

The Origins of
a Mobile
System -

We Can Never
Stop Moving

유동적 체계의
기원 -
우리는 결코
멈출 수 없다.

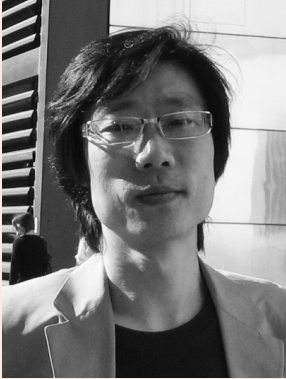
민주주의 대우 부사 제주
민주 권리 포
민주 권사

대한민국헌

제10조
모든 국민은
추구할 권리
본적 인권은

- 제34조
1. 모든 국민은
 2. 국가는 사
외부로부터
 3. 국가는 사
노력하여
 4. 국가는 사
실시할 권
 5. 신체의 자유
없는 국
보호를 받
 6. 국가는 사
보호하

Mobile System



김상규

커뮤니티디자인연구소 소장

Sang-Kyu Kim

Director, Community Design Lab.

1968년 출생하여 서울에서 거주하고 있다. 서울대학교 미술대학 산업디자인과를 졸업하였으며, 디자인퍼시스의 디자이너로서 여러 의자와 가정용품을 디자인하였으며, 프리랜서로서도 가구디자인을 진행하였다.

예술의전당 한가람디자인미술관의 큐레이터로 재직하면서 '디자인이 없으면 스타일도 없다', 'Droog 디자인 (2003)', '1910년-1960년대의 한국의 디자인 문화(2004)', '라즐로 모호기 너지의 새로운 시각(2005)'을 포함하여 수 차례의 전시회를 기획 개최하였다. 또한 2005년 광주 디자인 비엔날레의 초빙 큐레이터로 역임하였다.

2007년 2월 Phaidon 출판사의 "&Fork"의 큐레이터 및 필자로 참여하였으며 2007년 ARCO의 주빈국 행사 특별전 'reset: korean new wave design'전을 기획하였다.

현재 커뮤니티디자인연구소 소장 겸 성신여대 산업디자인학과 겸임교수로 재직하고 있다.

Sang-kyu Kim, born in 1968 and living in Seoul Korea. He has graduated from Seoul National University in Industrial Design major. He has designed several chairs and household utensils as in-house designer Fursys inc. and freelancer for other companies as well.

As a curator of Hangaram Design Museum, Sang-kyu has planned and installed several exhibitions including 'No design No style, Droog Design'(2003), Design Culture in Korea 1910-1960(2004)', and 'The New Vision from Laszlo Moholy-Nagy'(2005) at the Museum. And he was invited to Gwang-ju Design Biennale(2005) as guest curator.

He also participated as curator and author of "& Fork" of Phaidon Press in February 2007, and planned Special Exhibition 'reset : Korean new wave design' as guest of honor of ARCO in 2007.

He is currently Director of Community Design Lab and also teaches as a professor of Department of Industrial Design, Sungshin Women's University in Korea.

유동적 체계의 기원 - 우리는 결코 멈출 수 없다.

1 도시의 이동성

도시의 삶은 사람들에게 끊임없이 이동할 것을 요구하고 있다. 아침저녁으로 크고 작은 탈 것들이 사람들을 삼키고 쏘아내길 반복한다. 또 주말이면 더 멀리 더 분주히 차량들이 움직이고 큰 차가 살림살이를 몽땅 옮겨놓기도 한다. 이미 익숙해진 이같은 도시의 풍경은 한 세기 전의 근대 도시 공간, 예컨대 파리의 아케이드 공간과는 몹시 다르다. 도시의 산보객들은 사라지고 다양한 정보통신 기기를 지닌 채 기계에 몸을 신고(또는 기계와 한 몸이 되어) 민첩하게 움직인다. 이것을 가능하게 한 것은 교통과 통신 시스템이며 도시는 더 빠른 이동을 제공하기 위해 이 시스템을 한층 강화하고 있다. 어쩌면 도시의 이미지는 정적인 스카이라인보다 공간을 유연하는 사람들의 생활 패턴이 더 강력하게 만들어 낸다고 할 수 있다.

최근에 푸마가 내놓은 ‘어번 모빌리티(Urban Mobility)’는 이동성을 스포츠 액세서리 상품으로 연결시킨 흥미로운 사례다. “현대 세계의 삶은 멋지지만 그리 만만치는 않다(Life in the modern world is exciting-but it isn't always easy.)”라고 전제하고 도시 생활에 여유를 주는 컬렉션임을 강조하고 있다. 사무실 바깥(out of office), 도시 바깥(out of town) 등의 범주로 출퇴근하고 도시에서 또 다른 도시로 이동하는 라이프스타일을 제시하고 있다. 오늘날 논의되는 이동성은 생존을 위해 주기적으로 거처를 옮겨 다닌 유목민들의 이동성과는 다르다. 도시는 사람들이 머물러 살기 시작하면서 생겨났기 때문에 유목과는 반대 개념이고 지금도 도시인들이 도

시 바깥을 꿈꾸지만 도시 주변을 맴도는 것에서 벗어나지 못한다. 단지 이동 반경이 현격하게 넓어졌을 뿐이다.

2 이동을 위한 체계

산업화 이전에는 이동의 문제가 그다지 빠르게 변하지 않았다. 여행자들이 이용하는 길을 넓히는 것은 영토에 대한 이해관계와 비용 때문에 어려운 문제였다. 오직 군사적인 이유에서 가능한 일이었다. 예컨대 기원전부터 로마제국은 이탈리아를 중심으로 주변 대륙까지 원정대의 이동을 원활하게 하려고 넓은 길을 냈고 이전보다 훨씬 빨리 이동할 수 있게 되었다. 19세기 철도 운송 체계가 등장하면서 또 한번 큰 변화를 겪었다. 장거리를 빠르고 일정한 속도로 쾌적하게 이동할 수 있다는 것은 시간과 공간에 대한 인식 자체를 바꾼 사건이다. 말의 생물학적인 리듬에서 기차의 직선 이동은 기계에 익숙해지는 과정을 필요로 했다. 예컨대, 멀미처럼 생리적으로 속도에 적응하지 못하는 부작용과 기계의 자율적인 움직임에 대한 두려워하는 심리적인 거부감이 한동안 지속되었던 것이다. 볼프강 슈벨부쉬의 ‘철도여행의 역사’와 박천홍의 ‘매혹의 질주, 근대의 횡단’은 이 두 가지 문제를 잘 짚어주고 있다.

그 다음으로 큰 변화는 자동차가 등장한 것이다. 기차가 거대한 기계라면 자동차는 개인이 소유하는 운송수단으로서 경로와 속도를 자율적으로 정할 수 있게 되었다. 이후에 항공기까지 이야기하자면 새로운 빠른 운송수단들이 개인의 활동 범위를 넓혀왔다고 이해할 수 있다.

The Origins of a Mobile System - We Can Never Stop Moving

1 Urban Mobility

A hectic urban life requires people to constantly be on the move. Vehicles of all sizes swallow and spit out humans day and night. On weekends, the modern industrial products would move people further away. However, this fast moving urban environment greatly differs from the urban environment of a century ago, for example, the arcade in Paris. Now, crowds of urban pedestrians bustle about carrying technological devices. This enormous change has been possible due to the advancements of traffic and communication systems, and the modern city has further strengthened the whole system for better and faster mobility. Therefore, it can be said that the image of the city is reinforced by people's patterns of life rather than static skylines.

Puma's recent Urban Mobility collection presents an interesting case in which urban mobility is taken advantage of in sports accessories. Based on the premise, "Life in the modern world is exciting-but it isn't always easy," the collection stresses the peace and simplicity of urban life. Under the motto of "Out of Office" and "Out of Town," the world's famous sports brand suggests a new lifestyle in which people move from city to city. However, recent urban mobility is fundamentally different

from ancient nomadic life in which people had to move in order to survive. The opposite occurs as cities form when people start to settle down. Even though many urban people dream of a life away from the city, they still live in the city.

2 The Social System for Movement

Before industrialization, mobility didn't change very rapidly. For example, it was not easy to expand roads for travelers due to territory rights and the high cost. In actuality, making roads was only possible for military purposes. The Roman Empire, for example, made new roads around the world for better mobility of its army. With the emergence of the railway transportation system in the 19th century, mobility confronted another significant change. It changed people's concept of time and space because high-speed long-distance travel became possible. However, people were accustomed to the rhythm of the horse and needed time to get used to the rapid linear movement of trains. Motion sickness or feelings of rejection because of the autonomous movement of a machine were observed for a while. *Trains and Travel in the 19th Century* by Wolfgang Schivelbusch and *Charming Galloping, Traversing in Modern Times* by Cheon-Hong Park properly pointed out these problems. Then, the automobile emerged. While

그렇지만 이러한 운송수단보다 그것이 운용되는 체계가 구축되는 것에 주목해야 한다. 그 체계는 현대적인 도시의 형성과 확장을 가속화시킨 인프라이기도 하다. 철도로 사람과 물자가 이동하고 전기, 통신 서비스 역시 철로를 따라 보급되면서 도시 간의 네트워크를 형성했고 자동차 역시 도로망으로 주거 지역과 도시 생활 반경을 확장시켰다.

2003년에 열린 제1회 로테르담 건축비엔날레에서 '모빌리티(Mobility: A Room with a View)'라는 주제로 도시의 이동성을 다룬 바 있다. 이에 맞추어 출판된 같은 이름의 책에는 세계 각 도시들의 운송수단과 교통체계를 살핀 리서치 결과물이 담겨있다. 각 연구자들이 주목한 것은 각 도시의 이동성 특성, 도로망이 구축된 배경, 그리고 도로(특히 고속도로)와 경관(landscape)이다. 이 경관은 속도에 의한 미적 경험(aesthetic experience)으로서, 운전 중에 보게 되는 풍경과 멀리서 자연 속에 도로와 교량이 딱하니 자리를 차지한 풍경을 말한다.

후자에 속하는 '길(도로)'의 이미지는 자동차만큼이나 심사숙고한 결과물이다. 자동차의 외형이 속도와 개인의 지위를 시각화하는 기호였던 반면 길은 국가의 디자인이다. 2차 대전 무렵에 이미 나치(the Nazis)는 도로(motorways)를 실용적인 측면 뿐 아니라 미관(beautiful view)을 보여주는 이데올로기적인 것으로 계획했다고 한다.

한편으로 원거리를 이동하고, 교외에서 도심으로 출퇴근의 모습은 기술 발전론적인 일반론이나 정치적인 것과 다른 요인이 작용하기도 했다. 즉 주거지역이 이동한 것은 자동차가 보급되고 도로체계가 갖추어지기 이전부터 시작되었던 것이다.

3 중심이탈 또는 분열

로버트 피시만(Robert Fishman)은 200여 년 전에 형성된 '교외'의 변화를 정리하고 있다. <부르주아 유토피아>에서 그는 교외지역을 18세기 후반에 발명된 부르주아의 유토피아(Bourgeois Utopias)라고 부르고 이전의 베드 타운과 다른 성격의 새로운 교외(suburb)를 테크노버브(Technoburb)라는 용어로 구분하여 표현하기도 한다.

일반적인 이론으로는 공장과 주거가 도시에 공존하다가 자본가들이 쾌적한 교외로 주거지를 옮겨나갔다고 할 수 있지만 주거단지를 조성하는 부동산 사업과도 연계되어 있었다. 결과적으로 보면 이동 수단과 경제력이 있고 없음에 따라 노



최근에 푸마가 내놓은 '어번 모빌리티(Urban Mobility)'는 이동성을 스포츠 액세서리 상품으로 연결시킨 흥미로운 사례다. Puma's recent Urban Mobility collection presents an interesting case in which urban mobility is taken advantage of in sports accessories.

trains were a public means of transportation, cars were private property. In other words, drivers were able to decide on their own direction and speed. In addition, with the advancement of the aircraft, a new even faster means of transportation expanded the individual's sphere of activity.

However, we need to keep an eye on the operation system rather than the means of transportation itself. This system refers to the social infrastructure that has accelerated the growth and expansion of the modern city. As a lot of people and products move and electricity and communication services are distributed through the railway system, an intercity network forms. In addition, the constant development of new roads expands both residential areas and the sphere of urban life.

At the first International Architecture Biennale Rotterdam 2003, urban mobility was mentioned under the theme of "Mobility: A Room with a View." In the newly published book on this subject, the means of transportation and transportation systems from around the world are described. Characteristics of urban mobility, the background in development of the road networks, roads (mostly highways), and the landscape have all drawn people's attention. In particular, landscape refers to the aesthetic experience of traveling in a car or other means of high-speed transportation.

The image of "the road" is the result of hard work as much as it is the result of the automobile. While the shape of a car represents its speed and the driver's social status, roads are designs by nations. During World War II, the Nazis tried to develop motorways that took into account the beautiful view as well as the practical aspects.

For current long-distance travel and commuting patterns from the suburbs to downtown, there is something more than technological development and political reason. In other words, residential areas had already started to move even before cars were available and roads were developed.

3 Decentralization or Fragmentation

Robert Fishman studied a change in the 200 year-old "suburb." In *Bourgeois Utopias*, he describes suburbs as 'bourgeois utopias' and uses a new term, "technoburb" for the new style of suburb.

Factories and residential areas have relocated from crowded downtown areas to clean and laidback suburbs. The real estate development project was one of the reasons for this change. Consequently, the residential areas of capital and labor have been spontaneously separated depending on the means of transportation and economic power.

However, it's true that the advancements of transportation and communication have played important roles in decentralizing urbanites and forming suburban areas around big cities. As a result, independent cities have emerged. In other words, the small towns around a metropolis were originally developed to provide cheap housing to the city commuters as satellite towns. As time went by, however, they formed their own commercial zones and administrative systems. Called the "New Town" development project, the suburb has gradually increased its role and value while big cities have lost their power of growth and expansion.

4 Move to Stay Alive

As residential areas have greatly changed, it is important to consider how the isolated people from the new development projects live. Due to skyrocketing housing prices, people had to move various times in order to survive. This pattern can also be observed in downtown areas. At busy hours, a long line of street carts are found along the downtown streets. In the morning, however, they are all hidden in dark back alleys. The moving street carts are the new 'nomads' of the modern age. However, they are just one type of unstable business. As hundreds of street carts were forced to disappear during the 1988 Seoul Olympic Games, they are always ready to flee. However, the street cart is still found on every corner. In other words, they have found their own ways to survive.



노숙자수레, 보디르고

동자들과 자본가들의 주거지가 자연스럽게 분리된 것이다.

하지만 교통은 통신과 더불어 탈중앙화(decentralization)의 기술이라고 할만하고 오늘날 대도시의 교외 지역을 형성한 중요한 기반이라는 점은 분명한 사실이다. 이제는 그 덕분에 도시 중심부의 의존도가 희미해진 독립적인 도시들을 파생시키고 있다. 말하자면 초기에 위성도시의 개념으로 대도시 주변에 작은 도시들을 만들어 도시 근로자들의 저렴한 주거 단지 역할을 하도록 했지만 점차 작은 도시들이 자체 상권을 형성하고 자치 행정 체계를 갖추게 된 것이다. 이른바 '신도시'라는 이름으로 개발 사업을 벌이면서 투자 가치를 높여 나가는 반면 대도시의 상대적 역할과 가치가 낮아지는 현상도 일어난다.

4 생존을 위한 이동, 생계를 위한 이동

주거공간이 복합적인 요인에 따라 변동하는 한편 그 과정에서 소외된 사람들은 어떻게 살고 있을까? 이들은 지가 상승에 따라 지속적으로 이동(이사)해야 했고 자신만의 생존 방

식을 찾아야만 했다. 상업지역으로 변모하면서 공동화된 도심을 미시적으로 보면 그 가운데 한 예를 발견할 수 있다. 아침저녁 변화한 거리에서 늘어진 포장마차는 높은 임대료를 지불할 수 없는 이들이 도심에서 생계비를 마련하는 방식이다. 손님이 뜸한 시간에는 후미진 길에 무덤처럼 쪼그리고 존재를 감춘다. 이동성(그리고 가변성)을 갖춘 포장마차는 '유목적'이라고 일컫는 오늘날에 꽤 어울릴 것 같기도 하지만 그것이 제 가게 없는 이들의 '비공식' 점포일 뿐이다. 그래서 안정적이지도 못하다. 1988년 서울올림픽을 준비하면서 그 많은 잠실의 포장마차가 하루아침에 사라졌듯이 언제든 비켜나야 한다. 여전히 길 어귀를 부유하면서 끈질기게 존재한다. 정착할 수 없는 상황에서 항상 움직여야 하는, 정확히 말해서 도망다니야 하는 방법을 모색한 것이다.

이러한 '비공식 상행위'에 견줄만한 '비공식 주거'가 있다. 농촌에서 땅을 기반으로 생산활동을 하는 경우는 빈부의 문제가 공동체 내에서 해소되었지만 도시는 정착 자체가 경쟁적이다. 도시 빈민의 경우, 안정된 주거가 불가능했다. 높은 비



Homeless Vehicles, Krzysztof Wodiczko

In addition, there is ‘unauthorized’ housing similar to the nomadic street cart as a business without a permit. In a suburban area in which the production activities are based on land, the gap between the wealthy and the poor is mostly solved within the community. In a city, however, people have to compete with each other for settlements. Therefore, stable housing is impossible for low income urban citizens. Due to high rent and the national development policy, they have been driven away from the city. Even the homeless have to move constantly in order to survive.

The Homeless Vehicles by Krzysztof Wodiczko presents a special case related with the homeless problem. Are the homeless really qualified for the benefits of the latest designs and innovations in art? They are qualified but not the main customers.

During the cold winter of 1987, New York City could not ignore its 70,000 homeless citizens. Even though the city offered free lodging facilities many chose to live on the street. While wondering what could be done to help these homeless who were exposed to a lot of danger while the current public welfare system was not being operated properly, a new project began. The city suggested a street cart, taking in the poor people.

Wodiczko mentions three conditions for the success of the project. First, the street cart needs to be highly mobile to maneuver to any part of the street. Second, it needs to be safe enough to go up and down steep hills with a decent brake system, rear view mirror, and emergency lamp in addition to a proper locking system to prevent theft. Lastly, the street carriage had to be flexible to meet the customers’ various needs and demands.

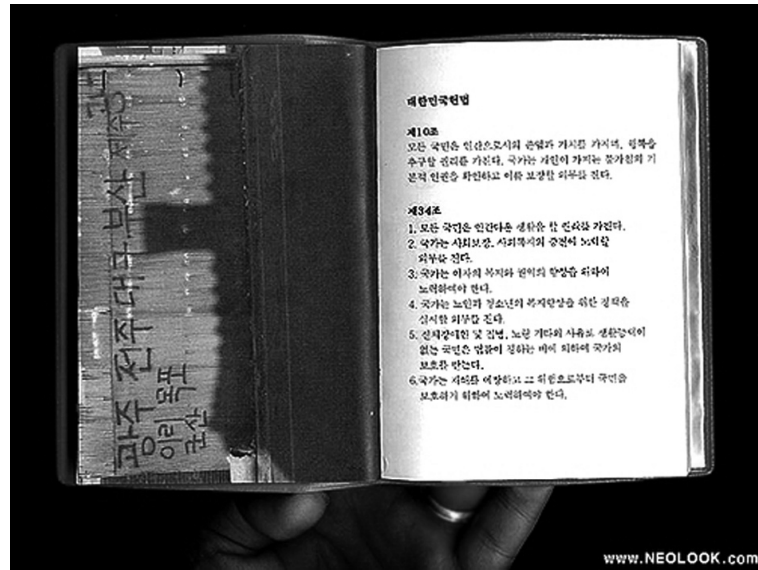
용을 지불해야만 정착할 수 있고 허가받지 않은 주거이므로 국가 행사와 개발 논리, 자본의 힘 때문에 버려진 땅으로 계속해서 쫓겨나야 했다. 철거민의 정주할 수 없는 삶이 있는가 하면, 외환위기 이후 급증했던 노숙자의 무방비 삶도 있다. 보디츠코(Krzysztof Wodiczko)의 '노숙자 수레'는 이 문제와 관련된 특별한 사례다. 노숙자들은 디자인과 아트의 수혜대상이 아닐까? 아니라고 말하진 않겠지만 주요대상으로 고려되지는 않는다. 오히려 걸리적이거나 게으른 불청객들이다.

87년 겨울에 뉴욕에만 7만명이나 되는 노숙자 문제를 가볍게 여길 수는 없다. 물론 시에서 임시숙소를 운영하고 있지만 노숙자들은 '이성적'으로 길에서 생활하는 것을 선택한다. '공공 시스템이 제 역할을 못하는 상황에서 모든 위협에 노출된 그들이 생존해 나가는 것에 무엇을 해줄 수 있을까?'라는 의문에서 프로젝트가 시작되었다. '거리에서 그들이 살아가고 죽는 것을 방지하는 것'에서 벗어나 같은 시민으로 인식하는 것을 중요하게 생각하고 대안적인 수레를 만든 것이다.

보디츠코는 세 가지를 조건을 언급했다. 첫 번째 이동성(mobility)으로서 간단한 헝가장치와 비교적 커다란 바퀴, 그 외에 웅덩이나 단차가 있는 곳에서도 적용할 수 있는 이동성을 갖추는 것이 필요하다. 둘째로는 안전성(safety)인데, 경사면을 오르내리거나 (쉬거나 잠을 자기 위해) 주차시켜 놓을 때 필요한 간단한 브레이크 장치가 있어야 하고 외부의 공격에서 벗어날 수 있어야 한다. 또 물건을 도난당하지 않도록 시건장치도 있어야 하고 차량으로부터 보호할 수 있는 백미러와 비상등도 필요하다고 한다. 마지막으로 가변성(variants)은 다양한 사용자들의 요구를 수용할 수 있어야 하며 먹거리나 옷, 잠지 등을 판매하는 가판대 역할도 할 수 있고 집단을 이룰 수도 있어야 한다.

이것은 실제 사용자인 노숙자들과 대화하면서 정리한 조건들이다. 그는 이 프로젝트가 완성된 결과물을 만드는 것보다는 사용자의 생존 요구와 디자이너의 역량이 결합하는 하나의 출발점으로 제시하고 있다. 아티스트 배영환은 무료 배식소, 쉼터 등의 생존에 필요한 정보를 담은 <노숙자 수첩>을 제작해서 배포하기도 했다.

이러한 프로젝트들은 사기업의 상업활동과 공공시스템의 사각지대에 적극적으로 참여하는 사례로서 큰 의미가 있다. 사회적인 문제로 공방을 벌이는 동안에도 이들은 무방비 상태



노숙자수첩, 배영환
Homeless Notes, Yeong-Hwan Bae

In addition, there is 'unauthorized' housing similar to the nomadic street cart as a business without a permit. In a suburban area in which the production activities are based on land, the gap between the wealthy and the poor is mostly solved within the community.

The previous information was obtained from interviews with the homeless. Wodiczko said that the project represented the harmony between the homeless' request for survival and the designer's skill. Artist Yeong-Hwan Bae made and distributed "Homeless Notes" which includes useful information for poor people to survive on the street.

The project is very significant in that it has taken care of a loophole in the public welfare system. While we dispute over social problems, the homeless are still roaming, exposed to a great deal of risk.

5 **Desire for Another Order and Speed**

With rapid advancements being made in transportation and the related systems, we have been able to move a greater distance at a higher speed than ever before. This development explains the change in urban lifestyles. Then, what actually accelerates mobility?

After industrialization, the urban structure greatly changed. A lot of systems have been developed to solve the problem of overpopulation. In Korea, the city restructuring process has been promoted since 1970. However, we are different from other countries in terms of a large development of apartment complexes. In Korea, the new town development has become another development of new apartment complexes.

Apartment House by Valerie Gelezeau describes special characteristics of apartments from a third party perspective. Her contention is often quoted when the apartment in Korea is discussed. By interviewing a great number of people, she found that people's deep attachments to a large apartment complex are based on misconceptions such as the groundless desire for a new complex, government-led housing policy, urban development in Seoul, and a symbol of wealth. Because of some illegal apartment transactions, the apartment itself has become the main entity that changes topography, road systems, and commercial zones.

Different from traditional communities, a new

로 도시를 떠돌기 때문이다.

5 또 다른 질서와 속도의 욕망

이동성은 수단과 체계의 발전에 따라 더 빨리 더 멀리 이동하게 되었고 도시의 변화와 라이프스타일의 변화를 설명할 수 있다. 그렇다면 이동을 강요하는 동력은 무엇일까? 그리고 이 이동의 강도는 무엇 때문에 커지고 있을까?

분명히 산업화를 거치면서 도시와 도시주변의 구도가 재편되었고 도시 과밀화를 해소하기 위한 방안들이 마련되었고 또다시 구도시를 재생하는 상황으로 변화하고 있다. 한국도 1970년대부터 지금까지 이러한 과정을 거치고 있다. 특수한 점이 있다면 도시라는 개념보다 아파트라는 개념이 강력하게 작용한다는 것이다. 예컨대 신도시와 뉴타운은 결국 새로운 아파트 단지가 조성되는 것을 의미한다.

발레리 졸레조의 <아파트공화국>은 이러한 특수성을 프랑스 지리학자라는 타자의 시선으로 설명하고 있어서 최근 한국의 아파트를 이야기할 때면 곧잘 인용된다. 그녀는 여러 사람과 인터뷰하면서 대단치 아파트에 대한 집착이 도시 과밀화와 택지 부족 때문이 아니라 새것에 대한 맹목적인 숭배와 정부 주도의 주택 양산 정책, 서울의 도시 계획, 그리고 아파트가 부의 상징으로 통용되는 사회적 인식에서 비롯된 것이라고 설명한다. 여기에 덧붙여 부동산의 음성적인 흐름으로 인해서 아파트는 서울과 주변 도시의 지형, 도로망, 상권 체계를 급속하게 변화시키고 새로운 질서를 부여한 동력 그 자체가 되었다.

전통적인 공동체의 공존과는 다른 질서가 존재하고 경제적인 이해관계에 따라서 공간이 재구성된다. 그나마도 십년 뒤의 변화를 감히 상상할 수 없는 불안정함의 미학, 다시 말해서, 임시 주거의 미학을 보여준다.

한편 KTX와 모바일은 이동성의 속도를 보여주는 상징적인 예다. 고속철의 빠른 속도에 긴장하던 것이 어느덧 일상적인 것으로 익숙해지고 모바일이 보편화되어 다양한 서비스를 이용하고 있다. 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.

아마도 아키그램(Archigram)이 오래전에 제시한 '이동하는

도시(Walking City)'는 장소성의 부실한 주택 보급에 대한 상상력있는 제안이긴 하지만 이러한 질서와 속도에 대한 욕망을 무시했거나 가볍게 넘긴 것일 수 있다.

6 쉽없는 이동

이동한다는 것은 생산과 변화의 동력처럼 여겨진다. 그러나 쉽없이 또는 쉴 수 없이 어떤 여유도 허락하지 않는 순환과 움직임이 강요된다. 디자인은 이부분에서 일정한 역할을 해왔다. '새로움'이라는 미덕에 충실하고 그것의 시의적절성을 따르면서 현재를 대체할 새로운 미래를 창조하려고 했다. 그것도 유통기간을 점점 단축시킬 만큼 점점 더 빠르고 더 강렬하고 더 매력적인 것을 내놓고 있다.

이것은 20세기 중반에 유행한 유선형 스타일의 디자인, 고속도로의 빌보드, 대형 전광판, 키치적인 상업공간에서 경험하는 스펙터클로 이어지게 된다. 물론 이러한 예들은 이미 대중문화로 편입되어 있고 일상이 이미지로 소비되는 것은 분명하다. 이동성은 문화의 복잡한 층위와 얽혀 있다. 한쪽에서는 '느림'에 대한 철학을 이야기하고 있지만 움직임과 그 속도가 오늘의 변화를 이끄는 동력이 되었기 때문에 어쩌면 개인이 선택할 수 있는 문제가 아니다. **㉠**

●
 A structural design has played an important role in this new trend. Meeting with people's desire for "novelty," designers have tried to create a new future. Therefore, they have introduced much faster and more attractive designs even though their validity markedly reduced.

order has been formed. Depending on economic interest relations, space has been reorganized. In other words, aesthetics of instability (aesthetics of temporary housing) have been formed.

High-speed trains (KTX) and mobile phones have become a symbol of instant mobility. Now, people are familiar with these services. As things become more unstable and faster, location becomes less important (the value of a certain location increases). The space between destinations is ignored due to sound-proof walls and high speed transportation. Therefore, time distance has become more important than geographic distance.

The "Walking City" suggested by Archigram was an interesting suggestion on the housing development project. However, it failed to handle the importance of desire for new order and speed.

6 Constantly Moving

"Moving" reminds us of the power of production and change. However, constant movement and circulation are required without any interruption. A structural design has played an important role in this new trend. Meeting with people's desire for "novelty," designers have tried to create a new future. Therefore, they have introduced much faster and more attractive designs even though their validity markedly reduced.

This kind of change led to a spectacle that was experienced in the streamlined design during the mid 20th century: highway billboard signs, large sign boards, and kitsch commercial spaces. Of course, it's very certain that these examples have already been adapted to mass culture. Mobility is very closely concerned with the complicated stratum of culture. Even though some people praise deliberateness in life, it is not a matter that we can select because mobility and high speed are the power engines for change in our lives. **E**