and Space*, 27, 515-536.
- Adey, P., Budd, L., and Hubbard, P., 2007, Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel, *Progress in Human Geography*, 31(6), 773-791.
- Alderman, D. H., 2003, Street names and the scaling of memory: the politics of commemorating Martin Luther King, Jr within the African American community, *Area*, 35(2), 163-173.
- Appadurai, A., 1996, *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, University of Minnesota Press, Minneapolis, MN.
- Arefi, M., 1999, Non-place and placelessness as narratives of loss: rethinking the notion of place, *Journal of Urban Design*, 4(2), 179-193.
- Augé, M., 1995, *Non-places: An Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, London, Verso.
- Augé, M., 2000, Airport, in Pile, S. and Thrift, N. (eds), *City A-Z: Urban Fragments*, Routledge, London, 8-9.
- Azaryahu, M., 1996, The power of commemorative street names, *Environment and Planning D: Society and Space*, 14, 311-330.
- Baudrillard, J., 1988, *America*, Verso, London.
- Bauman, Z., 2000, *Liquid Modernity*, Polity Press, Cambridge.
- Beckmann, J., 2001, Automobility - a social problem and theoretical concept, *Environment and Planning D: Society and Space*, 19, 593-607.
- Benko, G., 1997, Introduction: modernity, postmodernity and the social science, in Benko, G. and Strohmayer, U. (eds), *Space and Social Theory: Interpreting Modernity and Postmodernity*, Blackwell, Oxford, 1-44.
- Bull, M., 2004, Sound connections: an aural epistemology of proximity and distance in urban culture, *Environment and Planning D: Society and Space*, 22, 103-116.
- Casey, E. S., 1987, *Remembering: A Phenomenological Study*, Indiana University Press, Bloomington.
- Castells, M., 1996, *The Rise of the Network Society*, Blackwell, Oxford.
- Chang, T. C. and Huang, S., 2005, Recreating place, replacing memory: creative destruction at the Singapore River, *Asia Pacific Viewpoint*, 46(3), 267-280.
- Christiansen, S. L., 2008, Airport heterotopias, *Paper prepared for International Conference of the 11<sup>th</sup> International Society for the Study of European Ideas*, Helsinki, Finland.
- Crang, M., 2002, Between places: producing hubs, flows, and networks, *Environment and Planning A*, 23, 569-574.
- Crang, M. and Graham, S., 2007, Sentient cities: ambient intelligence and the politics of urban space, *Information, Communication & Society*, 10(6), 789-817.
- Crang, M. and Travlou, P. S., 2001, The city and topographies of memory, *Environment and Planning D: Society and Space*, 19, 161-177.
- Cresswell, T., 2004, *Place: A Short Introduction*, Blackwell, Oxford.
- Cresswell, T., 2006, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, London.
- Crouch, D., 1998, The street in the making of popular geographical knowledge, in Fyfe, N. (ed), *Images of the Street: Planning, Identity and Control in Public Space*, Routledge, London, 160-175.
- Dodge, M. and Kitchin, R., 2004, Flying through code/space: the real virtuality of air travel,

- Environment and Planning A*, 36, 195-211.
- Dodge, M. and Kitchin, R., 2005a, Code and the transduction of space, *Annals of the Association of American Geographers*, 95(1), 162-180.
- Dodge, M. and Kitchin, R., 2005b, Codes of life: identification codes and the machine-readable world, *Environment and Planning D: Society and Space*, 23, 851-881.
- Dwyer, O. J. and Alderman, D. H., 2008, Memorial landscapes: analytic questions and metaphors, *GeoJournal*, 73, 165-178.
- Edensor, T., 1998, The culture of the Indian street, in Fyfe, N. (ed), *Images of the Street: Planning, Identity and Control in Public Space*, Routledge, London, 205 -221.
- Edensor, T., 2002, *National Identity, Popular Culture and Everyday Life*, Berg, Oxford.
- Edensor, T., 2004, Automobility and national identity: representation, geography and driving practice, *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 101-120.
- Edensor, T., 2005, The ghosts of industrial ruins: ordering and disordering memory in excessive space, *Environment and Planning D: Society and Space*, 23, 829-849.
- Featherstone, M., 2004, Automobilities: an introduction, *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 1-24.
- Featherstone, M., Thrift, N., and Urry, J. (eds), 2005, *Automobilities*, Sage, London.
- Graham, S., 2000, Underground, in Pile, S. and Thrift, N. (eds), *City A-Z: Urban Fragments*, Routledge, London, 271-273.
- Graham, S., 2005, Software-sorted geographies, *Progress in Human Geography*, 29(5), 105-127.
- Hadlaw, J., 2003, The London underground map: imagining modern time and space, *Design Issues*, 19(1), 25-35.
- Hagman, O., 2006, Morning queues and parking problems. On the broken promises of the automobile, *Mobilities*, 1(1), 63-74.
- Hannam, K., Sheller, M., and Urry, J., 2006, Editorial: mobilities, immobilities and moorings, *Mobilities*, 1(1), 1-22.
- Harley, J. B., 1988, Maps, knowledge, and power, in Cosgrove, D. and Daniels, S. (eds), *The Iconography of Landscape*, Cambridge University Press, Cambridge, 277-312.
- Harvey, D., 1989, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Blackwell, Oxford.
- Hebbert, M., 2005, The street as locus of collective memory, *Environment and Planning D: Society and Space*, 23, 581-596.
- Horvath, R. J., 1974, Machine space, *The Geographical Review*, 64(2), 167-188.
- Jameson, F., 1991, *Postmodernism, or, the Cultural Logic of Late Capitalism*, Verso, London.
- Kitchin, R. and Blades, M., 2002, *The Cognition of Geographical Space*, I.B.Tauris, London.
- Legg, S., 2005, Contesting and surviving memory: space, nation, and nostalgia in *Les Lieux de Mémoire*, *Environment and Planning D: Society and Space*, 23, 481- 504.
- Legg, S., 2007, Reviewing geographies of memory/ forgetting, *Environment and Planning A*, 39, 456-466.
- Lloyd, J., 2003, Airport technology, travel, and consumption, *Space and Culture*, 6(2), 93-109.
- Lowenthal, D., 1975, Past time, present place: landscape and memory, *The Geographical Review*, 65(1), 1-36.
- Lowenthal, D., 1985, *The Past is a Foreign Country*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Lynch, K., 1960, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge.
- Malpas, J. E., 1999, *Place and Experience: A Philosophical Topology*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Marshall, D., 2004, Making sense of remembrance, *Social and Cultural Geography*, 5(1), 37-54.
- Merriman, P., 2004, Driving places: Marc Augé, non-places, and the geographies of England's M1 motorway, *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 145-167.
- Merriman, P., 2007, *Driving Space*, Blackwell, Oxford.

- Morris-Suzuki, T., 2005, *The Past within Us: Media, Memory, History*, Verso, London.
- Oldenburg, R., 1989, *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You Through the Day*, Paragon House, New York.
- Pike, D., 2005, *Subterranean Cities: The World Beneath Paris and London, 1800-1945*, Cornell University Press, New York.
- Pile, S., 1996, *The Body and the City: Psychoanalysis, Space and Subjectivity*, Routledge, London.
- Ralph, E., 1976, *Place and Placelessness*, Pion, London.
- Ricoeur, P., 2004, *Memory, History, Forgetting*, The University of Chicago Press, Chicago.
- Rutheiser, C., 1996, *Imagineering Atlanta*, Verso, London.
- Salter, M. B., 2007, Governmentalities of an airport: heterotopia and confession, *International Political Sociology*, 1(1), 49-66.
- Sheller, M., 2004, Mobile publics: beyond the network perspective, *Environment and Planning D: Society and Space*, 22, 39-52.
- Sheller, M. and Urry, J., 2000, The city and the car, *International Journal of Urban and Regional Development*, 24, 737-757.
- Sheller, M. and Urry, J., 2003, Mobile transformations of 'public' and 'private' life, *Theory, Culture & Society*, 20(3), 115-133.
- Sheller, M. and Urry, J., 2006, The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- Shields, R., 1996, A guide to urban representation and what to do about it: alternative traditions of urban theory, in King, A.D. (ed.), *Re-Presenting the City: Ethnicity, Capital and Culture in the 21st-Century Metropolis*, New York University Press, New York, 227-252.
- Short, J. R., Breitbach, C., Buckman, S., and Essex, J., 2000, From world cities to gateway cities: extending the boundaries of globalization theory, *City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*, 4(3), 317-340.
- Sibley, D., 1988, Survey 13: Purification of space, *Environment and Planning D: Society and Space*, 6, 409-421.
- Soja, E. W., 1996, *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, Blackwell, Oxford.
- Thrift, N., 2004a, Remembering the technological unconscious by foregrounding knowledges of position, *Environment and Planning D: Society and Space*, 22, 175-190.
- Thrift, N., 2004b, Driving the city, *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 41-59.
- Thrift, N., 2008, *Non-Representational Theory: Space/Politics/Affect*, Routledge, New York.
- Thrift, N. and French, S., 2002, The automatic production of space, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 27, 309-335.
- Tuan, Y-F., 1974, *Topophilia: A Study of Environment Perception, Attitudes and Values*, Columbia University Press, New York.
- Tuan, Y-F., 1975, Images and mental maps, *Annals of the Association of American Geographers*, 65(2), 205-212.
- Tuan, Y-F., 1978, Sign and metaphor, *Annals of the Association of American Geographers*, 68(3), 363-372.
- Urry, J., 2000, *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, Routledge, London.
- Urry, J., 2004, Connections, *Environment and Planning D: Society and Space*, 22, 27-37.
- Urry, J., 2007, *Mobilities*, Polity Press, Cambridge.
- Vertesi, J., 2008, Mind the gap: the London underground map and users' representations of urban space, *Social Studies of Science*, 38(1), 7-33.
- Webber, M., 2004, The urban place and the non-place urban realm, in Graham, S. (ed.), *The Cybercities Reader*, Routledge, London, 50-52.
- Wirth, L., 1938, Urbanism as a way of life, *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.
- Zukin, S., 2000, Space and symbols in an age of decline, in Miles, M., Hall, T., and Borden, I. (eds), *The*

이희상

*City Cultures Reader*, Routledge, London, 81-91.

<http://newsmaker.khan.co.kr/khnm.html?mode=view&code=115&artid=14168>

<http://www.donga.com/fbin/output?n=200711050206>

<http://www.dtro.or.kr>

<http://www.tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/communityandeducation/2443.aspx>

교신: 이희상, 706-220, 대구 수성구 시지동 62번지, 고산중학교 (이메일: [thisang@hanmail.net](mailto:thisang@hanmail.net), 전화: 010-9565-

9012)

Correspondence: Heesang Lee, Gosan Middle School, 62 Siji-Dong, Suseong-Gu, Daegu, 706-220, Korea (e-mail: [thisang@hanmail.net](mailto:thisang@hanmail.net), phone: +82-10-9565-9012)

최초투고일 09. 06. 01

수정일 09. 06. 12

최종접수일 09. 06. 20