

부산 해양관광콘텐츠의 활용과 변용에 관한 연구 - 샌프란시스코 해양관광콘텐츠와의 비교를 중심으로 -

김 남 석*

| 목 차 |

- I. 문제 제기
- II. 연구 방법과 연구 대상
- III. 본론
- IV. 결론

| 국문초록 |

부산은 한국을 대표하는 해항도시로, 풍부한 해양문화콘텐츠를 갖춘 천혜의 관광 도시이다. 하지만 부산이 보유한 해양문화콘텐츠의 잠재력과 가능성이 현 시점에서 효율적으로 활용되고 있다거나 완벽하게 관광콘텐츠로 변용되고 있다고는 단정할 수 없다. 특히 바다와 직간접적으로 연관된 해양 문화 콘텐츠의 개발과 이에 대한 공유된 인식은 전면적인 변화를 요구하고 있다. 이를 위해서 샌프란시스코의 관광 콘텐츠와 비교를 수행할 필요가 있었다. 그 결과 다리와 항구를 관광 자원으로 개발할 필요가 있고, 관광 자원으로서의 터미널의 정비에도 주목할 필요가 있다.

이 연구는 부산에 산재하는 해양문화콘텐츠를, 케빈 린치의 도시 형성 요소

* 부경대학교 국어국문학과 / darkjedi@dreamwiz.com

(image of city) 중 세 가지 요소를 바탕으로 분석하고자 했다. 일단 케빈 린치의 도시 형성 요소 중 ‘통로(paths)’, ‘교차점(nodes)’, ‘랜드마크(landmarks)’는 주요 요소에 해당하는데, 이러한 요소에 각각 대응하는 부산의 해양관광콘텐츠로 ‘광안대교’(대교), ‘부두’(해운대), ‘여객터미널’을 꼽을 수 있겠다. 더구나 이러한 요소들은 부산을 세계적인 해항도시로 부상시킬 수 있는 대표적인 도시 이미지에 해당하며, 실제로도 이러한 이미지를 구경하기 위해 부산을 방문하는 관광객 수는 점차 늘어나는 추세에 있다.

그럼에도 이러한 부산의 이러한 해양관광콘텐츠가 심각한 문제에 봉착한 현실을 외면할 수는 없다. 난개발과 불균형 내지는 정책의 오남용으로 인해 관련 도시 이미지의 훼손이 심각하게 진행되고 있고, 이에 대한 통찰력과 대응력 부족으로 관광콘텐츠로의 효율적 활용(변용)이 오히려 침해받고 있는 상황이다.

본 연구는 이러한 한계와 문제를 해결하기 위해서 우선, 유사한 도시 이미지를 갖추고 있는 샌프란시스코를 비교 대상 도시로 선정했다. 다음으로, 샌프란시스코의 도시 이미지를 케빈 린치의 기준으로 세분하여, ‘골든게이트브릿지’, ‘피어 39’, ‘페리빌딩’을 추출하였고 이를 부산과 해양관광콘텐츠에 대응하여 개별 항목으로 설정했다. 그 이후, 각 요소 별로 샌프란시스코와 부산의 현 상황을 대응하여 분석하고, 그 비교 결과를 연구 결론으로 제시하고자 했다. 이러한 비교 분석을 통해, 세계적인 해항도시 가운데에서도 가장 성공한 관광도시에 속하는 샌프란시스코가 어떻게 해양관광콘텐츠를 활용하고 어떻게 이를 관광 자원으로 재편하고자 했는지를 살펴볼 수 있었다. 그리고 부산의 해양관광콘텐츠와의 비교 작업을 통해 의미 있는 시사점을 도출할 수 있었다. 이러한 시사점을 현명하게 활용할 수 있다면, 부산의 해양관광콘텐츠의 활용과 변용에 관해 새롭고도 중대한 변화를 도모할 수 있을 것으로 전망한다.

핵심주제어 : 부산, 문화콘텐츠, 관광, 해양관광콘텐츠, 다리, 부두, 터미널, 케빈 린치, 통로, 교차점, 랜드마크, 지역, 경계

I. 문제 제기

부산은 다양한 ‘관광콘텐츠 유형(type of tourism contents)’을 보유한 도시이다. 부산은 역사 유적과 자연 환경, 고유 음식과 문화 관습, 심지어는 인공 관광 자원(빌딩 숲과 야경)까지 고루 갖추고 있을 뿐만 아니라, 각각의 해당 관광 요소가 풍부하게 축적된 보기 드문 도시에 속한다. 그 중에서도 바다를 중심으로 한 빼어난 자연 환경을 바탕으로 현대화 된 도시 외관과 문화 관련 인프라는, 현 시점에서 외부인들에게 매력적인 관광 요소로 작용하여, 꾸준히 관광객이 증가하는 추세를 보이고 있다.

부산의 경관 자원은 자연경관뿐만 아니라 인문경관에서도 빼어난 요소를 자랑하고 있다. 바다를 중심으로 한 ‘해안경관’, 금정산과 금련산을 중심으로 한 ‘산지경관’, 그리고 낙동강과 수영강 등을 포함하는 ‘하천경관’을 비롯하여, 시원한 바닷바람을 자랑하는 ‘바람경관’, 심지어는 온천(지열수) 등의 수질관광자원까지 포함되어 있다. 웅당 이러한 자연경관은 부산을 찾는 근본적인 관광 동력으로 된 지 오래였다.¹⁾ 최근에는 발달된 도시 경관이 담보하는 예술적 외모(artistic appearance)을 근간으로 한 인문경관까지 적극 개발되면서, 부산의 관광콘텐츠 유형은 한층 더 풍부하게 변모되고 있다.

하지만 ‘지금-현재(2010년대)’의 부산이 관광콘텐츠의 잠재성과 가능성을 효과적으로 현재화하는 작업에 만족할 만한 성공을 거두었다고는 속단할 수 없다. 오래 전부터 널리 알려진 유명 관광지였기 때문에, 기존 관광 자원의 현실화 내지는 극대화를 꾀하지 않아도 된다고 말할

1) 경관의 종류와 유형에 대해서는 다음의 논문을 참조했다(박종관, 「새로운 관광수단으로서 지리여행의 콘텐츠 구성과 활용 방안」 『대한지리학회지』 50-1, 대한지리학회, 2015, 58-63쪽 참조).

수 없다면, 이러한 문제적 요소는 차분하게 검토되고 치밀하게 보완되어야 할 사항이 아닌가 한다.

부산의 경관과 도시 환경에 대해 적지 않은 찬사가 행해진 바 있다. 그럼에도 세계적인 해항도시와 비교할 때, 적지 않은 보완점이 필요한 것도 사실이다. 부산 내부의 시각으로 볼 수 없는 문제와 한계를 이해하고 이를 대체 수정하기 위해 이러한 비교는 필수불가결하다고 해야 한다. 본 연구는 이러한 비교 대상으로 미국의 샌프란시스코를 상정하고자 한다. 샌프란시스코는 해항 도시라는 기본적인 유사성을 바탕으로 하여, 수출입 항구에서 관광 도시로 탈바꿈하는 변천을 겪었다는 공유점을 보이고 있다. 더구나 샌프란시스코는 세계적인 관광지이자 미국에서도 손꼽히는 대도시로, 한국에서 부산이 차지하는 관광지와 대도시로서의 위상에 대응하는 입지 조건을 갖추고 있다. 게다가 두 도시 모두 개성적인 도시이며, 바다 자원을 유용하게 활용한다는 점도 비교 대상으로 선정된 주요 요인으로 선택되었다.

더구나 샌프란시스코는 다리, 항구, 터미널 등에서 부산과 기본적으로 유사한 특성을 지니고 있고, 비교를 통해 부산의 중요한 모델이 될 수 있기에, 이를 밝혀 관광콘텐츠화하는 과정을 면밀하게 재구 내지는 관찰할 수 있다는 이점을 제공한다. 이에 본 연구는 두 도시 간 비교 지점을 차례로 항목화하여 두 도시의 특질을 비교 대조할 것이다. 이러한 분석 작업은 결과적으로 관광 자원의 개발과 관련 콘텐츠의 정비를 도울 것으로 예상된다.

II. 연구 방법과 연구 대상

케빈 린치(Kevin Lynch)는 도시의 외관 그러니까 도시를 형성하는

물리적 조건을 중시하는 연구자였다. 그는 1952년 유럽 견학과 관광을 바탕으로 새로운 도시 연구의 장을 마련했으며, 1년 후에 미국에 돌아와 『The image of the city』(1960년 출판)를 저술했는데, 이 저술은 훗날 도시 설계와 디자인을 연구하는 이들에게 중요한 영감을 제공하는 도시 계획 분야의 ‘영원한 고전’으로 남았다.²⁾

케빈 린치는 도시를 텍스트로 간주하고 이를 읽어낼 수 있는 요소를 찾아내고자 했다. 그 결과 그는 비연속적인 요소(음소나 의미소에 해당하는)를 찾아냈고, 이러한 요소를 도시 형성의 5가지 요소로 정리하여 위의 책에서 제시한 바 있다.³⁾ 이러한 요소들을 차례로 밝히면 ‘통로(paths)’, ‘교차점(결절점, nodes)’, ‘랜드마크(landmarks)’, ‘지역(distracts)’, ‘경계(edges)’이다. 이 중에서 본 연구는 통로, 교차점, 랜드마크라는 구체적 항목을 지정하여, 부산과 샌프란시스코의 연계 비교 사항으로 삼고자 했다.

우선, ‘통로’는 도시 내부를 이동하는 길을 말한다. 구체적으로 ‘길’, ‘보도’, ‘수송로’, ‘운하’, ‘철도’, ‘고속도로’ 등이 여기에 속하는데, 사실 이동로는 모두 통로에 해당한다고 해야 할 것이다. 통로가 있어야 거주자들 혹은 방문자들이 이동할 수 있기 때문에, 통로가 되는 길은 도시의 중요한 일부로 기능한다. 본 연구에서는 이러한 통로 중에서 바다를 건너 서로 떨어진 지역을 연결하는 다리(대교)를 분석 대상으로 관련 논의를 초점화하고자 했다.

‘교차점’은 길과 길이 만나는 지점 혹은 이동하는 사람들이 모이는 집합처(결절점)을 가리킨다. 특히 교차점은 ‘접합’과 ‘집중’의 성격을

2) 임창호, 「인류를 사랑한 계획가 케빈 린치」 『국토연구』 171, 국토연구원, 1996, 77~79쪽 참조.

3) 도시의 다섯 가지 요소에 대한 정의와 설명은 다음의 논문을 참조했다(민유기, 「19세기 파리 동쪽 광장들의 기념물과 도시의 정치기호학」 『기호학연구』 23, 한국기호학회, 2008, 523~526쪽 참조).

갖게 되면서 인간이나 물류가 집중되고 응축되는 공간으로 기능한다. 교통 조건이 바뀌는 곳은 대표적인 교차점을 형성한다. 특히 교차점의 중요성은 도시에서 사람과 물류가 유동하고 만나고 집합하는 속성에서 드러나는데, 해항도시의 경우에는 ‘육지의 길’과 ‘바다의 길’이 이어지는 지점이 필연적으로 생겨나기 마련이다. 이것은 해항도시가 지닌 전형적인 특징이라고 할 수 있고, 이로 인해 해항도시들은 이러한 피어를 어떠한 방식으로든 개발 활용해야 한다는 책무 또한 지니게 된다. ‘부두(피어)’가 대표적인 해항도시의 교차점에 해당하므로, 본 연구에서는 이러한 부두를 논의의 대상으로 삼아야 했다.

‘랜드 마크’는 도시를 대표하는 성향을 지닌 건축물(빌딩, 타워 등)이나 높은 산 등을 가리킨다. 한 도시의 특성을 대변하는 성향을 지니고 있고, 넓은 지역에서도 인지될 수 있는 물리적인 구조물인 경우가 많다. 해항도시에서는 터미널이 이러한 랜드 마크의 구실을 이행하는 경우가 있기 때문에, 본 연구에서는 터미널을 랜드 마크의 차원에서 살펴보았다.

이러한 세 조건은 일종의 이미지, 그러니까 도시 관광콘텐츠로 요약하여 항목으로 추출가능하다. 가령 부산의 경우, 광안대교/해운대 인근 부두/여객 터미널은 부산의 자연경관과 인문경관을 망라하는 대표적인 이미지를 간직한 도시 요소이다. 본 연구에서는 이러한 세 가지 관광콘텐츠를 추출하고, 이와 유사한 도시 관광콘텐츠를 지니고 폭발적인 관광 자원으로 육성해낸 샌프란시스코—골든게이트브릿지/피어 39와 피셔맨워프 일대/페리빌딩과 비교하고자 한다. 이러한 비교는 부산 관광콘텐츠의 잠재력과 가능성을 확인하는 동시에 현재 처한 한계와 문제점을 살피는 데에 도움이 될 것으로 판단된다.

Ⅲ. 본론

1. 지역을 잇는 다리에서 바다를 조망하는 다리로

샌프란시스코를 대표하는 구조물은 단연 ‘골든게이트브릿지 [이른바 금문교(金門橋), Golden Gate Bridge]’이다. ‘골드러시’가 발생할 무렵 ‘골든게이트’는 샌프란시스코만으로 통하는 좁은 해협을 가리키는 명칭이었고, 후에 이 해협을 건너 마린반도(마린카운티)와 샌프란시스코 도심을 잇는 주황색(인터내셔널 오렌지) 다리가 건설되었는데, 이 다리가 금문교 즉 골드게이트브릿지이다.

처음에는 이 다리의 건설이 불가능한 것으로 여겨졌다. 샌프란시스코만으로 진입하는 국제 규모의 선박이 통과할 수 있도록 대형 구조물로 건축되어야 했는데, 건설 당시에는 그러한 기술이나 경험이 부재하다고 여겨졌기 때문이다. 하지만 이러한 우려는 불식되어 완공된 이 다리는, 그 길이가 2천 미터(2825미터)가 넘고 넓이는 27미터에 달하며 탑의 높이는 224미터이고 기둥 간 거리가 거의 1200미터(1280미터)에 달하는 대형 현수교였다. 그로 인해 해수면으로부터 약 70미터(66미터)로 이격되어, 그야말로 큰 배들의 이동과 접안이 가능한 다리이기도 하다.

이러한 거대한 구조물이기 때문에, 제작 시점부터 건축 가능성에 대한 논란이 끊이지 않았으나 결국 1933년 대공황의 불황에도 불구하고 착공에 들어가 4년 만에 완공되었다. 흔히 세계 토목 건축물 중에서 세계 7대 불가사의의 하나로 꼽히지만, 실제로는 2만 7천 여 개의 가는 케이블을 꼬아서 만든 거대한 케이블로 지탱되는 구조로 설계되어 매우 안전하고 과학적인 건축물로도 정평이 나 있다.

그 결과 현재에는, 전 세계에서 샌프란시스코를 찾는 관광객들이 최우선적으로 찾는 곳이 이곳일 뿐만 아니라, 샌프란시스코와 인근 도시

의 주민들이 상징물로 삼고 있는 가장 보편적인 건축물이기도 하다. 2016년 아깝게 챔피언십을 놓친 한 미국 프로농구팀의 유니폼에도 골든게이트브릿지가 새겨져 있으며, 팀 이름 자체도 이 다리의 명칭을 차용하고 있을 정도이다.

샌프란시스코를 찾는 많은 관광객들은 골든게이트브릿지를 찾아가서, 이 다리를 가장 효과적으로 관람할 수 있는 포트 포인트나 그 주변에 세워진 ‘인포메이션 센터’를 방문한다. 마리카운티 방향에도 다리를 조망하는 시설을 갖추고 있어, 포트 포인트에서 시작하여 골든게이트브릿지를 횡단하는 일정을 세울 수도 있다.

관광콘텐츠로서의 다양한 의의를 지니는 건축물답게, 다리 자체를 관광하는 방식 또한 여러 형태로 준비되어 있다. 조망대를 통해 다리의 색다른 모습 완상하거나, 도보나 자전거 혹은 차량 등을 활용하기도 하고(Ground Tour), 골든게이트브릿지 밑까지 운행하는 페리나 보트 내지는 크루즈를 사용하기도 하며(Sailing Tour), 경우에 따라서는 경비행기를 활용하기도 한다(Sky View Tour).⁴⁾ 그야말로 육/해/공에서 이 다리를 보고 감상하고 또 평가하도록 유도하고 있는 셈이다.

골든게이트브릿지를 관람하는 관광콘텐츠는 다양한 형태로 개발되었는데, 이러한 개발 유형을 보면 도서관관 유형 중에서 대별되는 동태형/정태형을 모두 적용한 사례라는 사실을 알 수 있다.⁵⁾ 샌프란시스코를 해양도시로 보는 관점에는 다소의 논란이 있을 수 있겠지만, 이러한 논란을 어느 정도 감안하고 참조한다면 해양에서 이동하며 경관을 구경하는 유형인 동태형과, 수려한 해양 경관을 관람하는 정태형이 모두 골

4) 문지영, 「골든게이트 브릿지를 체험하고 즐기기 위한 여러 가지 방법」 『대한토목학회』 61-12, 대한토목학회, 2013, 98~105쪽 참조.

5) 김성귀, 『어촌관광의 활성화 방안: 어촌·어항관광 활성화를 위한 포럼』, 한국해양수산개발원, 2002. 김민철·장희정, 「도시의 관광콘텐츠 유형에 따른 관광매력요인」 『관광·레저연구』 20-4, 한국관광레저학회, 2008, 126~127쪽 참조.

든게이트브릿지 관광에 동원되고 있음을 확인할 수 있다. 심지어는 문화 유적으로 간주하여 시행하는 역사문화형 관광 유형도 넓은 의미에서 포함되어 있다.

한편, 이러한 다리의 존재(양상)는 실제로 샌프란시스코의 관광 자원으로 널리 알려져 있지만, 그 이면에 건축과 관련된 비극적 역사가 잠재되어 있는 사실 역시 부인할 수 없다. 샌프란시스코만과 태평양을 잇는 해협(교통로)으로 인해 일찍부터 그 중요성을 인정받은 골든게이트는 지역적으로는 교통의 단절을 가져 올 수 있는 극복 대상이었다. 이에 다리를 놓아 샌프란시스코 주와 마린 카운티를 잇는 방안이 1870년대부터(1872년) 제기되었고, 수많은 구상과 계획을 거친 끝에 1910년대에 구체적인 교량 건설안이 입안되었으며, 1933년에 이르러서야 실질 공사가 시작되었다.⁶⁾

이러한 건설 과정은 구상 단계에서는 불가능했고 실질적인 시공 단계에서도 만만치 않는 반대에 부딪혔던 골든게이트브릿지의 성공 신화를 뒷받침하는 역사적 기원이라고 하겠다. 하지만 여기에서 동시에 주목되는 사항은 이 다리를 건설하는 과정에서 많은 이들이 죽거나 다쳤다는 점이다. 실제로 안전그물을 설치하여 19명의 목숨을 구한 일은 인구에 회자되는 놀랄 만한 사건이었지만, 그렇다고 해서 이 다리를 건설하는 과정에서 죽은 노동자들의 숫자를 역사적 측면에서 축소하거나 왜곡시킬 수는 없었다. 다시 말해서 이 다리를 건설하는 과정에서 많은 노동자들이 죽었고, 그로 인해 안전 대책이 강구되면서 더 큰 피해를 막을 수 있었다는 점이 보다 사실에 가까울 것이다.

문제는 이러한 역사적 기원과 놀랄만한 사상자 수 그리고 그 사상자를 줄이기 위한 안전 대책 모두가, 결과적으로는 ‘관광콘텐츠’로 변모했

6) 이종민, 「쇠줄의 미학, 샌프란시스코 금문교」 『CHINDIA Plus』 91, 포스코경영연구원, 2014, 54~55쪽.

다는 점이다. 샌프란시스코 시 당국은 이러한 모든 역사적 사실을 하나의 스토리(텔링)로 생성하여,⁷⁾ 관광객과 시민들이 읽고 이해하고 또 기억할 수 있도록 만들었다. 골든게이트브릿지 옆에 세워진 ‘인포메이션 센터’는 이러한 역사적 정황을 공개하고 끊임없이 기억하도록 만드는 역할을 한다.

하지만 이러한 역할은 비단 공적 기능으로만 한정되지는 않는다. 이 인포메이션 센터는 실질적으로 주요한 관광센터의 기능을 나누어 맡고 있다. 다시 말해서 전 세계의 관광객은 늘씬하고 유달리 긴 다리만을 보고 가는 것이 아니라, 그 화려한 오렌지 색깔 뒤에 담겨 있는 비운의 역사와 강력한 건설 의지 역시 함께 보고 가는 것이다. 결국 골든게이트브릿지는 이러한 역사와 참상을 동시에 보여줌으로써, 그 경관이 지닌 가치를 제고하고 관련 의미를 부여하는 작업에 적극적이다. ‘불거리’의 뒤에 숨겨진 ‘읽을거리’를 함께 제공함으로써 관광과 관람의 의미를 보다 심층적으로 복돋우는 역할을 수행한다고 하겠다.

골든게이트브릿지 풍경⁸⁾광안대교 조명 전경⁹⁾

7) 이러한 과정은 지역문화 콘텐츠의 개발 단계 중 문화 콘텐츠의 스토리텔링(화)의 단계에 해당한다(류정아, 『지역문화콘텐츠 개발의 이론과 실제』 『인문콘텐츠』 8, 2006, 47~49쪽 참조).

8) 이성태, 『영화 <The Rock> 두 얼굴의 샌프란시스코』 『국토』, 국토연구원, 2015, 85쪽.

9) 양진우, 『광안대교 누리마루 하우스에 최첨단 LED 경관 조명 도입』 『부산발전포럼』,

이러한 사례는 부산의 광안대교에 직접적으로 대입될 수 있다. 광안대교는 그 현대식 아름다움으로 인해 인근 지역에서의 조망 욕구를 불러일으키는 대표적인 부산의 구조물이다. 광안리뿐만 아니라 해운대 일대에서도 이 다리의 형상은 못 관광객들과 시민들의 찬탄을 자아내곤 한다. 특히 야경에 펼쳐지는 조명의 변화는 새삼 부산의 아름다움을 각인시키고 술한 관광콘텐츠 중에서도 대표적인 사례로 언급될 정도이다. 사실 이러한 현재의 상황은 다소 의외라고 할 수 있다.

당초 광안대교는 컨테이너 수송배후도로로 기획되었다. 그러니까 광안대교는 부산광역시 건설안전관리보부(광안대로 사업단)가 시행청이 되어, 남구 남천동 ‘49호 광장’부터 해운대구 수영비행장 부근으로 연결되는 구간에 사업비 5,534억의 사업비를 들여 건설한 교량이었다.¹⁰⁾

실제로 광안대교는 현수교 구간이 900미터(중앙지간 500미터)에 달하고 접속교 구간이 6,530미터에 달하는 총 연장 7.42킬로미터의 구조물로 규모 상으로는 골든게이트브릿지에 못지않은 교량이다.¹¹⁾ 이 교량은 기본적으로 4차선 복층 교량으로 현수교, 트러스교, 강상형교, PSC교 등 4종류의 형식을 활용하고 있으며, 상부 구조는 강재 12만 톤이 소요된 바 있다.¹²⁾ 도로 폭 역시 18~25미터이고 2층 구조의 8차선 도로를 지니고 있어 실제로 이 다리를 건너는 느낌은 상쾌한 인상을 넘어 설 정도이다. 특히 광안대교는 경관 조명을 설치 시행하고 있어,¹³⁾ ‘야

부산발전연구원, 2010, 59쪽.

- 10) 이영대, 「광안대교 건설공사」, 『대한토목학회』 44-10, 대한토목학회, 1996, 47~48쪽 참조.
- 11) 김연주, 「광안대교 경관조명 시안」, 『조명·전기설비』 14-5, 한국조명·전기설비학회, 2000, 34쪽 참조.
- 12) 이석주, 「광안대교의 설계」, 『대한토목학회지』 48-9, 대한토목학회, 2000, 72~73쪽 참조.
- 13) 특히 광안대교의 야경에는 조명 디자인 효과가 개입되고 있다(안지혜, 「부산 광안대교 경관조명디자인」, 『한국색채학회 학술대회 자료집』, 한국색채학회, 2015, 23~29쪽 참조).

경'이 아름다운 다리로 널리 인식되고 있다.

타지에서 온 사람들(방문객이나 관광객)은 이 다리를 조망하면서, 부산이 해역을 끼고 있는 항구 도시이고 그 중에서도 아름다운 자연에 둘러싸인 천혜의 해항이라는 사실을 새삼 인식하지 않을 수 없다. 골든게이트브릿지와 마찬가지로 이 다리를 완상하는 방식은 뷰포인트를 선택하여 직접 육안으로 바라보는 방식과, 자동차를 타고 다리를 횡단하는 방식(도보는 불가능)이 있으며, 경우에 따라서는 유람선이나 요트 등을 통해 바다에서 관람하는 방식도 제한적으로나마 선택할 수는 있다.

하지만 그 어떤 방법도 관광콘텐츠로서의 기능을 제고하고 부각하기 위한 전문적인 도움을 받은 흔적을 찾을 수는 없다. 가령 부산시 당국은 뷰포인트를 만들어 다리의 조망을 돕는다거나, 다리를 쉽게 건널 수 있는 방식을 개발하지 않았다. 해운대 미포에서 운행하는 유람선이 바다에서의 관람을 가능하게 만들지만 현실적으로 이를 탈 수 있는 방안은 매우 제한적이라고 해야 한다.

한편, 관광객들뿐만 아니라 시민들도 이 다리의 역사적 기원이나 건설 과정에 대한 정보를 얻지 못하고 있다. 왜 이 다리를 만들어야 했고, 어떻게 건설 절차에 들어갔으며, 건설 과정에서 생겨난 사건이나 그 의의가 무엇인지에 대해 알 수 있는 방법이 제한되어 있다. 다리의 아름다움과 세련미는 볼거리의 형태로 공개되어 있지만, 이러한 다리를 더욱 깊게 이해할 수 있는 읽을거리는 거의 공개되어 있지 않은 상태인 셈이다.

실제로 전문가들조차도 광안대교에 대한 관련 설명이나 고급 정보를 얻을 수 있는 방법이 적은 것에 불편함을 느끼곤 한다. 이것은 광안대교라는 관광콘텐츠를 활용하는 부산의 방안—부산 해역의 관광콘텐츠 개발과 활용—이 제한적이라는 사실을 증빙한다. 관광객들에게 광안대교는 아름다운 다리이지만 그 실체를 드러내지 않는 모호한 대상이 될 수

밖에 없다. 그것은 광안대교를 실질적인 교통수단으로만 생각하는 현재의 발상에 문제가 있음을 알려준다. 광안대교가 비단 교통수단(교량)으로만 이용될 수 있는 가치를 지닌 것이 아니라, 부산을 이해하고 구경하려는 이들에게 관광 상품으로의 변전할 수 있는 가치까지 지니고 있음을 감안하여 이에 대해 적극적으로 대처할 필요가 있다고 하겠다.

골든게이트브릿지와 광안대교는 건설 과정과 현재적 의미에서 많은 차이점이 있는 다리이지만, 그럼에도 불구하고 유사한 점 역시 상당수 존재하는 구조물이다. 골든게이트브릿지는 샌프란시스코 주민들에게 역사적/문화적/지역적 상징이고 자부심이라는 점에서, 광안대교가 부산 주민들에게 미래에 제공할 수 있는 의미를 시사한다고 하겠다. 골든게이트브릿지의 현재형이 광안대표의 미래형이라고는 할 수 없겠지만, 적어도 하나의 다리를 도시의 구조물을 넘어 주요 관광콘텐츠이자 도시 대표 건축물로 격상시킨 샌프란시스코 주민들—이른바 자신들을 ‘샌프란시스코’로 특별하게 부르며 자신들의 도시를 긍정적으로 가꾸는 그들—의 지혜를 요긴하게 참고할 필요가 있다고 하겠다.

무엇보다 건축물의 진정한 의미가 교통의 편의나 외관이 아름다움을 떠나 그 구조물과 주민들 사이의 심리적/역사적 관련성에 미치고 있음을 주목할 필요가 있겠다. 아름다운 다리가 남아 있고, 그 다리를 건설하려는 옛 사람들의 의지가 확인되고 있으며, 그래서 다리가 해당 지역을 하나의 의미로 묶어주는 형태의 건설적 미래를 꿈꿀 수 있다면 말이다.

2. 어부들의 항구에서 관광객과 함께 즐기는 유원지로

샌프란시스코에는 골든게이트브릿지 만큼 관광객을 모으는 장소가 몇 곳이 있다. 그중에서도 ‘피어 39’은 대표적인 장소이다. 사실 피어 39

는 애초부터 유원지로 만들어진 장소는 아니었다. 대개의 해항도시들이 그러하듯, 이곳은 본래 배를 타고 배가 기항하는 접안 지점이자 선착장이었다. 1978년 10월에 개장하면서 요리와 쇼핑 기능이 부각되는 관광 명소로 탈바꿈되어 현재에는 ‘피셔맨워프’를 포함한 샌프란시스코만을 대표하는 방문지로서의 명성을 얻게 되었다.

그러니까 피어 39는 현재 쇼핑센터 겸 관광단지로 운영 중이다. 이 피어 39의 관광콘텐츠로는 크게 다섯 가지를 꼽을 수 있다. 첫째, 샌프란시스코를 대표하는 해산물 요리를 비롯하여 각종 음식을 맛볼 수 있는 공간으로서의 관광콘텐츠이다. 둘째, 각종 관광 상품을 파는 상점들이 위치하고 있고 이중 상당수는 샌프란시스코만의 알카트라즈섬(Alcatraz Island)이나 골든게이트브릿지와 연관된 관광 상품이라는 특성으로서의 관광콘텐츠이다.

셋째, 항구에 머무는 ‘바다사자들(sea lions)’에 대한 접근과 관찰이 가능하다는 점에서의 관광콘텐츠이다. 항구의 일정 지역에는 바다사자들이 거주하는 구역이 별도로 마련되어 있는데, 이 구역에는 일반 사람들이 접근할 수 없지만 멀리서 바다사자를 관찰할 수 있다는 관람 효과를 창출하고 있다. 바다사자들을 구경하는 행위는 단순하게 관광뿐만 아니라 생태적 조화에 대한 생각을 하도록 유도하는 기능도 담당한다.

생태관광은 관광의 질적 고급화를 추구하는 일련의 움직임으로 인해 1990년대 이후 시작되어 현재에도 급격한 가치 상승률을 보이는 관광 콘텐츠 유형이다.¹⁴⁾ 이러한 생태관광에 대한 전문적인 형태의 관광 유형도 개발되어 있지만, 샌프란시스코는 삶의 공간에 이러한 생태관광의 공존 가능성을 선보인 사례로 판단될 수 있다. 그래서 이곳을 찾은 관광객들은 대도시의 한 복판에서 인간과 함께 생존하는 바다사자들을 바라

14) 양승필·곽영대, 「생태관광의 매력 속성, 관광 태도, 지각된 가치가 만족도에 미치는 영향 연구」 『관광연구』 25-5, 대한관광경영학회, 2010, 271~290쪽 참조.

보면서, 샌프란시스코가 중시 여기는 관광과 개발이 결코 생태적인 환경 보존과 상치되는 것이 아님을 새삼 확인할 수 있다.

넷째, 수상에서의 탈 것을 통한 이동 수단으로서의 관광콘텐츠이다. 관광콘텐츠는 관람의 대상이 되는 목표물이 제공하는 즐거움도 있지만, 그러한 관광대상에 접근하는 탈것 혹은 이동수단에서 얻어지는 즐거움도 있다. 샌프란시스코 피어 39는 이러한 탈것의 즐거움을 대대적인 관광콘텐츠로 개발한 경우이다. 이러한 관광콘텐츠는 주로 알카트라즈섬과 골든게이트브릿지를 왕복하는 형태의 보트 혹은 유람선으로, 관광객들은 일정한 비용을 내고 일정한 코스를 순회하는 관광 프로그램을 이용한다.

다섯째는 피어 39에서의 관람 자체가 함축하고 있는 관광콘텐츠로서의 속성이다. 굳이 탈 것을 이용하지 않더라도 피어 39는 그 자체로 샌프란시스코를 전체적으로 조경할 수 있는 뷰포인트로 기능한다. 알카트라즈(감옥)섬이나, 골든게이트브릿지는 물론이고, 샌프란시스코 도심 풍경이나 소살리토(Sausalito) 등의 인근 지역의 수려한 경관을 즐길 수 있다. 이러한 관광콘텐츠로서의 다양한 장점을 지니고 있어, 피어 39는 관광객뿐만 아니라 도시민들을 비롯한 다양한 유람객을 불러 모으는 기능을 수행한다.

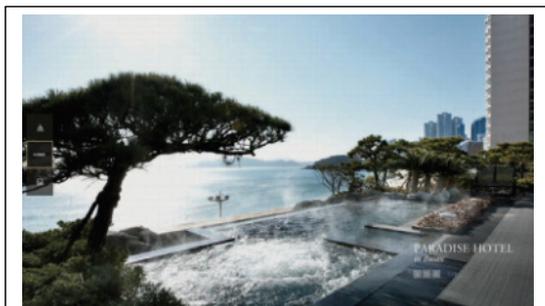
피어 39의 기본 역할은 해항도시에서 어렵지 않게 발견될 수 있다. 해항도시에 항구가 존재하고 있고, 그 항구에 사람이 몰려들고, 당연히 먹을 것과 탈 것 그리고 구경할 것이 결합되는 현상은 어찌 보면 당연하기 때문이다. 문제는 그러한 항구의 기능을 관광콘텐츠로 유효적절하게 변화시켜 그 효과를 극대화 할 수 있는가에 달려 있다. 이러한 피어 39에 해당하는 부산의 지역이 해운대일 것이다. 해운대 역시 다양한 먹거리와 볼거리로 많은 이들을 불러 모으는 관광지로 기능하고 있다.

해운대 역시 다양한 기능을 가진 관광지로, 적어도 다섯 가지 정도의

관광콘텐츠를 보여하고 있다.

첫째, 회를 중심으로 하는 해산물 음식점이다. 부산을 대표하는 음식으로 단연 꼽히는 음식이 ‘회’이다.¹⁵⁾ 부산에는 회 요리를 맛볼 수 있는 주요 관광지로 여러 지역이 존재하고 있는데, 그중 한 곳인 해운대 역시 독특한 미감과 특성을 발휘하고 있다. 해운대는 다시 ‘미포’와 ‘운촌’으로 나누어지는데, 미포(해운대에서 바다를 바라볼 때 왼쪽 구역)에는 회집과 고기잡이 어선들이 집중되어 있다. 해운대의 특성상 어촌 촌락의 기능도 담당하고 있는 셈이다.

둘째, 호텔과 위락 시설을 중심으로 한 휴양지로서의 기능이다. 이른바 유명하고 질적 수준이 높은 호텔들이 해운대 중간 지점에 포진하고 있고, 해운대 안쪽으로도 중저가의 다양한 숙박 시설이 자리 잡고 있다. 이러한 시설들은 부산을 찾는 이들에게 단순한 숙박 기능을 넘어, 휴양 기능과 시각적 편안함을 제공하는 역할을 한다.



부산 호텔에서 내놓은
환경 친화적 광고 시안(웹사이트 화면)¹⁶⁾

15) 이종수, 『부산항의 음식문화 변동분석』 『인문학연구』 23, 인천대학교 인문학연구소, 2015, 181~183쪽 참조.

16) 안현진, 『관광객 마음을 사로잡는 해운대의 중심』 『Web Korea Annual』 (2014권), (사)한국인터넷전문가협회, 172면.

해운대를 대표하는 호텔들은 호텔과 바닷가를 연결하여 마치 해운대 바다를 정원처럼 여겨지도록 만들고 있다. 다음의 사진은 한 호텔에서 개발한 웹사이트 선전물에 불과하지만, 이러한 선전물에도 바다와 휴양의 기능이 숙박의 기능과 결합되고 있음을 확인하도록 만들어준다. 또한 해운대의 숙박시설이 겨냥하는 바(상업적 이익을 극대화하기 위해서 숙박시설 이미지를 구성하고 자하는 거시적 목표)를 압축적으로 보여주는 사례라고 하겠다.

셋째, 해운대는 주거지로서의 기능을 수행한다. 얼핏 생각하면 관광 콘텐츠로서의 역할과 주거 공간으로서의 역할은 상치될 수 있으며, 주거 공간으로서의 적합성은 관광지에는 어울리지 않는 것으로 여겨질 수 있다. 그럼에도 해운대는 여행이나 휴양으로서의 기능을 넘어 주거 공간으로서도 훌륭하게 기능함으로써, 새로운 볼거리와 주변 환경을 창출했다.

기본적으로 해운대는 신시가지의 중심으로 이주 인구에 의해 개발된 지역임에도 불구하고 도시 정비나 관련 시설이 그나마 안정적으로 자리 잡고 있는 형편이다.¹⁷⁾ 이로 인해 이주민들이 편안하고 높은 수준으로 도시 공간을 활용할 수 있게 되었다. 이것은 비단 주거지 자체만의 문제로 끝나지 않는다. 이러한 주거 공간 인근에 이러한 대규모 거주인구가 될 수 있는 공간을 예비하도록 만들었다.

넷째, 해운대는 빼어난 자연 경관을 갖추고 있다. 사실 첫째부터 셋째에 이르는 조건들은 해운대의 뛰어난 자연 환경으로부터 유래했다. 하지만 이러한 역할 외에도 해운대는 해수욕장으로 적합한 환경을 갖추고 있어, 수영과 바다를 즐기는 이들에게 더할 나위 없이 만족스러운 공간으로 인식되고 있다. 한 연구 결과에 의하면, 부산지역의 대표적인 해수

17) 박태화, 『부산시 해운대 신시가지의 성격』 『한국도시지리학회지』 3-1, 한국도시지리학회, 2000, 115~127쪽 참조.

욕장이 각광 받는 이유로 자연 자체가 지니는 매력도 강도 높게 작용하고 있지만, 접근 편의성이나 관련 시설 이용 편의성 혹은 관리 상태의 양호함 등이 종합적으로 고려되고 있다고 한다.¹⁸⁾

해운대에는 비단 바다와 해수욕장만 존재하는 것은 아니다. 실제로 해운대의 바로 뒤편에는 장산이 위치하고 있으며, 장산은 여러 가지 측면에서 관광 자원과 생태 자원을 포함하고 있다. 등산이 가능하며, 산 위에서의 경관 조망도 일품일 뿐만 아니라, 절 같은 방문 유적지도 곳곳에 산재해 있다. 심지어 해운대는 그 옆을 흐르는 수영강도 함께 끼고 있으며, 곳곳에서 온천욕을 할 수 있는—환경오염의 피해를 입지 않은—지하수와 지열수 역시 존재하고 있다.¹⁹⁾ 이러한 온천수는 실제로 일제 강점기부터 본격적으로 개발되면서 부산을 관광도시로 각광 받게 만든 주요 요인으로 작용했다.²⁰⁾

다섯째는 해운대가 지니는 정신문화적 가치이다. 이러한 관광콘텐츠로서의 의미는 다소 생소할 수도 있다. ‘해운대’라는 명칭이 최치원이 작명된 이래, 이곳은 도시 시설과는 무관한 지역으로 오랫동안 남아 있었다. 근대에 들어서서도 해운대는 도시의 외곽 휴양지로서만 인식되다가, 1990년대 이후가 되어서야 본격적으로 개발되기 시작했다. 개발의 역사가 짧다 보니, 해운대 내부에는 농촌, 어촌, 유곽 등이 복합되어 있는 형편이고, 이러한 전통적 공간 외에도 상업지구, 호텔지구, 관광지구 등이 복합적으로 얽혀 있다.

흥미로운 점은 이러한 해운대가 경제적 논리에 의해서만 운영되지

18) 최나리·김재원, 「부산 해운대 해수욕장의 가상적 방문가치 추정」 『관광연구저널』 22-4, 한국관광연구학회, 2008, 10~20쪽 참조.

19) 심형수 외, 「부산 해운대지역 지하수와 지열수의 수리화학적 특성」 『한국환경과학회지』 9-3, 한국환경과학회, 2000, 241~251쪽 참조.

20) 조정민·이수열, 「해운대 관광의 탄생 : 식민지 시기 해운대온천의 개발과 표상」 『인문연구』 72, 영남대학교 인문과학연구소, 2014, 241~242쪽 참조.

는 앓는다는 점이다. 달맞이고개를 중심으로 한 해운대 일대에 문학관, 미술관, 공공건물, 영화관, 백화점, 관공서 등이 운집하면서 일종의 문화적 맥락을 형성하기 시작했다. 부산국제영화제의 본부 격인 ‘영화의 전당’은 대표적인 건축물이며, 국제 행사가 열린 누리마루(현재는 개방형 관람지)도 이러한 문화적 맥락에 포함될 수 있을 것이다. 해운대의 강점은 그 자체로 문화를 만들 수 있는 역량과 배경을 지니고 있다는 점에서 찾을 수 있을 정도이다(달맞이축제는 이러한 배경을 바탕으로 운영된다).

이러한 측면에서 부산의 해운대가 담보하고 있는 관광콘텐츠의 잠재력은 상당하다고 보아야 한다. 따라서 샌프란시스코 피어 39(확장하면 피셔맨워프(fishermans wharf) 인근)가 지닌 관광콘텐츠와, 부산 해운대가 보유한 관광콘텐츠의 잠재적 역량은 거의 차이가 없다고 보아야 한다. 오히려 문화적 혹은 관광 상 다양성만 고려한다면 부산 해운대가 뒤지지 않는다고 보아야 한다.

문제는 이러한 피어 혹은 항구의 기능을 확장할 수 있는 준비가 되어 있는가이다. 많은 대안들이 마련되고 있고, 이를 바탕으로 한 시도들도 감행되고 있다. 하지만 이렇다 할 확고한 계획이 수립된 상태는 아니다. 거기에 해운대의 무계획적인 난개발을 억제하면서, 관광콘텐츠로서의 고유한 역할을 제고해야 하는 어려움도 감안해야 한다. 해운대 백사장을 중심으로 난개발은 오히려 해운대의 위상과 가치를 감쇄하는 결과를 낳고 있다.

이러한 문제와 한계를 보완하기 위해서라도, 다시 샌프란시스코의 활기찬 관광 산업으로 돌아갈 필요가 있다. 그들은 바다와 인근의 명소를 적극 활용하고 있다. 배를 이용한 관광은 대표적이다. 샌프란시스코 만이라는 천혜의 조건을 활용하여 인근 지역으로 향할 수 있는 관광 인프라를 다채롭게 구성하고 있다. 실제로 관광용 배가 아니라 소살리토

나 티뷰론(Tiburon)으로 운행하는 출퇴근용 선박을 이용하여 바다 경관을 만족스럽게 즐길 수도 있을 정도이다.

하지만 해운대는 주로 전망과 조망의 기능만을 앞세우고 있다. 해운대 호텔에서 바라보는 경치나 달맞이고개의 카페에서 맛보는 광안대교의 경치 심지어는 장산 정산에서 보는 경관은 모두 아름답지만 시각적인 만족감에 지나치게 집중되었다는 사실을 간과할 수 없다. 물과의 접촉이나 보행을 통한 관광콘텐츠는 상대적으로 미약한 편이며, 이를 운영하는 업체들은 자기중심적인 상업 행위로 빈축을 사는 경우가 적지 않다.

이러한 일방적 관람 방식은 해운대가 담당하고 있었던 주거 기능을 관광콘텐츠와 결합하려는 시도를 가중시키고 말았다. 해운대가 주거 기능을 담당해야 하고, 이로 인해 시너지 효과를 얻는 것은 현실적 선택일 수 있지만, 대규모 주거 시설을 해운대의 주요 관광 지점에 건설하여, 관람 기능을 결부시킨 주거시설을 탄생시켜야 한다는 일부의 주장은 시각적 오판에 가깝다. 이러한 오판으로 인해 난개발과 이를 뒷받침하는 무리한 정책이 정당화되었고, 심지어 이를 실행하는 과정에서 일부 지역은 비리와 불법의 온상으로 전락하는 부정적인 결과까지 낳고 말았다.

이를 차단할 수 있는 방안은 관광콘텐츠로서 해운대의 기능을 인정하여, 이를 악용한 독점적인 형태의 관람 방식이나 이러한 관람 방식을 주거공간에 결부하는 상업적 개발을 억제하는 것이다. 특히 관광콘텐츠로서 해운대의 특성과 일관성을 견지하는 시각은 중요한데, 이러한 일관성은 해운대가 공유의 공간이며 해운대를 완상할 수 있는 권리가 다수의 사람들(일부 주거민이 아니라)에게 있음을 인지시키고 공유하는 전제에서 시작될 것이다.

이러한 전제는 해운대를 다양하게 즐길 수 있는 방안을 개발해야 하

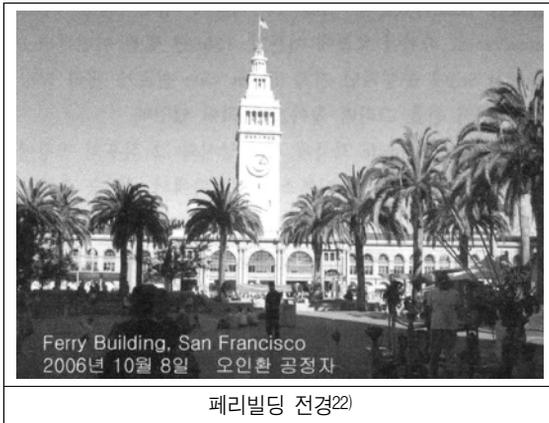
는 필요성을 제기한다. 소수 자본이나 특혜성 주거 공간에 의한 시각적 독점 현상은, 이러한 다채로운 완상 방식 자체를 저해하는—시민과 관광객의 기본 권리까지 침해하는—악영향에 해당하기 때문이다. 바다를 건너는 다리를 건널 수 있고 저가의 배를 탈 수 있으며 심지어는 고가의 비용으로 새로운 즐거움을 창출할 수 있는 관광콘텐츠 개발이 필요하다고 보인다. 일례로, 샌프란시스코 피어 39에서는 알카트라즈섬으로 향하고 그곳에서 심지어는 기묘한 체험을 할 수 있는 관광 상품을 개발하여 시판하고 있다. 이러한 관광 상품은 ‘감옥 체험’에 근거한 것인데, 생각 외로 긍정적인 반응을 얻고 있다고 한다. 아무도 감옥에서 살고 싶어 하지는 않지만, 감옥에서 머문다는 것이 어떤 느낌인지는 궁금하다고 할 수 있다. 해운대와 부산의 항구는 이러한 새로운 감각을 찾아낼 필요가 있다. 피어 39가 맛(미각)과, 상품(촉각), 배(이동감각) 등을 시각에 붙여넣고 첨부시켰던 것처럼 말이다.

3. 과거로 사라지는 터미널에서 현재를 가미한 공간으로

샌프란시스코의 가장 근간이 되는 도로는 마켓스트리트(Market Street)이다. 샌프란시스코를 대각선으로 가르는 이 길은 가장 넓은 도로이자 상점가로, 거의 모든 교통은 이 스트리트를 중심을 연결된다. 이 마켓스트리트의 북동쪽 끝은 바다로 연결되는데, 그곳에 페리빌딩(Ferry Building)이 자리 잡고 있다. 페리빌딩은 여객 터미널을 가리키며, 그 안에 위치한 상가와 건물을 통칭하는 명칭이다. 그러니까 샌프란시스코에서 소살리토나 티뷰론 혹은 오클랜드 등의 인근 지역으로 나가는 배를 타기 위해서는 이 페리빌딩을 거쳐야 한다.

샌프란시스코에서 페리빌딩은 오래된 건축물에 속한다. 이 건물은 1898년 미국 건축가였던 에이 페이지 브라운(A. Page Brown)에 의해

축조되었는데, 이때부터 1930년대까지 큰 물동량과 수송량을 자랑하는 세계적인 터미널로 사용되었다. 그러나 골든게이트브릿지나 베이브리지(Bay Bridge, 1936년 11월 개통) 등이 개통되면서 그 통행량(물동량)이 줄기는 했지만, 그때부터 지금까지 샌프란시스코의 관문으로 인정되는 상징적인 중심의 위치를 잃은 적은 없었다. 페리빌딩은 스페인 세비야의 지랄다 종탑(La Giralda)²¹⁾을 본떠서 지은 시계탑을 지니고 있는데, 샌프란시스코 지역 방송국은 이 시계탑의 시간을 근거로 시간을 안내하기도 한다.



1908년(3월 23일) 이곳에서 일어난 하나의 사건은 페리빌딩(저격 장소의 당시 명칭은 ‘오클랜드행 도선대합소인 페리빌딩’)이 한국의 역사

-
- 21) 본래는 이슬람 건축물이었고 모스크의 미라레트였지만, 기독교 대성당으로 변화한 이후 종탑으로 변모하였다. 한 변이 13.6미터에 달하는 정사각형 모양의 탑으로 16세기 중반에 5층 중루가 세워졌다.
- 22) 오인환 외, 『장인환(張仁煥) 의사(義士)의 발자취를 찾아서 : 샌프란시스코 지역을 중심으로』 『한국독립운동사연구』 28, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2007, 411쪽.

와도 관련이 있다는 사실을 증언한다. 친일파 외교 고문으로 활동하던 스티븐슨은 일본 정부로부터 받은 밀명을 수행하기 위해서 워싱턴으로 가던 중 샌프란시스코에 들렀고, 그곳에서 일본의 조선 지배를 옹호하는 발언을 꺼냈다. 이에 격분한 세 명의 열혈 조선청년은 기어코 스티븐슨을 잡아 가슴에 총을 쏘는 의거를 일으킨다.²³⁾ 의거에 참여한 ‘장인환’과 ‘전명운’이 밝혀진 두 명이고, 세 번째 인물은 ‘문양목’으로 추정되고 있다.

페리빌딩의 역사적 가치는 그 누구보다 샌프란시스코 주민들에게 상징적으로 각인되어 있다. 하지만 샌프란시스코시 당국은 페리빌딩의 역사적 가치를 중시 여기면서도 이 시설을 단순한 보존 건물로 남겨 두지는 않았다. 페리빌딩은 현재에도 여객 터미널로 활용되고 있으며(실질적으로 수송량은 예전과 같은 호황을 누리지는 않지만), 그곳에서 지역 쇼핑센터를 결합하여 관광객과 지역 주민의 편의를 증진시켰다는 점이다. 한 마디로 이곳은 지금도 공공건물이면서 동시에 상업지구이고, 지역민들의 명소이면서 동시에 관광객들의 흥미 있는 관광지이다.

이러한 페리빌딩의 활용은 부산에서의 터미널의 활용에 대해 여러 모로 생각하도록 만든다. 부산은 1888년 매축을 시작한 이래 각종 매축 사업을 통해 적지 않은 부지를 확보했고, 그곳에 항만시설을 짓는 사업을 끊임없이 전개해왔다.²⁴⁾ 관련 약사를 언급하면, 1884년 부산 해관이문을 열었고 1885년에는 일본우선회사가 조선과 일본 간의 항로를 개척했으며 1890년에는 대판상선회사가 오사카선(釜山大阪線)을 개시했다.²⁵⁾

23) 오인환 외, 위의 논문, 2007, 398~407쪽 참조.

24) 김승, 「일제강점기 부산항 연구 성과와 과제」, 『항도부산』 29, 부산광역시사편찬위원회, 2013, 27~28쪽 참조.

25) 송정숙, 「개항장으로서의 부산항과 기록」, 『한국기록관리학회지』 11-1, 한국기록관리학회, 2011, 278쪽 참조.

이러한 과거의 흔적을 보여주는 기록을 참조하면, 현재 부산에는 과거의 건축물이나 그 흔적을 거의 보존하고 있지 않다는 아이러니한 사실을 확인할 수 있다. 오랜 역사적 변천 과정을 거쳤는데 관련 건축물의 흔적은 거의 찾을 수 없다는 사실은, 거의 유일한 건축물을 지금까지 보존하고 활용하는 샌프란시스코와 대비되지 않을 수 없다.

실제로 부산은 예전부터 외국 혹은 외지와의 교류 창구로 활용된 도시이고 외국과의 교통 시설로 설치된 역사가 왜관이다. 부산에는 1407년에 이미 왜관이 설치되어 운영되고 있었고, 범일동 일대에는 일본인(恒居倭人) 마을이 일찍부터 형성되어 있었으며, 1678년부터 현재의 용두산 공원 주변에 초량왜관(草梁倭館)이 존속하며 개항장의 모태가 되었다.²⁶⁾

이러한 정보는 아래의 지도에 표기되어 있다.



26) 차철욱·양홍숙, 『개항기 부산항의 조선인과 일본인의 관계 형성』 『한국학연구』 25, 인하대학교 한국학연구소, 2012, 8~10쪽 참조.
 27) 송정숙, 앞의 논문, 2011, 278쪽 참조.
 28) 최혜균, 『내사랑 부산바다-부산항 변천사-』 『(해양수도 건설을 위한) 내사랑 부산바다』, 부산광역시사편찬위원회, 2001, 28쪽.

왜관의 역사가 500년이 넘어섬에도 불구하고, 1876년(2월) 조일수호 조규에 의해 부산 초량항이 개항장으로 결정되자, 같은 해 7월에는 수문(守門)과 설문(說門) 등을 없애기로 결정한 바 있다.²⁹⁾ 위 지도에서 보이는 설문³⁰⁾이 사라진 셈이다. 하지만 설문의 폐쇄와 소멸은 비단 그 자체로 끝나지 않는다. 설문 폐쇄와 왜관의 소멸은 그 이후에 올 관련 건축물 소멸의 시초에 불과했다.

건물 소멸의 역사는 그 이후에 계속되었다. 부산항은 일제 강점기 동안 주요한 무역항으로 여겨졌고,³¹⁾ 식민 본국인 일본을 연결하는 거점 터미널이었다. 2000년대에도 이러한 여객 터미널로서의 기능은 여전했다. 가령 2000년 여객 수송 실적은 국제여객이 51만 명, 연안여객이 110만 명이었으며, 부산과 일본(시모노세키/후쿠오카/하카다) 노선뿐만 아니라 중국(연태) 노선도 운행되고 있었다.³²⁾

하지만 이러한 오래된 역사에도 불구하고, 당시 운송과 여객을 담당했던 어떤 건축물도 과거의 역사를 간직한 채 지금까지 활발하게 그 의의를 인정받고 있는 사례는 거의 찾기 힘들다. 지역 주민의 여행객의 편의시설(단순 교통로)일 수는 있지만 관광 상품으로서의 적합성을 갖춘 사례는 찾기 힘든 지경이다. 시설들은 배를 타고 내리는 기능에 국한되어 있고, 페리 빌딩 같은 유적이거나 복합 문화공간으로서의 기능을 지니는 시설로 활용되지 못하고 있다. 이것은 페리빌딩이 지금도 다양한 용도로 그 성가를 높이고 있는 것과는 확연하게 대비되는 사항이다. 당연

29) 송정숙, 『조선 개항장의 감리서(監理署)와 기록: 부산항을 중심으로』 『한국기록관리학회지』 13-3, 한국기록관리학회, 2013, 257~258쪽 참조.

30) 설문은 부산진에서 초량왜관으로 지나는 관문으로 왜관의 경계에 속하기 때문에, 조선 군인이 배치되어 단속하는 지점이었다(차철욱·양홍숙, 앞의 논문, 2012, 11~12쪽 참조).

31) 장지용, 『일제강점기 부산항 무역의 전개과정 연구』 『항도부산』 29, 부산광역시사편찬위원회, 2013, 8~10쪽 참조.

32) 최해군, 앞의 논문, 2001, 27~29쪽 참조.

히 이를 수정하고 보완할 방법을 찾아야 할 것이다. 설령 부산항의 터미널이 반드시 페리빌딩을 닮을 필요는 없다고 해도, 지금처럼 단순한 게이트로만 활용되는 방안에는 수정 보완이 가해져야 할 것이다. 특히 동북아 물류의 중심이자 관광의 메카로 거듭나기 위해서라도 이러한 문제점은 해소되어야 하며, 해양문화공간의 활용과 관광레저 시설의 확대를 도모하기 위해서라도 이 문제는 진지하게 논의되어야 할 것이다.³³⁾

IV. 결론

부산은 천혜의 관광 자원을 지니고 있는 도시이다. 아름다운 바다와 수려한 산세를 끼고 위치한 부산은 풍부한 문화유산마저 지니고 있어, 개항장으로서의 역사적 배경과 한국 제 2의 도시라는 도시 규모 그리고 고유한 문화적 전통까지 갖춘 해항도시라 할 수 있다.

실제로 부산의 문화, 역사, 도시 경관 등에서 상당한 관광콘텐츠를 찾아낼 수 있다는 것은 이미 정평이 난 사실로 그 자체로는 새로울 것이 없다고 해야 한다. 문제는 이러한 자연문화유산—그것도 바다를 활용한 해양문화콘텐츠—를 관광콘텐츠로 개발하는 과정에서 나타나는 창의성과 효율성일 것이다. 본 연구에서는 샌프란시스코와의 비교를 통해 더욱 확장된 형태의 관광콘텐츠를 찾아낼 수 있다고 판단하고 이에 대

33) 이러한 측면에서 부산항을 경관 조망의 대상으로 바라본 다음의 논문은 주목된다(박문숙 외, 『영도에서 조망하는 부산항 경관의 시각적 특성』 『한국조경학회지』 38-4, 한국조경학회, 2010, 35-42쪽 참조). 이 연구는 부산항을 가로막듯 위치하여 일종의 내해를 형성하도록 만드는 영도(옛 이름 절영도)에서 부산항을 바라보는 시각을 조사 검토하여 그 조망의 필요성과 변화 가능성을 다진하고 있다. 경관은 중요한 관광 자원이고 부산항을 해양관광콘텐츠로 격상시킬 주요한 요소라고 할 때 이러한 종류의 분석과 관련 활동은 부산항의 문화(관광)콘텐츠화를 촉진하는 방안이 될 것으로 기대된다.

해 논의하고자 했다.

부산의 광안대교는 2000년대에 들어서서 축조된 인공 구조물로 기본적인 직능은 교통량의 분산과 편리화에 있었다. 하지만 광안대교는 광안리와 해운대의 해안 풍경을 바꾸었고, 그것도 야경 자체를 획기적으로 개선하는 역할을 수행했다. 이로 인해 부산의 밤바다와 그 인근 풍경은 광안대교와의 경관(적) 조화를 꾀해야 하는 부수적인 임무를 부여받게 된다. 물론 광안대교 자체도 관광 대상으로 조율되어야 할 필요성이 제고되고 있다.

문제는 광안대교의 적극적인 감상 방식이 개발되지 않은 점에서 찾을 수 있다. 이를 위해 샌프란시스코의 상징물 골든게이트브릿지와 사례를 주요하게 참조할 수 있겠다. 골든게이트브릿지는 오래된 역사를 지니고 있고 그에 따른 문화적 배경을 갖춘 보기 드문 관광 명소이지만, 사실 이러한 관광 명소로의 개발은 다양한 관람 방식과 문화적 배경을 덧입히고 개발하는 모색을 통해서 가능할 수 있었다. 광안대교 역시 이러한 문화콘텐츠의 개발을 통해 보다 의미 있는 관광 대상으로서의 변모를 꾀해야 한다는 시사점을 찾을 수 있다.

다음으로, 피어와 터미널을 고려할 수 있다. 해양도시는 기본적으로 피어와 터미널을 갖추지 않을 수 없는데, 이것은 전 세계적인 공통점에 해당함으로 그 자체로는 특별할 것이 없다. 부산 역시 예외가 아니며, 광안리나 해운대 등의 해안가에는 배를 타고 내리는 지점이 마련되어 있고, 부산역 인근에는 부산여객터미널이 이미 상당한 규모로 자리 잡고 있다.

문제는 피어와 터미널의 기능이 문화관광콘텐츠 의미를 적극적으로 담보하지 못한다는 점이다. 부산이 항구로서의 기능을 고집할 수 없는 시점에서 피어는 배의 접안 처를 벗어나 확대된 기능을 수행하지 않으면 안 되는 상황에 처하고 있다. 어촌으로서의 기능이 제약을 받고 있으

며, 이를 통해 부산의 문화관광자원이 될 가능성은 줄어들었기 때문이다. 터미널 역시 비단 교통로만의 기능을 담당한다면, 더 많은 가능성을 스스로 소멸시키는 결과를 가져올 것이다. 이러한 폐단을 교정하기 위해서는 다양한 피어의 쓰임새와 성공 사례를 참조할 필요가 있고, 터미널의 역사성과 이용 가능성을 개발하고 증대시킬 방안을 궁리해야 할 것이다. 샌프란시스코의 피어 39와 페리 빌딩은 유효한 참조사항이 될 것이다.

특히 샌프란시스코의 관광콘텐츠는 유독, 역사적 배경과 이에 대한 활용에서 앞서 있다고 해야 한다. 현대의 관광 행위 중에는 ‘문화관광’이 주요한 위상을 점유하고 있는데, 문화관광 중에는 유적지나 기념지 탐방도 포함된다.³⁴⁾ 골드게이트브릿지는 인간이 만든 구조물을 관람하려는 목적 하에 관광 자원으로 개발되었지만, 건축의 역사와 인간의 희생이라는 이면적 진실을 함축함으로써, 역사적 문화 콘텐츠의 관람이라는 의미도 덧붙여진다. 문화관광은 기본적으로 인간의 문화 수준을 향상시키고 다양한 욕구를 충족하려는 목적을 포함하고 있다.

페리빌딩 역시 그들의 개척 역사와 지나온 도시 개발사를 담고 있는 건축물로 보존하면서도, 그 위에 현실성을 덧붙인 경우이다. 샌프란시스코 이주와 개발의 현장이면서도, 동시대인들의 필요와 관광 욕구를 충족하는 콘텐츠로 개발된 것이다. 이러한 사례들은 관광콘텐츠의 보존과 개발, 역사성과 현실성, 의의와 필요를 돌아보게 만든다.

이러한 샌프란시스코와의 비교에서 두드러지는 점은 아직은 역사성과 문화적 배경을 고려하는 일에 부산시와 시민들이 익숙하지 않다는 것이다. 이것은 사회적 통념에서 기반을 둔 인식적 공유를 곤란하게 만들기 때문에, 전반적인 문화관광콘텐츠의 활용을 정체시키는 걸림돌이

34) 박영호, 『역사 문화자원을 활용한 관광 콘텐츠 개발 전략』 『한국디자인문화학회지』 16-4, 한국디자인문화학회, 2010, 264~265쪽 참조.

될 수 있다. 비록 자연적인 시설에 몰려드는 인파로도 부산의 관광 사업은 이미 상당한 성세를 누리고 있는 것이 사실이지만, 문화적 콘텐츠를 개발하여 새로운 관광 자원으로 만든다면 방문 가치는 더욱 증대될 것이기 때문에, 이러한 선행 모델을 염두에 둘 필요가 있다. 그 저변에 역사적 의의와 문화적 맥락 그리고 공유 자원에 대한 인식이 두루 작용해야 한다는 점 또한 기억할 필요가 있겠다.

| 참고문헌 |

1. 저서

김성규, 『어촌관광의 활성화 방안: 어촌·어항관광 활성화를 위한 포럼』, 한국해양수산개발원, 2002.

2. 논문

김민철, 장희정, 「도시의 관광콘텐츠 유형에 따른 관광매력요인」 『관광·레저연구』 20-4, 한국관광레저학회, 2008.

김승, 「일제강점기 부산항 연구 성과와 과제」 『항도부산』 29, 부산광역시사편찬위원회, 2013.

김연주, 「광안대교 경관조명 시안」 『조명·전기설비』 14-5, 한국조명·전기설비학회, 2000.

류정아, 「지역문화콘텐츠 개발의 이론과 실제」 『인문콘텐츠』 8, 2006.

문지영, 「골든게이트 브릿지를 체험하고 즐기기 위한 여러 가지 방법」 『대한토목학회』 61-12, 대한토목학회, 2013.

민유기, 「19세기 파리 동쪽 광장들의 기념물과 도시의 정치기호학」 『기호학연구』 23, 한국기호학회, 2008.

박문숙 외, 「영도에서 조망하는 부산항 경관의 시각적 특성」 『한국조경학회지』 38-4, 한국조경학회, 2010.

박영호, 「역사 문화자원을 활용한 관광 콘텐츠 개발 전략」 『한국디자인문화학회지』

- 16-4, 한국디자인문화학회, 2010.
- 박종관, 「새로운 관광수단으로서 지리여행의 콘텐츠 구성과 활용 방안」『대한지리학회지』 50-1, 대한지리학회, 2015.
- 박태화, 「부산시 해운대 신시가지의 성격」『한국도시지리학회지』 3-1, 한국도시지리학회, 2000.
- 송정숙, 「개항장으로서의 부산항과 기록」『한국기록관리학회지』 11-1, 한국기록관리학회, 2011.
- _____, 「조선 개항장의 감리서(監理署)와 기록 : 부산항을 중심으로」『한국기록관리학회지』 13-3, 한국기록관리학회, 2013.
- 심형수 외, 「부산 해운대지역 지하수와 지열수의 수리화학적 특성」『한국환경과학회지』 9-3, 한국환경과학회, 2000.
- 안지혜, 「부산 광안대교 경관조명디자인」『한국색채학회 학술대회 자료집』, 한국색채학회, 2015.
- 양승필 · 곽영대, 「생태관광의 매력 속성, 관광 태도, 지각된 가치가 만족도에 미치는 영향 연구」『관광연구』 25-5, 대한관광경영학회, 2010.
- 양진우, 「광안대교 누리마루 하우스에 최첨단 LED 경관 조명 도입」『부산발전포럼』, 부산발전연구원, 2010.
- 오인환 외, 「장인환(張仁煥) 의사(義士)의 발자취를 찾아서 : 샌프란시스코 지역을 중심으로」『한국독립운동사연구』 28, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2007.
- 이석주, 「광안대교의 설계」『대한토목학회지』 48-9, 대한토목학회, 2000.
- 이성태, 「영화 <The Rock> 두 얼굴의 샌프란시스코」『국토』, 국토연구원, 2015.
- 이영대, 「광안대교 건설공사」『대한토목학회』 44-10, 대한토목학회, 1996.
- 이종민, 「쇠줄의 미학, 샌프란시스코 금문교」『CHINDIA Plus』 91, 포스코경영연구원, 2014.
- 이중수, 「부산항의 음식문화 변동분석」『인문학연구』 23, 인천대학교 인문학연구소, 2015.
- 임창호, 「인류를 사랑한 계획가 케빈 린치」『국토연구』 171, 국토연구원, 1996.
- 장지용, 「일제강점기 부산항 무역의 전개과정 연구」『향도부산』 29, 부산광역시사편찬위원회, 2013.
- 조정민 · 이수열, 「해운대 관광의 탄생 : 식민지 시기 해운대운천의 개발과 표상」『인문연구』 72, 영남대학교 인문과학연구소, 2014.

- 차철욱·양홍숙, 『개항기 부산항의 조선인과 일본인의 관계 형성』 『한국학연구』 25, 인하대학교 한국학연구소, 2012.
- 최나리·김재원, 『부산 해운대 해수욕장의 가상적 방문가치 추정』 『관광연구저널』 22-4, 한국관광연구학회, 2008.
- 최해균, 『내사랑 부산바다. 부산항 변천사.』 『(해양수도 건설을 위한) 내사랑 부산바다』, 부산광역시사편찬위원회, 2001.

3. 기타

- 『국제신문』 2014. 4. 29. 23면, ‘부산 사람도 모르는 부산 생활사 (13) 차이나타운과 화교들(류승훈)’ (<http://www.kookje.co.kr/news2011>)

투고일: 2016.11.04. 심사완료일: 2016.11.21. 게재확정일: 2016.12.07.

| Abstract |

Study on the Transformation and Utilization of Marine
Tourism Content of Busan Sea

—Compared with marine tourism content use cases in San Francisco

Kim, Nam-seok

Busan is a port city that represents Korea, and is a tourist town with rich tourism resources. However until now, Busan city's development of tourism and culture content did not reach a satisfactory level. In particular, Busan citizen's shared recognition and development of marine culture content associated directly or indirectly with the sea is demanding overall change. To this end, it is necessary to perform the comparison of the contents of the San Francisco tourism. As a result, it was confirmed that there is a need to develop a bridge and a peer as tourist destination. In addition, it was confirmed that there is a need to pay attention to the maintenance of a terminal as tourist destination. This study tried to analyze three major factors and characteristics of marine cultural contents scattered in Busan based on Kevin Lynch's image of city. For the first time, 'paths', 'nodes' and 'landmarks' of Kevin Lynch's urban formation elements are the main elements. Busan's marine tourism contents corresponding to these main elements are 'Gwangan Bridge'(bridge), 'Haeundae'(harbor), and 'Passenger Terminal'. Moreover, these factors(main elements) are representative urban images that can bring Busan into a global maritime city. In fact, the number of tourists visiting Busan to see these images is increasing. Nevertheless, it is impossible to ignore the fact that these marine tourism contents of Busan suffered serious problems. Due to the over development and

disproportionate use of policies or the abuse of policies, the image of related cities is seriously damaged. The efficient use of tourism contents is being infringed due to lack of insight and responsiveness. In order to solve these limitations and problems, this study first selected San Francisco, which has a similar city image, as a comparison city. Next, the city image of San Francisco was divided by the criteria of Kevin Lynch, and 'Golden Gate Bridge', 'Pier 39' and 'Ferry Building' were extracted and set as individual items in response to Busan and marine tourism contents. Since then, this study has analyzed the current situation of San Francisco and Busan by each factor and tried to present the comparison result as the conclusion. Through these comparative analyzes, this study can see how San Francisco, one of the most successful tourist cities in the world, has utilized marine tourism content and how it has been reorganized as tourism resources. Finally, we could get meaningful implications through comparison with Busan 's marine tourism contents. If we can use these implications wisely, we can expect to make new and significant changes in the utilization and transformation of marine tourism contents in Busan.

Key Word : Busan, cultural contents, tourism, Marine Tourism Content, bridge, peer, terminal, Kevin Lynch, paths, nodes, landmarks, distracts, edges

