KOREA NATIONAL MARITIME MUSEUM

The Ethnography of
Sea Nomad in Sulawesi,
Indonesia

www.knmm.or.kr 비매품
ISBN 979-11-88805-19-8 93380

©국립해양박물관(Korea National Maritime Museum), 2019
이 도서의 저작권은 국립해양박물관이 소유하고 있습니다.
이 도서의 모든 내용에 대하여 동의 없이는 어떠한 형태나 의미로든
재생산하거나 재활용 할 수 없습니다.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or utilized
in any form or by any means without permission
in writing from Korea National Maritime Museum.

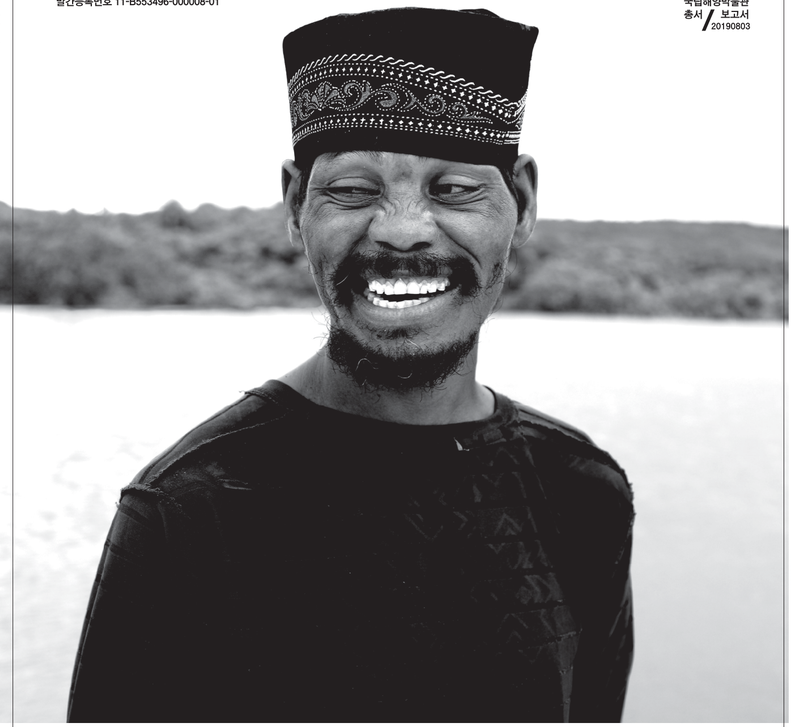
국립해양박물관
총서 / 보고서
20190803

인도네시아 술라웨시 바다 노마드

The Ethnography of
Sea Nomad in Sulawesi,
Indonesia

발간등록번호 11-B553496-000008-01

국립해양박물관
총서 / 보고서
20190803



인도네시아 술라웨시 바다 노마드

국립해양박물관
KOREA NATIONAL MARITIME MUSEUM

국립해양박물관
총서 / 보고서
20190803

국립해양박물관
총서 / 보고서
20190803

인도네시아 술라웨시 바다 노마드

국립해양박물관
KOREA NATIONAL MARITIME MUSEUM

“신남방으로 가는 바닷길”

한국은 신북방·신남방 정책을 국가의 전략적 목표로 삼고 있습니다. 신남방정책은 남방 바닷길을 의미합니다. 인도네시아, 태국, 필리핀, 말레이시아, 베트남 등 동남아시아는 동양과 서양이 교차하는 중간지대에 위치합니다. 예로부터 동양 너머의 인도양을 소서양(小西洋), 아프리카 너머는 대서양(大西洋)이라 불렀습니다. 동남아시아는 그 교차점에 놓여있어 동서 문명이 교차하는 길목이기도 합니다. 신남방으로 가는 바닷길을 국립해양박물관이 선도적으로 나아갑니다.

국립해양박물관은 국내의 역사·인류·민속적 조사 범위를 국제사회로 넓혀서 해외 조사에 나서는 중입니다. 조선통신사 행로의 도모노우라 항구 조사 보고서를 2018년에 간행한 바 있습니다. 금년에는 인도네시아 술라웨시(Sulawesi) 남부의 민족지 현지조사에 임하였습니다. 인도네시아는 오늘날 한국의 신남방 바닷길의 중핵이기도 합니다. 인도네시아는 다민족 국가로서 매우 많은 섬이 포진되어 있는 해양국가입니다. 자바와 수마트라(Sumatra), 칼리만탄(Kalimantan), 술라웨시, 발리(Bali), 자바(Java) 등 다양한 성격의 섬이 독자적 양식을 가지고 역사를 꾸려왔습니다.

그 많은 섬 중에서 술라웨시 남부의 해안과 섬을 표본조사로 선정한 나름의 이유가 있습니다. 마카사르(Makassar) 남부와 와카토비(Wakatobi) 섬 등 술라웨시 남부에는 '바다의 노마드'로 불리는 바자우족(Bajau)이 다수 살고 있습니다. 이들은 자신들의 역사와 삶을 꾸려왔으며 말루쿠(Maluku)를 비롯한 인근 섬의 교역을 맡아서 주도적으로 해상의 삶을 펼치는 중입니다. 이들은 인도양을 가로질러 저 멀리 아프리카 마다가스카르(Madagascar)로 가는 바닷길, 그리고 호주와 뉴기니(New Guinea) 사이의 토레스(Torres) 해협을 통하여 호주 원주민인 애버리진(Aborigine)과 오랜 해삼교역의 역사도 갖고 있습니다.

조사단은 마카사르의 오랜 항포구와 네덜란드의 향료창고, 그리고 술라웨시 남서부 끝인 비라(Bira)까지 조사하였습니다. 비라는 지금도 전통선박 조선소가 밀집한 곳으로 전통건조기술의 보고입니다. 술라웨시 남동부의 부톤(Buton) 섬은 세상에서 가장 많이 생선을 먹는 섬이기도 합니다. 우리는 부톤 섬의 바자우족 집단촌을 조사한 후, 아직도 많은 바다의 노마드들이 물 위에 집을 짓고 살아가고 있는 와카토비로 이동하였습니다. 바자우족은 어릴 적부터 바다에 뛰어들어 바다와 함께 살아가는 공생의 삶이 체화된 종족입니다.

이번 조사를 위하여 인도네시아의 사회인류학자 Dedi Supriadi Adhuri 박사가 공동조사단원으로 함께 현지조사에 합류하였습니다. 이는 자카르타에서 주도하고 있는 스파이스 루트를 통한 동서 문명 교류 프로젝트를 통한 한국과의 인연 덕분입니다. 국외조사에 해외의 연구 파트너가 공동으로 참여하여 공동으로 리포트를 쓰는 것은 국제적 공조의 좋은 모범이라고 생각하며, 앞으로도 이런 공동조사 방식은 계속 이어져야 한다고 믿습니다.

2019년은 술라웨시 조사로 출발을 하고 연이어 나라와 지역과 주제를 바꾸어가며 2020년으로 이어집니다. 조사과정에서 선박수집 교섭이 이루어지고 있으며 박물관 소장품으로 들어올 예정입니다. 학술조사와 현지 유물수집 그리고 이의 전시까지 이어지는 맥락입니다. 베트남의 메콩(Mekong) 강과 바다가 만나는 델타지역, 뱅갈만의 맹그로브 숲에 이르기까지 바닷길을 개척하는 국립해양박물관의 글로벌 행보는 계속될 것입니다.

무더운 적도의 바다를 누비면서 조사에 임해준 김윤아, 전경호 큐레이터, 그리고 유창한 통역에 나서서 원주민과의 창구가 되어준 인도네시아 자카르타의 Winny Tjandra 양, 독일인으로서 술라웨시 남부 조사에서 선박 제작과 항해의 전통지식을 일깨워 준 연구자 Horst H. Liebner 박사에게도 감사드립니다. 책이 나오기까지 다방면으로 챙긴 권유리 학술연구팀장에게도 감사드립니다. 2020년에도 또 다른 주제로 만나겠습니다. 감사합니다.

2019.12
국립해양박물관장 주강현

contents /

발간사 / 3

I.
조사개요

1. 연구 대상지역 개관 / 12
2. 조사과정과 방법 / 22

II.
신남방정책과 인도네시아 술라웨시 민족지 조사의 의미망
– 바다의 노마드, 바자우(Bajau)족의 끝없는 유랑

1. 신남방정책과 인도네시아 현지조사의 정책적 목표 / 36
2. 표본조사지역인 부톤(Buton)과 와카토비(Wakatobi), 마카사르(Makassar)와 비라(Bira) / 40
3. 현지조사의 민족지적 여정 노트
   바다의 노마드를 찾아서 / 42

III.
부톤(Buton) 섬의 바다 사람들

1. 부톤의 역사와 경관 / 52
2. 티라(Tira)와 바하리(Bahari) 마을의 원해항해와 선박건조 / 70
   1) 티라 마을의 항해
   2) 바하리 마을의 선박건조
3. 바조 바하리(Bajo Bahari) 마을의 수상생활 / 90
   1) 바조 바하리 마을의 경관
   2) 바조 바하리 마을 사람들의 경제활동
4. 어업의 존재양상
   팔라부사(Palabusa) 마을의 어업과 보네보네(Bone-bone)·와메오(Wameo) 어시장의 경우 / 112

IV.
와카토비(Wakatobi)의 바다 사람들

1. 바자우(Bajau)족의 역사 / 134
2. 칼레두파(Kaledupa) 삼펠라(Sampela) 마을의 바다 사람들 / 146
   1) 삼펠라 마을의 경관
   2) 삼펠라 마을의 경제활동
3. 왕이왕이(Wangi-wangi) 몰라(Mola) 마을의 바다 사람들 / 174
   1) 몰라 마을의 경관
   2) 몰라 마을 사람들의 경제활동
4. 바자우족의 삶과 문화 / 186

V.
타나 베루(Tana Beru)와 비라(Bira)의 바다 사람들

1. 마카사르(Makassar)와 부기스-마카사르 (Bugis-Makasasr) 족의 역사 / 204
2. 타나 베루의 선박 건조 기술의 변화 / 218
3. 항해 전통의 지속가능성 / 242

참고문헌 / 256

부록 / 260

1. 술라웨시 섬의 사회-생태학적 다양성
2. 북술라웨시 비퉁(Bitung)의 해양문화
3. 인도네시아 해양문화 민족지 사진자료

The Ethnography of
Sea Nomad in Sulawesi,
Indonesia

조사개요

2017년 11월 인도네시아 자카르타에서 개최된 '한-인도네시아 비즈니스포럼'에서는 "신남방정책" 정책이 발표되었다. "신남방정책"이란 사람(People), 평화(Peace), 상생번영(Prosperity) 공동체 등을 핵심으로 하는 개념으로 한국과 아세안의 상품교역 중심 정책에서 관광, 기술, 인적 교류 및 한국과 동남아시아 지역 간의 상호 문화 교류 확대 등의 내용이 포함되어 있다.

국립해양박물관에서는 "신남방정책"에 부응하는 한편, 동남아시아 지역의 해양문화에 대한 이해도 증진 및 우리 해양문화와의 문화 교류 증대를 위해 2018년 말부터 동남아시아 해양문화에 대한 연구를 계획하였다. 그 첫 연구 대상지로는 군도(群島) 국가로 이루어진 '인도네시아'의 지리적인 특징에 주목하여 바다를 중심으로 살아가는 사람들의 역사와 문화를 추적하였다. 특히 과거부터 활발한 해양활동이 이루어진 술라웨시(Sulawesi)를 중심으로 남서부 중심 도시인 마카사르(Makassar)와 인근 어촌 마을에서 이루어지고 있는 선박 제작에 관한 내용, 남동부 부톤(Buton)의 중심 도시인 바우바우(Bau-bau)에 거주하고 있는 사람들의 경제활동과 삶의 모습에 관한 내용, 와카토비(Wakatobi)에 거주하고 있는 대표적인 해양부족인 바자우족(Bajau)에 관한 내용 등에 초점을 맞추어 실시하였다. 여기에 더해 술라웨시 북부의 어업전진기지라고 할 수 있는 비퉁(Bitung)에서의 어업활동 및 술라웨시의 사회생태학적 다양성을 살펴보았다.

우리 박물관에서는 단발적인 연구에 그치지 않고 인도네시아 해양문화에 관한 민족지 연구를 지속적으로 수행할 예정이다. 술라웨시를 비롯한 인도네시아의 또 다른 해양 중심지역인 말루쿠(Maluku), 인도네시아와 오스트레일리아를 연결하였던 플로레스(Flores), 동인도회사의 수탈이 극심하였던 자바(Java), 수라바야(Surabaya) 등지에 대한 연구도 지속적으로 이루어질 것이다. 여기에 더해 향후에는 필리핀, 베트남, 말레이시아 등 여러 동남아시아 국가의 해양문화에 대한 연구로 확장할 계획이다. 이러한 연구 성과의 축적과 자료 수집 및 결과의 활용은 지리적인 거리만큼 심리적으로도 멀리 떨어져 있는 동남아시아 국가를 이해하는데 도움을 줄 것이다. 결과적으로 일련의 과정들은 한반도 내에 아세안 해양문화 콘텐츠를 확산시키고, 동남아시아 인식 개선에 도움을 줄 수 있을 것이다.



동남아시아 지도 © 구글 지도

1

연구 대상지역 개관

인도네시아는 동남아시아에 속해 있는 국가로 크고 작은 섬들로 이루어진 세계 최대의 군도(群島) 국가이다.[1] 정식 명칭은 인도네시아 공화국이며, 현지인들은 중세 때 자바 주민들이 사용했던 누산타라(Nusantara)라는 명칭을 주로 사용하는데 이 용어는 '많은 섬들의 나라'라는 뜻을 갖고 있다. 인도네시아 북쪽으로는 필리핀과 말레이시아, 싱가포르 등이 위치해 있으며 남쪽으로는 오스트레일리아가 자리하고 있다. 또한 동양과 서양을 잇는 교통의 중심지에 자리하고 있기 때문에 이른 시기부터 문화적·민족적 교류와 이동이 빈번하였다. 이러한 사실로 인해 인도네시아는 종족 구성, 종교 구성에서도 다양한 모습을 나타내고 있다. 2019년 현재 인도네시아 인구는 약 2억 6천 9백만 명으로 세계 4위에 해당한다. 이 가운데에는 자바인(40.6%), 순다인(15%), 마두라인(3.3%)을 비롯하여 발리(Bali), 사삭(Sasak), 바자우(Bajau), 부기스(Bugis), 마카사르(Makassar), 월리오(Wolio) 등 약 300여 종족이 분포하고 있다. 다양한 종족만큼이나 언어도 다양해서 인도네시아어를 사용하지 않으

1 이하 인도네시아에 대한 개괄적인 설명은 두산백과의 '인도네시아'를 참고하였다.(https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1136096&mobile&cid=40942&categoryId=34061)

면 상호간의 의사소통이 이루어지지 않기도 한다. 또한 인도네시아에서는 종교의 자유를 인정하고 있어서 다양한 종교가 공존하고 있다. 다만 종교를 갖지 않는 것은 허용되지 않으며 개인의 신분증에는 각자가 믿고 있는 종교가 명시되어 있다. 대다수의 국민은 이슬람교를 신봉(86.1%)하고 있지만, 이외에도 개신교(5.1%), 가톨릭교(3%), 힌두교(1.8%), 불교를 비롯하여 여러 종교가 분포하고 있다.

지리적 요충지로 인한 문화적·민족적 교류와 이동은 현재의 인도네시아 지역으로 여러 문화들을 불러들였다. 먼저 기원전 3000~2000년경부터 아시아 대륙에서 현재의 인도네시아로 이주한 아시아인들이 원주민들과 결합하였다.[2] 한편 인도 무역상들은 금이나 보석을 얻기 위해서 지금의 말레이시아, 인도네시아 등지로 진출하면서 활동 거점이 될 수 있는 곳에 정착하기 시작하였다. 이들의 이주와 정착으로 인해 인도의 힌두교와 불교는 동남아시아로 전파되기 시작하였다. 이에 따라 인도네시아에도 5~6세기경 힌두 왕국인 칸타리 왕국과 잠비 왕국이 건설되었고, 7세기에는 말라유 왕국이 건설되었다. 이후 8세기에 이르러 불교가 크게 융성하면서 수마트라의 팔렘방을 수도로 하여 해상왕국으로 이름을 떨친 스리위자야(Srivijaya) 왕국이 건설[3]되었다.

1292년에 이르러서는 동부 자바를 중심으로 인도네시아 역사상 최대의 힌두 왕국인 마자파힛(Majapahit) 왕국이 건설되었다. 이 왕국은 1293년부터 1529년대까지 번영하였으며, 4대 왕의 재임시기인 14세기 후반에 전성기를 구가하였

2 이하 인도네시아 역사에 대한 개괄적인 설명은 경남대학교 극동문제연구소에서 발간한 『인도네시아』의 1장 '역사와 전통 문화'를 참고하였다. 자세한 사항은 동남아지역연구실, 1983, 『인도네시아』, 경남대학교 극동문제연구소, 3~34쪽을 참고할 것.

3 스리위자야 왕국은 지금의 팔렘방을 수도로 하여 수도 이북지역은 중국 상인들이 무역을 할 수 있게 하였고, 수도는 왕이 직접 통치하였다. 왕족들은 중부 자바의 사일렌드라 왕국과의 혼인을 통해 동맹관계를 구축했다. 세계 3대 불교 유적지인 보로부두르는 3대 왕의 재위 시기인 825년에 완성되었다. 이 당시부터 스리위자야는 수마트라에 있는 여러 왕국을 합병하면서 번성하였다. 또한 당나라가 스리위자야를 왕국으로 인정하게 됨에 따라 스리위자야 왕국은 해상 무역의 거점 국가로 발전하였다. 그러다가 13세기 후반 자바 섬을 거점으로 한 마자파힛 왕국이 출현하게 되면서 세력이 약화되다가 1402년 멸망하였다.(두산 백과 '스리위자야 왕국': https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1116435&cid=40942&categoryId=33426)

다. 당시 마자파힛의 영토는 지금의 인도네시아 대부분과 말레이반도, 필리핀 일부를 포함하였다. 그러다가 15세기에 이르러 인도네시아 전역에 이슬람 세력이 확대되면서 점차 세력이 약해지다가 멸망하였다.

이슬람 세력은 동서무역이 성행한 때에 말레이반도의 남쪽에 위치한 말라카를 거점으로 하여 자신들의 세력을 확장하고 있었다. 당시 인도네시아는 마자파힛 왕조의 영향 하에 놓여 있었으나 지방 세력들은 이슬람 문화를 받아들여 귀의하면서 마자파힛 왕조에 대항하기 시작했다. 이에 따라 여러 곳에서 크고 작은 독자적인 이슬람 세력들이 등장하게 되었다. 이후 자바 동부와 중부를 중심으로 마타람국, 자바 서부를 중심으로 반탐국이 자리하게 되면서 인도네시아 전 지역은 이슬람화되기 시작하였다.

대항해 시대에 접어들면서 향신료를 얻기 위해 동쪽으로 이동한 서양 세력들에 의해 인도네시아는 식민지로 전락하게 되었다. 당시 서양은 원거리 항해 기술을 가지고 미지의 세계를 탐험하여 해상 무역권을 독점하고 있었다. 포르투갈은 말루쿠의 암본(Ambon)을 차지하여 일대의 향신료 무역권을 독점하였으며, 스페인은 필리핀을 점령하였다. 17세기 초 네덜란드는 동인도회사(Veernigde Oost-Indische Compagnie, VOC)를 통해 현재의 자카르타에 바타비아(Batavia)라는 도시를 건설하여 무역권을 독점하면서 이곳을 식민지배 하였다.

VOC의 식민지 경영에 맞서 인도네시아의 여러 곳에서는 항쟁이 발생했다. 술라웨시의 술탄 하사누딘(Hasanuddin)은 1666년 지금의 마카사르인 고아(Goa) 왕국에 있는 동인도회사를 상대로 전쟁을 일으켰으며, 마두라 왕국의 트루노조요(Trunojoyo)는 1680년 네덜란드에 저항하기도 하였다. 1740년에는 자카르타에서 인도네시아인과 중국인들이 힘을 합쳐 네덜란드에 대항하였으나 모두 실패로 끝났다. 한편 VOC는 지배 영역이 확대됨에 따라 군비 충당의 문제를 겪게 되면서 점차 경영난에 빠지게 되었다. 그 결과 1799년 VOC는 폐업하게 되었고, 네덜란드 정부가 인도네시아를 직접 관장하게 되었다. 그 후 나폴레옹 전쟁으로

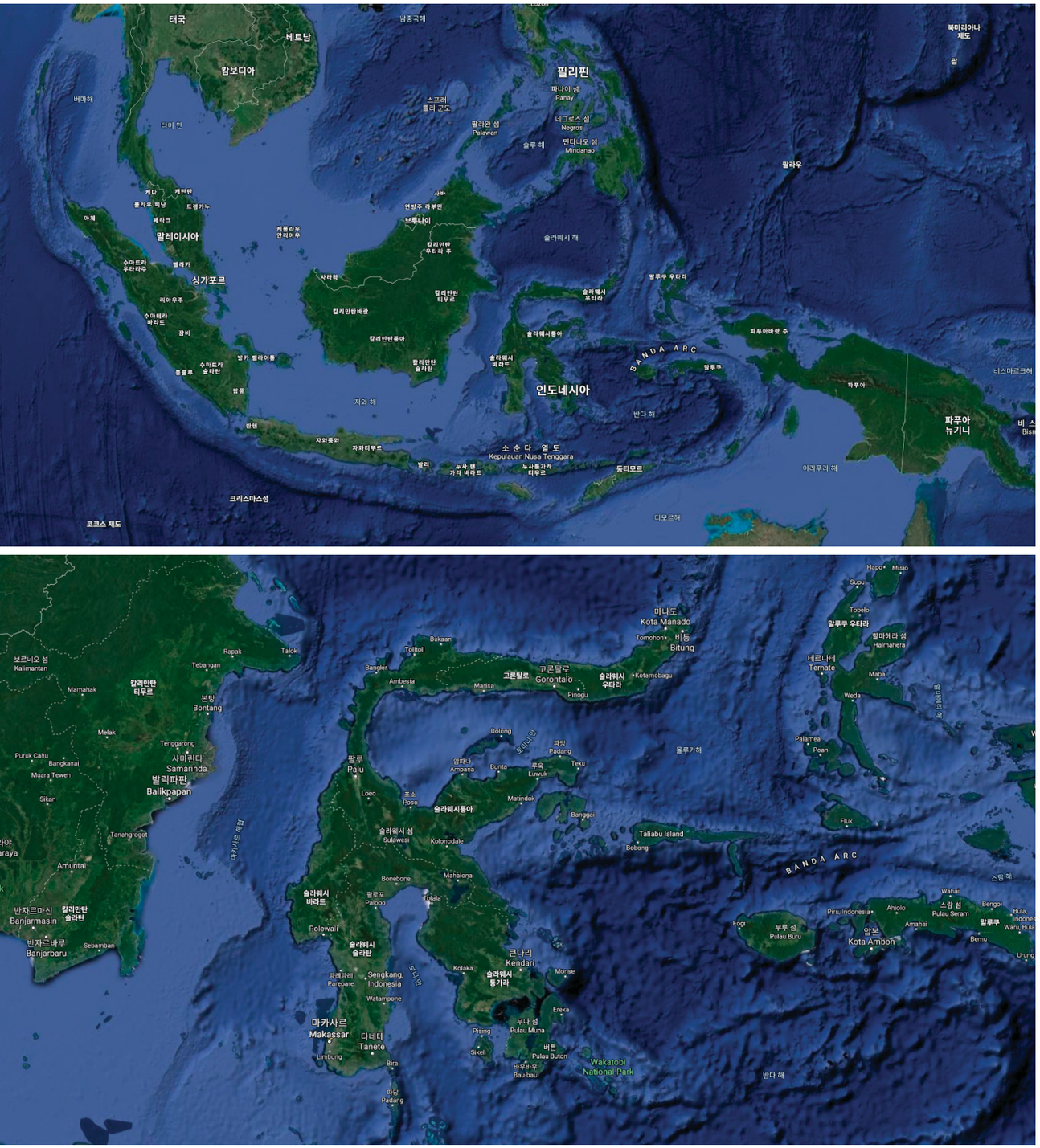
인해 네덜란드의 세력에 약해지자 영국이 1811년부터 5년간 인도네시아를 점령하였다.

세력을 회복한 네덜란드는 영국으로부터 지배받고 있는 인도네시아를 다시 점령하였고, 제1차 세계대전이 발발한 무렵에는 인도네시아의 대부분을 지배하게 되었다. 네덜란드의 식민지 경영은 초기에는 경제적 지배에만 치중하였으나 점차 정치, 사회, 문화적인 면에서도 영향력을 끼치게 되었다. 반대급부로 인도네시아 내부에서는 다시 네덜란드에 맞서는 다양한 항쟁이 곳곳에서 발발하였다. 하지만 인도네시아가 네덜란드의 식민지에서 벗어난 것은 1942년 제2차 세계대전 당시 일본 제국주의에 의해서였다. 그 결과 인도네시아는 1945년까지 3년 동안 일제 식민지를 경험하였다. 현재 인도네시아 공화국은 1945년 8월 15일 일본의 항복 선언 이틀 뒤인 8월 17일 건국 5대 원칙[4]을 바탕으로 수립되었다.

현재 인도네시아는 약 13,600여개의 섬으로 이루어져 있다. 섬의 면적은 총 1,904,596㎢로 세계에서 14번째로 넓은 땅을 보유하고 있는 국가이기도 하다. 섬으로 이루어진 국가라는 필연적인 요소로 인해 인도네시아는 세계에서 두 번째로 긴 해안선을 갖고 있는 국가로서 총 95,161km의 해안선을 갖고 있다. 인도네시아 동쪽으로는 태평양이 자리하고 있고, 서쪽으로는 인도양이 자리하고 있다.

인도네시아 군도는 크게 세 개의 수역으로 나눌 수 있다. 첫 번째 수역은 자바와 수마트라, 칼리만탄으로 둘러싸인 수역으로 말레이반도와 인도차이나 반도로부터 순다해협에 이르는 지역이다. 두 번째 지역은 말루쿠, 술라웨시 사이의 해역으로 반다해가 위치해 있다. 세 번째 지역은 파푸아와 오스트레일리아 북부 사이에 위치한 아라푸라해이다. 이 넓은 해역과 바닷가에는 풍부한 해양 자원이 존재한다. 따라서 인도네시아의 긴 해안은 해양 자원을 이용하고자 하는 사람

4 건국 5대 원칙은 ①신에 대한 믿음, ②인도주의, ③민주주의, ④민족주의, ⑤사회정의이다.



△ 인도네시아와 주변국가
▽ 술라웨시 지도
ⓒ 구글 지도

들의 욕구가 펼쳐지는 공간이기도 하다. 인도네시아 인구의 약 60% 이상, 대략 1억 1천만 명의 사람들이 해안가에서부터 80km 이내에 거주하고 있다. 이들은 어업, 농업, 양어, 소금 생산, 해초 채취, 선박 건조 등을 주업으로 하여 생활하고 있으며 친족에 기반을 둔 사회문화적인 삶을 영위하고 있다.

주 연구대상지인 술라웨시[5]는 인도네시아 중앙부에 있는 섬으로 면적은 총 18,9216㎢이다. 술라웨시는 4개의 큰 반도와 복잡한 해안선으로 구성되어 있으며 알파벳 K의 모양을 띠고 있다. 인구 구성은 복잡하여 북부에는 미나하사(Minahasa)[6], 남부에는 마카사르족[7]과 부기스족[8]이 거주하고 있으며, 중부 산지에는 독특한 장례문화를 가지고 있는 토라자족(Toradjas)이 살고 있다. 술라웨시는 향신료의 주산지인 말루쿠[9] 서쪽에 위치해 있기 때문에 과거부터 무역의 중심지로

5 술라웨시에 대한 개괄적인 설명은 두산백과의 '술라웨시'를 참고하였다.(https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1113423&cid=40942&categoryId=33293&mobile)

6 소수민족으로 술라웨시 북동부의 미나하사 반도의 마나도(Manado)에 주로 거주하고 있다. 화산지대이지만 토지가 비옥하여 화전(火田)·수전(水田) 경작에 의한 벼농사를 주로 하고, 옥수수 ·잎담배 등을 재배하며 어업에도 종사한다.(두산 백과 '미나하사족' : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1096162&ref=y&cid=40942&categoryId=31642)

7 술라웨시 부근의 여러 섬을 범선으로 왕래하면서 상업활동을 한 종족이다. 19세기에는 항해술이나 상업이 급속하게 발전하였다.(두산 백과 '마카사르족' : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1091032&cid=40942&categoryId=31642)

8 술라웨시 남부 반도를 중심으로 거주하는 부족으로 마카사르족과 함께 항해술이 발달하여 있어서 선원 또는 상인으로 활동하였다. 도시인 마카사르는 부기스족과 마카사르족에 의해 상업활동이 번성하였으며 교역 항구로 성장하였다.(두산 백과 '부기인' : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1171033&cid=40942&categoryId=33428)

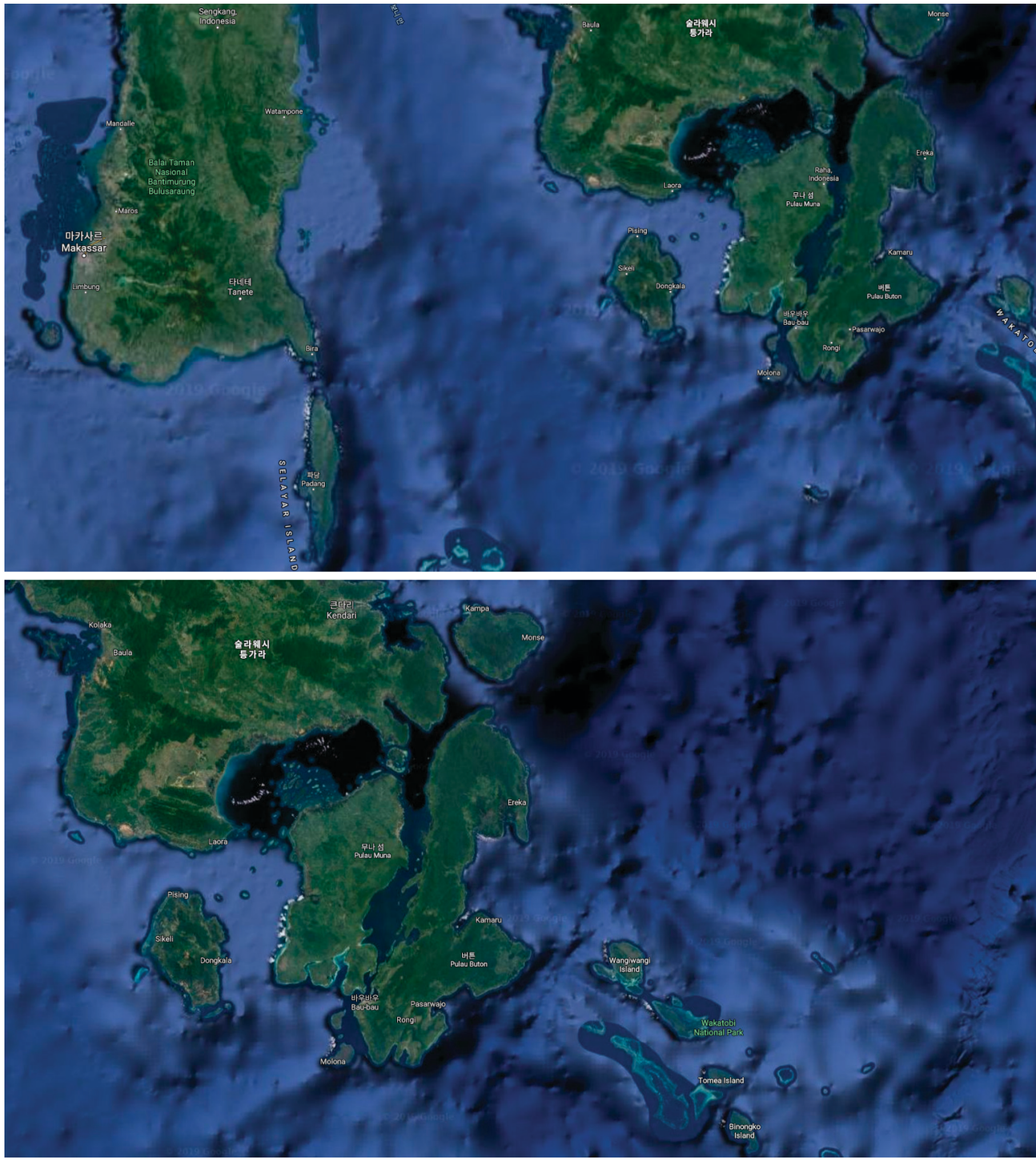
9 말루쿠는 술라웨시 섬과 뉴기니아 사이에 있는 군도로 향신료의 섬이라고도 불린다. 총 면적 87,319㎢의 면적에는 암본(Ambon), 반다(Banda), 세람(Ceram), 부루(Buru), 오비(Obi), 술라(Sula) 등 여러 섬이 속해 있다. 이 섬들에서는 정향과 육두구와 같은 향신료가 많이 생산되기 때문에 대항해시대 이후 네덜란드, 포르투갈, 스페인, 영국 등 열강들의 각축장이 되기도 하였다. 말루쿠를 최초로 점령한 서양세력은 포르투갈로 이들은 테르나테(Ternate) 술탄으로부터 향신료 독점권과 성채 축조권을 획득하여 세력을 굳혀나갔다. 그 결과 2~3년 후에는 테르나테를 비롯하여 암본, 세람 섬이 모두 포르투갈의 영향 하에 놓이게 되었다. 한편 네덜란드는 1599년 말루쿠 제도에 당도하여 향신료 무역권을 얻기도 하였다. 이어 1605년에는 마카사르를 거점으로 한 네덜란드 동인도 회사가 암본의 포르투갈 요새를 점령하였고 1621년에는 반다도 점령하였다. 영국은 네덜란드의 향신료 무역권 획득에 맞서 이곳에서 향신료 무역을 완성하려면 중개인이나 상인들이 영구적으로 거

서 중요한 역할을 담당하였다. 이에 따라 현재 술라웨시의 주도(主都)인 마카사르를 둘러싼 전쟁이 발생하였다. 당시 마카사르는 마카사르족 중심의 고아 왕국이 지배하고 있었다. 마카사르 지역에는 또 다른 종족인 부기스족이 있었으며 네덜란드는 마카사르를 향신료 무역의 중계항으로 발전시키기 위해서 부기스족과 한 편이 되어 고아 왕국을 공격하였다. 이후 네덜란드는 고아 왕국을 점령하였고, 마카사르 항구에 '로테르담 요새(Fort Rotterdam)'를 건설하여 자신들만의 무역거점을 완성하였다.

마카사르에서 차를 이용하여 동쪽으로 약 3시간 정도 이동하면 타나 베루(Tana Beru)와 비라(Bira)에 도착할 수 있다. 두 마을은 마카사르족과 부기스족이 주로 사용하였던 피니시(Pinisi)라는 선박과 관련이 깊은 곳이다. 타나 베루는 해변에 위치하고 있는 마을로 약 2km의 해변을 따라 현재까지도 선박이 건조되고 있는 곳이다. 이곳에서 건조되고 있는 선박은 동력화로 인해 과거의 돛과 마스트의 전통은 변형되었지만, 현재까지도 나무를 이용한 전통 형태의 선박들이다. 지리적으로 타나 베루 바로 옆에 위치한 비라 마을은 항해 전문가들이 많이 거주하는 마을이었다. 비라 마을 사람들은 17세기부터 풍력을 이용하여 항해를 하면서 오스트레일리아 북부, 자바, 말루쿠 등지로 항해하며 어업, 중계무역 등을 담당하였다.

마카사르에서 비행기를 타고 동쪽으로 약 1시간 정도 떨어진 곳에는 부톤(Buton) 섬의 바우바우가 위치해 있다. 바우바우는 13세기에 설립된 이후 1960년까지 왕국을 유지했던 월리오(Wolio) 왕국의 중심도시이기도 하다. 도시 중앙에는 월리오 왕국이 건설한 요새(kraton)가 있으며 요새 내외부로는 월리오 왕국의

주해야 한다고 생각했다. 그래서 여러 영국 상인들과 무역선들이 말루쿠 제도를 왕래하였다. 이러한 사정으로 인해서 네덜란드와 영국은 향신료 섬을 두고 많은 분쟁을 일으켰다. 마침내 네덜란드 VOC는 영국인들에게 반란의 혐의를 씌워 암본에 거주하고 있던 영국인들을 사형시키고 이곳에서의 영국의 영향력을 소멸시켰다.(두산 백과 '말루쿠 제도' : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=2782610&cid=62093&categoryId=62093 ; 가일스 밀턴(손원재 옮김), 2010)



술라웨시 남부 지도 △
슬라웨시 남동부 지도 ▽
ⓒ 구글 지도

후손뿐만 아니라 바자우, 무나(Muna)족[10]과 같은 여러 종족이 거주하고 있다.

와카토비(Wakatobi)는 바우바우에서 북동쪽으로 약 110km 떨어진 곳에 위치[11]한 소규모의 군도로 해양국립공원으로 유명한 곳이다. 와카토비 군도는 왕이왕이(Wangi-wangi), 칼레두파(kaledupa), 토미아(Tomia), 비농코(Binongko)의 4개의 큰 섬의 앞 글자를 따와서 붙여진 이름으로 주도(主都)는 왕이왕이에 위치한 완치(Wanchi)이다. 와카토비 해양국립공원은 위의 4개 섬을 모두 포괄하는 규모로, 전체 14,000㎢에 이르며, 9,000㎢는 열대 산호초로 이루어져 있다. 와카토비는 크고 작은 어종들의 서식지이자 돌고래, 거북, 고래들이 왕래하는 공간이기도 하다. 또한 전세계 850여종의 산호초 중에서 750여종이 이곳에 서식[12]하고 있어서 해양레저 스포츠를 즐기기 위한 사람들에게는 유명한 지역이기도 하다. 왕이왕이와 칼레두파 두 섬에는 바자우족이 집단으로 거주하고 있는 마을이 있다. 왕이왕이 남서쪽에 위치한 완치의 몰라(Mola) 마을과 칼레두파의 삼펠라(Sampela) 마을이 바로 그것이다.

10 술라웨시 남동쪽에 있는 무나섬에 거주하는 종족으로 대부분 나무와 풀을 태운 뒤 땅을 개간하여 옥수수·고구마·사탕수수·채소·담배·커피 등을 재배한다.(두산 백과 '무나족' : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1257788&cid=40942&categoryId=31641)

11 어느 지역에서 비행기를 타더라도 직항으로 와카토비에 당도하기는 어렵다. 대부분의 항공기가 술라웨시 통가라의 주도(主都)인 큰다리(Kendari)를 경유하여 와카토비에 착륙한다. 큰다리에서 와카토비까지는 비행기로 약 40분 정도 소요된다.

12 와카토비의 자연환경에 대해서는 인터넷 홈페이지 wonderful Indonesia(https://www.indonesia.travel/kr/ko/destinations/sulawesi/wakatobi)를 참고하였다.

2

조사과정과 방법

국립해양박물관에서는 2019년 국외 해양문화 연구 대상지로 많은 섬으로 이루어진 나라인 인도네시아를 선정하였다. 인도네시아는 과거부터 해상무역의 중심지였으며 현재는 정책적으로 해양을 강조[13]하고 있는 국가이기도 하다.

1945년 인도네시아 공화국 수립으로 인도네시아에 거주하고 있는 사람들은 인도네시아의 국민으로 묶이게 되었다. 2019년 현재 인도네시아 국민은 약 2억 6천 9백만 명 이상이다. 하지만 이곳에는 '인도네시아 국민'에 앞서 수많은 종족 집단이 거주하고 있다. 자바, 순다, 마두라, 발리, 마카사르와 같이 지역의 명칭을 따서 자신들의 정체성을 드러내는 종족들을 비롯하여 소수종족도 다수 분포하고 있다. 특히 이번 연구에서 중점적으로 살펴보고 있는 바자우족의 경우에는 '해상 집시' 혹은 '유목민'으로 불리면서 말레이반도 조호르(Johor)에서 기원하여 인도네시아와 말레이시아, 필리핀의 해안가로 확산된 해양 중심의 종족 가운데 하나이다. 부기스족과 마카사르족은 지금의 마카사르에 거주하면서 왕국을 설립하기도 하였으며, 네덜란드 VOC에 맞서 전투를 벌이기도 하였다. 현재 두 부족은 활발한 문화 교류로 인해 부족의 호칭 구분 없이 부기스-마카사르족으로 통틀어 칭하기도 한다. 여기에 더해 인도네시아는 식민의 역사를 경험하였기 때문에 문화접변의 양상이 활발하게 일어난 공간이기도 하다.

이와 같이 인도네시아 문화는 특정한 줄기로부터 이어진 문화라기보다는 여러 문화의 유입과 혼합으로 인해 동화, 통합, 혼종의 새로운 문화가 등장한 다양성의 문화라고 할 수 있다. 문화 다양성은 인류 창의성의 표현이자 노력의 결실이며 인류의 집단적 경험의 총체로서 미적, 도덕적, 도구적 가치를 지닌다(유네스코한국위원회, 2010). 따라서 오랜 시기 동안 축적되어 온 인도네시아 해양문화를 단순히 관찰하고 바라보는 것만으로는 그 깊이와 가치를 이해하기 어렵다고 볼 수 있다. 기원전부터 축적되어 온 인도네시아의 해양문화를 이해하기 위해서는 오랜 시간이 필요하고 수많은 현지조사가 바탕이 되어야만 할 것이다.

우리 박물관에서는 이러한 시간적, 공간적, 경제적 제약과 문화적 이해도의 어려움에도 불구하고 2018년 11월부터 1년여 동안 인도네시아 해양문화에 대한 민족지적 연구를 실시하였다. 그간 국내에서 활발하게 인도네시아 연구에 매진해 온 연구자들을 초빙하여 인도네시아 해양문화에 대한 자문을 요청하는 것을 시작으로 타 기관에서 실시한 인도네시아 연구 현황을 파악하고 분석하는 시간을 가졌다. 약 2개월에 걸쳐 진행된 기초 자료 수집 결과, 단기간의 조사로는 인도네시아 해양문화를 연구하는 것이 불가능하지만, 인도네시아 가운데에서도 특정 지역, 특정 부족을 대상으로 한 연구는 가능할 것이라는 결론을 얻을 수 있었다. 그래서 우리 박물관에서는 여러 제약과 문제점을 해결하기 위해서 술라웨시 남부를 중심으로 한 바자우족에 초점을 맞추어 연구를 진행하였다. 하지만 또 다른 문제에 가로막힐 수밖에 없었다. 인도네시아 내부의 서로 다른 종족과 언어의

13 2014년 동아시아 정상회의에서 인도네시아 조코 위도도 대통령은 인도네시아를 세계 해양 중심국, 즉 글로벌 해상 거점으로 만들겠다는 비전을 제시했다. 현재 인도네시아에서는 해양문화(maritime culture), 해양 자원과 경제(maritime economy & resource), 인프라 시설과 연계성(infrastructure & connectivity), 해양 외교(maritime diplomacy), 해양 안보(maritime security)를 강조하고 있다.

차이, 이에 따른 다양한 해양문화의 존재 등은 외부자인 연구자들의 능력만으로는 해결이 곤란한 또 다른 장벽이었던 것이다. 그래서 인도네시아 해양문화 전문가인 Dedi Supriadi Adhuri[14]를 공동 연구진으로 초빙하였다. 언어 문제를 해결하기 위해서는 국내 대학과 대학원에서 수학하고, 한국어, 영어, 인도네시아어가 능통한 현지 통역가를 섭외하였다. 이번 인도네시아 해양문화 민족지 연구를 수행한 연구진은 다음과 같다.

연구단장 : 주강현 국립해양박물관 관장
연구자 : 김윤아, 전경호 학예연구사
공동 연구자 : Dedi S. Adhuri
통역가 : Winny Tjandra

공동 연구자인 Dedi는 연구의 질적 제고와 향상을 위해 다양한 업무를 수행했다. 조사지역 내 지역별 주요 정보제공자를 섭외해주어 짧은 현지조사 기간 동안 다양한 주제를 가지고 연구할 수 있도록 도움을 주었다. 또한 인터뷰 중 습득하기 어려운 역사적 사실이나, 인도네시아 사회적 상황 등을 연구자들에게 보충 설명해 주었다. 인도네시아 현지조사는 2019년 4월 20일 부산-인천-자카르타로 향하는 비행기 탑승을 시작으로 4월 29일까지 진행되었다. 다음은 인도네시아 현지조사 주요 일정이다.

14 Dr. Dedi는 Indonesian Institute of Sciences의 Research Center for Society & Culture 소속으로 인도네시아 해양문화에 대한 문화인류학적 방법론을 활용하여 연구를 수행하고 있는 인류학자이다.

일시	장소	주요 내용
1일차(4/20)	부산-인천-자카르타 이동	
2일차(4/21)	자카르타-부톤 이동	바우바우의 크라톤 내 사원과 광장 조사
		팔라부사 마을, 어시장 조사
3일차(4/22)	부톤 섬 지역	티라, 바하리 마을 조사
		바조 바하리 마을 조사
4일차(4/23)	부톤-와카토비 이동	와카토비 국립해양수산청 방문
		몰라(Mola) 마을 조사
5일차(4/24)	와카토비-칼레두파 이동	삼펠라 마을 조사
		몰라 마을 조사
6일차(4/25)	와카토비-마카사르 이동	마카사르 어시장 및 포트레 마을 조사
7일차(4/26)	마카사르-타나 베루 이동	어업 관련 조사
		타나 베루 마을 선박 건조 관련 조사
		비라 마을 항해 관련 조사
8일차(4/27)	타나 베루-마카사르 이동	타나 베루 마을 선박 건조 관련 조사
9일차(4/28)	마카사르-자카르타 이동	자카르타 국립박물관/해양박물관 관계자 면담
10일차(4/29)	자카르타-인천-부산 이동	

인도네시아 현지조사 일정

여기에 더해 인도네시아 사람들의 특유의 친절함과 섬세함이 짧은 연구 기간의 단점을 보완해 주었다. 다음은 정보제공자의 인적사항이다.

이름	성별	나이	지역	직업	주요 정보 제공 내용
Taslimin	남성	40대	부톤	바우바우 지방 정치인	부톤 주요 정보제공자
Yosia	여성	70대		바우바우의 성수(聖水)주변 관리	샤먼 관련 내용
Basri	남성	45세		바우바우 팔라부사 마을 내 어업	아갈아갈 어업 관련 내용
Nasiru	여성	40대		바우바우 팔라부사 마을 내 어업	진주 양식 관련 내용
Laodepara	남성	47세		티라 마을 내 어업	어업 및 항해 관련 내용
Lajona	남성	40대		바하리 마을 내 선박 건조	선박 건조 및 도구 관련 내용
Lostin	남성	31세		바하리 마을 내 상점 운영	어업 관련 내용
Bahiri	남성	60세		바하리 마을 내 선박 건조	선박 건조 및 도구 관련 내용
Okim	남성	30대		바조 바하리 마을 내 어업	어업 및 해삼 관련 내용
Sindoloje	남성	62세		바조 바하리 마을 내 어업	바자우족 가옥 관련 내용
Toni 父	남성	50대		바조 바하리 마을 내 선박 건조	현대 선박 건조 관련 내용
Dahiya	여성	60대		바조 바하리 마을 내 거주	마을 연안 해산물 채취 관련 내용
Longi	남성	27세	와카토비	몰라 마을 내 어업	마을 어업 관련 내용
Tomi	남성	35세		몰라 마을 내 선박 건조	선박 건조 관련 내용
Jabira	남성	67세		삼펠라 마을 내 거주	삼펠라 마을 주요 정보제공자
Maman	남성	26세		삼펠라 마을 간호사	보건 및 육아 관련 내용
Sibli	남성	72세		삼펠라 마을 종교 지도자(imam) 및 무슬림 학교 교장	종교 및 교육 관련 내용
Bora	남성	32세	마카사르	마카사르 포트레 시장 인근 마을 노동자	마을 관련, 부기스-마카사르족 관련 내용
Horst	남성	60대	타나베루 및 비라	인도네시아 해양문화 연구자	주요 정보제공자
Yeye	남성	23세		타나 베루 선박 설계 관련 종사자	선박 건조 관련 내용
Pian	남성	24세		타나 베루 선박 건조자	선박 건조 관련 내용
Haji Saparing	남성	84세		비라 마을 거주	비라 마을 항해 관련 내용

정보제공 대상자

10일간의 현지조사 기간 동안에는 위의 사람들과의 인터뷰를 비롯하여 마을을 방문하여 조사를 진행하였다. 그리고 마카사르, 자카르타 소재 박물관 등을 방문하여 인도네시아 해양문화를 소개해 놓은 전시자료를 관람하였다. 현지조사 이후에는 현지에서 수집한 도구, 자료, 서적, 사진, 인터뷰 자료 등을 정리하였다.

현지조사를 제외한 시기에는 문헌연구를 실시하였다. 2018년 11월부터 이루어진 사전조사를 비롯하여 현지조사 전후로 중점적인 문헌연구가 이루어졌다. 조사와 관련한 인도네시아 해양 문헌자료는 자문회의를 통해 얻은 각종 자료를 비롯하여 인도네시아 해양문화 관련 서적과 논문, 현지조사 기간 동안 수집한 자료 등을 대상으로 정리하였다. 여기에 더해 박물관 내부적으로 콜로키움 등 여러 토의 활동을 통해 자료를 정리하고 분석하였다.

이와 같이 수집된 자료를 토대로 연구자들은 다음과 같이 보고서를 정리하였다. 먼저 II장에서는 우리 박물관의 인도네시아 해양문화 민족지 연구의 서론격인 술라웨시 해역의 과거와 현재를 살펴보았다. 연구단장인 주강현 국립해양박물관 관장은 신남방정책과 우리 박물관의 민족지 조사에 대한 의미를 소개하였다. 그리고 바다의 노마드인 바자우족에 대한 글을 정리하였다.

III장에서는 연구자들이 연구를 수행한 부톤 지역 사람들의 삶과 문화를 기록하였다. 부톤이라는 지역이 역사 기록에 처음 등장한 것은 1613년 네덜란드 동인도회사 문서에 의해서이다. 당시 부톤은 테르나테(Ternate)와 고아 왕국의 술탄국으로부터 공격을 받고 있었다. 네덜란드는 이러한 분쟁을 이용하여 부톤족과 동맹을 맺고 부톤족을 외부의 세력으로부터 도와주는 한편, 이 지역의 향신료 무역을 독점하였다. 그 결과 부톤은 네덜란드 VOC의 간접통치를 받으며 향신료 무역의 거점항으로 개발되었다. 부톤의 주도(主都)인 바우바우에는 술탄이 거주하는 궁전이 있으며, 궁전을 둘러싸고 요새가 만들어져 있다. 요새 내부를 중심으로 술탄계급과 귀족계급이 거주하였고 요새 바깥으로 낮은 계급이 거주하면서 어업 및 농업 활동에 종사하였다. 부톤족의 독자적인 왕국은 1960년대까지 유지되다

가 인도네시아 공화국으로 통합되면서 사라지게 되었다.

연구자들은 부톤 지역의 어업존재 양상과 항해, 선박 건조에 초점을 맞추어 연구를 실시하였다. 부톤 지역 곳곳에서 접할 수 있는 좌판 어시장을 비롯하여 부톤 섬과 와카토비 인근에서 어획한 물고기가 모두 집산되는 와메오(Wameo) 어시장 및 마을 현지조사를 실시하면서 부톤 섬의 어업에 대한 조사를 실시하였다. 또한 바하리(Bahari) 마을에서 이루어지고 있는 선박 건조를 직접 관찰하면서 이들이 사용하고 있는 선박 제작 도구를 수집하는 기회를 얻기도 하였다. 마지막으로는 바다 집시로 말레이반도에서부터 확산되어 부톤에 정착해 살고 있는 바자우족의 마을인 바조 바하리(Bajo Bahari) 마을을 방문하여 이들의 삶과 문화를 간접적으로 경험할 수 있었다. 부톤 섬의 바자우족 마을은 현실세계와 동떨어져 있는 마을처럼 육지에서 연결된 좁은 방파제와 같은 길을 약 300m 정도 걸어야만 도착할 수 있는 마을이다.

IV장에서 살펴보고 있는 칼레두파의 삼펠라(Sampela) 마을 또한 왕이왕이에서 여객선을 타고 칼레두파에 도착한 후 다시 소형 선박을 이용하여 5분 정도 바다를 건너야만 도착할 수 있는 바자우족 마을이다. 삼펠라 마을은 바다 위에 떠 있는 수상가옥이 집단을 이루어 형성된 곳이다. 즉 바자우족의 삶과 문화는 현대 인도네시아 국민으로 일컬어지는 일반 사람들의 삶과 문화와는 일정 부분 궤를 달리하고 있다. 이들의 삶은 한평생 바다 위에서 어업활동을 하고, 다시 바다 위의 집으로 돌아와 재정비를 한 뒤, 다시 바다 위를 이동하는 순환 과정이다.

현대화와 기술발전은 바자우족의 삶에도 영향을 미치고 있다. 부톤의 바조 바하리 마을과 칼레두파의 삼펠라 마을의 바자우족은 대부분 과거와 비슷한 모습으로 어업을 하며 삶을 살아가고 있다. 하지만 현대식 기계장비 등의 도움으로 과거의 어업활동과 같이 오랜 기간 동안 바다 위에서 생활하는 원해 어업은 점차 사라지고 있다. 특히 왕이왕이의 몰라(Mola) 마을의 경우에는 외부로부터 바자우족이 대거 유입되어 대규모의 마을을 이룬 곳으로 앞선 두 마을의 바자우족

과는 삶의 모습이 이질적이다. 이들의 생계활동은 다른 마을의 바자우족과 마찬가지로 어업이지만, 마을은 바다 위에 형성된 마을이 아닌, 육지에 형성된 마을로 일반적인 인도네시아의 마을과 비슷한 모습을 띠고 있다. 또한 다른 바자우족 마을 가옥과는 비교되지 않을 정도로 가옥 규모가 크고 현대적인 재료를 사용하여 완성되어 있다. 이러한 마을별 경제력의 가장 큰 차이점은 기술의 현대화와 기계화된 장비의 유입 속도였다. 몰라 마을에는 이른 시기부터 어업의 현대화가 이루어졌으며 그 결과 다른 바자우족의 경제활동과는 비교되는 높은 효율성을 달성할 수 있었다. 이러한 바자우족의 과거와 현재에 대해서는 IV장 마지막 부분에서 살펴보고 있다.

V장에서는 어업활동이나 항해에서 우선적으로 필요한 장비 가운데 하나인 선박에 대해 살펴보고 있다. 인도네시아는 해양국가라는 명성에 걸맞게 오랜 시기부터 선박을 활용한 이동이 활발했다. 고고학적 증거에 따르면 현재 인도네시아를 비롯한 오스트로네시아[15]에서 흔히 볼 수 있는 아우트리거(outrigger)는 기원전부터 사용[16]되었다. 특히 인도네시아에서는 보로부두르의 부조에서 볼 수 있는 바와 같이 자신들만의 전통 선박인 피니시(pinisi)를 이른 시기부터 제작했던 것으로 여겨진다. 이러한 전통이 17세기 네덜란드 VOC 기록에 남겨져 있으며 현재까지도 타나 베루에서는 선박 제작 기술이 그대로 유지되고 있다. 다만 기술의 현대화와 장비의 기계화로 인해 전통적인 모습의 선박과 마스트, 돛은 현대식으

15 서쪽의 마다가스카르에서 말레이 반도를 거쳐 동쪽의 하와이, 이스터 섬에 이르는 광대한 대양의 섬 지역을 가리킨다. 각 지역 주민이 서로 친족 관계에 있는 교착어를 사용하고 있기 때문에 인류학자들이 붙인 이름으로 그들의 언어를 총칭해 오스트로네시아어라고 한다. 언어학상 인도네시아, 폴리네시아, 멜라네시아의 3개 아역(亞域)으로 구분된다.(세계인문지리사전 '오스트로네시아' : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=2472821&cid=51778&categoryId=51778)

16 타이완의 신석기 시대의 타펜켕 문화(기원전 4000~3000년)가 현재의 오스트로네시아로 전파되었는데, 기원전 3000년경에는 필리핀, 기원전 2500년경에는 인도네시아의 술라웨시와 북부 칼리만탄 등으로 확산되었다. 그러한 증거로는 간석기, 토기, 가축된 돼지 뼈, 농작물 등이 있다. 남중국으로부터 오스트로네시아로의 이주에는 배가 이용되었으며 이 배에는 양쪽에 현외 장치가 달려있고 돛이 부착되어 있었다.(재레드 다이아몬드, 2012)

로 변형되고 있으며 관광용으로 사용하기 위해 새로운 형태의 선박 구조가 만들어지기도 한다.

보고서의 마지막에는 부록으로 술라웨시의 사회-생태학적 다양성과 술라웨시 북부 비퉁 섬 사람들의 삶과 문화에 대해 분석한 글이 실려있다. 이는 공동 연구자인 Dr. Dedi가 정리하였다. 또한 인도네시아 해양문화 조사를 수행하면서 촬영한 사진자료 등을 수록하였다.

The Ethnography of
Sea Nomad in Sulawesi,
Indonesia

신남방정책과 인도네시아 술라웨시 민족지 조사의 의미망 - 바다의 노마드, 바자우(Bajau)족의 끝없는 유랑



1

신남방정책과 인도네시아 현지조사의 정책적 목표

한국에서는 2019년 11월에 아세안 특별정상회담이 열렸다. 이는 1989년 한국과 아세안의 대화관계 수립 20주년을 기념하기 위한 행사다. 슬로건은 '실질적 관계, 영원한 우정'으로, 한국과 아세안 관계를 포괄적이고 실질적인 동반자 관계로 발전시키는 동시에 상호 교류 증진을 통해 우정을 돈독히 해 나가자는 의미를 담고 있다. 이에 따라 한국과 아세안의 상호 협력 증진을 위한 구체적인 방안 마련, 국제금융위기·기후변화 등의 논의와 공동의 대처방안 모색을 목적으로 하였다.

아세안은 동남아시아 국가연합을 말하며, 1961년 필리핀, 타이, 말라야 연합(지금의 말레이시아 일부)이 구성한 동남아시아 연합(ASA)을 대체하여 1967년 창설되었다. 1984년 브루나이, 1995년 베트남, 1997년 라오스와 미얀마, 1999년 캄보디아가 추가로 가입함으로써 2016년 기준 가입국은 모두 10개국이다. 초기에는 다소 느슨한 결합체로 존재했으나 베트남 전쟁 이후 동남아시아의 힘의 균형이 변하고, 1970년대 중반 회원국들이 괄목할 만한 경제 성장을 이루면서부터 결속이 강화되었다.

1980년대 후반 미국과 소련 사이의 냉전 체제가 종식되면서 지역 내에서 정치적 독자성을 추구하기 시작했으며 1990년대

들어 지역 내 교역과 안보에 관한 주도권을 행사할 수 있게 되었다. 지속적인 통합 노력을 통해 아세안은 2015년 말, 정치·안보, 경제, 사회·문화 세 개의 축을 중심으로 하는 아세안 공동체(ASEAN Community)의 출범을 선포함과 동시에, 향후 10년간의 청사진인 '아세안 공동체 비전 2025'를 발표했다.

2007년 11월 싱가포르에서 개최된 제 11차 한-아세안 정상회의에서 합의한 '한-아세안 센터 설립 양해각서'가 2008년 12월 발효함에 따라 한-아세안센터가 설립되었고, 한-아세안 교류 20주년을 맞은 2009년 3월 13일 공식 출범했다. 한-아세안센터는 한국과 아세안 간의 파트너십을 확대하고, 문화·인적 교류를 통해 상호 이해를 증진하며, 아세안 통합 노력을 지원하는 데 목표를 두고 있다. 한-아세안센터는 한국과 아세안 회원국 간의 교역증대, 투자촉진, 관광활성화 및 문화·인적 교류 확대를 통해 양 지역간의 상호 협력을 강화하고 우의를 증진하기 위해 다양한 사업과 활동을 실시하고 있다. 회원국은 한국과 아세안의 10개 회원국, 즉 브루나이, 캄보디아, 인도네시아, 라오스, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남 등 총 11개국이다.

아세안의 인구는 약 6억 3천만 명, 면적은 447만 ㎢이며, 2014년 기준 경제규모로 볼 때 GDP 2조 6천억 달러(전세계 총 GDP의 3.2%, 세계 7위), 교역량은 2조 5천 3백억 달러(수출: 1조 2천 9백억 달러 / 수입: 1조 2천 4백억 달러)에 이른다. 사무국은 인도네시아 자카르타에 있다.

한국과 아세안은 1989년 대화관계를 수립했다. 1997년 한-아세안 정상회의 정례화, 2009년 한-아세안센터 출범, 특별정상회의 개최 및 한-아세안자유무역협정(FTA) 완결, 2010년 한-아세안 전략적 협력동반자관계 격상 그리고 2012년 주 아세안대표부 개설 등을 통해 협력관계를 발전시켜 왔다. 2014년에는 한-아세안 대화관계 25주년 기념 한-아세안 특별정상회의를 개최하여 전략적 동반자관계를 강화했다. 1989년 82억 달러에 그쳤던 한-아세안 교역규모는 2014년 기준 14배 증가한 1,380억 달러(수출 846억 달러, 수입 534억 달러)를 기록했으며, 미국, EU,

일본을 제치고 중국에 이어 한국의 2대 교역 파트너로 성장했다. 국민들의 교류도 활발하여, 2014년 기준 한국인 약 495만 명이 아세안을 방문했으며, 약 180만 명의 아세안 국민이 한국을 방문했다. 이는 방한 외국인 중 중국과 일본에 이어 3번째 규모이다.

국립해양박물관은 신남방정책의 일환으로 본 조사를 수행하였고, 이의 출간이 아세안 정상회담이 열린 2019년 겨울을 기하여 이루어진다. 신남방정책이란 '한-인도네시아 비즈니스포럼' 기조연설을 통해 공식 천명된 정책이다. 사람(People)·평화(Peace)·상생번영(Prosperity) 공동체 등 이른바 '3P'를 핵심으로 하는 개념으로, 아세안 국가들과의 협력 수준을 높여 미국·중국·일본·러시아 등 주변 4강국 수준으로 끌어올린다는 것이 핵심이다. 여기에는 상품 교역 중심에서 기술, 문화예술, 인적 교류로 그 영역을 확대하는 내용도 포함돼 있는데, 특히 중국 중심의 교역에서 벗어나 시장을 다변화하는 등 한반도 경제 영역을 확장한다는 의미도 담고 있다. 정부는 신남방정책을 통해 아세안 국가와의 협력을 강화하고, 안보 차원에선 북한과 외교관계를 맺고 있는 아세안과의 북핵 대응 공조와 협력을 이끈다는 구상이다.

현지조사는 당연히 학술 문화적인 조사이다. 그러나 앞에서 열거한 큰 맥락의 신남방정책을 염두에 두고 진행되고 있다. 그 첫 나라, 첫 지역으로 인도네시아 술라웨시가 선정되었다. 2019년 4월에는 인도네시아 자카르타에서 '국제 스파이스 포럼'이 열렸고 국립해양박물관에서도 참석 했다. 스파이스를 통한 국제간 무역과 문명 간의 소통은 단순하게 스파이스라는 품목만을 뜻하는 것이 아니라 거대한 문명사의 맥락을 짚어나가는 의미가 있다. 유럽이 향료를 찾기 위해 세계 정복에 나선 역사는 잘 알려진 사실이고 그 중심에 인도네시아 말루쿠 등이 놓여있다. 해양문명의 교차로로 인도네시아를 손꼽을 수 있을 것이며, 동남아에서 드물게 해양수산부를 가지고 있는 나라인 관계로 한국의 해양수산부와도 여러 소통을 하고 있는 형편이다. 자카르타에는 한국-인도네시아 해양과학센터가 한국의 해양과학기술원(KIOST) 주도로 세워진 상태이다. 국립해양박물관이 신남방정책에 따라 해양민족지 조사의 첫 순서로 인도네시아를 선택한 것은 당연한 일일 것이다.

2

표본조사지역인 부톤(Buton)과 와카토비(Wakatobi), 마카사르(Makassar)와 비라(Bira)

술라웨시 섬, 또는 셀레베스 섬(Sulawesi 또는 Celebes)은 세계에서 11번째로 큰 섬이다. 면적은 174,600 km²이다. 서쪽은 보르네오 섬, 북쪽은 필리핀, 동쪽은 말루쿠 제도, 남쪽은 플로레스 섬과 티모르 섬으로 둘러싸여 있다. 술라웨시 섬은 네 개의 반도로 이뤄진 독특한 모양이 특징이다. 6개의 주로 나뉘어 있으며, 가장 큰 도시는 남부의 마카사르와 북부의 마나도이다.

조사는 두 방면으로 이루어졌다. 술라웨시 남서쪽의 마카사르에서 비라에 이르는 길, 다른 하나는 남동쪽의 부톤(Buton) 섬이다. 부톤 섬은 섬 대부분이 우림으로 이루어져 있으며, 야생 동물로 들소의 일종인 아노아가 있다. 인구는 50만 여명이다. 가장 큰 도시인 바우바우에서는 토착어인 찌아찌아어, 그리고 교통어인 인도네시아어와 월리오어가 함께 쓰인다. 15세기에는 부톤 왕조가 있었다고 전해진다. 부톤이란 곳에 정원과 관개 시설이 있었으며, 왕의 지배를 받고 있었다고 한다. 1542년에 이슬람인들의 지배를 받는 술탄령이 되었으며, 첫 술탄의 이름인 'Murhum Kaimuddin Khalifatul Khamis'에서 오늘날 바우바우의 항구 이름 무르흠(Murhum)이 비롯되었다. 네덜란드의 식민지 시대가 오기 전까지 부톤 섬은 테르나테 제국의 영향권 내에 있었다. 부톤 섬에서 배로 오랜 시간 가면 와키토비에 당도한다. 이 섬은 일반에게 그리 알려진 섬은 아니지만 다이버에게는 '다이버의 천국'으로 소개되곤 한다. 와키토비에서 조금 떨어진 곳에 '바다의 노마드'라 불리는 유랑민이 살고 있다.

두 번째 표본조사지역인 마카사르(Kota Makassar)는 술라웨시 슬라탄 주의 주도로, 술라웨시 섬 남부에 위치하며 인도네시아 동부 지방의 중심지이다. 면적은 175.77㎢, 인구는 1,508,154명(2018년 기준)이다. 마카사르, 토라자, 부기스, 만다르 족 등 다양한 종족이 어울려 산다. 무슬림이 가장 많고 가톨릭, 개신교, 불교, 힌두교, 유교를 믿는 사람이 모두 있다. 마카사르 왕국 시대인 17세기 전반부터 후반까지 무역 중계항으로 큰 번영을 이룩했으며 1971년부터 1999년까지는 우중판당(Ujung Pandang)이라는 이름으로 알려지기도 했다.

마카사르 남서쪽에 비라(Bira)라는 작은 마을이 있다. 비라는 전통선박 제조기술로 유명한 곳이며, 이들은 술라웨시는 물론이고 인근 일대의 무역 통상을 도맡아 했던 사람들이다. 비라 사람들은 아프리카 마다가스카르까지 이르는 항로를 개척하기도 했고, 호주 북쪽의 토레즈 해협에서 원주민 아보리진에게 해삼을 수집하여 중국인 중간상인을 통하여 자카르타로 보냈다.

3

현지조사의 민족지적 여정 노트
바다의 노마드를 찾아서

민족지 조사에서 조사 본내용 못지않게 중요한 것이 여정이다. 한국에서 출발하여 바다의 노마드를 찾아서 당도하기까지 여정을 간략 서술해본다. 인천에서 자카르타, 자카르타에서 다시금 술라웨시의 부톤 공항까지, 그리고 쌍발 프로펠러기를 타고서 와카토비 공항에 내렸다. 와카토비는 아름다운 적도의 바다이다. 한국의 방송에서도 종종 와카토비 바닷속의 산호초와 어우러진 물고기 유영을 소개하곤 한다. 조사단은 와카토비에서 하루를 묵고 곧바로 새벽녘에 섬을 출발하였다. 여객선의 비좁은 객실에서 세 시간을 보낸 후 칼레두파 섬에 당도하였다. 그리고 다시 작은 보트를 빌려 타고 건너편인 삼펠라에 도착했다. 쉽지 않은 머나먼 여정, 마침내 바자우이 모여 사는 마을에 당도한 것이다.

부두랄 것도 없이 콘크리트 전봇대가 불쑥 튀어나온 곳에 도착하니 바자우 아이들이 일제히 물로 뛰어든다. 아이들의 환영법은 온 몸으로 물에 뛰어들어 접근하는 배에 다가오는 방식이다. 아이들은 걸핏하면 바다로 뛰어든다. 산호초 위에 마련된 바자우족 마을은 마땅한 마당이 없다. 아이들에게는 바다가 마당이다. 물에서 자라고 물에서 일하면서 결혼하고 죽고 다시금 물로 돌아가는 바자우족의 삶.

바자우족은 인도네시아에만 살지 않는다. 보르네오와 킬리만탄 경계선이 되는 동쪽 해안의 섬에 바자우족이 살아간다. 술라웨시의 북쪽 마나도에서 배를 타고 세 시간을 달려가면 나인섬이 나오고 바자우족이 살아가는 모습을 목격한 적이 있다. 술라웨시 동쪽 외진 섬에도 흩어져 산다. 필리핀과 술라웨시 경계에 다수의 바자우족이 많이 살고 있다.

바자우족은 기본적으로 '바다의 노마드'이다. 이들의 종족적 기원, 즉 그 출발점이 어디였는지는 분명하지 않다. 삼펠라에서 만난 노인은 나름 구전에 의한 역사를 들려주었다. 오늘날의 말레이반도 조호르에서 출발하여 보르네오를 거쳐서 술라웨시에 도착하였고, 다시금 이곳 칼레두파 섬 건너편의 산호초에 당도하였다는 것이다.

오늘날 주거지인 삼펠라 조차도 수십 년을 넘지 않는 정착지일 뿐이다. 야트막한 산호초에 집을 짓고 살다가 집과 집 사이의 통로를 산호모래와 돌로 메꾸어 땅으로 만들었다. 집과 집 사이를 걸어 다닐 수 있게 된 것이다. 일부 집은 여전히 물가로 떨어져 있어 배가 아니면 이동이 불가능하다. 집마다 배를 한 척씩 매달고 있다. 우리들이 저마다 자가용 한 대씩 갖고 있듯이 이들에게는 배가 자가용이다. 그러나 이러한 정착 생활도 근자의 일일 뿐. 바자우족 건축은 못을 쓰지 않는다. 늘 집을 뜯어서 이동할 수 있게끔 나무 홈을 파서 끼어서 조립하는 건축 방식이다.

일정한 때가 되면 바자우족은 이동을 한다. 몽골의 유목민이 풀을 찾아서 양떼를 몰고 이동하듯이 바자우족도 끊임없이 이동한다. 생존의 보다 나은 조건을 찾아서 이동하였을 것이다. 본토의 다수 종족에게 힘으로 밀리는 조건에서 외진 섬으로 이동하였고, 마침내 안전하기 이를 데 없는 산호초에 당도하였다. 기본적으로 산호초는 사람이 살 수 있는 곳이 아니다. 산호섬이 아니라 산호초는 수심만 얕을 뿐 그야말로 물 그 자체이다. 그 위에 말장을 박고 집을 지어 살림을 꾸린다. 그러한 유목민의 삶은 변함이 없다. 위성 TV가 들어오고 뭍으로 해산물을

내다 파는 상업적 자본 행위가 도입되고 화폐가 통용될 뿐 노마드의 삶 자체는 변함이 없다.

이제 그들은 이동을 멈추었다. 학교를 만들고 병원을 만들었다. 학교는 일반학교와 이슬람학교가 있다. 이중 이슬람학교가 훨씬 인기를 끈다. 종교적 강요는 없다. 이슬람학교에서도 과학 수학 등 일반 교과목을 똑같이 가르친다. 바자우족의 원초성도 필경 샤머니즘이었을 것이다. 이슬람의 바다를 노마드로 행군하면서 어느 결에 이슬람 세계로 접수되었을 법하다. 병원에는 의사 대신에 건너편 칼레두파 섬에서 파견 나온 남자 간호사들이 근무한다. 그들은 공무원이다. 그야말로 민중 속으로 파고들어간 맨발의 의료인들이다. 우리가 생각하는 것 이상으로 인도네시아 당국의 진취적인 행정의 일단을 목격하게 된다.

길을 걷다가 부톤 섬에서 파견 나온 인구조사팀을 만났다. 바자우족의 인구수를 조사하여 산아제한을 가하려는 의도이다. 섬에는 곳곳에 아이들이 즐비하다. 보통 10명은 낳는다. 어둡고 긴 밤이 계속되는 산호초의 살림집에서 아이들이 연신 태어나고, 태어난 아이들은 아기 때부터 물로 뛰어든다. 마을에 도착하였을 때, 아이들이 떼를 지어 물로 뛰어들은 환영식은 일상의 삶에서 배태된 '바다의 노마드'만이 해낼 수 있는 통과의례일 것이다. 10여 명씩 낳는다고 걱정하면서 산아제한이란 국가적 통제를 가하는 모습을 목격하면서, 일면 부러운 생각이 들었다. 아기 울음소리가 끊긴 한국의 마을과 수많은 아이들이 바다를 헤매는 바자우의 삶을 비교하게 된다.

결코 만만한 삶이 아니다. 간호사 증언으로는 수인성 피부병이 많다고 한다. 물개나 물고기가 아닌 이상 물가의 삶이 온전할 리 없다. 바자우족은 동남아 일대에 널리 퍼져있다. 그런데 비단 바자우족만이 물 위에 살아온 것이 아니다. 지금은 잊힌 존재가 되었지만 홍콩에도 수상족이 존재하여 집단적으로 물 위에 살아왔다. 이들도 배로 이동하면서 고기를 잡고 상업적 활동을 하면서 생존을 유지하였다. 보르네오의 부르나이를 방문한 사람들은 으레 수상촌의 삶을 목격

하곤 한다. 많은 관광객을 불러들이는 명소로 이름이 났는데, 이곳 사람들도 배로 이동하고 물 위에 학교와 사원을 짓고 가게를 열고 있다. 이들의 삶은 술라웨시 사람들의 삶과 역사적으로 연동되고 있다.

삼펠라 바자우족은 부르나이의 수상족보다는 훨씬 열악한 조건이다. 밀리고 밀려서 머나먼 외진 섬으로 밀려왔다. 그런데 유의할 점은 '외진섬으로 밀려왔다'는 어디까지나 국외자의 시각, 아닌 말로 오리엔탈리즘적인 외부의 눈길일 수 있다. 이들의 선택이다. 말레이반도에서 밀려서 내려온 역사적 사실이 진실일지라도, 바다를 떠나지 않는 이들의 삶에는 이들 나름의 바다와 공생하는 삶의 철학이 존재한다고 믿어진다.

기본적으로 자급자족의 삶이었다. 물고기는 필요한 만큼만 잡아서 필요한 만큼만 소비하고 필요한 만큼만 갈무리한다. 불필요한 남획은 존재할 수 없다. 자본의 도입, 즉 단순 어획에서 수산업이라는 개념이 들어오면서 남획이 본격화되었다. 삼펠라라고 예외가 아니다. 중국인들의 손길이 이들 오지의 섬까지 강력하게 미친다. 중국인이 선호하는 해삼과 상어지느러미, 그리고 그루퍼라는 맛있는 생선이 그것이다. 해삼은 잡자마자 말려서 판매한다. 중국요리에 해삼은 빠질 수 없다. 중국인들이 해삼을 전 세계적으로 수집한 것은 실로 오랜 역사를 지닌다. 호주 북부의 토레즈해협에서 원주민 아보리진과 현지 술라웨시 어민들이 합작하여 해삼을 잡아서 건조하고, 이를 술라웨시 마카사르에 나와 있던 중국인들이 수집하여 싱가포르로 가지고 갔다. '해삼의 길'이 그것이다. 상어지느러미 수거는 익히 알려진 사실이라 재론할 필요가 없을 것이다.

삼펠라에서 다시 보트를 타고 칼레두파 섬에 내렸고, 다시금 페리를 탔다. 하루에 한번 정기 여객선이 다니는데 2층 선실이 매우 비좁다. 왕이왕이 섬에 도착하여 몰라 마을을 찾았다. 몰라도 바자우 마을이다. 왕이왕이가 큰 섬이기 때문에 그 섬에 붙어있는 몰라는 그 자체 거대한 집단촌이다. 여전히 수로가 있어 배가 다니지만 육상 통로가 만들어져 거의 육지에 가깝게 변하였다. 그래도 이들

의 주업은 어업이다. 멀리 반다해역으로 조업을 나선다. 무려 20시간 이상을 달려서 반다해역에 당도하면 참치를 주로 잡게 된다. 국제적 시세가 보장되는 참치는 환금성이 보장되는 귀한 물고기다. 돈도 좋지만 혼자서 하루 종일 밤낮을 달려서 망망대해에 당도하고 참치를 잡아서 돌아오는 이들의 삶은 그 자체 하루하루가 '노인과 바다'일 뿐. 삼펠라에 비하여 촌락 규모가 크고 육지에 가까우니까 온갖 문명의 이기가 들어와 있을 뿐, 바다의 노마드적 삶은 본질에서 어긋남이 없다.

부기: 현지조사와 조력자 서술

민족지 현지조사에서 가장 중요한 것은 현지의 안내와 정보를 제공하고 인맥을 소개하는 핵심 정보제공자(Key informant)이다. 아래와 같은 공동작업의 성과로 본 보고서를 세상에 내놓음을 사족으로 병기한다.

- 호주에서 사회인류학을 전공한 데디(Dedi Supriadi Adhuri) 박사는 마카사르에서 합류하여 전 일정에 동행하였으며, 본 보고서를 공동으로 집필하였다.
- 마카사르에 거주하는 호스트(Horst L. Liebber) 박사는 독일인으로서 현지 원주민화된 독특한 선박 전문가다. 술라웨시 선박의 지속과 변용에 관한 자신의 체험과 지식정보에 기초하여 많은 진술을 해주었다.
- 본 조사에는 자카르타 출신으로 한국의 외국어대학에서 공부한 위니(Winny Tjandra)양이 전 일정 동행하였다. 능숙한 통역과 현지 안내로 조사단이 무사히 성공적 조사를 마치게끔 유력한 조력자로 활동하였다.
- 본 박물관의 김윤아 큐레이터는 인류학도로서 당시 전시기획팀장을 맡아서 본 조사의 전 과정을 조직하고 조사가 가능하게 진행하였다.
- 학술팀의 전경호 큐레이터는 현지조사에 주도적으로 참여하면서 민족지 서술에서 큰 역할을 담당하였다.
- 학술연구팀장 권유리 큐레이터는 본 보고서가 세상에 빛을 보게끔 수미일관된 노력을 경주하였다.
- 박물관장은 본 조사의 아이디어를 내놓았으며 조사단을 이끌고 전 과정에 참여하면서 사진을 찍어서 제공하였다.

The Ethnography of
Sea Nomad in Sulawesi,
Indonesia

부톤(Buton) 섬의 바다 사람들

부톤은 술라웨시 남동부에 위치하고 있다. 행정구역상 부톤은 부톤 섬뿐만 아니라 무나(Muna) 섬의 남쪽 끝과 투캉 베시(Tukang Besi), 플로레스 해의 카배나(Kabaena) 섬, 크고 작은 섬 및 남동 술라웨시의 본토 등으로 구성되어 있으며, 면적은 약 4,408㎢이다.

부톤 섬은 1300년대에 출현한 부톤 왕국의 지배하에 있었으며, 제6대 왕에 의해 1500년대부터 이슬람을 받아들여 술탄국이 되었다. 부톤 술탄국은 1960년대까지 지속되다가 인도네시아 공화국과 합병되면서 현재는 사라진 왕국이다. 현재 부톤 섬에는 부톤족을 비롯하여 무나족, 바자우족 등 다양한 종족이 거주하고 있으며, 다양한 언어가 공존하고 있다. 다양한 종족과 언어와 달리 대부분의 부톤 사람들은 이슬람교를 신봉하고 있다(Blair Palmer, 2004).

이 장에서는 부톤 왕국의 탄생에서부터 1960년대 인도네시아로의 합병까지의 역사적 사건들을 살펴보고, 부톤 섬 사람들의 항해와 선박건조에 대해 알아보고자 한다. 또한 부톤 섬에 정착하여 거주하고 있는 바자우족의 수상생활에 대해 간략하게 살펴본다. 마지막으로는 부톤 섬에서의 어업활동에 대해 알아본다.

1

부톤의 역사와 경관

부톤 섬을 중심으로 형성된 부톤 왕국은 13세기에 Teweke라는 중국인이 밝은 빛으로 등장한 여성의 환영을 따라 중국으로부터 바다를 건너 이곳에 도착한 뒤 왕국이 형성되었다고 전해진다. 부톤 왕국은 독자적인 세력을 형성하여 지역을 지배하다가 1540년 혹은 1580년 부톤의 제6대 왕 무르흠(Murhum)이 이슬람으로 개종하면서 술탄국이 되었다. 이슬람 개종 시기에 대해 차이가 있는 것은 6대 왕 무르흠이 자발적으로 이슬람으로 개종했다는 견해(1540년)와 말루쿠의 테르나테 술탄국에 의해 정복되어 타의에 의해 이슬람으로 개종했다는 견해(1580년)가 동시에 존재하기 때문이다. 16세기 당시 부톤 술탄국은 봄바나(bombana), 부톤, 부톤 우타라(Buton Utara), 부톤 슬라탄(Buton Selatan), 부톤 텡가(Buton Tengah), 콜라카(Kolaka), 콜라카 티무르(Kolaka Timur), 콜라카 우타라(Kolaka Utara), 코나외(Konawe), 코나외 케풀라완(Konawe Kepulauan), 코나외 슬라탄(Konawe Selatan), 코나외 우타라(Konawe Utara), 무나, 무나 바랏(Muna Barat), 와카토비, 바우바우, 큰다리(Kendari) 등의 도시를 구성하였으며, 술라웨시 남동쪽의 폴레앙(Poleang)과 룸비아(Rumbia) 지역, 투캉 베시 군도까지 영향력을 미치고 있었다(Tony Rudyansjah, 2016).



부톤 지역 지도 © 구글지도

'부톤'이라는 지역의 명칭이 기록에 처음 등장한 것은 1613년으로, 네덜란드 동인도회사(Veernigde Oost-Indische Compagnie, VOC)와 부톤 왕국의 동맹계약 문서에 의해서이다. 세계일주가 활발하게 이루어지고 있었던 대항해시대 당시 VOC는 1612년에 부톤 섬에 도착하였다. 이때 부톤 왕국은 테르나테(Ternate)와 마카사르(Makassar)의 고아 술탄국으로부터 지속적인 공격을 받고 있었다. 네덜란드 VOC는 부톤 섬을 둘러싼 테르나테와 고아 술탄국을 피해서 향신료의 안정적인 무역 독점을 위해 부톤족과 동맹을 맺고자 했다. 이 동맹계약은 1613년 부톤의 4대 술탄인 La Elangi(1597~1631)와 네덜란드 대위 Scotte 사이에서 체결되었다. 계약 문서를 통해서 알 수 있듯이 부톤 왕국이 위치한 지역은 술라웨시, 수라바야, 자바 지역에서 말루쿠로 이동하기 위해서 반드시 거쳐야 하는 지역이었다. 반대로 말루쿠쪽에서도 술라웨시, 자바 등 서쪽으로 세력을 확장하기 위해서는 부톤 섬을 거쳐야만 했다. 서양 세력 입장에서 부톤 섬은 말루쿠 등지에서 재배되고 있는 향신료를 이동시키기 위해서는 반드시 지나쳐야 하는 곳이었다. 즉 부톤 섬은 거점항으로서의 중요성을 갖고 있는 지역이었다. 따라서 지정학적으로 중요한 부톤 섬을 차지하기 위해서 마카사르의 고아 왕국, 말루쿠의 테르나테, 네덜란드 VOC 사이에는 무력 충돌이 상존하고 있었다.

1612년 부톤 섬에 도착하여 부톤 왕국과 동맹을 맺은 VOC는 부톤 왕국 내에서 가장 큰 영향력을 행사하였다. 1626년에는 고아 왕국이 부톤 섬을 점령하였으며, 1637년, 1655년 두 차례에 걸쳐 부톤 왕국을 공격하였다. 1660년에 이르러 VOC는 고아 왕국과 부톤 왕국을 공격하는 것을 제한하는 조약을 체결하였다. 같은 해 12월 본(Bone)의 Arung Palaka와 고아 왕국과의 전투에서 부톤 술탄국이 Arung Palaka를 지지하면서 고아 왕국은 다시 부톤 섬을 공격하였다. 1667년에는 VOC의 Spelman 제독과 Arung Palaka가 공동으로 부톤 왕국내 고아 세력을 공격하여 부톤 섬을 정복하였다.

전쟁에서 승리한 VOC는 부톤 왕국과 Bunggauy 조약을 체결한 뒤 향

신료의 독점적 거래를 위해서 부톤 섬에 있는 모든 정향나무를 파괴하였고 이에 대한 보상으로 부톤 술탄에게 연간 일정 금액을 지불하였다. 부톤 술탄국은 VOC의 도움으로 고아 왕국과 테르나테 술탄국의 양 세력으로부터 독립할 수 있게 되었지만, VOC의 관리 하에 놓이게 되었다. 이때부터 부톤 술탄국은 네덜란드의 지배를 받았다.

네덜란드 정부는 1906년 부톤 술탄국 내정에 간섭할 수 있는 권리를 획득하게 되면서 부톤 술탄국에 대한 통제를 더욱 강화하였다(Michael Southon, 1994). 이러한 네덜란드의 부톤 술탄국 통치는 다른 지역의 식민 지배와 달리 저항을 동반하지 않았기 때문에 오랫동안 지속될 수 있었다. 과거부터 부톤 섬은 향신료 무역로의 거점으로써의 지정학적 중요성을 갖고 있었기 때문에 여러 세력들 간의 권력 다툼의 중심에 위치할 수밖에 없었다. 부톤 술탄국 입장에서는 VOC의 지배로 인해 주변의 다른 세력들이 자신들을 공격하거나 영역을 침범하는 일이 사라졌기 때문에 네덜란드 VOC의 간접통치를 대부분 받아들였다(Johannes I. Bakker, 2009).

부톤 술탄국의 중심지는 현재도 부톤 섬의 중심지 역할을 하고 있는 바우바우이다. 바우바우에는 월리오(Wolio), 찌아찌아(Cia-Cai), 무나, 수아이(Suai), 칼리수수(Kalisusu), 모로네네(Moronene) 등 6개 종족이 있으며, 이 중 가장 지배적인 두 종족은 월리오와 찌아찌아이다. 그래서 부톤의 술탄국을 월리오 술탄국이라고도 한다.

바우바우 시에는 천연 아스팔트로 만든 천연 요새(크라톤, kratom)가 있다. 술탄국 시대에 이 크라톤은 바우바우 시를 내측과 외측 지역으로 나누었다. 전자는 주로 지배계급이 차지하고 있는 행정중심지로 기능했고, 후자는 Kadie라고 하는 72개의 자치마을로 구성되어 평민과 그 지배 엘리트들이 거주하고 있었다(SEUNG-WON SONG, 2013). 월리오 술탄국의 인구는 총 네 계급으로 나뉘었다. 가장 높은 계급은 카오무(kaoum)인데, 이 계급에서 통치자가 나왔다. 이 계급의 남

성에게는 'La Ode' 여성에게는 'Wa Ode'라는 칭호가 부여 되었다. 두 번째 계급은 왈라카(walaka)이다. 카오무의 남성들은 왈라카 계급의 여성들과 혼인할 수 있었기 때문에 왈라카 구성원들은 통치자 집단인 카오무와 밀접한 관계를 맺고 있었다. 또한 왈라카 집단은 카오무 구성원 중 통치자를 결정할 권한과 퇴위시킬 수 있는 권한을 가지고 있었다. 즉 월리오 술탄국의 정치체제는 카오무와 왈라카 사이의 광범위한 권력 분점 체제라고 할 수 있다.



천연 아스팔트로 만들어진 요새

"천연 요새인 크라톤 안에는 두 집단의 사람들이 살고 있다. 한 집단은 술탄의 왕족(카오무)이고, 다른 한 집단은 왈라카 사람들이다. 이 왈라카 사람들은 술탄을 정하는 사람이다. 왈라카 사람들은 왕족 중 가장 좋은 사람을 골라서 왕이 될 사람을 뽑는 사람들이다. 18세기까지 이 카오무와 왈라카의 역할은 막강했다. 만약 사람들이 잘못을 저지르면 죽일 수도 있었다."

(Taslimnin, 남성, 40대)





크라톤 성벽 내부 △
성벽 외부 ▽

세 번째 계급은 파파라(papara)라고 불리는 토착민들이다. 이들은 크라톤 외부의 kadie라고 불리는 독립적인 마을 공동체에 거주한다. 파파라는 kadie 마을 공동체 조직의 직책을 맡아 수행할 수는 있지만, 크라톤 내부의 중앙 정치에는 참여할 수 없는 집단이다. 마지막 계급은 바투아(batua)라고 불리는 집단이다. 이들은 채무 불이행으로 노예 신분이 된 파파라 혹은 외국인, 포로들로 구성되어 있다(Tony Rudyansjah, 2016). 이러한 네 계급으로의 구분은 현재는 사라진 상태이지만, 카오무 계급의 엘리트화는 지금까지도 지속되고 있는 것으로 보인다. 현재까지도 부톤 섬의 정치적, 사회적 고위층에는 술탄이 탄생한 카오무 계급이 자리하고 있다.

"술탄은 없어졌다.
지금은 그냥 상징처럼 술탄의 자손들이라고만 한다.
하지만 지금까지도 술탄의 자녀들은 시장이나 경찰서장 등을 하면서 권력을 유지하고 있다."
(Taslimnin, 남성, 40대)

하지만 부톤 사회가 계급간의 이동이 완벽하게 통제된 사회는 아니었던 것으로 보인다. 부톤 왕국의 제6대 왕이면서 이슬람교로 개종한 무르흠은 원래 왈라카 출신이었고, 어느 시점에 이르러 카오무의 구성원으로 인정된 뒤 왕 위에 오르게 되었다(Tony Rudyansjah, 2016).

천연 요새인 크라톤은 4대 술탄인 Dayany Ikhsanuddin이 건설하였다. 이 크라톤은 대항해 시대 유럽인들이 동남아시아 곳곳에 건설한 다른 요새들과 달리, 주변 왕국들의 침입에 대항하기 위하여 현지인들이 만들었다는 점에서 특이점이 있다. 현재 부톤의 크라톤은 섬의 등고선을 따라 약 3km 정도 이어져 있으며 곳곳에 방어 시설이 그대로 남아 있다.


모스크 옆 무덤과 국기봉

크라톤에는 총 12개의 출입문이 있어서 내부와 외부를 구분하고 있다. 크라톤 내부 면적은 약 2.24ha이며, 약 2,000명의 인구가 거주하고 있다. 크라톤 내부 길을 따라 섬의 정상부에 이르면 모스크와 광장, 커다란 건축물, 몇몇 술탄의 무덤, 술탄국의 국기봉 등이 자리하고 있다.

모스크는 약 15.80m의 높이를 가지고 있으며 총 3층으로 구성되어 있다. 1층은 기도를 할 수 있는 본실이며, 2층은 모스크 관리인들의 회의실 역할을 하는 공간이다. 3층은 기도와 명상을 하는 공간이다. 모스크의 북쪽 벽면에 붙어 있는 땅에는 무덤이 자리하고 있는데, 술탄 하리리의 무덤이라고 한다. 무덤은 봉분이 없고, 편평한 땅으로 이루어져 있으며 두 개의 돌이 시신의 머리와 발쪽에 놓여 있다. 술탄의 무덤 옆으로는 몇 기의 작은 무덤이 함께 자리하고 있으나 누구의 무덤인지는 정확하게 파악되지 않는다.

모스크 앞쪽으로 40m 떨어진 공간에는 거대한 건축물이 위치하는데 'The Keraton Fortress Area'의 자료에 따르면 'Galampa Syara' 혹은 'Keraton Hall'이라고 한다. 건축물은 서로 마주보는 두 개의 건물로 이루어져 있다. 첫 번째 건물은 동쪽으로 뻗어 있으며 또 다른 건물은 북쪽을 향해 뻗어 있다. 이 건축물은 전통회의, 의식, 문화 관련 세미나를 개최하는 장소로 쓰이며, 건물 사이에 벽이 없는 열린 공간의 건물이다(Mimi Arifin, Shirly Wunas, Wa Ode Ramlah Rilani,

2016). 모스크와 열린 공간의 건축물 사이에는 광장이 자리하고 있어서 이곳에서 행사가 자주 개최된다.

광장 입구에는 국기봉이 자리하고 있다. 이 국기봉은 현재 인도네시아 공화국의 국기를 게양하는데 사용한 것이 아니라, 부톤이 1960년 인도네시아로 통합되기 이전 부톤 술탄국의 국기를 게양하던 때 사용하였다. 국기봉을 마지막으로 사용한 시기는 통합 이전인 1955년이다. 국기봉은 나무로 만들어져 있으며 17세기 후반 술탄 Sakiuddin Darul Alam의 통치 기간에 만들어졌다.

광장을 지나 열린 건축물의 위쪽으로는 부톤 왕국에 이슬람을 받아들인 술탄 무르흠의 무덤이 자리하고 있다. 무르흠은 왕으로 약 20년 동안 부톤 왕국을 통치한 후 1540년 혹은 1580년 어느 시기에 이슬람을 국교로 받아들여 술탄으로 26년간 부톤 술탄국을 지배하였다. 이 무덤 옆으로는 '신성한 돌'이 자리하고 있다. 이 돌은 높이 약 1.4m로 돌 틈에는 비가 오지 않는 날에도 물이 고여 있어서 신성한 돌로 여겨져 왔다. 술탄 무르흠의 무덤과 신성한 돌 앞쪽에는 반얀트리 나무가 자리고 하고 있어서 이 신성한 공간을 지키고 있다. 신성한 돌과 그곳에 고여 있는 성수(聖水), 그리고 성수를 이용한 술탄의 목욕재계는 부톤 왕국의 기원신화로부터 시작된 것으로 여겨진다. 조사된 자료에 따르면, 13세기 말 혹은 14세기 초에 Johor 출신의 4명의 이민자들이 부톤의 네 곳에 정착하였고 이 정착지가 9개로 성장하였다. 부톤 섬에 정착한 사람들은 한 산기슭(Lelemangura)에서 대나무 줄기를 발견한 뒤 이를 큰 돌 위에 옮긴 후 베었다. 그러자 대나무 줄기 속에는 한 소녀가 있었다. 이후 소녀는 성장하여 'Popaua'라고 불리는 큰 돌 위에서 대관식을 개최하고 부톤 왕국의 초대 통치자인 Wa Kaa Kaa 왕비가 되었다(Tony Rudyansjah, 2016).





모스크 △
술탄의 무덤 ▽



신성한 돌 ▷
성수(聖水) ▽



두 번째 왕은 Bulawambona 여왕이었고, 그녀의 아들 Bataraguru가 세 번째 왕이 되었다. 제4대 왕은 세 번째 왕의 아들로 Tuarade였고, 이후 여섯 번째 왕이자 첫 번째 술탄인 무르흠까지 계보가 연결되었다. 술탄의 대관식에는 의례적인 목욕재계가 포함되어 있었다. 물은 반얀트리 나무 뒤편에 있는 신성한 돌에 고여 있는 성수를 비롯하여 각기 다른 지역에서 가져온 것을 모아 대관식 전날 현재의 모스크가 있는 광장으로 옮겨진다. 대관식에 앞서 술탄은 그 물을 이용하여 목욕재계를 하고 자신의 왕국을 잘 통치할 것을 다짐한다(Daniel Johnson, 2003).



Popaua 돌

술탄 무르흠의 무덤 △
반얀트리 나무▽
(왼쪽으로 술탄 무르흠의 무덤이 있고,
뒤쪽으로는 신성한 돌이 자리하고 있다)

이곳에서 만난 Yosia는 신성한 돌 틈에 고인 성수를 이용하여 연구자들에게 축복을 빌어주었다. 정확하게 어떤 축원이었는지 알 수 없었으나, 술탄의 대관식에 사용하는 이슬람교의 성수가 마을 혹은 마을 사람들의 애니미즘 및 샤머니즘과 연결되는 하나의 사례라고 할 수 있다. 즉 부톤 사람들은 무슬림으로서 의례를 행하지만 전통적인 관습도 고수한다고 볼 수 있다. 부톤 사람들은 신으로 여겨지는 성지(聖地)에 제물과 선물을 가져다 놓기도 하며, 농업이나 어업 등 생계경제 활동의 성공을 보장하기 위해 영적 대상에 기원하기도 한다. 실제로 마을 사람들은 수확기가 되면 제5대 술탄인 Abdul Wahab의 무덤을 찾아 제물을 바치고 수확의 시작을 고한다. 이 의식은 'pesuapia'라고 불리며 수확이 끝난 후 사람들은 다시 무덤을 방문하여 수확한 제물을 바치면서 내년의 수확에 대해 묻기도 한다 (Tony Rudyansjah, 2016). 이처럼 제6대 왕인 무르흠에 의해 받아들여진 이슬람교에 의해 대부분의 부톤 사람들은 무슬림임에도 불구하고 현지 토속 신앙인 애니미즘과 샤머니즘의 영향을 지속적으로 받고 있다.

"이 물이 어디에서 나오는지 정확하게는 모르지만, 물이 있으면 운이 좋다.
이곳은 무덤도 있고 돌도 있어서 신령스러운 공간이다."

(Yosia, 여성, 70대)

모스크, 열린 건축물과 광장, 신성한 공간을 벗어나 요새의 꼭대기로 올라가면 월리오 문화센터가 자리하고 있다. 현재는 문화센터라고 명명되어 월리오 문화에 대한 전시관 역할을 하고 있지만, 과거 이 공간은 술탄이 거주하는 공간이었다. 따라서 문화센터는 바우바우 시가 모두 내려다보이는 곳에 위치하고 있으며 권력의 표식을 가지고 있다. 먼저 술탄이 거주하는 공간은 층계형 지붕을 가지고 있으며, 집 꼭대기에는 파인애플과 용의 상징이 들어간다. 파인애플은 사람들의 행복을 의미하고 용은 중국 본토에서 온 조상들의 권력을 상징한다. 그리고 사





람들을 맞이하는 장소로서 현관이 위치하며, 집 앞쪽으로는 물의 장소라는 의미로 도자기를 놓는데, 이는 집에 들어오는 모든 사람들이 신성하다는 것을 상징한다. 술탄의 집은 지붕이 겹쳐져 있어서 지붕 바로 아래에 공간이 자리하게 된다. 이 공간은 건축물의 가장 위쪽에 해당하며 제물과 신성한 물건 등을 보관하는 용도로 사용한다. 술탄 가옥 주변으로는 카오무 및 왈라카 계급들의 전통 가옥들이 자리하고 있다. 이 전통 가옥은 술탄이 거주하는 가옥과는 차이를 보이는데 먼저 술탄의 가옥에 비해 그 규모가 작다. 이 가옥들은 복층 형태를 취하고 있으며 다양한 문양들이 사용되고 있지만, 용 문양은 사용되지 않는다(Dian Farisa, Yulianto Purwono Prihatmaji, 2017).

현재 월리오 문화센터로 사용되고 있는 술탄 가옥은 지면에서 떨어져 축조되어 있어서 계단을 통해 1층으로 올라가야 한다. 1층은 2개의 넓은 거실로 구획되어 있다. 이곳에는 현재 술탄의 계보와 술탄이 사용했던 물건, 술탄의 사진 등을 전시하고 있다. 그 가운데 가장 많은 물품은 생활용품으로 도자기, 접시, 스푼, 의자 등이 전시되어 있다. 도자기는 중국과의 교역을 통해 유입된 것이며 접시는 부톤 지역에서 제작한 것들이다. 벽면에는 마지막 술탄인 제38대 술탄의 사진과 그 자손들의 것이 걸려 있다. 2층은 가옥 내부의 계단을 통해 올라갈 수 있으며 매우 넓은 공간으로 이루어져 있다. 2층에는 커다란 칠판에 술탄의 가계도가 작성되어 있으며, 술탄 대관식을 할 때 술탄이 선서하는 문서가 벽에 붙어 있다. 술탄으로 취임한 이후, 술탄은 자신의 부인과 같은 방을 사용할 수 없는데, 이는 술탄의 자녀를 제한하기 위한 방법 가운데 하나이다. 또한 술탄은 취임한 이후에도 모든 권력을 소유하는 것이 불가능하다. 이는 왈라카 계급이 술탄을 선정하고 탄핵할 수 있는 권한을 갖고 있기 때문이다. 여기에 더해 카오무 남성과 왈라카 여성의 결혼을 제외하고는 대부분 같은 계급과 결혼을 해야 한다, 특히 크라톤 내부에 거주하는 카오무와 왈라카 계급은 크라톤 외부에 거주하는 일반 사람들과

결혼을 하지 않으려고 한다. 이는 자신들의 계급을 존속하기 위한 수단으로 지배집단의 우월성을 지속적으로 확보하기 위한 방법이라고 할 수 있다.

이러한 권력의 집중과 지배계급이 존속되었던 부톤 술탄국은 1945년 인도네시아 공화국의 설립 이후에도 지속되었으나, 1960년 인도네시아로 통합된 뒤 현재 남동 술라웨시(Propinsi Sulawesi Tenggara)에 속해있다. 부톤 섬은 천연 아스팔트, 니켈 광산, 해삼 채집과 같은 1차 산업 외에 여타의 산업이 존재하지 않기 때문에 다른 지역과 비교했을 때 낙후한 곳 가운데 하나이다.



◁ 술탄 가옥(현재 왈리오 문화센터) 정문
▽ 왈리오 문화센터 전경
▽ 왈리오 문화센터 1, 2층 내부









왈리오 문화센터에 전시되어 있는 1932년 술탄 사진



2

티라(Tira)와 바하리(Bahari) 마을의 원해항해와 선박건조

1) 티라 마을의 항해

부톤 섬 사람들은 선원, 선박 건조자, 어부, 상인 등으로 유명하다. 그래서 이들의 경제활동은 대부분 어업, 농업, 시장거래, 항해이다. 이 가운데 항해는 가장 수익성이 좋은 경제활동 중 하나이다. 앞서 살펴본 바와 같이 부톤 섬은 지정학적으로 자바 섬과 말루쿠 군도 중간에 위치하고 있기 때문에 과거부터 무역로의 거점항으로 중시되어 왔다. 특히 부톤 섬의 바우바우 시는 향신료 무역선이 기항하는 곳이었다. 부톤 사람들의 항해에 대한 가장 오래된 이야기는 그들의 기원 신화에서부터 등장한다.

부톤 왕국은 13세기 Teweke라는 중국인이 한 여성의 환영을 따라 중국에서 부톤으로 항해해 오면서 형성되었다고 전해진다. 이 전설에 따르면 Teweke는 부톤의 남쪽 해안에 있는 와불라(Wabula) 마을에 당도했다. 당시의 배 형태는 현재 부톤에서 건조되어 사용되고 있는 선박들의 원형으로 여겨지고 있다. 현대의 부톤에서 사용되고 있는 선박인 람보(lambo)는 1920년대에 서양으로부터 소개되어 사용되기 시작하였는데, 그 이전까지는 기원 신화에 바탕을 둔 전통 선박 형태를 건조하였을 것으로 추정된다. 최근까지도 부톤 섬의 여러 마을에서는 선박 건조 산업이 활발하게 이루어지고 있다.



티라 마을과 바하리 마을 위치 © 구글지도

부톤 섬은 지정학적으로 자바 섬과 말루쿠 군도의 중간에 위치하고 있기 때문에 과거부터 무역로의 중요한 거점 역할을 해왔다. 특히 바우바우 시는 향신료 무역선이 기항하는 곳이었다.

조사 대상지인 티라와 바하리 마을은 부톤 섬의 남쪽에 위치해 있으며 바다가 육지 쪽으로 깊이 들어온 만(灣) 안쪽에 자리하고 있다. 티라 마을은 바다를 가로질러 위치한 삼풀라와(Sampolawa)와는 직선거리로 2.5km 정도 떨어져 있다. 마을 사람들의 표현에 따르면 티라는 소규모의 마을이고 삼풀라와는 도시이다. 즉 삼풀라와 마을은 티라 마을에 비해서 규모가 더 크고 사회적 기반시설이 더 잘 갖추어져 있는 곳이다. 두 마을의 구성원들은 모두 Cia-cia족으로 마을과 마을끼리 통혼권을 형성하고 있다. 또한 경제적인 교류도 활발하게 이루어지고 있다. 티라 마을 내에는 시장이 존재하지 않아서 마을 사람들은 건너편의 삼풀라와에 있는 시장을 이용한다. 그러나 두 지역 사이로는 바닷물이 흐르고 있기 때문에 삼풀라와에서 티라 및 바하리 마을까지 차량으로 이동하는 데에는 약 1시간 정도가 소요된다. 조사 대상지인 티라 마을과 바하리 마을은 차량으로 5분 정도 떨어진 거리에 위치하고 있다.

티라 마을에는 대략 1,000명 정도의 사람들이 거주하고 있으며, 대부분 무슬림들이다. 마을 내에는 모스크가 1개소 있다. 마을을 관통하여 절벽 아래로 약 100m 정도를 내려가면 바다에 닿을 수 있다. 이곳에는 현대식 포구와 같이 배가 정박할 수 있는 구조물이나 건조물이 존재하지 않는다. 하지만 육지와 맞닿는 바다의 수심이 성인 남성의 하반신 정도에 불과하고, 산호지형이 아닌 모래로 이루어져 있기 때문에 배의 정박이 가능하다. 이 천연 포구의 지역 명칭은 '라치파오'라고 한다. 라치파오 포구에는 10톤 규모의 람보 선박이 정박해 있었다. 현재 티라 마을에는 이러한 람보 선박이 약 60여척 존재하고 있으며, 대부분 2005년 이전에 만들어진 선박들이다. 티라 마을에서도 선박이 건조되었지만, 2005년부터는 건조가 중단되었다.

티라 마을에서 바라본 삼풀라와 지역



티라 마을 라치파오 포구

티라 마을 라치파오 포구

람보 선박에는 앞뒤로 돛이 2개 달려 있으며 엔진이 부착되어 있다. 선박에 엔진이 설치되기 이전, 람보는 돛을 이용하여 바람을 따라 이동하는 풍선이었다. 10톤 정도의 람보에는 총 4명이 승선하는데, 이들은 한 곳에서 물품을 구입하여 다른 곳으로 판매하는 무역업을 주로 한다. 티라 사람들이 항해하는 곳은 주로 말루쿠의 암본, 테르나테, 파푸아의 소롱(Sorong) 등이다. 마을에서 출항하여 암본이나 테르나테까지는 약 40시간이 소요되며 파푸아까지는 약 60시간이 소요된다. 현재 마을 사람들이 이곳으로 항해할 때는 도자기와 같은 유리도구 및 냄비와 같은 생활용품을 화물로 가져간다. 이러한 용품들은 대부분 바우바우 시에서 직접 구입하여 가져간 뒤 판매한다. 그리고 말루쿠와 파푸아에서는 코프라(copra)[17]를 가져와서 판매한다. 또한 술라웨시 남부에 위치한 숨바와(Sumbawa) 섬의 비마(Bima)에서 소금을 구입한 뒤 말루쿠로 가져가서 판매하기도 한다.

이처럼 티라 마을 사람들은 여러 화물을 구입하여 항해한 뒤 다른 지역에서 판매하는 중개 무역활동을 하고 있다. 무역품에는 위에서 제시한 생활용품을 비롯하여 캐슈넛(cashew nuts), 양파, 바나나, 타로(taro), 쌀, 밀, 옥수수(maize), 코코넛, 코프라, 정향(cloves), 케이폭(kapok)[18], 야자수, 목재, 매트리스, 비료, 병, 철, 자동차 타이어, 아스팔트, 시멘트, 옷 등 다양하다. 이 가운데 가장 많이 운반되는 화물은 소금과 목재 그리고 끌라디(keladi)[19]이다(Michael Southon, 1994).

소금의 주요 공급원은 숨바와 섬의 비마 지역이다. 소금은 건기인 5월에서 11월에만 생산할 수 있다. 비마는 티라에서 플로레스 해를 건너 남서쪽에 위치해 있는 지역이다. 선박에 엔진이 설치되기 이전에는 바람을 이용하여 항해

17 코코넛 알맹이 과육의 껍질을 벗겨 햇빛에 말린 후 다진 것을 말한다. 이것을 압착해서 오일을 추출하기도 한다.(네이버 지식백과 : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=5759241&cid=48183&categoryId=48282)

18 쿠션, 인형 등의 속을 채우는데 사용하는 섬유이다.

19 토란과 식물을 가리킨다.



티라 사람들의 항해지역 © 구글지도

를 해야 했기 때문에 12월부터 4월까지는 역풍으로 인해서 서쪽에 위치한 비마로 항해할 수가 없었다. 따라서 티라를 비롯하여 부톤 섬에서는 5월부터 11월 사이에 숨바와 지역으로 소금을 선적하러 이동한다. 화물로써 소금은 다른 화물에 비해 적은 공간에 다량으로 선적할 수 있어서 경제적으로 이익이 높은 상품이었다. 또한 비마에서 구입한 소금을 말루쿠 지역으로 운반한 뒤 판매할 때는 구입가격의 4~5배 이상으로 판매할 수 있기 때문에 수익률이 높은 상품 가운데 하나였다. 따라서 티라 마을 사람들을 비롯하여 부톤 지역에서 항해를 통해 상품을 판매하는 무역상들에게는 숨바와 지역을 자주 방문해야 하는 이유가 있는 것이다. 비마에서의 소금 구입은 단골 상인을 형성하여 그 상인으로부터 지속적으로 구입한다. 이러한 상인을 랑가난(langganan)[20]이라고 한다. 이 랑가난은 자신에게 소금을 구입하는 무역상들에게 일종의 보상을 해준다. 두 번째 방문하는 무역상들에게는 페인트, 담배 등 항해에 필요한 생필품을 주기도 한다. 그리고 소금을 구입하기

20 공급자, 조달자, 고객, 손님을 뜻하는 인도네시아어이다.

에 부족한 자본을 가진 무역상들에게는 무이자로 필요한 양만큼의 소금을 빌려준 뒤, 다음 항해에서 비마를 방문할 때 빌려간 소금의 금액을 지불하도록 하는 호혜적 관계를 유지하기도 한다.

목재는 주로 말루쿠의 오비(Obi) 섬과 바칸(Bacan) 섬에서 구입하여 술라웨시 북부의 비퉁(Bitung), 말루쿠의 테르나테, 플로레스의 마우메레(maunere), 부톤의 바우바우로 운반한다. 소금 생산과 달리 목재는 1년 내내 생산이 가능하지만, 목재 또한 풍력을 이용한 항해시대에는 구입시기가 제한적이었다. 즉 오비 섬은 부톤 섬에서 북동쪽에 위치하고 있기 때문에 서풍이 부는 12월에서 4월 사이에 방문이 이루어진다.

끌라디는 술라웨시 북부의 방가이(Banggai) 섬에서 재배되어 말루쿠 지방 등으로 이동되는 상품이다. 끌라디는 7월에 심어져 이듬해 7월에 수확되는데, 부톤에서는 8월부터 12월까지 방가이에서 끌라디를 구입하여 암본까지 2~5회 정도 항해를 한다(Michael Southon, 1994). 이처럼 티라 마을을 비롯한 부톤의 무역상들은 계절 및 바람의 영향에 따라 한 지역에서 다른 지역으로 화물을 운송하는 항해 활동을 통해 이익을 얻고 있다.

오랜 시간 동안 항해로 인해 바다 위에 떠 있는 선박인 람보 바닥에는 이끼를 비롯하여 조개류 등이 붙기도 한다. 또한 나무로 만든 람보를 오랫동안 사용하다 보면 나무 틈 사이가 헐거워져 물이 새기도 한다. 그래서 원거리 항해를 마친 후 마을로 들어오면 사람들은 선박 수리를 실시한다. 배 바닥에 붙은 조개류 등은 까고소(Kagoso)를 이용하여 제거하는데, 까고소는 철을 직사각형 형태로 넓적하게 펼친 후 그 윗부분을 나무 막대와 연결시킨 길이 약 60cm 정도의 도구를 가리킨다. 나무와 나무 사이의 벌어진 틈은 유칼립투스 나무의 껍질을 이용하여 메운다. 현지어로 이 나무껍질을 바루-바루(baru-baru)라고 한다. 나무 틈 사이를 바루-바루를 이용하여 메우는 방법은 쇠망치로 정(釘)과 유사한 모양의 도구인 빠핫(Pahat)의 대가리를 두들겨서 나무 틈 사이로 바루-바루가 들어가도록 한다.


통나무 배 수리


항해 후 선박 수리


항해 후 선박 수리


선박 건조(빠핫을 이용해 바루바루를 나무 틈 사이에 메우는 작업)





△ 낚시하고 있는 어린이들
▽ 통나무 배 보관

원거리 항해를 위해서는 람보와 같은 큰 선박이 필요하지만, 연안 어업 혹은 마을과 마을을 이동할 때에는 소규모의 통나무배를 사용한다. 티라 마을 사람들은 아침에 마을 앞 바다에서 외줄낚시[21] 및 그물[22] 등을 사용하여 참치, 차칼랑(cakalang) 등과 같은 물고기를 어획한다. 이렇게 어획한 물고기는 바우바우로 가져가서 판매한다.

낚시를 하거나 연안을 이동할 때 사용하는 소규모 통나무배는 현지어로 꼴리-꼴리(koli-koli)라고 한다. 꼴리-꼴리의 길이는 약 15m, 너비는 약 1.5m 정도이다. 어린이들도 바다에서 낚시를 하는데, 이때 사용하는 통나무배는 그 규모가 더 작다. 티라 마을의 라치파오 포구에는 여러 대의 꼴리-꼴리가 보관되어 있다. 자생하는 나무나 돌에 긴 줄을 연결하여 그 줄에 기다란 통나무를 고정시키고, 다시 통나무에 꼴리-꼴리를 메달아 보관한다.

암벽 사이의 공간에 매달아 놓은 통나무 배(꼴리-꼴리)



21 외줄낚시 도구를 티라 지역어로 kokolo(코콜로)라고 한다.

22 그물은 티라 지역어로 redi(레디)라고 한다.

2) 바하리 마을의 선박건조

바하리 마을은 티라 마을에서 차량으로 5분 정도 떨어져 있으며 만의 입구 부분에 위치해 있다. 마을에는 약 2,000명의 인구가 거주하고 있으며, 이 가운데 10여명 정도가 현재까지도 선박을 건조하고 있다. 선박 건조자 대부분은 부모로부터 건조 기술을 전수 받았다.

선박 건조는 선박을 필요로 하는 개인이 기술자에게 선박 제작을 요청하는 때에 이루어진다. 요청받은 기술자는 혼자서 혹은 다른 기술자를 고용해서 2인 이상이 건조하기도 한다. 12톤의 선박을 한 사람이 건조하는 데에는 약 6개월이 소요되며, 한 명의 노동자를 고용해서 2인이 함께 건조하면 그 기간이 절반으로 줄어든다. 선박을 건조하는데 필요한 비용은 선박의 크기에 따라 차이가 있다. 12톤의 나무 선박을 건조하는 데에는 약 2억 루피아(한화 약 1,700만 원), 노동자를 고용하는 경우에는 3개월의 인건비 6천만 루피아(한화 약 511만 원)가 필요하다. 나무로 만들어진 배는 30~35년 정도 어업에 사용된다.

선박은 주로 티크(teak) 나무[23]로 만들어지는데 티라 마을 건너편에 위치한 삼풀라와의 산에서 가져온다. 삼풀라와 산에서 베어낸 나무는 그곳에서 바로 적절한 크기로 다듬어져서 차량을 통해 바하리 마을로 들어온다. 다듬어진 나무는 건조할 필요 없이 바로 선박용으로 사용된다. 현재는 배에 엔진이 장착되어 돛을 사용하지 않기 때문에 마스트를 만들지 않지만, 엔진이 유입되기 이전에는 배에 2~3개의 마스트를 세웠다. 엔진을 장착한 배가 사용된 것은 1990년대부터이다.

23 동남아시아에서 자생하는 나무로 대표적인 경제(硬材)이다. 티크 재질은 견고하고 습기에도 강하며 유분을 함유하고 있어서 충해(蟲害) 등에 강하기 때문에 침목, 가구재, 건축재, 선박재 등에 사용한다.(네이버 지식백과 : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1598295&cid=50320&categoryId=50320)





바하리 마을 선박 건조 △
선박 건조를 위한 나무 재단 작업 ▽

2005년부터는 유리섬유강화플라스틱(FRP)을 이용한 선박이 마을에 들어오기 시작했지만, 마을 사람들은 FRP 선박보다 나무로 만든 배를 선호하고 있다. 하지만 마을 사람들은 점차 나무로 만든 배의 사용이 감소할 것이라고 예상하고 있다.

"나무가 점점 없어지고 있다. 3년 전에도 어떤 회사가 나무를 모두 베서 팔았다. 그래서 앞으로 한 5년 뒤에는 나무배를 만들지 못할 것 같다."

(Lajona, 남성, 40대)

배는 여러 도구를 사용하여 완성된다. 우리의 자귀와 비슷한 비궁(Bigung)을 이용하여 나무를 다듬고, 톱인 그라가지(gergaji)를 이용하여 나무를 자르며, 칼인 빠데(Pade)를 사용하기도 한다. 또한 빠기(Pagi)라는 줄과 스까푸(Skapu)라는 대패를 사용하여 나무를 다듬고, 나무와 나무 사이는 바루-바루로 충진하며, 빠소(Paso)라는 나무못을 사용하여 나무를 연결한다. 배를 만드는 도구는 대부분 기술자가 자신의 손에 맞게 직접 마련하거나 기성품을 변형시켜 사용한다. 특히 자귀는 시장에서 구입하더라도 기술자의 손에 익지 않아서 바로 사용하기 곤란하다. 그래서 기술자들은 사용 용도에 맞게 자귀의 손잡이를 직접 제작하기 때문에 자귀마다 손잡이의 세부적인 형태에는 차이가 있다. 또한 마을에서 사용하는 선박 건조용 도구들은 대부분 재래식 도구들로, 외부에서 구입하기보다는 개인들이 부품을 구입하여 용도에 맞게 직접 제작하여 사용하기 때문에 도구마다 세부적인 형태에도 차이가 있다.

완성된 배는 어업용도로 사용된다. 바하리 마을에서는 어업을 위해서 파푸아의 소롱이나 비악(Biak) 섬까지 이동한다. 현재 바하리 마을 내 선박에는 2개의 엔진이 장착되어 있는데, 이 선박을 이용하여 소롱을 가기 위해서는 4일, 비악을 가기 위해서는 7일 동안의 항해기간이 필요하다. 배에는 선장, 항해사, 엔진 담당자, 보조원 등 6명이 승선하며, 출항하면 약 3~4개월 동안 바다 위에서 생활한다. 항해 기간 동안 배는 정박하지 않고 계속해서 이동하며 어업활동을 한다. 마을 사람들은 주로 참치와 날치, 상어 등을 어획한다. 참치는 마을 근처에서 작은 배를 이용하여 주로 잡는다. 날치는 참치에 비해 비교적 먼 바다로 나가 어획하며, 어기는 6월부터 10월까지이다. 상어는 말루쿠나 파푸아 지역까지 항해한 뒤 어획하는 물고기로 지느러미를 분리하여 지느러미와 고기를 각각 판매한다. 상어를 어획한 어부들은 지느러미를 분리하여 중간 상인에게 지느러미를 판매한다. 지느러미를 수집한 중간상인은 이를 다시 수라바야(Surabaya)로 가져가서 판매하고, 전국에서 모인 상어 지느러미는 수라바야에서 중국 등지로 수출된다. 한 연구 결과에 따르면 부톤섬을 포함한 말루쿠나 파푸아 지역인 인도네시아 동부에서의 상어 어업과 반대편인 인도네시아 서부에서의 상어 어업에는 큰 차이가 있다고 한다. 가장 중요한 차이점은 인도네시아 동부에서 상어를 어획하는 어부들은 상어를 주 어종으로 하면서 상어 낚시를 위해 특별히 만들어진 도구를 이용한다는 것이다. 또한 인도네시아 동부의 상어 어업은 소규모의 영세 어업이 주를 이루고 있기 때문에 선박 공간의 제한, 얼음의 부재, 어장까지의 먼 거리 등으로 인해서 상어 지느러미만 취하고 고기는 대부분 버려지는 경우가 많다. 반면 인도네시아 서부의 상어 어업은 대형 선박을 이용하며 냉동 창고나 얼음을 이용할 수 있어서 상어 고기를 보관할 수 있다. 또한 서부에서는 상어를 주 어종으로 하는 것이 아니라 참치 연승 어업 중에 어획되는 경우가 많다. 또 다른 차이점으로는 말루쿠, 파푸아 등 인도네시아 동부에서 상어 어업은 상어의 간유(liver oil)를 얻기 위해 활발하게 이루어지며 상어 고기는 단순한 부수입에 지나지 않는다(Vanessa Flora Jaiteh, 2017).

바하리 마을 앞에 정박해 있는 어선

3

바조 바하리(Bajo Bahari) 마을의 수상생활

1) 바조 바하리 마을의 경관

바조 바하리 마을은 부톤 섬의 남동쪽에 위치해 있는 마을이다. 마을의 현지 명칭은 깜풍 펠랑기 바조 바하리(Kampung Pelangi Bajo Bahari)이며 펠랑기는 무지개를 뜻하는 인도네시아어이다. 바조 마을을 무지개 마을이라고 명명한 것은 정부에서 마을의 집들을 형형색색으로 색칠하고 있기 때문이다. 이는 이국적인 형태의 마을을 방문하는 관광객이 증가하면서 더 많은 관광객을 유치하기 위함이다.

바조 바하리 마을을 가기 위해서는 홀리몸보(Holimombo)라는 육지의 마을을 지난 뒤 북동쪽 방향의 바다 위로 길게 뻗어 있는 300m의 길[24]을 건너가야만 한다. 이 길은 대략 2m 이내의 폭을 가지고 있으며 높이 또한 수면에서 불과 몇 cm 올라와 있을 뿐이다. 길의 시작지점 마을은 Cia-cia족이 거주하는 마을이며 길의 끝 지점에 위치한 바조 바하리 마을은 바자우족이 거주하고 있다.

24 마을 사람들에 따르면 육지와 바조 바하리 마을을 연결하는 길은 2014년경 완공되었다.



바조 바하리 마을 위치 © 구글지도 ▷





바조 바하리 마을 전경





가옥마다 여러 색을 칠한 바조 바하리 마을



바조 바하리 마을 진입로



나무 널빤지로 도로와 연결되어 있는 가옥

육지에서 연결된 길이 끝나는 부분에는 넓은 운동장이 자리하고 있으며, 여기에서부터 바조 바하리 마을이 시작된다. 마을은 전체적으로 직사각형 모양을 띠고 있으며 남서쪽에서 시작하여 북동쪽으로 뻗어 있다. 마을은 남서-북동으로 약 500m, 남동-북서로 약 150m 정도의 크기이다. 마을 내부 길은 육지에서 연결된 길과 연속으로 연결된 길 및 이 길과 평행하여 마을 내부만을 연결하는 길로 나눌 수 있다. 그리고 길과 길을 연결하는 나무다리가 곳곳에 설치되어 있다. 마을 내부 길의 너비는 대략 1m 정도의 폭으로 자전거를 제외한 이동수단은 지나가기 어려우며 3명 이상의 사람이 나란히 걷기 어려울 정도이다. 마을 가옥은 평행한 두 길 옆으로 질서정연하게 위치하는데, 집과 길을 연결하는 외나무다리가 놓여 있다.

마을은 바조 바틸라(Batila)와 바레시(Baresi)라는 2개의 하위마을로 구성되어 있다. 마을 사람들은 남동 술라웨시의 큰다리(Kendari) 혹은 와카토비의 몰라(Mola) 마을 출신자들이다. 마을 내 교육시설로는 유치원과 초등학교가 있으며, 초등학교를 졸업한 이후에는 바다 건너편 육지 마을인 똘란도(Tolando)에 위치한 중학교와 고등학교로 진학한다. 마을은 마을 입구에 위치한 학교와 운동장을 제외하고는 모두 집으로만 이루어져 있다. 집은 바다 위에 축조된 수상가옥이며 바다에 말뚝을 박아 그 위에 집이 놓인 형태와 산호 더미를 쌓은 뒤 그 기단 위에 집을 놓은 형태로 나눌 수 있다. 말뚝을 박아 집을 세운 형태가 더 시기적으로 앞선 형태인데 이 또한 나무 기둥 형태와 시멘트 기둥 형태로 나눌 수 있다. 나무 기둥을 사용한 집은 오랜 시기 동안 바자우족의 전통적인 수상 가옥의 형태였으며, 시멘

트를 활용한 기둥은 3년 전부터 마을에서 사용되기 시작하였다. 집은 개인의 필요에 의해서 건축되며 시멘트 기둥 및 산호 기단도 개인이 설치해야 한다. 집은 직사각형의 모양을 하고 있다. 대략 7.5m×11.5m 정도의 집을 건축하는데 소요되는 비용은 약 7,500만 루피아(한화 약 640만 원)이다. 마을 내에 집을 지을 수 있는 구성원은 제한되어 있지 않으며, 마을 사람이 아니더라도 마을의 장(長)의 허가를 받으면 누구나 집을 지을 수 있다. 다만 바다 위에 떠 있는 마을이라는 특성 때문에 평행한 두 도로가 없는 바다 쪽으로는 집을 지을 수 없다. 대신 도로와 집을 연결시켜주는 외나무다리를 놓을 수 있는 도로 양 옆쪽으로는 집 건축이 가능하다.

도로에서 외나무다리를 건너 집 문 앞에서 신발을 벗고 집 안으로 들어가면 거실이 나온다. 거실 양 옆으로는 창문이 나 있으며 벽에는 각종 생활용품이 걸려 있다. 특히 그물이 문 앞에 걸려 있기도 하다. 거실을 지나 집 안으로 들어가면 양 옆쪽으로 방이 위치하고 있다. 방 안에는 카펫이 깔려 있고 벽에는 옷가지 등을 걸어두기도 한다. 집 뒤쪽으로는 주방이 있고, 그 뒤쪽으로 화장실이 있다. 화장실로 사용하고 있는 공간에는 하수처리 시설이 존재하지 않으며, 나무 바닥에 구멍이 뚫린 형태이다.

"어차피 바닷물이 왔다 갔다 하니까 그냥 집 뒤쪽에서 해결을 한다."

(40대, 남성 목수)





산호 기단 위에 건축된 가옥 △
나무 기둥 위에 건축된 가옥 ▽





△ 시멘트 말뚝 위에 건축 중인 가옥
▽ 바조 바하리 마을의 모습





가옥 사이를 흐르는 바닷물 △
배를 타고 마을 내 이동 ▽

이후 살펴보겠지만, 와카토비의 바자우족 마을의 집도 이와 비슷한 형태를 띠고 있다. 그러나 생활 폐수로 인해 오염된 와카토비의 바자우 마을과 달리 이 마을의 수질은 육안으로 관찰했을 때 양호한 편이다. 이는 집의 건설 방식 차이에 기인한 것으로 보인다. 앞서 살펴본 바와 같이 바자우족의 집은 크게 기둥 위에 놓인 집과 산호초 기단 위에 놓인 집으로 나뉠 수 있다. 바조 바하리 마을의 경우에는 두 가지 형태의 구조가 공존하고 있지만, 산호초 기단 위에 놓인 집의 수는 소수에 불과하다. 대신 기둥, 특히 나무 기둥 위에 놓여있는 집이 대다수이다. 이러한 집 구조의 특성상 생활 폐수가 바다로 바로 유입되지만, 바닷물의 이동에 따라서 폐수가 마을 내에 머무르지 않고 외부의 바닷물과 섞여 순환하여 비교적 깨끗한 수질의 바닷물을 띠고 있는 것이다. 이와 달리 와카토비의 삼펠라 마을의 집들은 대부분 산호초 기단 위에 집이 놓여 있어서 물의 순환이 원활하지 못해 오염 정도가 심한 편이다.

이처럼 마을의 집들은 바다에 박아 놓은 기둥 위에 놓여 있고, 도로와 집을 연결한 외나무다리는 바다 위에 떠 있는 형태이다. 그래서 수면과 집 혹은 도로 사이에는 공간이 생기게 되는데, 마을 사람들은 배를 타고 집과 집 사이를 이동하기도 한다. 특히 마을 내에는 식료품점과 같은 상업시설이 존재하지 않기 때문에 옆 마을인 똘란도 마을에서 과자와 같은 공산품을 비롯하여, 삶은 달걀, 카수아미(kasuami)[25] 등을 통나무배에 싣고 바조 바하리 마을로 와서 판매하기도 한다.

25 카수아미는 부톤, 무나(Muna), 와카토비 지역의 독특한 음식이다. 주요 재료는 카사바(cassava)와 고구마로 만들며, 바다에 나가 어업활동을 할 때 먹는 식량 가운데 하나이다.



△ 바다에 설치된 시멘트 기둥
▽ 그 위에 설치된 집







배를 타고 마을 내를 이동하며 상품 판매

바조 바하리 마을에는 상수도 시설이 없어서 식수 공급이 원활하지 못하다. 그래서 마을 사람들은 마시는 물을 육지에서 구입한다. 그리고 생활용수는 기수(汽水, brackish water)[26]를 이용한다. 기수는 마을 건너편의 육지와 바다 경계에 자리하고 있는 맹그로브 숲에서 얻어진다. 맹그로브 숲은 담수와 해수가 섞이는 지역으로 바닷물에 비해 비교적 덜 짠물이기 때문에 마을 사람들은 이 물을 생활용수로 이용하고 있다.



담함수가 만들어진 맹그로브 숲

26 담수(freshwater)에 의해 묽게 된 해수(seawater)를 말한다. 즉, 담수와 해수의 중간 염분(0.5~30‰)을 가지는 물이다.(네이버 해양용어사전: https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=636205&cid=50316&categoryId=50316)





바조 바하리 마을 사람들



바조 바하리 마을

2) 바조 바하리 마을 사람들의 경제활동

바자우족은 과거부터 바다 위에서 생활하는 사람들로 땅을 소유하지 않는 종족이다. 현재 바자우족은 유목생활에서 벗어나 정주생활을 하고 있으나 바조 바하리 마을과 같이 수상가옥에서 생활하고 있기 때문에 정주 이후에도 토지를 소유하지 않으며 어업 이외의 활동에는 관련 지식이 부족한 상태이다. 바조 바하리 마을 사람들은 주로 어업에 종사하면서 바다와 관련된 경제활동을 하고 있다. 그러나 자본이 충분하지 않아서 어업활동에 사용되는 배나 어로도구 등은 소규모이거나 낙후한 상태이다.

마을 사람들은 부톤의 남쪽에 위치한 인도네시아 엔떼떼(NTT) 지역으로 항해하여 두 달여를 머물면서 참치 잡이를 하고 그곳에서 판매를 한다. 마을에서 엔떼떼까지는 약 하루가 소요된다. 먼 거리의 이동과는 상반되게 선박의 크기는 소규모이다. 배의 길이는 약 15~20m 정도이고 너비는 약 2m 정도이다. 높이는 선두(船頭)가 가장 높지만, 1m 정도에 불과하다. 참치 잡이를 하러 가는 때에는 이러한 소규모 배에 2명의 남성이 탑승하여 출항한다. 출항한 배는 남쪽의 엔떼떼로 항해하면서 참치를 어획하고, 어획한 참치는 바로 육지로 가지고 가서 판매한다. 이는 배의 크기가 소규모여서 많은 양의 참치를 배 위에 놓지도 못할 뿐만 아니라, 배에는 얼음 및 냉동 창고와 같은 저장시설이 없기 때문이다. 마을 사람들은 반다해에서도 참치 잡이를 한다. 반다해 참치 잡이 어장은 마을에서 빨리 이동하면 1시간, 기상환경이 나쁜 경우에는 4시간 정도 소요되는 거리에 위치해 있다. 이 반다해에서 어획한 참치는 부톤 섬의 바우바우로 가져가서 판매한다. 바우바우에는 중간 상인들이 있어서 여러 지역에서 어획한 생선을 모아서 더 큰 도시인 큰다리에서 판매하기도 한다. 마을 사람들은 마을 인근에서도 어업활동을 한다. 마을 근처에서는 낚시를 통해 끄땀바(Ketamba)라는 생선을 잡기도 한다. 이러한 어업활동의 지식은 어린 나이 때부터 노를 저어 통나무배를 조종하고 낚시를



◁ 어업에 사용하는 선박
▽ 어업용 선박을 수리 중인 남성들



하면서 습득된 것들이다.

마을 사람들은 생선 어획 이외에도 잠수를 통해 해삼을 잡기도 한다. 해삼은 보통 밤에 헤드 랜턴을 착용하고 작살을 이용하여 잡는다. 많게는 하루에 약 20마리의 해삼을 어획할 수 있으며 잡은 해삼은 소금물에 데친 다음 건조시켜 판매한다. 판매지는 바우바우이며 말린 해삼을 직접 가져가서 판매한다. 해삼은 총 3가지의 품질로 구분된다. 최상품의 해삼은 모래 위에서 살고 있는 해삼이며 검은색을 띠는 해삼이 중품이다. 그리고 상태가 좋지 못한 해삼은 판매하지 않고 마을 사람들의 식량으로 이용하기도 한다. 해삼은 대략 1kg에 15만 루피아(한화 약 1만 3천 원)에 판매된다. 해삼은 대체로 5월에 많이 어획되며 2월에는 잡히지 않는다. 이외에서 맨손어업 등을 통해 해산물을 채취하기도 한다.



말린 해삼

육지 마을에서 바조 바하리 마을로 들어오는 길 옆쪽으로는 함정 어로 도구가 설치되어 있다. 이 함정도구는 현지어로 세로(sero)라고 하며, 조수간만의 차를 이용하여 물고기를 어획하는 도구이다. 밀물 때 물고기가 육지 쪽으로 이동하다가 썰물 때 세로에 갇히게 된다.

마을 내에서는 어업에 이용하는 배를 건조하기도 한다. 하지만 이곳에서 건조하는 배는 앞에서 살펴본 바하리 마을에서 건조하는 선박 크기에 미치지 못하며 대부분 2톤 정도의 소형 배이다. 또한 바하리 마을의 배와 커다란 차이점은 나무를 이용하지 않고 FRP를 사용하여 배를 만든다는 점이다. FRP를 이용한 배가 건조되기 시작한 것은 약 5년 전부터이다. 2톤의 배를 만드는 데는 약 2주 정도가 소요되며, 비용은 FRP로 만들 경우 4백만 루피아(한화 약 34만 원), 나무를 이용하여 건조할 경우 3백만 루피아(한화 약 25만 원)가 필요하다.



바조 바하리 마을의 FRP 선박 건조

바조 바하리 앞 바다에 설치해 놓은 함정도구 세로(sero)

4

어업의 존재양상

팔라부사(Palabusa) 마을의 어업과 보네보네(Bone-bone)·와메오(Wameo) 어시장의 경우

부톤 지역에 거주하는 사람들은 대부분 어업활동에 종사하고 있다. 부톤은 동쪽으로는 파푸아를 지나 태평양으로, 서쪽으로는 칼리만탄과 자바를 지나 인도양으로, 북쪽으로는 필리핀을 지나 중국과 일본으로, 남쪽으로는 동티모르를 지나 오스트레일리아로 연결되는 곳에 위치하고 있다. 따라서 바다를 가로지르는 대형 무역선들을 쉽게 발견할 수 있다. 기항지로서 술라웨시, 그리고 부톤 지역의 역할은 현대에 이르러서 형성된 것이 아니라 오랜 시기에 걸쳐 완성되었다. 하나의 사례로 17~18세기 당시 네덜란드는 일본 나가사키 데지마[出島]에서 일본 도자기를 구입하여 이곳 부톤 지역의 바다를 거쳐 네덜란드로 돌아가기도 하였다. 즉 부톤 지역은 동양과 서양을 잇는 항로의 중심지 역할을 하였다.

부톤 지역이 항해로의 중심지에 위치해 있기 때문에 어업활동도 부톤 사람들의 생계경제의 범위를 넘어서서 국제화의 영향 아래에서 이루어지고 있다. 즉 부톤 사람들의 어업활동은 단순한 공동체 내 경제활동으로 그치는 것이 아니라 특정 어획물이 상품으로 전화하여 항로를 따라 외국으로 이동한 것이다. 이러한 상품 가운데에는 해삼이 있다.

위의 바조 바하리 마을이 속한 와불라(Wabula) 지역에서는 흑해삼과 백해삼이 많이 어획된다. 해삼은 사람들이 잠수를 해서 잡거나 바닷물이 빠지고 난 뒤 얕은 바닷가에서 맨손으로 어획된다. 어획된 해삼은 삶은 뒤 햇빛에 말리거나 기계로 건조된 후 수라바야로 이동한다. 그리고 그곳에서 집하된 해삼은 중국으로 이동한다. 부톤 지역 사람들이 해삼을 어획하는 이유는 자신들의 식량으로 이용하는 것이 아니라, 전량을 수라바야를 거쳐 중국으로 판매하기 위함이다. 현재 부톤 지역에서 생산되는 말린 해삼의 경우 해삼 어획은 부톤 사람들이 하고 있지만, 어획한 해삼을 삶고 말리는 2차 공정 단계는 중국계 사람들이 하고 있다. 즉, 부톤 사람들이 소비하지 않았던 해삼이 부톤 외부의 사람들에 의해 수요가 증가함에 따라 부톤 사람들이 채집하여 공급하기 시작하였고, 공급을 요청한 집단의 사람들이 자신들의 구미에 맞게 2차 공정을 진행하고 있는 것이다. 현재 부톤에서 수출되는 해삼은 대부분 부톤에서 어획한 해삼들이지만, 파푸아나 소순다 열도에서 어획된 해삼도 이곳으로 유입되어 중국계 사람들에 의해 가공된 후 중국, 홍콩, 싱가포르 등지로 수출되고 있다. 해삼의 채취 및 수출과 더불어 그루퍼(Grouper)[27] 또한 중국으로 많이 수출되고 있다. 즉 부톤 지역이라는 인도네시아 변방에서의 어업활동은 수산물 유통의 세계화 속에서 작동하고 있는 것이다.

이러한 상품 이동의 세계화 속에서도 이 지역만의 전통적인 지식이 전승되어 사용되고 있다. 와불라 지역을 비롯한 부톤 지역에는 해산물 어획 및 채집과 관련하여 전통적인 해양 생태 보호 시스템이 존재한다. 이러한 전통 해양 생태 보호 시스템을 사시(Sasi)라고 한다. 이 시스템은 특정한 자원이나 영역 사용의 일시적 금지와 같은 믿음, 규칙, 의례 시스템과 관련되어 있다. 사시란 어장의 개방과 폐쇄 시기가 나누어져 있어서 개방 시기 동안에만 어업활동을 할 수 있고, 폐쇄기에는 누구도 어장을 이용할 수 없는 규칙이다. 어장의 개방과 폐쇄 시기의 결

27 농어목 바리과의 바닷물고리로 몸은 작고 몸 높이는 높으며 몸과 머리는 모두 옆으로 납작하게 생겼다. 그루퍼는 스테이크나 통째로 판매하며 구이, 튀김, 삶기 등으로 요리한다.(네이버 지식백과 : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=722198&cid=50346&categoryId=50346)

정은 해산물의 산란, 생장 등 수중생물의 조건이나 공동체의 경제적인 활동에 의해 결정된다(Dedi Supriadi Adhuri, 2018). 와불라 지역의 해삼 어장의 폐쇄 기간은 1~2년 동안 지속되기도 한다.

부톤 바우바우에서 북쪽에 위치한 팔라부사(Palabusa) 마을 사람들은 진주를 양식하고 있다. 진주 양식 또한 세계화의 분업 체계 속에서 외부의 공급 요청에 의해 인도네시아 변방인 부톤에서도 활발하게 이루어지게 된 상품 가운데 하나이다.



"1970년대 이전에 일본 회사가 이곳에 들어와서 진주양식을 하기 시작하면서부터 이곳 사람들이 진주 양식을 알게 되었다. 지금은 일본 회사는 모두 없어졌지만, 지역 사람들이 진주 양식을 계속하고 있다."

(Taslimnin, 남성, 40대)

팔라부사 마을에서 양식하여 채취한 진주

현재 인도네시아 내에서 진주는 보석으로서 비싼 가격에 판매되고 있다. 팔라부사 마을에서 생산한 고가의 진주는 1g당 약 60만 루피아(한화 약 5만 원)에 판매되고 있으며 품질이 떨어지는 것은 진주 한 알에 약 5만 루피아(한화 약 4천 원)에 거래되고 있다. 동그랗고 흰색을 띠는 진주일수록 고가로 판매되는데, 이를 따가(Taga)라고 한다. 품질이 낮은 진주는 마베(mabe)라고 한다. 이곳에서 생산한 진주는 목걸이나 펜던트의 장식으로 사용된다. 마을 앞바다에는 집 모양 형태의 진주 양식장이 자리하고 있다.

팔라부사 마을에서는 진주뿐만 아니라 아갈아갈(Agal-agal)이라는 해산물을 생산하기도 한다. 아갈아갈은 젤리를 만드는데 사용되는 원료로 이 마을에서는 1990년대 초반 정부에 의해 양식이 소개되면서 시작되었다. 바다에서 양식

한 아갈아갈은 채취하여 햇빛에 말린 뒤 마을 내 중간 상인들에 의해 바우바우를 거쳐 마카사르나 수라바야로 이동하여 그곳에서 파우더 형태로 만들어진 뒤에 시장이나 슈퍼마켓에서 판매된다. 한 달 동안 마을 전체에서 채취한 아갈아갈의 양은 약 30톤 정도이며 1kg 당 2만~2만 6천 루피아(한화 약 1,700원~2,200원)에 거래되고 있다. 아갈아갈은 다른 해산물과 달리 계절의 영향을 받지 않기 때문에 1년 동안 지속적으로 채취하여 판매할 수 있다.

"바다 위에 흰색으로 떠 있는 곳이 아갈아갈 양식장이다.
아갈아갈은 처음 정부에 의해서 소개되었고 지금까지 계속되고 있다.
아갈아갈은 채취한 뒤 몇 개는 말리지 않고 종자로 이용한다."

(Basri, 남성, 45세)



아갈아갈 선별 작업 중인 마을 어린이들





△ 까단달라에서 건조 중인 아갈아갈
▽ 건조과정을 마친 아갈아갈



채취한 아갈아갈

자본의 여유가 있는 사람은 중간 판매자 역할을 하면서 자본이 부족한 사람들에게 자본을 빌려주고 이들이 채취한 아갈아갈을 전량 구입할 수 있는 권한을 갖고 있는 경우도 있다.

채취한 아갈아갈은 3~4일 정도 햇빛에 발려 습기가 37~38% 정도가 될 때까지 건조시킨다. 마을 앞 바다 위에는 나무로 건축된 다리형태의 건조대가 있다. 건조대는 현지어로 까단달라(Katandala)라고 한다. 건조대가 있기 전에는 바닥에서 아갈아갈을 건조시켰다. 하지만 위생문제가 제기되기 시작하면서 약 10년 전에 건조대인 까단달라를 만들었다. 까단달라는 마을 사람들 모두가 공동으로

사용하는 마을 공유 재산이다. 건조가 완료된 아갈아갈은 핑크색을 띤다. 아갈아갈의 채취와 건조는 대부분 개인 활동으로 이루어지며, 개인이 한 달 동안 채취하는 아갈아갈의 양은 약 300kg 정도이다.

진주양식, 아갈아갈 양식을 통해 경제활동을 하고 있는 팔라부사 마을과 달리 대부분의 부톤 사람들의 경제활동은 낚시와 같은 어업활동 및 이와 연관되는 활동이 주를 이룬다. 사람들은 주로 핀차라(pincara)라고 하는 현외 장치가 양쪽에 달린 통나무배를 이용하여 연안에서 낚시 등 어업활동을 한다. 또한 산호초 주변에 나일론으로 만든 촘촘한 그물을 설치해 놓고 물고기를 어획하기도 한다. 이러한 어업활동은 주로 남성들의 몫이다. 반면 여성들은 마을에 남아서 여성들만의 고유의 경제활동을 하는 경우도 있다. 바우바우의 남서쪽에 위치한 규모가 작은 어촌마을에서는 남성들은 어업활동에 종사하며, 여성들은 천을 이용하여 사롱을 만들고 있다. 사롱은 동남아시아에서 남녀 구분 없이 입는 전통 의상으로 형형색색의 패턴을 가지고 있다. 마을 여성들은 면화를 이용하여 사롱을 만든 후 판매하고 있다.

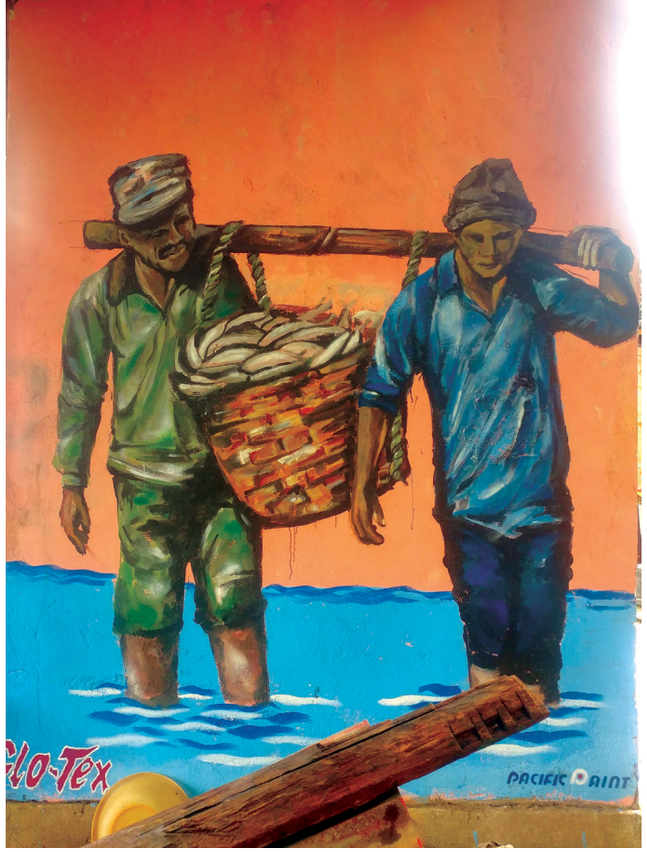


현외 장치가 달린 나무 선박과 통나무 배

산호초 주변에서 사용하는 그물









성별 구분에 따른 역할을 나타내고 있는 마을 벽화(바우바우)

바우바우 내에 위치한 보네보네(Bone-bone) 해안가에 거주하고 있는 사람들은 대부분 어업에 종사하고 있다. 이 지역 사람들은 새벽에 바다로 나가 어업활동을 하고 오후 12시 경 다시 마을로 돌아온다. 주로 어획하는 물고기로는 많은 양이 중국으로 수출되고 있는 그루퍼를 비롯하여 보바라(bobara), 참치, 차칼랑 등이다. 마을 사람들은 그물이나 낚시로 물고기를 어획하기도 하지만, 청산가리(KCN, 사이안화포타슘)를 사용한 불법 어업활동에도 참여하고 있다. 이러한 불법 어업활동은 낚시에 비해 많은 어획량을 올릴 수 있어서 활발하게 이용되었던 방식 가운데 하나였다. 그러나 청산가리를 이용한 어업은 물고기 산란장이자 서식지인 산호초를 파괴하기도 한다. 그래서 부톤 지역을 비롯한 인도네시아의 대부분 지역에서는 현재 청산가리를 이용한 어업활동을 금지하고 있다.

어획한 물고기는 큰 시장으로 보내져 판매된다. 하지만 늦은 시각까지 어업을 한 뒤 귀항하는 경우에는 생선을 시장까지 이동시키는 것이 어려워진다. 이런 때에는 마을의 도로 양 옆쪽으로 좌판을 펼쳐서 임시 어시장을 형성하기도 한다. 따라서 보네보네 어시장의 상인들은 모두 어업활동에 종사하는 어부들이다. 이 좌판 어시장은 도로 양 옆으로 대략 100여 m 정도에 다다르며 오후 5시 정도에 형성되어 몇 시간만 성행한 뒤 파장한다. 시장에서는 당일 어획한 생선을 비롯하여 자이언트 조개 등의 어패류 등을 판매한다. 한 좌판의 크기가 약 2~3m 정도로 소규모이기 때문에 한 좌판에서 판매하는 생선은 단일 종류가 대부분이다. 따라서 각 좌판마다 판매하는 생선은 일정 부분 종류별로 구분되어 있다.



보네보네 어시장에서 판매하고 있는 냉동생선

계절적으로 4월에는 생선 어획량이 많지 않기 때문에 냉동 보관해 놓은 생선이 판매되기도 한다. 냉동 생선은 상온에서 해동하여 배를 갈라 내장을 제거한 뒤, 포대자루에 담아 대량으로 판매한다.







소규모로 형성된 좌판 어시장과 생선구이

보네보네 어시장에서 생선을 구입하는 사람들은 주변의 작은 음식점을 운영하고 있는 사람들이다. 이들이 운영하고 있는 소규모 식당에서 판매하고 있는 요리는 주로 생선을 이용한 것들이다. 인근에서 어획되는 대부분의 생선이 구이로 이용되며 불이나 불로 달구어진 돌 위에 석쇠를 놓고 그 위에서 조리를 한다. 구이 이외에도 생선을 이용한 국물 요리 등이 있다.

보네보네 해안가에 거주하는 사람들을 비롯하여 부톤의 여러 지역과 이후 살펴볼 와카토비 지역의 해안가에서 어업활동을 하는 사람들은 이른 새벽 대규모 시장인 바우바우의 와메오(Wameo) 시장[28]으로 어획한 생선을 가져와서 판매한다. 이들은 새벽 혹은 전날부터 어획한 물고기를 직접 배에 싣고 오는 어부와 마을에서 어획한 물고기를 수집하는 중간 상인들이다. 이들은 와메오 어시장 포구에 도착한 이후 물고기를 내리기 이전에 바로 경매를 실시하여 판매된 생선을 경매인이나 그 물고기를 구입한 상인에게 직접 전달한다.

와메오 어시장을 찾는 어부 및 중간 상인들은 여러 지역에서 모여든 사람들이다. 따라서 이곳에 집산된 생선도 여러 곳에서 어획된 것이며 그 종류와 양도 상당하다. 와메오 어시장으로 유입되는 생선의 양은 하루에 약 15~20톤 정도이다. 하지만 생선 판매 가격은 계절적인 영향을 받는다.

"한 쪽의 파도가 높으면 다른 쪽에서 잡히는 생선 가격이 낮고,

마찬가지로 다른 쪽의 파도가 높으면 또 다른 한쪽의 생선 가격이 낮게 형성된다."

(Taslimnin, 남성, 40대)

28 와메오 시장은 종합시장으로 어류를 비롯하여 농산물, 공산품 등을 팔고 있다. 바닷가 쪽으로는 포구가 형성되어 있으며 이 포구를 따라서 약 150m 정도의 거리에 어시장이 형성되어 있다.





와메오 어시장 포구에 정박해 있는 어선

이러한 이유는 바람으로 인해 수요와 공급의 법칙이 적용되기 때문이다. 바우바우를 중심으로 한 부톤 지역 사람들은 바다 바람을 동풍(angin timur)과 서풍(angin barat)으로 구분한다. 동풍이 부는 날이나 계절에는 동쪽에서 어획된 물고기에 비해서 서쪽에서 어획된 물고기의 양이 많아지기 때문에 그곳에서 어획된 물고기의 가격이 낮게 책정된다. 반대로 서풍이 부는 때에는 동쪽에서 어획된 물고기의 금액이 저렴하다.

상인들이 어시장에서 판매하고 있는 생선으로는 참치, 차칼랑, 라양(layang), 순우(sunu), 보바라(bobara), 꼬다(koda), 티코(tiko), 소고(sogo), 말라레아(malalea), 라야(laea), 까깝메라(kakap merar), 크랑(kerang), 앵무조개, 루마-루마(ruma-ruma), 수라(sura), 베떼(bete), 꼬웨-꼬웨(kew-kew), 너마(ndma), 뽀고-뽀고(Pogo-pogo), 곰빠루(gomparua), 랑기아와(langkiawa), 바엘로(baelo)[29], 텐기리(tenggiri) 등이 있다. 이외에도 작은 크기의 생선들도 있는데 이 생선들은 요리의 국물 맛을 내는데 사용한다. 이 가운데 순우와 보바라는 수출용이기 때문에 상대적으로 고가의 생선이다. 고가의 생선은 1kg에 약 5만~10만 루피아(한화 약 4,200~8,500원) 선에서 거래되고 있다. 생선은 스티로폼 박스나 플라스틱 통 안에 보관하여 전체 무게의 금액으로 경매가 이루어진 뒤 판매한다. 와메오 어시장에서 유통되고 있는 생선은 모두 바다에서 서식하는 물고기들로 어획된 뒤 바로 어시장으로 옮겨진 것들이기 때문에 신선한 상태를 유지하고 있다.

29 차칼랑을 잡을 때 사용하는 미끼이다.

△ 포구에서 가져온 생선을 종류별로 정리
▷ 생선을 판매하고 있는 와메오 어시장 상인
▽ 와메오 어시장 판매 생선







와메오 어시장 전경

바닷가를 따라 길거리에 형성되어 있는 어시장 안쪽으로는 건축물이 있다. 원래 와메오 어시장은 건축물 내에 위치한 실내 어시장이지만, 2019년 4월 현재 건물 리모델링 공사로 인해 바닷가를 따라 천막 등이 펼쳐진 실외 어시장으로 운영되고 있다. 실내에는 어획한 물고기를 건조하여 판매하는 상점도 있다. 건어물은 신선도가 떨어진 것 생선을 말린 것들이다. 신선할 때 비교적 고가로 판매되는 생선인 순우는 건조 이후에도 고가로 매매가 이루어지고 있다. 건조된 순우는 한 마리에 1kg 정도의 무게를 갖고 있으며 약 9만 루피아(한화 약 7,600원) 정도로 거래가 이루어지고 있다. 건조한 생선은 민물에 불린 후 간장 등과 같은 양념을 이용하여 조림 형태로 요리한다.



건어물 판매

The Ethnography of
Sea Nomad in Sulawesi,
Indonesia

IV

와카토비(Wakatobi)의 바다 사람들

인도네시아 술라웨시 섬 남동쪽에 위치하고 있는 와카토비(Wakatobi)는 투캉 베시(Tukang besi) 군도의 4대 섬(Wanci-wanci, Kaledupa, Tomia, Benongko)으로 이루어져 있으며, 총 면적은 14,000㎢에 이른다. 이 지역은 인도네시아 동부, 말레이시아 일부, 필리핀, 파푸아뉴기니, 솔로몬 제도에 걸쳐 있는 산호초 삼각지대에 속하는 곳으로 지구상 해양생물의 풍부함과 다양성의 중심지로 여겨진 지역 가운데 하나이다. 그래서 와카토비 일대는 1996년 인도네시아의 해양 국립공원으로 지정되었다.

와카토비 국립공원 동쪽으로는 인도네시아에서 수심이 가장 깊은 반다해가 자리하고 있으며, 남쪽으로는 플로레스해가 위치하고 있다. 이 지역은 수심이 깊고 여러 수역이 교차하는 지점으로 해양생물의 개체수가 풍부한 곳으로, 약 750여종의 산호초들과 3천여 종의 어류가 서식하고 있다. 또한 섬과 바다 경계 주변으로는 맹그로브 숲이 우거져 있어서 수상 동식물의 은신처와 함께 민물 샘을 제공하고 있다. 와카토비 국립공원은 인도네시아 내에서 가장 큰 해양 공원 가운데 하나이며 많은 사람들이 거주하고 있는 곳이기도 하다. 이 국립공원 인근에 거주하고 있는 사람들은 위의 4대 섬의 64개 마을에 분포하고 있으며, 왕이왕이에 50%, 칼레두파에 18%, 토미아에 17%, 비농코에 15%가 거주하고 있다.

현재 와카토비 인근에는 몰라(Mola), 삼펠라(Sampela), 만티골라(Mantigola), 라 호아(La Hoa), 라 망가우(La Manggau) 등 총 다섯 곳의 바자우 마을이 있다. 이곳 모두 다양한 종류의 물고기, 해삼, 바다거북을 비롯한 여러 해양생물이 서식하고 있어 초기 바자우의 정착에 용이한 곳이었다.

과거 바자우족이 이동 생활을 하던 때에 투캉 베시 지역의 해양자원이 풍부하다는 것을 발견하고 이 지역의 지배자였던 부톤 왕국의 술탄에게 이동 허가를 요청하였다. 그리고 바자우 집단이 1850년대 중반 남서 칼레두파 섬으로 이주하여 람보, 레파(lepa), 소펙(soppeq)과 같은 선박에서 거주하기 시작하면서 와카토비 지역에 바자우 마을이 형성되었다. 현재 바자우족은 와카토비 지역 곳곳에 정착하여 식량 또는 상업 목적으로 약 300종 이상의 해양생물을 소규모로 어획하고 있다.



1

바자우(Bajau)족의 역사

바자우라는 종족은 오스트로네시아 어족의 하위 그룹인 Sama-Bajau어를 사용하는 사람들을 가리키며 'Sama', 'Bajau', 'Bajo' 등으로 불린다. 이들은 특정 해양 환경, 특히 산호초 지대의 해안가나 섬에서 삶의 터전을 가꾸면서 어업, 무역, 선상생활과 같은 바다 중심의 활동을 통해 살아가고 있다. 말레이시아 셈포르나(Semporna), 사바(Sabah) 지역, 필리핀 남부, 인도네시아 동부 등의 산호초 삼각지대에는 19세기 후반부터 바자우 종족이 밀집해 거주하고 있는 대표적인 지역 가운데 하나이다.

바자우족은 과거에는 특정한 지역에 정주하는 것이 아니라 해산물의 무역로를 따라 이동하며 생활하였다. 특히 18세기 중반까지는 가족단위로 보트집(houseboat)에서 생활하면서 선상생활을 했기 때문에 "바다 유목민", "바다 집시" 등으로 표현되기도 하였다(Kazufumi Nagatusu, 2017). 현재 바자우족은 인도네시아 정부의 의도대로 대부분 정주생활을 하고 있으며, 지리적으로 술라웨시 지역을 중앙으로 하여 인도네시아, 필리핀, 말레이시아 지역에 정착하고 있다. 이들 지역은 산호초의 밀집지역이면서 모두 해삼이나 거북껍질 또는 다른 해양 자원을 찾기 위해 바자우족이 초기 항해 때부터 자주 방문하는 지역이기도 했다(James Fox, 1977).



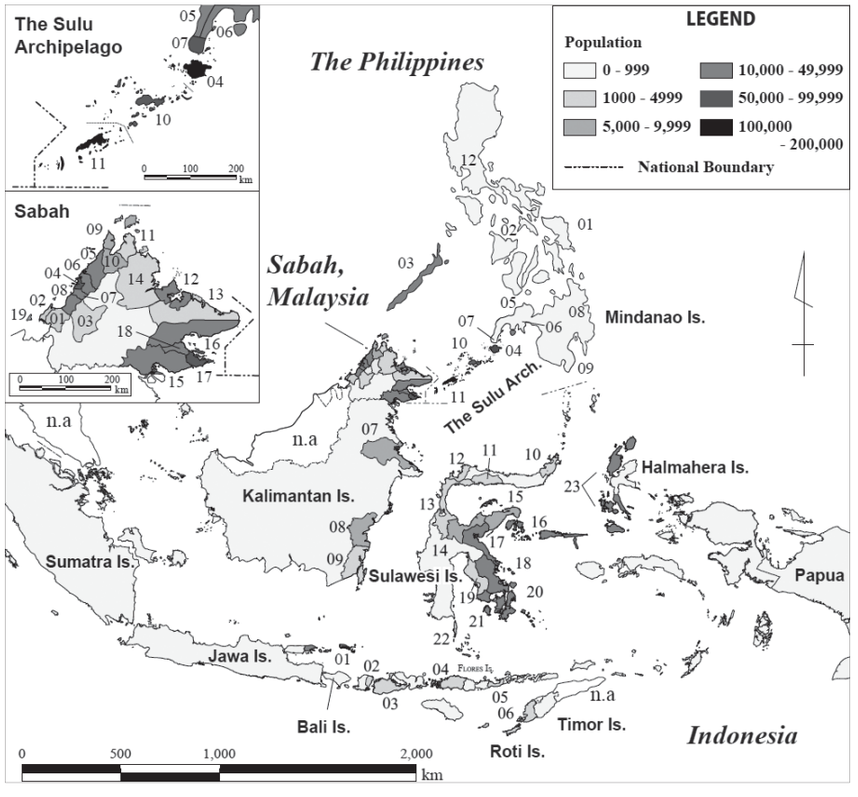


와카토비와 주변 해양 지도 △
와카토비 주요 섬 지도 ▽
ⓒ 구글지도

민족학 및 역사 자료에 따르면 바자우족은 스스로를 명명하는 호칭, 사용하는 언어, 삶의 방식 등을 특징으로 하여 자신들의 정체성을 구성하는 것으로 여겨진다. 먼저 바자우족을 부르는 호칭에는 크게 'Sama'와 'Bajau'가 있다. 말레이어로 'Sama'는 '우리'라는 의미를 가지고 있으며, 바자우족이 스스로를 'Jomo Sama'(Sama 사람들)라고 부를 때 사용하는 호칭이다. 반면 'Bajau'는 스스로 부르는 용어라기보다는 외부에서 이들을 명명하는 용어이다. 'Bajau'라는 용어의 기원에 대해서 한 가지 견해는 '멀리 있는 영원한 상태'를 뜻하는 말레이어 'berjauhan'에서 유래했다고 본다. 또 다른 가설은 'bujak laut'에서 유래했다고 보는데, bujak laut는 물고기, 해삼 등 해양생물을 잡는데 사용하는 도구이다. 바자우족은 현재 자신들이 거주하고 있는 지역사회의 이름을 붙여 '××(지역명) 바자우' 등으로 부르기도 한다.

바자우 정체성을 구성하는 두 번째 요소는 언어이다. 언어는 자신의 집단과 타 집단을 구별할 수 있는 중요한 요소 가운데 하나이다. 현재 바자우족의 언어는 약 10개의 방언으로 나누어지는 것으로 파악된다. 그리고 문화적으로도 약간의 차이를 보이는 것으로 파악된다. 이를 지역적으로 크게 구분해 보면 필리핀 북부 동쪽 해안인 카풀(Capul) 섬에 거주하는 바자우족, 말레이시아 사바 서해안을 따라 거주하는 바자우족, 술루(Sulu) 군도에 거주하는 바자우족, 술라웨시에 거주하는 바자우족으로 나눌 수 있다. 이 네 지역 바자우족의 문화적 특징도 유의미하게 구분된다. 카풀 섬에 거주하는 바자우족은 어업과 코코넛 농장 운영으로 생계를 유지하고 있다. 또한 다른 바자우족과 지리적으로 원거리에 있어 현대의 바자우족과 사회적으로 거의 연결되지 않는다. 사바 서해안 바자우와 술루 바자우족은 지리적으로 근접한 거리에서 삶을 영위하고 있지만, 두 집단 사이의 유대관계는 제한되어 있다. 사바 바자우족은 주로 논농사와 가축 사육에 종사하고 있다. 술루 및 술라웨시 바자우족도 언어학적·문화적인 차이를 보이고 있다(Kazufumi Nagatusu, 2017).

세 번째로 바자우족의 정체성을 구성하는 것에는 종교가 있다. 바자우족이 언제부터 이슬람으로 개종했는지, 이슬람을 신봉하기 전에는 어떠한 종교를 가지고 있었는지는 정확하지 않다. 그러나 현재 바자우족은 일반적으로 무슬림들이다.



바자우족 분포도(Kazufumi Nagatsu, 2017)

필리핀 지역		
연번	지역	바자우 인구 수
1	Northern Samar	10,670
2	Capiz	1,496
3	Palawan	177,638
4	(Basilan	22,336
5	Zamboanga Del Norte	10,226
6	Zamboanga Del Sur	15,518
7	Zamboanga City	57,914
8	Davai Del Norte	3,221
9	Davao Del Sur	62,525
10	Sulu	1,250
11	NCR(Manila	191,844
12	Tawi-Tawi	6,764
	Total	570,857

말레이시아 사바 지역		
연번	지역	바자우 인구 수
1	Beaufort	1,873
2	Kuala Penyu	1,675
3	Keningau	3,903
4	Kota Kinabalu	60,857
5	Kota Belud	26,054
6	Tuaran	25,238
7	Penampang	11,810
8	Papar	14,274
9	Kudat	7,266
10	Kota Marudu	8,425
11	Pitas	3,391
12	Sandakan	37,705
13	Kinabatangan	1,228
14	Beluran	27,984
15	Tawau	3,654
16	Lahad Datu	31,589
17	Semporna	63,008
18	Kunak	10,254
19	Labuan	4,015
	Total	347,193

인도네시아 지역		
연번	지역	바자우 인구 수
1	Sumenep	13,832
2	Lombok Timur	2,634
3	Sumbawa	4,809
4	Sikka	3,097
5	Manggarai	3,521
6	Kupang	6,930
7	Berau	1,604
8	Kota Baru	4,573
9	Pasir	6,381
10	Minahasa	3,179
11	Boalemo	4,091
12	Toli-Toli	3,977
13	Donggala	3,275
14	Poso	5,659
15	Banggai	6,331
16	Banggai Kepulauan	13,259
17	Morowali	10,137
18	Kendari	11,076
19	Kolaka	1,846
20	Muna	13,173
21	Buton	11,445
22	Selayar	1,288
23	Maluku Utara	12,750
	Total	158,970

바자우족의 기원에 대해서는 여러 가설이 있다. 그 가운데 대표적인 학설로는 필리핀의 술루 군도에서 기원한다는 것과 조호르(Johor)에서부터 분산되기 시작하였다는 것이 있다. 바자우족이 필리핀의 술루 군도에서부터 이주하기 시작하였다는 주장에 따르면, 바자우족은 1000년경부터 남쪽으로 이주하면서 무역망을 구축했고 중국과의 해삼 무역 발달에 따라 15세기 경 술라웨시로 이주했을 것이라고 본다(ANH LIÊN DO KHAC, 2018: Toga H.Pandjaitan, Albertus Bobby W, 2016). 그리고 술라웨시 동부 바자우족은 술라웨시의 남부에서 이주했을 것이라고 추측된다. 네덜란드 식민지 기록에 따르면 19세기 중반까지 바자우족은 거북껍질과 해삼을 조달하기 위해 술라웨시 동부에 해양 자원 이용 구역을 설정했다. 18세기에 이르러 바자우는 자신들의 어업활동 범위를 오스트레일리아 북부 해안까지 넓혔으며 여기서 어획한 수산물은 마카사르 등을 거쳐 중국으로 수출하였다(Kazufumi Nagatusu, 2017). 그러다가 1850년 중 부톤 왕국의 술탄으로부터 허가를 받아 칼레두파 섬에 정착하게 되었다(Lance Nolde, 2009).

또 다른 기원은 자신들의 잃어버린 조호르 공주와 술라웨시 남부의 고아 왕국 왕자와의 혼인 신화를 중심으로 바자우족이 술라웨시에 정착하였다는 학설이 있다. 그 기원에 대한 이야기는 다음과 같다.

바자우 공주가 조호르 해변에서 놀다가 바다에서 실종되었다.
그러자 왕은 신하들로 하여금 공주를 찾으라고 명령했으나 어느 곳에서도 공주를 찾을 수 없었다.
왕에게 처벌 받을 것이 두려워 신하들은 동쪽으로 도망가게 되었다.
그러다 어느 날 고아 술탄의 왕자가 정체를 알 수 없는 아름다운 여성을 발견하여
자신의 아내로 삼았다. 당시 공주를 찾다 동쪽으로 도망간 신하들은
술탄의 왕자와 결혼한 여성이 읊은 시를 듣고 그녀를 자신들의 공주로 인식하여
고아 왕자에게 그 사실을 전했다.

tidung족은 항상 tidung족이다.

바자우족은 항상 바자우족이다.

tidung족은 귀족이다.

바자우는 또한 Somba에 살고 있다.

이를 계기로 고아 사람들은 바자우족을 우대하였고, 이들을 고아 왕국의 해안과 섬에서 거주할 수 있도록 하였다. 여기에서 티둥(tidung)은 칼리만탄 북동부에 거주하고 있는 종족이며, 솜바(Somba)는 마카사르의 고아 술탄국의 궁전이 있는 곳을 가리킨다(Kazufumi Nagatsu, 2017).

연구자들 또한 현지조사 중 위와 유사한 바자우족 기원에 대한 이야기를 들을 수 있었다. 칼레두파의 사마 바하리 마을에 거주하고 있는 사람은 바자우 사람들이 경제적인 이유로 인해서 조호르에서 마카사르(당시 고아 왕국), 부톤으로 이주했다고 주장하고 있다.

"원래 바자우라고 하지 않고 삼빤이라고 불렀는데 이는 보트 사람이라는 뜻입니다.

옛날에는 조호르에서 시작해서 동쪽으로 간 사람은 필리핀으로 갔고, 빈탄이나 칼리만탄으로 갔어요.

그래서 여기(칼레두파 삼펠라 마을) 사람들은 칼리만탄에서 왔을 겁니다.

우리는 옛날부터 바다에서 살았어요. 땅에서는 단지 나무를 가져오거나 물을 가져오기만 했어요.

이는 신화와도 관련되요. 부기스와 바자우 관련된 이야기인데요.

옛날 한 공주가 바다에 나갔는데 사라졌어요. 결국 술라웨시 남부에서 발견됐어요.

근데 이 지역은 부기스 사람들의 땅이고요. 공주는 부기스 왕자와 결혼했습니다.

그래서 바자우와 부기스 사람이 연결된다는 이야기로,

이 신화 때문에 우리와 부기스 사람들은 싸우지 않습니다."

(Jabira, 남성, 66세)

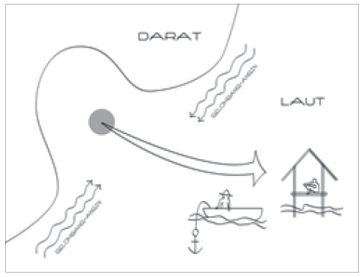
바자우족이 언제, 어떠한 이유로 부톤과 와카토비 지역으로 이주했는지에 대해서는 정확하지 않다. 다만 위의 마을 사람 견해에 따르면 유사한 신화와 비교적 최근의 역사적 사실들이 더해져서 바자우족이 해산물의 어획·채취 및 유통을 통해 경제적인 이익을 얻기 위해서 바다를 통해 남쪽으로 이동하기 시작했다고 이해할 수 있다. 이렇게 이동을 시작한 바자우족은 칼리만탄, 술라웨시의 마카사르, 술라웨시 부톤 등을 차례로 거치면서 와카토비 지역까지 당도하게 된 것으로 볼 수 있다. 현지 정보제공자인 Jabira의 구술 따르면 바자우족이 삼펠라 마을에 정주하기 시작한 것은 1951년대부터이다.

또 다른 한편 언어학적 조사에 근거하여 바자우족의 이동을 설명하는 견해가 있다. 이 견해에 따르면 바자우는 원래 남동부 보르네오 바리토(Barito) 강 하구 주변에서 거주하고 있었는데, 800년을 전후하여 해상 제해권을 쥐고 있었던 스리위자야 왕국의 무역 운송업자로 고용되어 술루 군도 방향으로 이동하였다. 1300년경에는 필리핀 남부의 타우수그(Tausug)족이 술루 군도를 식민지로 만들면서 이 지역에는 이슬람이 확산되었다. 15세기 이후부터는 일부 바자우 집단이 보르네오와 술라웨시로 이주하여 바다 유목민을 유지하거나 반유목주의를 선택하였다. 이 당시 많은 바자우족이 민다나오(Mindanao) 내륙이나 사바 내륙에 정착하였고 다른 이들은 남쪽으로 이주하여 술라웨시 남서쪽 해안을 따라 이동하였다. 술라웨시 마카사르에 도착한 이들은 동쪽으로 더 이동한 다음 토미니(Tomini)만과 몰루카로 향하였다. 또한 술라웨시 남쪽에서 캉게안(Kangean)과 소순다 제도로 확산되었다. 이후 네덜란드 VOC에 의해 바자우족은 수십 개의 작은 정착지로 갈라지게 되었다. 20세기 초반까지도 일부 바자우족은 싱가포르와 몰루카 사이에서 활발한 무역활동을 유지하고 있었다. 하지만 인도네시아 국가 수립 이후 바자우족은 어업 활동 구역과 무역 거래망에 대한 통제력을 점차 상실하게 되었다. 이는 1970년대부터 인도네시아 정부가 유목생활을 하는 바자우족에게 특정 지역에 거주할 것을 요구해왔기 때문이다(Chandra Nuraini, 2012). 이러한 사정으로 인해



삼펠라 마을 전경(2009) ⓒ 와카토비 국립해양수산청

현재 술라웨시를 중심으로 한 인도네시아, 필리핀, 말레이시아 해안을 따라 바자우족이 정주하고 있다. 현재 바자우족은 동남아시아 전역에 약 75만~100만 명이 거주하는 것으로 추정되며, 약 15만 명이 인도네시아에 거주하고 있다(Kazufumi Nagatsu, 2017 : Clifford Sather, 1997). 술라웨시에는 총 9만 2천 명이 바자우어를 사용하며 이 가운데 4만 명이 인도네시아 동부에 거주하고 있는 것으로 본다(David Mead and Myung-young Lee, 2007).



Sapao의 건축 지형(Ade Amelia, Albertus Bobby Widagdo, 2015)

바자우족은 처음에 소펙 혹은 레파라고 불리는 보트에서 살면서 모든 활동을 여기에서 했다. 가족 구성원들은 보통 한 대의 레파에서 거주하였다. 하지만 이들이 종종 영토를 침범하여 어업을 해서 외국 정부들에 의해 나포됐기 때문에 보트로 사용한 가옥은 더 이상 사용되지 않고 있다. 이후 바자우 부족은 일시적인 은신처인 사파오(Sapao)를 건설하는 것으로도 알려져 있다. 이 건조물은 다음 어업 기간을 기다리는 동안 만들어진 것으로 그 형태는 보통 해안 근처 만(灣)인 얕은 해안에 맹그로브 나무로 만든 단순한 형태였다. 지붕은 코코넛 잎으로 만들어졌고 벽은 설치되지 않았다. 대신 보트에서 사파오로 접근을 용이하도록 하기 위해서 사다리를 설치해 놓았다. 그들은 소펙을 정박하고 사파오에서 머물렀다. 그리고 사파오에서 선박의 수리 및 건조 등 소펙을 관리 하면서 생필품을 사거나 해산물을 판매하기 위해서 육지를 방문했다. 사파오는 단순한 재료들로 건설된 오두막 형태였다. 이 건조물은 얕은 물과 해안 근처에 위치하였다. 하지만 썰물 때에도 계속해서 자신들의 보트를 사용하기 위해서 해안가에 가깝게 만들지는 않았다. 다음 어기(漁期)가 다가오면 바자우 사람들은 보트를 이용하여 어로 및 유목 활동을 하기 때문에 사파오는 그대로 버려졌다(Ade Amelia, Albertus Bobby Widagdo, 2015).

이후 기술 혁신, 특히 동력기의 발전과 인도네시아로의 통일, 동남아시아 전역의 독립 주장 등이 해상 중심 활동을 추구한 바자우 삶의 방식을 급진적으로 변화시켰다. 정부소유의 학교와 모스크가 위치한 마을로의 바자우족의 정착은 개별 종족으로서의 바자우 문화를 인도네시아의 문화 속으로의 통합을 의미하기도 했다. 그럼에도 불구하고 바자우족은 동남아시아의 다른 집단과 관련하여 열등한 지위를 차지하고 있으며 의료, 교육 및 정치적으로 소외되어 있다(Julian Clifton, 2010).

여기에서는 동남아시아의 곳곳에 분포하고 있는 바자우족을 다루기보다는 술라웨시 동남부의 부톤 섬 주변 바자우족 마을과 와카토비의 왕이왕이와 칼레두파에 정착한 바자우족의 마을에 대한 사례연구를 중점적으로 다루고자 한다.



왕이왕이와 칼레두파 지도 © 구글지도

2

칼레두파(Kaledupa) 삼펠라(Sampela) 마을의 바다 사람들

1) 삼펠라 마을의 경관

삼펠라 마을은 왕이왕이에서 여객선을 타고 2시간 30여 분을 이동하여 칼레두파 본섬인 암배우와(Ambewuwa)에서 하선한 뒤, 다시 작은 보트로 약 5분 정도 이동해야 도착할 수 있는 섬이다. 삼펠라 마을은 바다 위에 떠 있는 마을이기 때문에 마을 사이사이를 작은 보트를 이용해 이동할 수 있으며, 보트로 가옥 앞까지 접근할 수도 있다. 그러나 삼펠라 마을을 방문하기 위해서는 마을 남서쪽에 위치한 선착장으로 진입하여야 한다.

마을 사람들은 주로 자신의 집에서 어로도구를 만들거나 수리를 하고 있으며 어린이들은 선착장에서 다이빙과 수영을 하며 주로 시간을 보내고 있다. 마을 인구에 대한 정확한 통계가 존재하지 않아서 이 마을에 몇 가구의 바자우족이 정주하고 있는지 파악하는 것이 곤란하다. 이는 '유목민'이라는 바자우족의 특성에 기인하기도 한다. 비록 현재 마을에 정착하고 있지만, 교육이나 직업 등으로 인해 마을을 떠나서 생활하는 사람이 많고, 또한 부부가 결혼 후에도 어업활동으로 인해 떨어져서 거주하고 있는 경우도 있는 등 현재까지도 이동이 활발하게 이루어지고 있기 때문이다. 사마 바하리 마을의 한 여성(Hawatia, 19세)은 1년 전 왕이왕이의 몰라(Mola) 마



마을 선착장 침몰선박에서 놀고 있는 어린이들

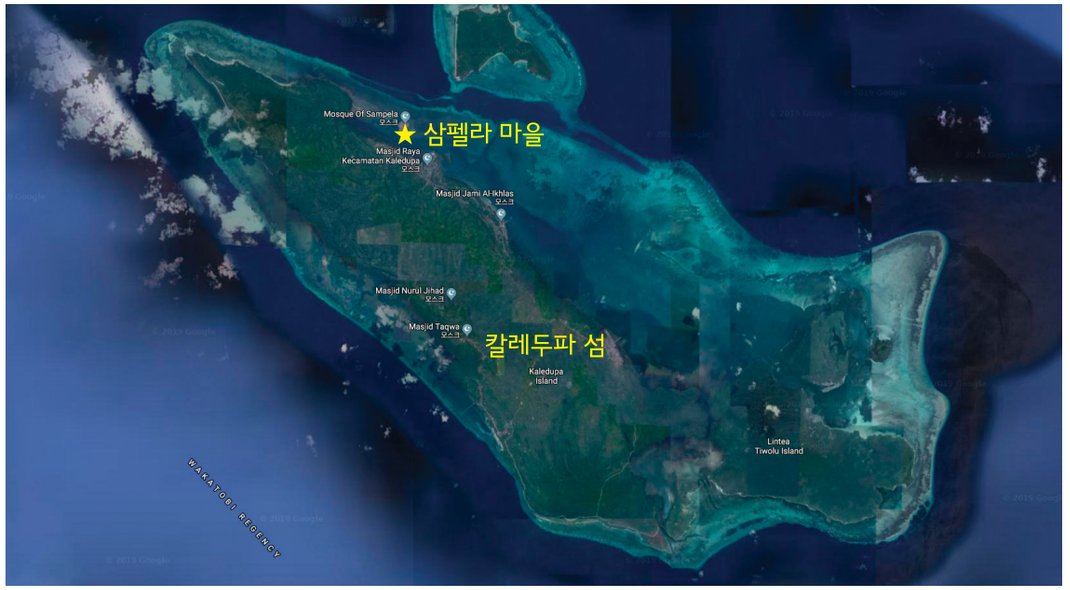
을 남성과 결혼 한 뒤에 3개월 전부터 친정인 이 마을에서 거주하고 있다. 남편은 계속해서 몰라 마을에서 거주하며 어업을 하여 획득한 수입 가운데 일부를 아내에게 보내주고 있다. 여기에 더해 한 가정에 2명의 자녀만을 낳을 수 있는 인도네시아의 산아제한정책과는 달리 약 4~6명의 자녀를 두는 경우가 많아서 인구 통계에 누락되는 경우가 있다. 이처럼 마을 사람들의 전출입, 증감이 활발하기 때문에 정확한 인구 통계를 마련하지 못한 상태이다.

"마을 내 성인은 대략 1,180명 정도로 알려져 있지만,
이 또한 인도네시아 선거권자 수에 불과하다.
초등학교에 다니고 있는 어린이의 수는 277명 정도이다."

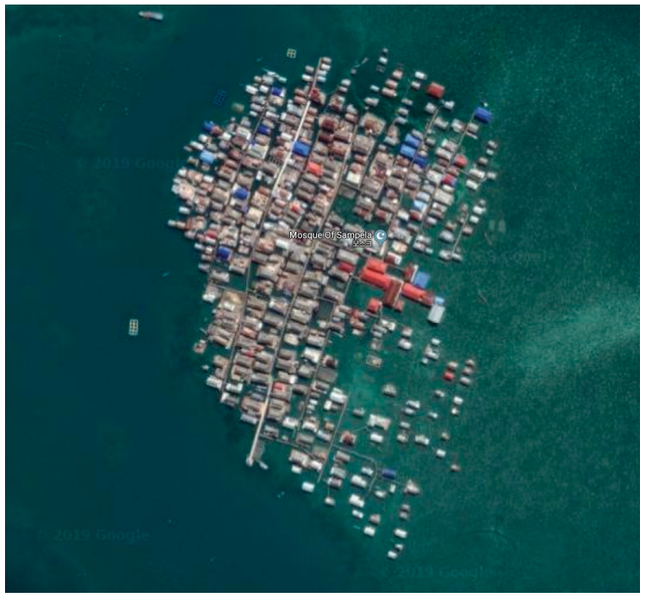
(Sibli, 남성, 72세, Imam)

마을은 삼펠람(Sampelam), 파가나(Pagana), 디카카투앙(Dikakatuang), 완다(Wanda)의 4개의 하위 마을로 구성되어 있으며 1997년경 현재의 모습으로 완성되었다(Ade Amelia, Albertus Bobby Widagdo, 2015). 남서쪽의 선착장을 시작점으로 해서 마을 내부를 관통하는 길이 나무기둥 위에 널빤지 형태로 구성되어 있다. 가장 넓은 길이라고 해도 사람을 제외한 이동수단이 지나가기는 어려우며 사람 또한 양쪽으로 2명이 지나갈 수 있을 정도의 너비에 불과하다. 이 길을 줄기로 해서 나뭇가지처럼 여러 갈래의 길이 형성되어 있으며 그 길을 따라서 가옥이 위치하고 있다. 따라서 마을 크기는 길을 따라 축조되어 있는 수상 가옥의 위치 및 수와 상관관계가 있다. 즉 가옥이 새로 만들어지거나 사라지면 마을의 크기는 정비례하여 커지거나 작아지게 된다. 이는 삼펠라 마을을 비롯한 바자우족의 수상가옥이 일정 토지를 기반으로 하여 만들어진 가옥이 아니라 바다 위에 떠 있는 형태이기 때문이다.

선착장에서부터 시작한 가장 넓은 길의 길이는 약 400m 정도(남서-북동 방향)이고, 이 길과 직각을 이루는 방향은 약 300m 정도(남동-북서 방향)이다. 마을 곳곳에는 모두 널빤지로 길이 연결되어 있지만, 널빤지를 받치고 있는 나무기둥의 높이가 대략 5m 정도여서 길 아래로는 작은 보트가 지나다닐 수 있다. 실제로 마을 사람들은 길을 이용하여 도보로 마을을 이동하는 경우도 있지만, 마을 바깥에서 어업활동을 한 뒤 보트를 타고 마을 길 밑을 지나 자신들의 가옥 앞까지 이동하고 있다. 마을은 남쪽에서부터 시작하여 북쪽으로 성장하다가 수심이 깊어져서 암배우와와 가까운 쪽인 동쪽으로 확산되었다(Ade Amelia, Albertus Bobby Widagdo, 2015).



칼레두파 지도 ⓒ 구글지도



◁ 삼펠라 마을 지도
ⓒ 구글 지도
▽ 널빤지로 연결된 길과
가옥의 출입구







암배우와 마을에서 바라본 삼펠라 마을 △
마을 선착장 ▽


마을 내 상점(공산품 판매)

마을 곳곳에는 공산품을 판매하는 가게가 있다. 이 가게는 대부분 가옥의 부속 건물의 형태로 집 앞에 위치하고 있어서 그 가옥의 거주자가 운영하는 것으로 보이며 가게에서는 과자, 사탕과 같은 공산품 등을 판매하고 있다. 마을 중앙에는 모스크와 무슬림 초등학교가 위치하고 있으며 마을 사람들 대부분은 무슬림이다. 마을 내부에는 무슬림 초등학교를 비롯하여 일반 초등학교, 중학교, 고등학교가 각각 1개소씩 있으며, 유치원도 3개소가 있다.

삼펠라 마을에 처음으로 학교가 만들어진 것은 2004년으로 무슬림 학교가 먼저 설립되었다. 다음 해인 2005년에 일반 초등학교가 만들어졌는데, 2004년 이전까지 마을 어린이들은 학교를 가기 위해서 작은 보트로 5분 거리에 떨어진 암배우와까지 수영을 하여 이동한 뒤 학교를 등교하였다. 학교가 설립된 가장 큰 이유는 바자우족이 유목생활을 하다가 정착생활로 자신들의 삶의 조건을 바꾸면서부터 점차적으로 마을의 규모가 커지고 마을 구성원들의 수가 늘어났기 때문이다. 여기에 더해 현재 마을 무슬림 지도자인 Sibli가 마을 행사 때 마을을 자주 방문하면서 열악한 마을 교육시설을 개선하고자 노력한 덕분이기도 하다. 현재 무슬림 초등학교 학생 수는 144명으로 일반 초등학교 학생 수(133명) 보다 많으며 많은 사람들이 무슬림 학교를 더 선호한다.

모스크 옆 병원에는 5명의 간호사가 아침 8시부터 12시까지 4시간 동안 교대로 근무하고 있다. 4명의 간호사들은 본섬인 암배우와에서 출퇴근하고 있으며, 1명의 남성 간호사는 이 섬에 거주하면서 마을 보건 활동을 담당하고 있다. 그러나 병원에는 의사가 부재하기 때문에 긴급 환자가 발생할 경우 본섬인 암배우

와나 옆 섬인 호가(Hoga) 섬으로 이송해야 한다. 수상가옥이라는 특수성으로 인해 마을 사람들은 곰팡이 관련 피부질환 및 수인성 질병에 노출되어 있다. 병원에서는 이러한 간단한 질병이나 상해 등을 치료할 수 있다. 또한 국가의 산아제한정책을 장려하기 위해 칼레두파에서 공무원들이 파견되어 자녀수를 조사하기도 하고, 자녀를 낳은 여성들에게 산아제한 주사를 놓아 더 이상 아이를 낳지 않도록 조치를 취하고 있다.

가옥은 바다에 나무기둥을 박은 뒤 그 위에 나무로 집을 짓는 형태부터 산호를 쌓아서 그 위에 나무로 지은 집을 얹은 형태 등 두 가지의 형태가 공존하고 있다. 산호 위에 집을 얹은 형태의 가옥은 통째로 집을 구입한 뒤 산호 위에서 조립하여 완성하는 형태이다. 이 가옥은 조립한 것이기 때문에 필요시 분해하여 이동이 가능하다. 두 가옥 형태는 전통과 현대의 시간적 흐름으로 인해 공존하고 있다. 나무기둥을 이용한 가옥은 과거 전통적 방식의 가옥 형태인 반면, 산호로 기단을 쌓은 뒤 그 위에 집을 얹혀 놓은 형태는 현대적인 방식의 가옥 형태이다. 나무기둥을 이용한 전통적 방식의 가옥은 바다에 나무기둥을 박아서 건축하는 것이기 때문에 내구성이 떨어진다. 그래서 이러한 가옥은 대략 3년 정도만 사용할 수 있고, 그 이후에는 개보수를 해야만 한다. 대신 산호 기단 위에 놓인 가옥은 오랫동안 집으로서의 역할을 할 수 있기 때문에 현재에는 대부분 산호를 이용하여 집을 짓고 있다.



삼펠라 마을 모습

산호초 기단 위에 세워진 가옥 ▷





하지만 이러한 가옥 형태의 변화는 해양환경의 변화를 가져오기도 했다. 앞서 살펴본 바와 같이 바자우족 가옥 뒤쪽에는 주방이 있고 그 뒤로 화장실이 마련되어 있다. 그러나 수상가옥의 특성상 주방이나 화장실 내에는 상하수도 시설이 마련되어 있지 않다. 특히 화장실의 경우 작은 공간에 나무로 벽을 세워 놓은 뒤 바닥을 뚫어 놓은 형태이기 때문에 오물이 바로 바다로 유입된다. 과거 나무 기둥을 박은 뒤 그 위에 집을 지어 생활했던 때에는 이러한 오물들이 바닷물의 흐름으로 인해 먼 바다로 떠내려가 스스로 정화작용을 했다. 그러나 현재 산호를 쌓아 집을 만들기 시작하면서 바닷물의 흐름이 원활하지 못할 뿐만 아니라 수심이 얕은 곳은 물이 고이는 경우까지 발생하고 있다.

가옥형태는 대부분 비슷한 형태를 보이고 있다. 가옥 앞으로는 바닷물이 그대로 흐르고 있으며, 작은 보트들이 가옥 앞 혹은 가옥 아래 공간에 놓여 있다. 가옥 아래로는 수상가옥의 특성상 여분의 공간이 만들어지는데 이 공간에 개인 소유의 보트를 보관하기도 한다. 산호 기단 위에 세워진 가옥 또한 수상가옥의 특징과 같이 바닥 부분이 산호면에서 떨어져 있어서 이 공간에 보트를 보관하기도 한다. 산호 위에 세워진 가옥들에서는 대부분 닭과 같은 가축동물을 풀어서 사육하고 있으며, 어린이들은 애완용으로 조류 다리에 줄을 묶어 키우기도 한다.





가옥 하부에 보관된 보트





마을 내 운송 수단인 통나무 배



어린이가 기르는 애완동물

가옥 안으로 들어가기 위해서는 계단을 밟고 올라가야 하는데, 계단 아래에서 신발을 벗은 뒤 계단을 올라가면 마루 형태의 공간이 있다. 마을 사람들은 이곳에서 삼삼오오 앉아 많은 시간을 보내고 있다. 마루를 지나 널빤지를 이어 붙인 바닥과 벽면으로 이루어진 집 안으로 들어가면 거실이 있으며, 거실 안쪽으로 침실이 양 옆에 위치한다.





삼펠라 마을 가옥 전경







가옥의 마루에서 여러 활동 중인 삼펠라 마을 사람들 △
삼펠라 마을에서 조사 중인 연구자들 ▽

침실 바닥은 대나무를 반으로 쪼개서 엮은 형태로 우리의 평상과 같은 형태를 띠고 있다. 침실 바닥에는 야자나무로 엮은 매트가 깔려 있고 벽에는 옷장과 이불장이 위치해 있다. 집 앞쪽에 위치한 거실과 연결되어 있는 벽면으로는 어로도구인 그물이 걸려있기도 하고 모자, 옷 등 생활 용품을 걸어 놓기도 한다. 거실과 방을 지나 집 뒤편에는 주방이 위치하는데, 생활하수를 직접 바다로 처리하기 위해 바닥을 대나무로 만든 뒤 구멍을 파 놓았다. 주방 벽에는 각종 조리도구, 바구니, 가재도구 등의 걸려 있다. 마지막으로 주방 뒤쪽으로는 화장실이 위치해 있으며 주방과 마찬가지로 바닥에 큰 구멍을 뚫어 놓아 오물이 바다로 직접 흐를 수 있도록 해 놓았다. 마을로는 현재 전기가 들어오지 않아서 오후 6시 이후부터 11시까지 발전기를 돌려 전기를 공급하고 있다.



가옥 내 거실





가옥 내 거실





△ 가옥 내 침실
▽ 가옥 내 천정





가옥 내 주방



삼펠라 마을 Jabira 가족

가구 구성은 대부분 부부와 결혼하지 않은 자녀로 이루어진 핵가족 형태인데, 앞서 설명한 바와 같이 유동적인 생활로 인해서 부부-결혼한 자녀, 손자가 함께 거주하는 경우도 있다. 일반적으로는 혼인 후 여성이 남성 거주지로 이주하여 생활하는 부거제 형태를 취하고 있다.

2) 삼펠라 마을의 경제활동

앞서 살펴본 바와 같이 삼펠라 마을은 수상가옥 구조를 띄고 있으며 마을의 크기가 곧 가옥들의 위치와 동일하다. 가옥 아래는 모두 바다로 이루어져 있어 산호 기단을 제외하고 지면은 존재하지 않는다. 그렇기 때문에 마을 사람들은 토지를 소유하고 있지 않으며 본섬인 암배우와와는 달리 농경활동을 하지 않는다. 대신 마을 사람들은 배를 타고 마을과 연안을 오가며 낚시를 하는 한편, 다이빙을 하면서 채집활동을 한 뒤, 이를 판매하여 경제활동을 한다. 이 외에도 물안경을 만들어 생업용 혹은 관광 상품용으로 판매하는 수공업, 마을 곳곳에 위치한 공산품 판매점에서의 서비스업이 있으며, 몇몇 어린이들은 가정에서 만든 까수아미[30]를 판매하기도 한다. 하지만 이러한 기타 활동에 참여하는 사람들도 해양을 이용한 경제활동과 연결되어 있다.

마을 사람들은 마을 주변의 잘피 숲[31] 사이에서 그물로 물고기를 어획하거나 북동쪽에 위치한 호가 섬 근처의 암초에서 낚시 등을 행한다. 또한 밤에는 휴대용 랜턴을 이용하여 산호초 근처에서 잠수를 통해 해삼, 조개(trochus shells), 문어 등을 어획한다. 즉 가까운 바다에서 물고기와 수산물 등을 어획하는 일상적인 어업활동을 하는데, 이를 팔리리부(palilibu)라고 한다. 한편 가족 또는 개인이 중심이 되어 작은 보트를 타고 1~2개월간 원거리 어업을 나가는 것을 퐁카(pongka)라고 한다. 퐁카는 'sangai teddo'라는 특정 계절에 이루어졌다. 그러나 동력선이 출현한 이후부터는 원거리 항해가 잦아졌고, 어업 기간도 짧아졌다.

30 생고구마 껍질을 벗긴 뒤 으깨서 주조에 넣어 모양을 만든 음식으로 낚시를 갈 때 준비해 가서 배에서 주로 먹는 음식이다.

31 잘피는 연안 생태계를 유지하는 데 큰 역할을 하는 식물이다. 특히 다양한 해양생물의 산란 및 서식지를 제공하고 이산화탄소를 흡수하며, 광합성 작용을 통해 해양생물의 호흡에 필요한 산소를 공급한다.(해양수산부 보도자료 2016년 4월 29일)





△ 통나무배를 이용한 이동
◁ 마을 인근에서 어업활동을 마치고 복귀하는 어선

이처럼 바자우족에게 경제활동은 주로 바다를 통해서 이루어진다. 그들의 경제활동은 크게 해산물의 수집과 수집한 해산물의 판매이다. 그래서 바자우족은 새로운 장소와 새로운 시장을 찾아 바다 위에서 머물고 있다. 과거에 바자우족은 이러한 해산물을 찾기 위해서 동쪽으로는 서파푸아의 도베라이(Doberai) 반도(혹은 Bird's Head 지역), 서쪽으로는 자바해의 카리문(Karimun)과 칼리만탄(Kalimantan), 북쪽으로는 필리핀 남부의 사바, 남쪽으로는 오스트레일리아의 북서 해안까지 항해하였다. 이들은 동남아시아의 넓은 해역에서 어획한 해산물을 발리, 마카사르, 수라바야, 자바 등으로 가져가서 판매하였다(Lance Nolde, 2009).

바자우족이 어획한 해산물 가운데 중요한 품목은 바다거북과 해삼이다. 바다거북 가운데 녹색 거북(boko)은 바자우족이 즐겨먹는 음식일 뿐만 아니라 종교 의식에서도 중요한 부분을 차지한다. 이러한 녹색 거북에 대한 수요로 인해 바자우족은 인도네시아의 동쪽과 서쪽을 연결하는 역할을 하였다. 거북을 어획할 수 있는 좋은 지역은 말루쿠, 아루(Aru), 케이(Kei) 제도 북부의 오비(Obi) 섬과 도베라이 반도 지역 및 오스트레일리아 북서부 지역이었다. 바자우족은 동쪽 몬순을 이용해 이들 지역으로 항해를 하고 해산물의 판매를 위해 서쪽의 카리문 섬까지 이동하였다. 이동 중에는 큰다리, 바우바우, 마카사르, 수라바야와 같은 항구에서도 거래 관계를 유지하였다(Lance Nolde, 2009).

해삼은 전적으로 중국인들의 수요에 의해 어획되기 시작한 해산물이다. 이를 어획한 집단은 마카사르, 부기스, 바자우족이었다. 해삼을 어획하는 데에는 복잡한 장비나 특별한 기술 없이 단순히 맨손채취에서부터 작살을 사용하는 방법까지 다양하다. 얕은 물에서는 맨발로 바닥을 더듬어서 해삼을 찾고 손으로 건져낸다. 여성들은 주로 이러한 방식으로 썰물 때 암초 주변에서 해삼을 채취한다. 남성들은 나무로 만든 물안경을 쓰고 헤드 랜턴을 착용한 뒤, 삼지창 등을 들고 잠수하여 해삼을 찔러 어획한다. 이렇게 어획된 해삼은 앞서 살펴본 여러 지역과 유사한 공정을 거쳐 가공된다. 먼저 어획한 해삼을 바닷물에 바로 삶아 껍질을

벗긴다. 그리고 바구니에 넣어 하룻밤 정도 흙으로 덮어둔다. 이는 해삼의 불쾌한 맛을 없애기 위한 방법이다. 다음 날 아침, 다시 해삼을 돗자리에 펼쳐서 햇볕에 말린다. 이 해삼은 다른 물고기와 마찬가지로 왕이왕이로 가져가서 판매한다. 삼펠라 마을 인근에서 채취할 수 있는 해삼은 흰색, 검은색, 갈색 해삼이 있다. 1950년대 후반까지는 1시간 채취활동으로 길이 약 12m, 너비 약 1m 정도의 보트를 가득 채울 수 있었으나 현재는 남획으로 개체 수가 감소하여 채취활동도 감소하였다.

해삼 어획을 비롯하여 잠수를 통해 물고기를 어획할 때 필요한 물안경은 따땀부(tatanmbu) 나무를 깎아 만든다. 따땀부 나무는 수생식물이어서 물에서도 썩지 않기 때문에 이를 사용해서 물안경을 만든다. 물안경을 만들기 위해서는 먼저 나무를 성인 주먹보다 작은 크기로 토막 내어 원형으로 조각한 뒤, 유리가 들어가는 부분을 파고 얼굴 부위와 접촉되는 면을 다듬는다. 이렇게 만들어진 두 개의 조각을 안경처럼 가운데를 낚싯줄로 묶고, 머리에 고정할 수 있게 고무줄로 연결하여 물안경 형태로 만든다. 물안경의 앞부분은 유리로 마감되어 있는데, 유리를 사용하기 전에는 대나무를 사용해서 망원경 형태처럼 사용했다. 현재까지도 물안경은 대부분 수작업으로 만들어지며, 관자놀이에 접촉되는 부분 바깥쪽에 물안경 제작자만의 고유의 표시가 각인되거나 그려져 있기도 하다. 물안경 제작자 가운데 한 명인 Jabira에 따르면 제작한 물안경은 자신이 직접 사용하기도 하지만, 최근에는 마을 사람들에게 판매하거나 관광객에게 판매하기도 한다.

"지금은 나이가 먹어서 잠수를 할 수 없지만,
젊은 시절에는 직접 만든 물안경을 착용하고 산호초 주변에서
7m 깊이까지 2분 정도를 수영하기도 했어요."

(Jabira, 남성, 66세)





제작자를 나타내는 문양이 표시된 물안경 △
물안경 제작 도구 ▽





물안경 제작

삼펠라 마을 사람들은 주로 물고기를 어획하고 있다. 과거에는 상어도 어획했으나 어획이 금지되면서 참치를 비롯한 물고기 어획에 집중하고 있다.

"참치는 여기서 3시간 거리에 떨어진 반다 쪽에서 잡는데

새벽 1시에 출발해서 5시 정도에 도착할 수 있다.

참치는 중간상인이 없기 때문에 잡아서 바로 왕이왕이로 가져가서 판다.

예전에는 상어도 잡았는데 4년 정부터 정부에서 금지하면서부터 잡지 않고 있다.

해삼은 이 주변에서 잠수하면서 잡았는데, 지금은 잘 잡히지 않는다.

해삼은 끓인 후 3~4일 정도 말려서 왕이왕이에 가져가서 판매한다."

(Jabira, 남성, 66세)

물고기를 잡는 도구로는 그물과 낚시, 작살 등이 있다. 현재 그물은 나일론으로 만들어져 있으나, 비교적 최근부터 사용하였다. 한 마을 사람은 나일론 그물을 사용한 시기가 불과 1년 전이었다고 이야기 하면서 그 이전에는 바구(Bagu) 나무 껍질로 그물을 만들어 어로도구로 이용했다고 한다.

어업활동뿐만 아니라 이동생활에도 가장 중요한 수단인 보트의 경우에도 플라스틱 형태의 보트가 이용된 것은 최근부터이다. 플라스틱으로 만든 보트가 마을에 들어오기 이전까지 마을 사람들은 가옥 앞에서 배를 건조하여 사용하였다. 이외에도 삼펠라 마을과 칼레두파 본섬 사이에는 밀라(mila)라는 원시적 형태의 어로 함정 도구가 설치되어 있다. 하지만 바자우족은 이러한 어로 도구를 이용하지 않는다. 그들은 어로 함정 도구 등을 사용하는 것이 해산물을 어획하는데 시간적으로 비효율적이라고 판단하여 낚시를 하거나 직접 잠수를 하여 어획하는 것을 선호한다.

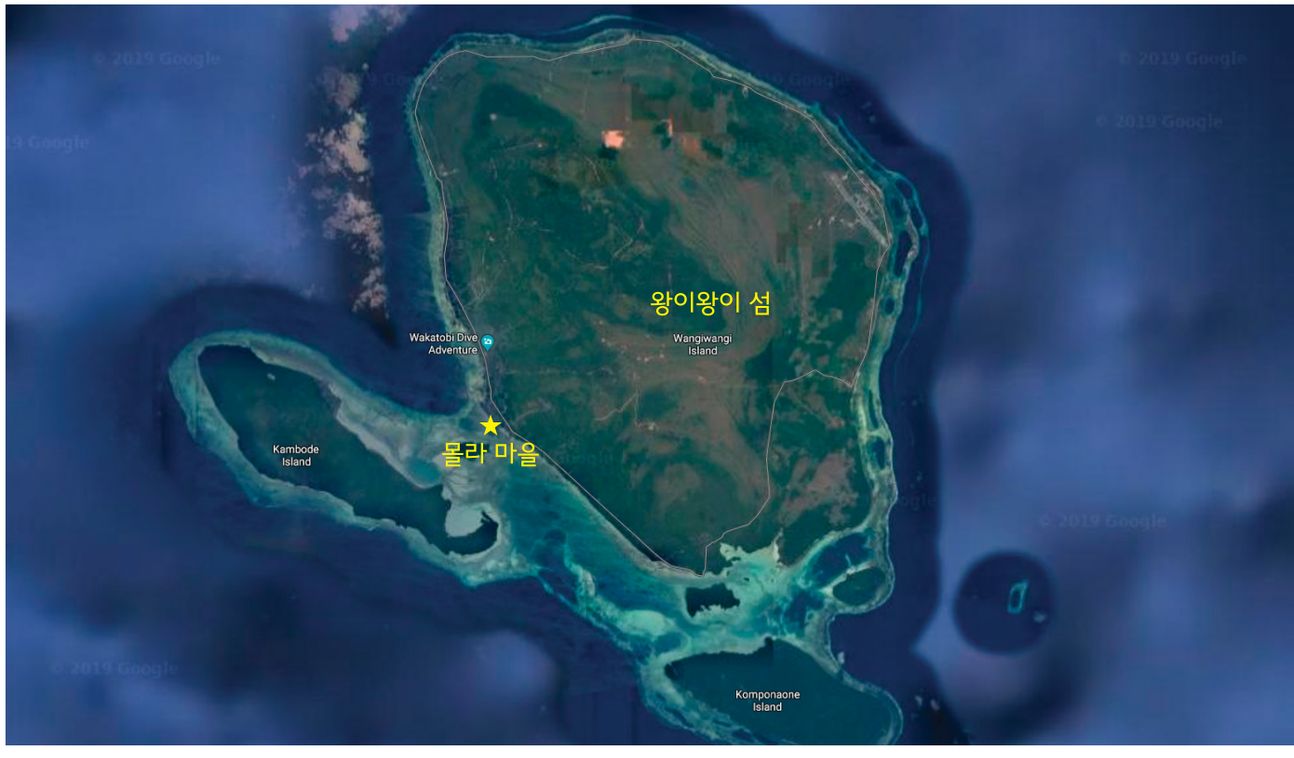
3

왕이왕이(Wangi-wangi) 몰라(Mola) 마을의 바다 사람들

1) 몰라 마을의 경관

왕이왕이 섬 남서부 해안가에 위치한 몰라 마을은 인도네시아 내에서도 바자우 마을로 유명한 지역 가운데 하나이다. 그 이유는 앞서 살펴본 바자우 마을과는 달리 그 규모가 크며 이에 따라 마을 구성원 수 또한 상당하기 때문이다. 몰라 마을은 총 5개의 하위 마을이 합쳐져 하나의 마을을 구성하고 있으며, 마을 입구에는 비교적 규모가 큰 이슬람 사원을 비롯하여 관공서가 자리하고 있다. 또한 마을 내부 곳곳에 목재소와 선박 정비소 등이 자리하고 있다. 마을 내부로는 수로(水路) 형태로 바닷물이 유입되기 때문에 집 앞까지 소형 보트를 정박시킬 수 있지만, 집은 육지 위 시멘트 바닥 위에 지어져 있어서 다른 바자우 마을과는 다른 경관을 보여주고 있다.

몰라 마을의 역사에 대해서는 정확한 자료가 존재하지 않아 파악하기 곤란하다. 다만 마을 사람들에 따르면 몰라 마을은 다른 바자우 마을에 비해서도 비교적 역사가 깊은 마을이며 여러 마을이 합쳐지게 되면서 현재의 경관을 완성하였다. 마을은 'ㄱ'자 형태를 띠고 있으며 북서쪽보다는 남서쪽이 인구 밀도가 높은 특징을

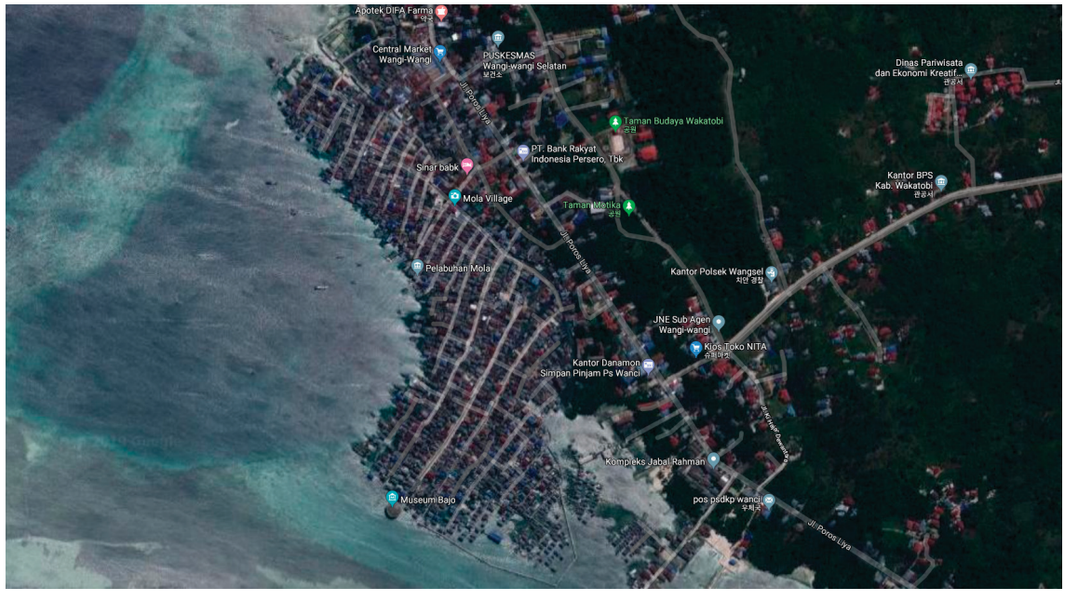


왕이왕이 지도 © 구글지도

보이고 있다. 마을의 규모는 북서쪽에서부터 남동쪽까지 최대 길이 1,200m, 북동쪽에서 남서쪽까지 최대 길이 800m 정도이다. 마을 입구에서 시작하여 남서쪽의 마을 끝까지 이동하면 바로 바다와 연결된다. 그 앞으로는 작은 섬과 캄보데(Kambode) 섬이 위치하고 있다. 마을 앞 바다에서는 소규모 보트로 낚시를 하거나 수상 레저를 즐기는 사람들이 있다. 마을 내부로 연결되는 수로를 따라서는 연근해 어업을 한 보트들이 마을 내부로 빈번하게 드나들기도 한다. 또한 어로활동을 위해 어업에 필요한 다양한 도구와 물품 등을 집 앞에 정박한 보트에 싣는 등 마을과 바다를 연결시켜주는 수로와 보트를 둘러싼 다양한 활동들이 아침부터 해가 진 저녁까지 계속해서 벌어지고 있다.

몰라 마을의 가옥은 다른 바자우 마을과는 다른 형태를 띠고 있다. 이는 다른 바자우 마을이 바다 위에 수상가옥을 지어 거주하고 있는 것과 달리, 몰라 마을은 육지에 집이 위치하고 있기 때문이다. 몰라 마을 가옥 중 일부는 수상가옥과 마찬가지로 나무 기둥 위에 나무를 재료로 하여 만들어진 경우도 있지만, 대부분의 형태는 땅 위에 시멘트와 벽돌을 가지고 집을 완성해 놓았다. 또한 다른 바자우 마을이 널빤지로 만든 길을 도보로 이동하고, 이 길이 설치되지 않은 지역은 보트로 다녀야 하는 것과 달리, 몰라 마을은 전체가 육지이고 마을 내부로 길게 수로만 놓여 있다. 그래서 마을 사람들은 대체로 마을 내부를 용이하게 이동할 수 있으며 약 3m 너비의 수로를 건널 때에만 그 위에 설치된 다리를 이용한다.

가옥의 크기 또한 다른 바자우 마을과는 상당한 차이를 보이고 있다. 이는 몰라 마을이 다른 바자우 마을에 비해 어업활동이 활발하기 때문이라고 한다. 마을 사람에 따르면 몰라 마을 사람들은 약 30여 년 전부터 동력기를 활용하여 참치 어업에 종사했기 때문에 다른 바자우 마을의 어업활동보다 그 효율성이 높았다. 그래서 칼레두파 삼펠라에서 거주하고 있는 바자우족 가운데 일부가 이 마을로 이주하기도 한다. 이는 앞서 삼펠라 마을 여성과 몰라 마을 남성의 혼인 사례를 통해서도 유추할 수 있다. 그 결과 2개의 하위마을이었던 몰라 마을은 5개로



몰라 마을 지도 © 구글 지도

늘어났으며, 가옥 또한 다른 바자우 마을에 비해서 그 규모가 크고 현대식 모습을 띠게 되었다. 현재 마을은 몰라 바하리(Mola Bahari), 몰라 우타라(Mola Utara), 몰라 사마투루(Mola Samaturu), 몰라 세라탐(Mola Selatam), 몰라 넬라얀 박티(Mola Nelayan Bakti)로 이루어져 있다.

무더운 적도 날씨로 인해 마을 사람들은 대부분 가옥 외부에서 여가생활을 하고 있다. 남성들은 선박을 건조하거나 수리하는 곳에 삼삼오오 모여 앉아 이야기를 하거나 집 앞 그늘에 앉아 더위를 피하고 있다. 여성들은 집 앞 그늘에 모여 담소를 나누고 있다. 특이한 것은 '도미노' 게임이라고 하여 직사각형의 작은 카드를 일정한 패턴으로 계속 연결시키는 놀이를 즐기고 있다. 이 게임은 남녀 모



두 함께 즐기는 놀이로 대략 5명 정도의 사람이 둥글게 앉아 순서대로 자신들이 가지고 있는 카드를 바닥에 놓인 카드 아래 부분에 꼬리 잇기를 하듯이 던져 연결하며, 각 개인이 가지고 있는 돌이 모두 없어지면 승리하는 게임이다. 바자우족은 주로 바다 중심의 경제 활동만을 유지하고 마을이나 집에서는 선박 건조 및 수리, 어로도구 정비 등을 제외한 경제활동에 종사하고 있지 않기 때문에 바다를 제외한 곳에서는 대부분 여가생활을 하며 시간을 보내고 있다.



도미노 놀이(위 몰라 마을, 아래 마카사르 Potere 어시장)





몰라 마을 남성들과 여성들의 모습

마을 내부에는 물품을 판매하는 상점들도 자리하고 있다. 간단한 과자 종류를 비롯하여 음료 등을 판매하는 상점 및 우리의 방앗간 형태와 유사하게 카사바를 말려서 잘라 만든 음식(심꽁)을 판매하는 곳이 있다.

2) 몰라 마을 사람들의 경제활동

몰라 마을 사람들의 경제활동은 앞서 살펴본 삼펠라 마을 사람들의 경제활동과 크게 다르지 않다. 마을 사람들은 잠수를 하여 작살로 물고기를 잡거나 낚시로 참치를 잡는다. 참치를 잡기 위해서는 먼 거리를 이동해야 하는데 비교적 먼 곳까지 이동할 때에는 24시간 이상 소요되기도 한다. 참치 잡이 배는 보통 새벽 1시에 마을에서 출항하여 어장에 도착한다. 주요 참치 잡이 어장은 마을에서 3시간 거리에 떨어진 비농코이다. 이른 아침에 비농코에 도착한 몰라 마을 어부들은 '모마르'라는 생선 미끼를 사용하여 낚시로 참치를 참으며 3~4마리를 어획하면 마을로 귀항한다. 그렇지 않으면 저녁 7시경 마을에 도착한다. 과거 동력기가 없던 때에는 참치 한 마리만 잡아도 다시 마을로 귀항하거나 판매처를 찾아 이동해야 했지만, 현재는 동력기가 있어서 더 멀리 갈 수도 있고 3~4마리의 참치를 잡을 때까지 어장에 머무를 수 있게 되었다.

어획한 참치는 바로 보트에서 손질하는데 3.5kg 정도의 크기로 토막을 낸다. 상당한 크기의 참치인 경우에는 10kg씩 잘라 아이스박스에 넣어 보관한다. 손질한 참치는 마을의 중간 상인에게 판매하는데, 중간 상인은 어부들의 마을 귀항 시간에 상관없이 대기하고 있다. 먼 거리의 어장까지 오랜 시간 이동하여, 상당한 크기의 참치를 어획하는 것과 상반되게 몰라 마을의 선박은 엔진만 부착된 소규모 보트이다. 보트의 크기는 길이 약 11m, 너비 약 1.5m 정도이며, 참치를 잡으러 가는 보트에 승선한 인원은 1~2명에 불과하다.

참치를 잡기 위해 사용하는 '모마르'라는 생선은 어부들이 직접 잡는 경우도 있지만, 미끼를 판매하는 곳이 따로 있어서 이곳에서 미끼를 구입하기도



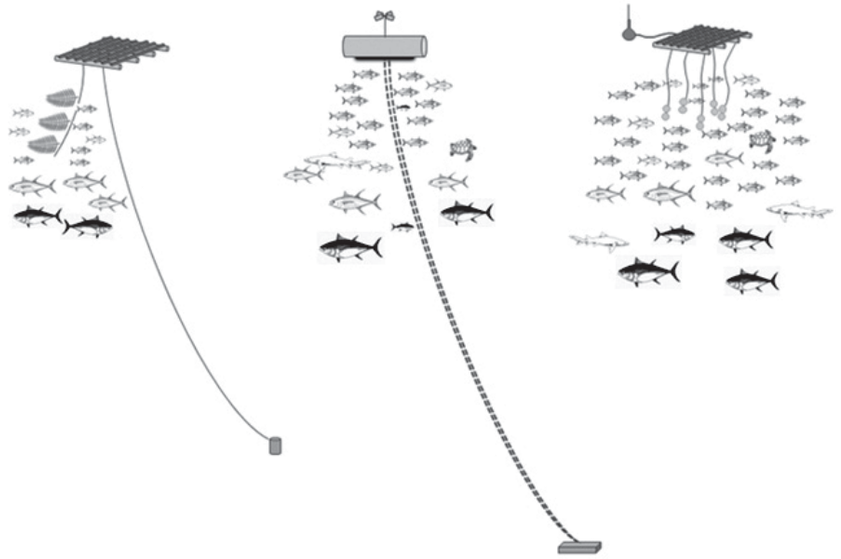


여성들의 카사바 손질 △
몰라 마을 내 상점 ▽

한다. 또한 참치를 잡을 때 돌고래를 쫓아 참치 떼를 발견하기도 하지만, '룸펀(rumpon)'이라는 곳에서 참치를 어획할 수도 있다. 몰라 마을에서 가까운 룸펀은 마을에서 약 16km 정도 떨어져 있다.

룸펀은 어류군집장치(Fish aggregating devices)의 일종으로 인도네시아 동부에서 사용한 전통적인 어로 도구이다. 이 룸펀이 언제, 어디에서 사용되었는지 대한 기록은 없지만 전통 참치 잡이 어부들은 오랫동안 룸펀을 사용하고 있다. 룸펀은 다른 어로 장비와 비교했을 때 어획량이 많이서 효율성이 높은 어로 장비이다. 해양 지역의 특성에 맞춰 지역에 따라 다양한 형태로 발전한 룸펀은 기본적으로 닻줄(mooring line)과 봉돌, 바다 위에 떠 있는 부잔교, 유인 물질로 나누어진다. 닻줄은 보통 지름 12~22mm의 폴리에틸렌 혹은 지름 5~10mm 나일론으로 구성된다. 봉돌은 닻줄 끝부분에 달려 바다 아래로 가라앉게 만드는 돌로 돌이나 드럼통, 닻 등을 사용한다. 부잔교의 형태는 다양한데, 일반적으로 철로 만들어진 형태 혹은 대나무로 만들어진 형태가 있다. 유인 물질은 물고기를 유인하는 것으로 코코넛 잎, 니파(nipah) 잎, 소나무 잎 등으로 만들어진다. 유인 물질은 닻줄에 붙어 있거나 부유물 아래에 매달려 있다. 이러한 룸펀은 수심 20m에서 1,500m의 범위에서 사용된다(Roza YUSFIANDAYANI, 2013).

룸펀은 개인 또는 기업이 소유하고 있으며 소유주가 아니더라도 누구든지 룸펀에서 고기잡이를 할 수 있다. 다만, 소유주는 자신의 룸펀에서 그물을 이용하여 물고기를 어획할 수 있는 반면, 타인 소유의 룸펀에 고기잡이를 하러 온 사람들은 낚시로만 물고기를 잡을 수 있다. 몰라 마을 인근에는 참치가 모여 있는 룸펀은 없고, 작은 물고기들이나 참치 잡이에 사용하는 미끼인 모마르가 군집하는 룸펀이 있어서 이곳에서 미끼를 낚시한다. 참치 잡이에 사용한 미끼를 획득하고 난 뒤에는 돌고래를 따라 참치 떼를 찾거나 좀 더 먼 거리의 룸펀으로 이동하여 참치 잡이를 시작한다.



룸펀의 형태(Widhya Nugroho Satrioajie, 2017)

몰라 마을 사람들이 어업 활동에 사용하는 선박은 대부분 소형 보트로 마을 내의 3~4곳의 선박 조선소에서 만들어진다. 보트는 살라와꾸(Salawaku), 바요르(Bayor)라는 나무를 사용하여 제작되는데, 나무는 부톤의 라살리무(lasalimu)라는 지역에서 구입한다. 보트 크기는 마을 사람들이 참치 잡이에 사용하는 보트의 크기와 유사하다. 보트만을 전문적으로 제작하는 사람들이 마을에 거주하고 있으며 이들은 한 달에 약 3척 정도의 보트를 제작한다. 보트 제작에는 1,770만 루피아(한화 약 150만원)이 소요되며 엔진을 부착할 경우 1,180만 루피아(한화 약 100만원)가 추가된다. 엔진이 보급되기 이전에는 보트에 1개의 돛을 설치하였다. 보트 제작은 설계도면을 따라 만드는 것이 아니라 제작자의 지식으로 완성된다. 보트를 건조하는 기술 또한 정규 과정을 거쳐 획득된 것이 아니라 부모로부터 전수받는다.

보트는 밑바닥이 뾰족하게 생긴 '바탕안'을 시작으로 직사각형의 넓은 나무들을 연속으로 이어 붙여서 만든다. 나무들을 이어 붙이기 위해서는 화학 접착제를 사용하고 있으나, 과거에는 나무껍질인 '카바루바루(kabarubaru)'를 사용하였다. 보트 앞부분은 뾰족한 형태로 마무리 하고 뒷부분에는 엔진이 놓이기 때문에 뚫어 놓은 채로 마감한다. 완성된 보트의 모양은 선두(船頭)의 1/3 지점에 조타기가 있으며 조타기 뒤쪽으로는 어획한 물고기를 손질하는 공간과 아이스박스를 놔두는 공간이 있다.



몰라 마을의 선박건조



4

바자우족의 삶과 문화

과거 바자우족은 보트에서 거주하면서 이동생활을 하였지만, 현재는 특정 지역에 정착하여 생활하고 있다. 현재 바자우족은 바다에 기둥을 박은 뒤 그 위에 집을 짓고 정주하면서 해양자원에 의지하며 살고 있다. 그들은 자신들을 'Sama'라고 부르며 바자우족이 아닌 사람들은 'Bajai'라고 부르며 구분한다. 하지만 현대에 이르러 바자우와 바자우가 아닌 사람들에 대한 구분이 모호해지기 시작했다.

이러한 이유는 바자우족이 해양자원에 의지하며 살고 있지만 기본적인 욕구를 육지로부터 얻고 있기 때문이다. 바자우족은 주식인 쌀, 사고(sago), 옥수수(maize)를 얻기 위해 어획한 생선을 가지고 물물교환을 하거나 생선을 판매한 금액을 가지고 구입한다(ABDUL RASYID ASBA & ISMAIL ALI, 2014). 이러한 사회적 상호 작용은 바자우 공동체에 일상적인 언어 사용의 변화를 가져왔다. 바자우족은 자신들만의 고유한 언어를 사용하여 의사소통을 해왔으나, 외부 공동체와의 연결 속에서 인도네시아어를 사용하는 것뿐만 아니라 다른 종족들의 언어를 이해하기도 한다.

과거 바자우족은 사회적 계층화를 이루고 있었다. '롤로 사메(Lolo Same)'라는 상류 귀족, '퐁가와(Ponggowa)'라는 다른 부족과



바다 한 가운데에 건설된 바자우족 마을(삼펠라 마을)

피가 섞인 중산층 귀족, '갈라랑(Gallarang)'이라는 보통 사람들, '아테/아타(Ate/Ata)'라고 불리는 하층 계급으로 구분되었다. 상류, 중산층 귀족 집단은 보통 사람들이나 하층 계급 집단과 결혼하는 것이 허용되지 않았다. 그리고 바자우 공동체의 이상적인 결혼은 친족 간의 결혼이었기 때문에 사회적 위계는 계속해서 유지 되었다. 그러나 바자우족이 정착하고 난 뒤, 여러 부족과 상호관계를 맺고 생활하게 되면서 계층에 대한 구분 없이 결혼하기도 하고, 다른 부족과도 혼인이 이루어지고 있다(Titiek Suliyati, 2017). 삼펠라 마을에서는 바자우족 남성이 호주 여성과 결혼한 사례도 있는 등 결혼 관습의 변화로 계층의 위계는 점차 사라져가고 있다.

바자우족의 결혼에서는 남성이 결혼 비용을 모두 부담한다. 혼인은 중매인을 통해 남성과 여성 집안이 소통하면서 완성된다. 중매인은 보통 남성 집안에서 임명하며, 임명된 사람은 우선 여성 집안으로 가서 여성이 원하는 예물을 확인한 후 남성 집안에 알려준다. 그리고 다시 남성 집안의 사정을 여성 집안에 전달해 주면서 여성 집안으로부터 결혼 날짜와 필요한 물품 등을 확인한다. 이런 식으로 바자우족의 결혼은 중매인이 남성과 여성 집안 사이를 연결하여 완성된다. 특이한 것은 남성이 여성에게 꼭 88Rial(화폐단위)을 인도네시아 돈으로 바꾸어서 주어야 한다는 것이다. 이는 이슬람 관습에 따른 것으로, 금액은 다른 부족과 결혼하는 경우에도 계속 지켜지고 있다.

삼펠라와 몰라 마을 바자우족은 대부분이 이슬람교도라고 할 수 있다. 이슬람 기도 시간이 되면 마을 내 스피커에서는 아잔(azan)소리를 들을 수 있고, 마을 사람들은 집안이나 모스크에 가서 기도를 올린다. 마을 사람들은 코란의 구절을 외우면서 악령을 쫓아내기 위한 의식이나 악을 피하기 위한 의식을 진행하는데, 그럼에도 불구하고 자신들의 조상에게 구원을 요청하기도 한다. 특히 바다에서 폭풍이나 어려움을 당하게 되면 'Mbo Janggo', 'Mbo Tambirah'를 찾는데, 바자우족은 이 두 영혼을 바다의 지배자이면서 동시에 자신들의 조상이라 믿고 있다(Titiek Suliyati, 2017).



삼펠라 마을 내 이슬람교 지도자인 이맘

정주생활을 하지 않았던 바자우족에게 정규 교육과정은 삶에서 중요한 요소가 아니었다. 그리고 바자우족은 부모에 의한 가정교육만으로도 삶을 살아가는데 문제가 없다고 여겼다. 기본적으로 바자우족은 자녀들이 바다에서 일하고 해양생물을 이해할 수 있으면 충분하다고 생각했다. 그리고 이러한 지식들은 바자우족의 전통 의례를 통해서도 자연스럽게 전수되었다. '두아타 산갈(Duata Sangal)' 의례는 개체 수가 감소하는 어종을 방류하는 바자우족의 전통 의례이다. 바자우족은 물고기의 개체 수 유지를 위해서 작은 물고기는 잡지 않고 다시 방생한다. '파리카(Parika)' 의례는 물고기가 알을 낳고 번식할 수 있는 공간을 제공하고, 일정 시기 동안 어업을 제한하는 의례이다. '파말리(Pamali)' 의례는 일정한 구역을 정해서 그 구역에서는 조업행위를 할 수 없게 하는 의례로, 이를 어길 경우 제재를 받기도 한다. 마지막으로 '마두아이 피나(Maduai Pinah)'는 바자우 어부들이 파말리 의례로 만들어진 어업 금지구역에서 바다로 돌아갈 때 행해지는 의례이

다. 위와 같은 의례를 통해서 바자우족은 자신들의 삶의 터전인 바다를 보존하고 존중하였다. 그래서 특정한 시기에는 바다에 제물을 바치기도 하고, 바다를 오염시키지 않기 위한 노력을 한다(Titiek Suliyati, 2017).

하지만 오늘날 바자우족 마을은 이러한 바자우족의 전통적 지식과 결합된 의례와는 상반된 모습을 보이고 있다. 삼펠라 마을의 가옥 앞에는 비닐봉투, 폐 어구 등이 그대로 방치되어 있다. 또한 가옥의 특성상 생활 오폐수 등이 그대로 바다로 흘러들어가기 때문에 썩은 냄새가 나기도 한다. 몰라 마을의 경우에는 마을의 규모만큼이나 정주하고 있는 사람들도 많아서 마을 안을 관통하는 수로 바닥에는 각종 생활 쓰레기가 버려져 있다.

반면, 바자우족의 전통 의례에 기반하고 있는 전통 지식의 쇠퇴와는 상반되게 정규 교육에 대한 열의는 높아졌다. 자본주의 발달로 자본에 대한 의존도가 높아지면서 정규 교육 과정의 중요성을 인식하게 된 것이다. 칼레두파의 삼펠라 마을에 학교가 설립되기 이전부터 마을 사람들은 옆 섬에 위치한 학교로 자녀들을 보내기도 했다. 현재 삼펠라 마을 학생들은 중학교 졸업 이후 인근의 대도시인 큰다리의 고등학교에 진학하는 것을 희망하고 있다. 이는 마을 내에 상급 학교가 존재함에도 불구하고 다양한 장애물이 존재하기 때문이다. 수업은 하루에 약 1시간에서 3시간 동안만 지속되며 교사들이 일찍 마을을 떠나거나 늦게 마을에 도착하는 경우에는 그 시간마저도 단축된다. 또한 마을 내 혹은 지역 내에서의 취업의 기회가 적기 때문에 대도시로 진학하여 정규 교육을 받기를 희망하고 있다.

마을과 떨어져 외딴 섬처럼 고립되어 있는 삼펠라 마을에는 2007년 지역 정부의 지원을 받아 의료 센터가 개설되기도 하였다. 여기에서는 간단한 검진, 예방접종을 비롯하여 산아제한을 위한 처방도 하고 있다. 그러나 규모가 작고, 의료 인력도 부족하기 때문에 큰 질병이 있는 환자의 경우 다른 섬으로 가야만 한다.

이와 같이 바자우족의 삶은 '부족'과 '어려움'으로 교차되어 있다. 지역 내 해양 자원의 감소, 정규 교육 과정의 어려움, 취업 기회의 부족을 비롯하여 자

본주의 시장에 대한 지식 정보가 부족하다. 이러한 어려움을 타계하기 위해서 바자우족은 여러 대응방안을 마련하고 있다. 최근 들어 형성된 대형 건착망 선박 회사 혹은 대규모 외국계 상업 어선에 고용되어 마을을 떠나 경제활동을 하는 한편, 젊은 시절 무역선에서 잡다한 일을 하면서 돈을 번 뒤 마을로 돌아오기도 한다(Titiek Suliyati, 2017). 또한 환경오염과 계절 변화로 인한 해양 자원의 감소에 맞서 다양한 생계 경제활동에 참여하면서 가내경제 수입의 다각화를 모색하고 있다. 특정한 수산 자원만을 수집하는 것에서 벗어나 계절에 따라 다양한 어업 방법을 사용하여 다양한 수산자원을 수집한다. 그리고 다른 서비스업 등의 경제활동에 참여하기도 한다. 개인적인 기술을 바탕으로 하여 매트를 만들거나, 물안경을 제작하여 판매하는 경우도 있으며, 재활용 제품으로 가방이나 옷, 스카프 등을 만들어 판매하는 가게도 등장하고 있다.

바자우족이 자신들의 어려움을 해결하는 또 다른 전략은 이주이다. 이주의 종류에는 마을을 떠나 다른 마을로 이동하는 것뿐만 아니라 오랜 기간 동안 어업을 위해 이동하는 것도 포함한다. 특히 삼펠라 마을에서는 이주가 흔하게 나타나고 있다. 먼저 바자우족에게는 네 가지의 어로 패턴이 있다. 앞서 살펴본 팔리리부는 먼 거리를 이동하지 않고 마을 근처에 머물면서 생계경제를 유지하는 어로 패턴이다. 이 어로활동을 통해서 참치, 고등어, 오징어, 문어 등의 어획, 원양 어업에 미끼로 사용하기 위해 작은 물고기를 잡는 행위, 잠수하여 작살로 물고기를 잡는 행위 등이 포함된다. 물고기를 잡을 때에는 다양한 종류의 그물을 사용한다. 둘째 퐁카는 평균 7일에서 10일 정도 바다에 머물면서 경제적으로 가치가 높은 물고기를 어획하는 방식이다. 과거에는 소펙이나 람보 선박을 이용하였지만, 최근에는 작은 모터가 달린 보트를 이용하고 있다. 셋째 삭카이(Sakkai)는 퐁카보다 더 오랜 기간 동안 바다에 머물면서 어업활동을 하는 것을 말한다. 넷째 라마(Lama)는 '항해' 또는 '항해하다'라는 의미를 갖고 있는 단어로써 낚시를 하거나 화물을 운반하거나 물건을 사고 팔 목적으로 인도네시아 내외의 목적지로 배를



몰라 마을의 여성과 어린이

타고 항해하는 여정을 말한다. 이러한 항해는 수개월 또는 심지어 수 년 동안 지속되기도 한다. 라마는 과거 오스트레일리아 북부 해역으로의 어업활동뿐만 아니라 서파푸아, 말루쿠, 발리, 말레이시아 등도 포함한다(Natasha Stacey, 2007).

"사람들은 팔리리부를 시작으로 해서 생계를 지탱할 정도의
충분한 돈을 벌지 못하면 퐁카를 하고, 이후에 라마를 한다"

(Melody C. Lynch, 2014)

바자우족들은 팔리리부보다는 퐁카를 더 많이 하고 있다. 그 이유는 연안에 서식하는 해양자원의 감소도 이유이지만, 높은 가치를 지닌 물고기를 얻어 더 많은 수익을 얻기 위함이다. 라마는 외부로부터 새로운 기술을 얻기 위해 사용되는 전략이다. 이 때문에 성인 남성들은 청년기에 대부분 라마를 경험한다. 그러나 모든 젊은 남성들이 이러한 항해를 하는 것은 아니며, 같은 마을 사람이라고 해서 반드시 같은 목적지로 항해하는 것도 아니다. 라마를 경험하는 남성들은 이용 가능한 자금, 시장 가격과 수요, 특정 어장에 대한 접근 제한, 사회·문화적인 상황에 따라 다양한 형태로 나타나고 있다(Natasha Stacey, 2007). 원거리 어업활동을 위한 이동은 와카토비 주변이 해양공원으로 지정되어 있기 때문이기도 하다. 특히 삼펠라 마을의 북동쪽에 위치한 호가 섬 주변은 산호초로 이루어져 있어서 많은 물고기가 서식하고 있지만, 어업활동이 금지되어 있는 지역이다. 따라서 삼펠라 마을 사람들은 좀 더 먼 곳으로 어업 이동을 해야만 한다.

삼펠라 마을은 어업활동을 제외하면, 다른 형태의 경제활동을 찾기 어렵다. 그래서 마을 사람들은 주변의 바자우 마을로 이주하는 경우가 잦다. 특히 이곳에서 몰라 마을로 이동한 사람들이 많다. 몰라 마을로의 이주는 몰라 마을이 육지에 있어서 다른 마을이나 집단과 쉽게 연결되어 경제활동을 하는데 용이하기 때문으로 여겨진다. 몰라 마을에서 만난 남성(Tomi, 35세)은 부모로부터 선박제작

기술을 배워 마을 내에서 선박 만드는 일을 하고 있는 사람으로, 부모 세대 때 삼펠라 마을에서 몰라 마을로 이주해 왔다.

이주가 용이하지 않는 바자우족 가운데 일부는 국가 혹은 제도가 강요하는 상황에 맞서 저항 전략을 취하기도 한다. 1960년대에 이르러 통합 인도네시아 국가로의 건설 과정은 인도네시아 변방, 주변지역, 각 지역 공동체에 대한 국가의 통제가 점차 강화되는 과정이었다. 인도네시아 국가 만들기로 인해 이전까지 자유로웠던 바자우족은 국가 통제를 받게 되었다. 국가 이념과 역사를 가르치는 학교가 설립되고, 모스크가 자리하게 되면서 바자우족이 갖고 있는 공동체 문화가 인도네시아 문화로 통합되어가고 있다. 여기에 더해 국립공원 지정은 바자우족의 전통문화, 전통적으로 영위하였던 생계경제 활동에 지대한 영향을 미치게 되었다. 국립공원 지정이라는 행위는 국가가 특정 영토와 그곳의 자원을 직접적으로 지배한다는 것을 의미한다. 그리고 그 지배를 위한 국가 행위에 반대 혹은 비판하는 '원주민들'에 대한 강요와 폭력이 수반된다. 즉 특정 지역에 대한 보존 정책이 국가 폭력에 정당한 사유를 제공하는 한편, 자신들만의 문화와 삶을 영위하고 있는 사람들에게는 간섭과 일상적인 통제를 야기하는 것이다. 와카토비 해양 국립공원 또한 플로레스 해의 해양 환경을 보호하고 해양자원을 보존하기 위해서 국가가 주체가 되어 설립하였다. 인도네시아 정부는 와카토비 주변에 대한 조사를 진행하면서 2007년 국립공원 지구화 계획을 수립하였다. 이 계획에 따라 와카토비 해양 국립공원은 local use zone, protected areas, tourist areas로 나누어졌다. local use zone에서는 영세한 어부만이 바늘이나 낚싯줄, 소규모의 자망 등을 사용하여 낚시를 할 수 있다. protected areas, tourist areas는 접근 금지 구역으로 일부 어업 행위는 금지되어 있고, 이곳에서 어업활동을 하고자 하는 어부들은 자신의 선박과 어획물을 신고해야 한다.

통합되어 있는 바다라는 실제적인 공간 속에 국가의 개입으로 바자우족은 과거에는 존재하지 않았던 세 가지의 가상 해양 공간을 갖게 되었으며 이러한





몰라 마을 선박 △
삼펠라 마을 ▽

상상적인 공간 분할로 인해 차별을 경험하게 되었다. 먼저 국립공원 지정으로 관습적으로 인식되어 왔고, 경험으로 획득한 어장에 대한 지식정보는 쓸모없는 지식정보가 되어 갔다. 산호초 주변에는 많은 물고기들이 서식하고 있으며, 특정 지역을 방문해서 어업활동을 하면 충분한 물고기를 어획할 수 있음에도 불구하고, 국립공원화 되면서 경험으로 완성된 특정 어장에 대한 사용권이 소멸된 것이다. 삼펠라 마을의 바자우족 또한 마을에서 가까운 호가 섬 주변에 많은 어종이 서식하고 있다는 것을 알고 있지만, 이곳은 tourist areas로 지정되어 어업활동이 불가능한 지역이다. 반면, 이곳에서는 관광업과 같은 새로운 경제활동을 모색할 수도 있다. 하지만 이 또한 바자우족에게는 긍정적인 영향을 미치지 못한다. 그들은 어업을 제외한 다른 경제활동에 대한 경험과 지식이 부족하여 어업활동을 버리고 관광 관련 경제활동을 하는 것이 불가능하기 때문이다(ANH LIÊN DO KHAC, 2018).

이러한 국가 제도와 통제에 맞서 바자우족은 일상적인 저항 행위를 하는데, 그 대표적인 행위가 바로 국립공원 내에서 금지하는 어업활동을 수행하는 것이다. 경험칙으로 획득한 바다 정보를 무용지물로 만든 국가의 정책에 맞서 바자우족은 국립공원 관리자 혹은 불법으로 규정된 어업을 하지 못하도록 하는 감시자들의 눈을 피해 자신들만의 방식을 활용하여 어업활동을 한다. 한 사례에 따르면 청산가리를 활용한 어업활동과 산호초를 폭파하는 어업활동은 금지되어 있지만, 감시자의 눈을 피해 지속적으로 이루어지고 있다. 한편 여성들은 감시자가 보지 않으면 금지구역에서 맹그로브를 베어내기도 한다. 이러한 사정에 대해 삼펠라 사람들은 '게임하기(playing games)'라고 표현한다. 그리고 자신들과 경비원들을 쥐와 고양이로 표현하여 "당국에 맞서 고양이와 쥐의 역할을 해야만 한다"고 말하기도 한다(Melody C. Lynch, 2014).

살펴본 바와 같이 현재 바자우족의 삶은 이동하는 삶에서 정주하는 삶으로 변화하였다. 그리고 외부문화의 유입과 자본주의 시장경제로의 진입, 세계화와 전지구화의 영향에 노출되고 있다. 그러면서도 바자우족은 어업과 어획한

해산물의 판매라는 자신들만의 생계경제 활동을 현재까지도 유지하고 있다. 외부의 위협과 생계경제 활동의 유지를 위해 바자우족은 자신들이 경험한 지식을 바탕으로 서로가 서로를 도우면서 어업과 판매의 불확실성과 경제적 자본의 어려움을 이겨내고자 한다. 와카토비 주변의 바자우족뿐만 아니라 플로레스, 말루쿠를 비롯하여 말레이시아의 사바 지역에 거주하고 있는 바자우족은 다른 지역으로 항해 혹은 이동할 때 다양한 욕구 충족을 위해 기존의 관계에 의존하거나 새로운 관계를 구축한다. 그리고 이 항해와 이동을 통해 인도네시아 군도를 가로질러 바다에 관한 지식, 이야기, 경험, 때로는 가족이 교환되기도 한다. 투캉 베시를 중심으로 한 바자우족과 말루쿠 간의 사회적 연결의 역사는 오늘날까지도 이어지고 있다. 2009년 사례에 따르면 큰다리 지역 출신의 투캉 베시 지역 바자우족 남성은 말루쿠 북부의 바자우 마을에도 친족이 있어서, 거북을 채집하러 그 지역을 방문하는 때에는 친족과 함께 생활을 한다. 그 남성의 아버지는 말루쿠의 현지 여성과 결혼을 했는데, 이 결혼은 남성의 아버지가 낚시와 무역을 위해서 말루쿠 지역으로 자주 항해를 했기 때문에 이루어질 수 있었다. 말루쿠 여성과의 혼인 결과 친족 관계 구성으로 투캉 베시 지역의 바자우족 남성은 말루쿠의 친구들과 가족들로부터 숙식을 제공받을 수 있었으며 말루쿠의 지역적 지식을 손쉽게 획득할 수 있었다. 이처럼 투캉 베시 지역의 바자우족들은 동자바, 플로레스, 말루쿠, 술라웨시의 다른 지역 바자우족과의 결혼 관계를 유지하는 경우가 많다. 그래서 이 지역 남성들은 1명 이상의 여성과 결혼생활을 유지하고 있다(Lance Nolde, 2009). 또한 생계경제의 다양성 확보를 위해 선택한 원거리 항해나, 선박 관련 노동이 다른 지역의 바자우족과의 새로운 유대관계를 구성하면서 자신들만의 네트워크로 완성되기도 한다. 이러한 사회적 연결은 바자우족에게 부재한 현대의 지식과 부족한 경제적·사회적 자본을 상쇄할 수 있는 최소한의 도구로 이용되고 있다.



삼펠라 마을의 어업



작살을 이용한 어업활동(몰라 마을)

The Ethnography of
Sea Nomad in Sulawesi,
Indonesia

V

타나 베루(Tana Beru)와 비라(Bira)의 바다 사람들

1

마카사르(Makassar)와 부기스-마카사르(Bugis-Makasasr) 족의 역사

타나 베루와 비라의 바다 사람들을 살펴보기에 앞서 남술라웨시의 대도시인 마카사르(Makassar)와 이곳을 중심으로 삶을 영위한 부기스-마카사르(Bugis-Makasasr) 종족에 대해 간략하게 살펴볼 필요가 있다. 이는 마카사르에 터를 잡고 있는 두 종족의 역사를 살펴봄으로써 비라 마을의 선박건조에 대한 기원을 대략적으로 이해할 수 있기 때문이다.

술라웨시 남부 지역은 동쪽으로는 마카사르 해협, 남쪽으로는 플로레스해, 서쪽으로는 본(Bone) 만(灣)으로 둘러싸여 있다. 마카사르 해협 주변에는 삔랑(Pinrang), 파레파레(Pare-Pare), 바루(Barru), 팡카제네(Pangkajene) 섬, 모로스(Moros), 마카사르, 고아, 타칼라(Takalar)라는 지역이 위치해 있으며 플로레스 해와 접하고 있는 지역으로는 제네폰토(Jeneponto), 부루쿰바(Bulukumba), 셀라야(Selayar), 반텡(Bantaeng)이 있다. 마지막으로 본 만과 인접한 지역은 와조(Wajo), 루우(Luwu), 신자이(Sinjai), 본이다. 이 지역에는 앞서 살펴본 바다 집시라고 불리는 바자우족을 비롯하여 선사시대부터[32]



술라웨시 남부 지도 © 구글지도

32 남술라웨시 동굴 벽화에 새겨진 선박 그림을 통해 선사시대부터 항해가 이루어졌음을 유추할 수 있다.

현재까지 바다에서 삶을 영위한 사람들이 거주하고 있다. 이 장에서 중점적으로 살펴볼 부기스-마카사르족은 용맹하고 바다에 관한 지식이 풍부한 항해 부족으로 알려져 있다. 그들은 피니시와 람보라는 배를 이용하여 인도네시아 군도 전역을 비롯하여 아프리카 마다가스카르까지 당도하기도 했다.

마카사르는 오랫동안 바다 무역의 중심지로 알려져 있다. 지리적 위치로 인해 자바, 칼리만탄, 말루쿠, 필리핀 사이의 교통뿐만 아니라 유럽, 인도, 중국과의 장거리 무역에서도 거점항으로써의 역할을 담당했다. 이에 따라 어획된 다양한 해산물이 마카사르로 모여들었다. 그 가운데에는 부기스, 마카사르, 바자우족이 거의 공급을 독점한 해삼이 있다.



현재의 마카사르 광장

해삼은 중국인들의 수요에 의해서 공급이 이루어졌으며, 초기 공급은 중국 현지에서 이루어졌다. 하지만 수요에 미치지 못하는 해삼 공급으로 인해 중국은 일본으로부터 처음으로 해삼을 수입하였다. 그러나 일본에서 수입된 해삼도 중국인의 수요에 미치지 못하자 중국인들은 동남아시아 해삼을 수입하기 시작했다. 당시의 항해기, 네덜란드 VOC 문서에 따르면 중국이 동남아시아에서 해삼을 수입한 시기는 17세기 후반에서부터 18세기 초반으로 알려져 있다. 그리고 해삼의 주요 어장은 말루쿠의 케이(Kei)와 아루(Aru) 섬이었다고 기록되어 있다. 부기스와 마카사르족은 마카사르에서 쌀과 아락(arak, 인도네시아 전통주)을 싣고 케이와 아루 섬으로 이동하여 그곳에서 해삼, 진주, 거북, 조개 등으로 교환했다. 부기스와 마카사르족의 해삼 교역에 의해 아루 섬 사람들은 해삼을 어획하는데 집중하기 시작했고, 말루쿠에서 마카사르로 이동한 해삼은 중국인에게 판매되었다. 1720년대 이후에 해삼은 마카사르의 서쪽에 위치한 서포몬드(Spermonde) 군도에서도 어획되었다. 당시 마카사르의 해삼 연간 수입량은 약 84피쿨(pikul)[33]로 5톤이 넘는 양이었다. 해삼의 대부분은 서포몬드 군도의 바루(Barru)에서 왔지만, 아루·오스트레일리아 북부 등지에서 어획된 해삼은 부톤에서 수집된 뒤 다시 마카사르로 수송되기도 하였다.

18세기와 19세기에 이르러서 해삼은 서파푸아, 숨바와, 티무르에서 주로 어획되었다. 그리고 해삼 무역업은 18세기 중반에 절정에 달했다. 1850년경 케이 제도에서 건조된 해삼의 연간 수출량은 36톤 정도로 추정되며, 마카사르에서의 연간 해삼 선적량은 490~550톤 정도였다.[34] 당시 마카사르의 마카사르족과 부기스족 등은 배를 타고 오스트레일리아 북부로 항해하여 해삼을 어획했다. 그

33 1pikul은 61.511kg에 해당하는데, 이는 사람이 어깨에 짊어지고 운반할 수 있는 양이다.

34 해삼 무역업은 이 시기에 이르러 절정에 이르기 시작했다. 1840년대에 이르러 중국의 수요는 중국 무역상들을 말루쿠 제도로 유입시키는 동력이 되기도 하였다. 그 결과 2장에서 살펴본 바와 같이 현재 부톤의 해삼 생산과 가공에 직접적으로 종사하고 있는 중국인들이 존재한다.

들은 매년 12월에 시작되는 북서풍을 이용해 오스트레일리아 북부로 이동하였다. 마카사르에서 오스트레일리아 북부의 해삼 어장까지는 약 1,600km 정도로 10~15일의 항해기간이 필요했다. 매년 2,000명의 남자들이 오스트레일리아 북부로 항해를 했고 이곳에 임시 거주지를 마련한 뒤 다음 해 4월까지 회색 해삼을 어획했다. 4월부터 바뀌는 바람을 이용해서 부기스족은 다시 마카사르로 돌아갔다. 오스트레일리아에서의 해삼 어획은 20세기 초반까지 지속되었다. 1980~1990년대에 이르러 중국을 비롯한 세계에서의 해삼 수요는 공급을 더욱 촉진시켰다. 그 결과 더 많은 해삼을 잡기 위해서 현대적인 잠수장비를 갖춘 전문 다이빙을 이용하기 시작했지만 해삼의 급격한 감소가 문제로 등장하기 시작했다(Kathleen Schwerdtner Manez, Sebastian C, A, Ferse, 2010). 칼레두파의 삼펠라 사례에서와 같이 1950년대까지는 1시간의 어업 활동으로도 충분한 양의 해삼을 어획할 수 있었으나 해삼 개체 수의 감소로 현재는 해삼을 어획하는 사람들의 수도 점차 사라지고 있다. 이러한 해양자원의 고갈과 멸종에 맞서 부톤에서와 같이 인도네시아의 곳곳에서는 사시(Sasi)라는 전통적인 해양자원 관리 방법을 동원하여 해삼을 어획하는 금지기간을 두고 있기도 하다.

현재 마카사르 지역에는 부기스-마카사르족이 거주하고 있다. 이들은 주로 바다를 이용한 경제활동을 하고 있다. 먼저 이들은 낚싯대를 이용해서 물고기를 어획하여 판매한다. 도시 주변 바다에서는 차칼랑, 순우, 오징어 등을 어획한다. 참치를 어획하기 위해서는 마카사르에서 약 200km 떨어진 곳으로 하루 정도 항해를 해야만 한다. 참치 잡이 배에는 5명 정도의 선원이 승선한다. 어획한 물고기는 대부분 마카사르로 가지고 가서 시장에서 판매한다. 또한 이들은 승객, 화물을 운송하는 일에도 종사한다. 그러나 이 운송 활동은 크기가 작은 배를 이용한 소규모 운송이기 때문에 거리가 멀리 떨어진 지역으로의 항해는 불가능하다. 대부분 마카사르 해협에 위치한 주변 섬들과 마카사르 도시를 잇는 역할을 하고 있다.



마카사르 potere 인근 소규모 여객 운송

"언제부터 이곳에 살게 됐는지는 모르지만 여기에는
부기스-마카사르 사람들이 많이 살면서 물고기를 잡거나 여객선을 운전한다.
부기스와 마카사르를 따로 나누지 않고 그냥 부기스-마카사르라고 한다."

(Bora, 남성, 32세)

부기스족과 마카사르족을 구분하지 않고 부기스-마카사르 사람이라고 부르는 것은 혼인과 같은 종족간의 결합으로 인해 종족을 구분하는데 의미가 없어졌기 때문이기도 하다.

"마카사르에는 마카사르와 부기스 두 종족이 있어요.

완전히 다른 종족이지만 워낙 결혼도 많이 하니까 그냥 하나의 종족처럼 이야기해요.

부기스인이냐 마카사르인이냐 물어봐도 사람들은 부기스-마카사르인이라고 대답해요"

(Dedi, 남성, 공동연구가 / Winny, 여성, 통역가)

원래 부기스족과 마카사르족은 17세기 초 해상권을 놓고 다투는 경쟁관계였다. 당시 해상권은 마카사르족 중심의 고아 왕국이 차지하고 있었다. 고아 왕국은 마카사르의 남동쪽 부근에 왕궁을 건설하여 마카사르 일대를 지배하고 있었다. 네덜란드 VOC는 말루쿠, 술라웨시, 자바, 유럽을 잇는 향신료 무역로를 독점하기 위해서 고아 왕국을 점령할 필요가 있었다. 그래서 VOC는 마카사르족과 경쟁관계였던 부기스족과 힘을 합쳐 1660년부터 고아 왕국을 공략하여 1667년 굴복시켰다. 그리고 마카사르 항구에 자신들의 무역거점인 로테르담 요새(Fort Rotterdam)를 건설하였다.

네덜란드 VOC와 손잡아 경쟁 세력인 마카사르족을 물리친 부기스족은 마카사르족을 대신해 인도네시아 동부를 중심으로 한 해상권을 확장할 수 있었다[35]. 그러다가 20세기에 이르러 이슬람 형제애를 바탕으로 부기스족과 마카사르족은 종족을 초월하는 초종족적 실체로 융합되었다(전태현, 2013).

부기스-마카사르족으로 명명되어 현재 마카사르를 비롯한 남술라웨시에 거주하고 있는 사람들은 자신들만의 전통 선박을 가지고 있으며 현재까지도 그 제작 기술을 보유하고 있다. 이들의 전통선박은 부기스족의 신화인 '라 갈리고(La Galigo)'에서부터 등장한다. '라 갈리고'는 서사시로 작가, 연대 미상의 부기스

35 이는 바자우족의 술라웨시 이동과도 일정부분 연결된다고 볼 수 있다. 앞서 살펴본 바와 같이 바자우족의 술라웨시로의 이동은 바자우족 공주의 행방불명, 이후 고아 왕국에서 발견된 공주와 고아 왕국 왕자와의 혼인으로 인해 완성될 수 있었다. 칼레두파 삼펠라 마을의 한 정보제공자는 바자우족의 공주가 발견되었던 고아 왕국은 부기스족의 땅이었다고 이야기 하였다.





고아 왕국의 왕궁 성벽



현재 박물관 등 문화공간으로 사용되고 있는 마카사르의 로테르담 요새

전통 문학 가운데 하나이다. '라 갈리고'의 대략적인 줄거리는 다음과 같다.[36]

라 갈리고는 '파토톡에(Patotoqé: Sang Penentu Nasib, 운명 주관자)'를 1세대로 시작하여
5세대인 라 갈리고까지의 다양한 에피소드가 하나로 엮어진 운문 형식의 서사시이다.
태초에 세상은 하늘과 해저 그리고 지상으로 나뉘어 있었다.
하늘과 해저에는 신(神)들이 거주하고 있었으나 지상은 텅 비어 있었다.
어느 날 최고의 신인 파토톡에는 그의 닭을 돌보는 하인으로부터 텅 빈 지상에 관한 이야기를 듣게 된다. 이후 파토톡에는 하늘과 해저의 신들을 소집한 뒤 그의 첫째 아들 '바타라 구루(Batara Guru)'와 해저의 신 '시나웅 토자(Sinaung Toja)'의 딸 '웨 닐릭티모(We Nyiliktimo)'를 혼인시킨 뒤 인간 세상으로 내려 보낸다.
지상으로 내려와 인간이 된 두 부부는 아들 '바타라 라툭(Batara Lattuk)'을 낳는다.
바타라 라툭은 술라웨시 동남부의 톰포티카(Tompo' Tika') 왕국의 공주 '웨 다투 승응엥(We Daty Sengngeng)'과 결혼하여 아들 '사웨리가딩(Sawerigading)'과 딸 '웨 텐리아벵(We Tenriabeng)'을 낳는다.
두 남매는 성인이 되어 서로 사랑에 빠져 혼인한다는 예언으로 인해서 어렸을 적부터 서로 떨어져 양육된다.
하지만 성인이 되어 이곳저곳을 방랑하던 사웨리가딩은 우연히 그의 여동생인 웨 텐리아벵을 만나게 된다. 그리고 첫눈에 사랑에 빠진다.
하지만 사웨리가딩이 친오빠인 것을 알게 된 웨 텐리아벵은 오빠와의 혼인을 피하기 위해서 오빠에게 치나(Cina) 왕국의 공주 '웨 추다이(We Chdai)'를 소개한다.
이후 사웨리가딩은 고향인 루우(Luwu) 왕국을 떠나기 위해 야자나무로 함선을 구축하여 치나 왕국으로 떠난다.

36 '라 갈리고'의 줄거리는 전태현의 앞의 논문 내용을 축약하였다. 더 자세한 사항은 전태현, 2013, "『라 갈리고』에 나타난 부기스족의 정체성과 세계관", 『世界文學比較硏究』 43, 한국세계문학비교학회, 63~89쪽을 참조할 것.

치나 왕국에 도착한 사웨리가딩은 웨 추다이에게 여러 차례 청혼을 한 끝에

결혼을 하고 아들 라 갈리고(La Galigo)를 낳는다.

라 갈리고가 성장하자 사웨리가딩은 그를 데리고 주변의 왕국들을 향한 원정길에 오른다.

원정 중에 벌어지는 전투와 사건을 통해 라 갈리고는 원숙해진다.

훗날 사웨리가딩은 가족을 데리고 고향인 루우 왕국으로 향한다.

그리고 루우 왕국에서 라 갈리고가 왕위를 이어 받게 된다.

이 즉위식이 거행될 때 하늘의 문이 열리면서 라 갈리고 일가족 모두가 하늘나라로 올라간다.

이 줄거리 내에서 등장한 사웨리가딩의 함선이 바로 피니시라고 한다. 사웨리가딩은 함선을 이용하여 자신의 고향인 루우 왕국으로 향하는데 이때 큰 파도가 함선을 삼키면서 함선은 세 조각으로 쪼개진다. 이 쪼개진 함선들은 부루쿰바 지역의 아라(Ara), 비라(Bira), 레모-레모(Lemo-lemo) 마을 해안가로 좌초 되었고, 이 세 마을에서는 조각난 함선을 피니시라고 불리는 배로 조립했다.[37] 이 장에서는 신화에서부터 등장하기 시작한 부기스-마카사르족의 전통 선박 제작소인 타나 베루를 중심으로 해서 이들의 선박건조 기술과 항해에 대해서 살펴보고자 한다.



마카사르와 타나 베루, 비라 © 구글지도

37 Museum La galigo 내 설명 패널 자료.





마카사르의 피니시(1932) △
마카사르에 정박해 있는 선박(1929) ▽
© Dr. Horst

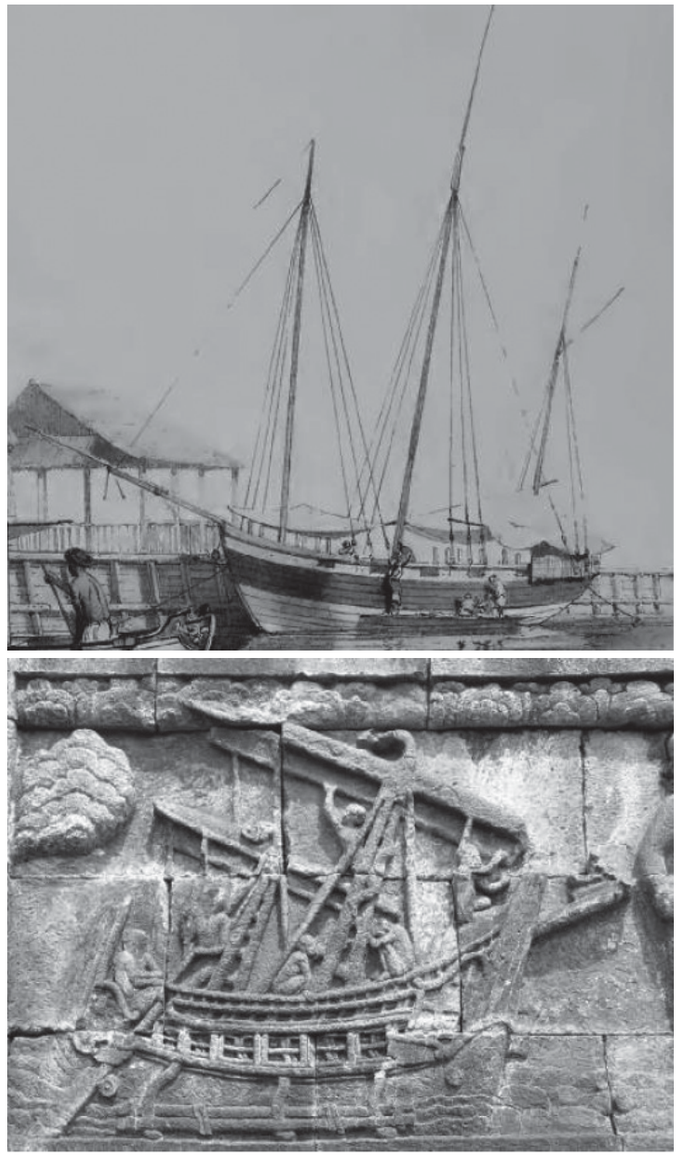
2

타나 베루의
선박 건조 기술의 변화

타나 베루에서 만들어지고 있는 선박은 특정한 선박이 아니라 선박 건조 의뢰자의 의뢰에 맞게 만들어지는 맞춤형 선박이다. 이곳에 선박 건조를 의뢰하는 사람들은 인도네시아뿐만 아니라 오스트레일리아, 일본, 중국, 싱가포르 사람 등으로 다양하다. 특이한 것은 의뢰자가 요구하기만 한다면 건조되는 선박의 목재 종류까지도 변경할 수 있다.

그럼에도 불구하고 타나 베루의 선박은 오랜 시기동안 지속된 그들만의 건조 지식으로 완성된다. 앞서 살펴본 바와 같이 피니시라는 전통적인 선박은 신화 속에서 등장한다. 여기에 더해 1814년에 발견된 보로부두르(Borobudur)[38] 내 선박의 부조가 신화 속에 등장한 피니시의 원형과 유사하다는 주장도 있다.

38 보로부두르는 인도네시아 자바 섬에 위치하는 세계 최대의 불교 유적이다. 이 유적은 824년 샤일렌드라 왕조가 건설한 것으로 1814년 영국의 토머스 스탠포드 라플즈 경이 발견하였다. 보로부두르는 각 층마다 테라스가 있는 10층 구조물로 정상에는 종 모양의 불교 건축물이 놓여 있다. 벽면에는 많은 부조가 채워져 있다. 그 가운데에는 선박이 새겨진 부조가 몇 개 존재한다.



서양식 토프(toop)와 보로부두르에 조각된 탄자를 장착한 선박
ⓒ호트스 리에너, 2018, 재인용

"피니시는 보로부두르에 있는 배 부조와 거의 비슷해요.

마스트가 비슷하고 돛이 비슷해요.

인도네시아 배는 보로부두르에서부터 시작했다고 볼 수 있는데,

지금까지 그 배와 비슷하게 만든 곳은 여기 타나베루 밖에 없어요."

(Dr. Horst[39], 남성, 60대)

오랜 기간 동안 인도네시아 선박에 대해서 연구한 Horst는 보로부두르에 있는 선박 부조는 여러 형태가 있으며 이 형태들은 관찰자의 시각에 따라 달리 보인다고 한다. 그에 따르면 보로부두르의 한 부조에서는 배의 측면을, 한 부조에서는 배의 상부를, 한 부조에서는 배를 운항하는 사람의 모습을, 한 부조에서는 배 내부 등을 볼 수 있다. 그래서 단면에 새겨진 부조를 통합해서 바라보면 보로부두르의 선박 관련 부조는 입체의 모습을 띠게 된다. Horst는 인간이 특정 사물을 바라볼 때 단면 형태로 바라보는 것이 아니라 입체적으로 바라본다는 점에서 선박의 부조를 만든 사람이 항해지식을 갖고 있는 사람일 것이라고 추측한다. 이러한 보로부두르 부조의 선박은 실제로 만들어지고 사용되어 왔다. 그러다가 유럽이 아시아 내 무역을 위해 현지 조선소에서 유럽식 선박을 제작 요청하면서 새로운 기술과 관행이 등장하게 되었다. 1800년대 초에는 유럽식 선체에 타나 베루 지역의 전통적인 직사각형 돛을 다양하게 변형시킨 선박이 등장하였다(호스트 리애너, 2018). 이러한 기술과 지식의 혼합이 현재 타나 베루에서 건조하는 선박이 되었다.

선박을 건조하는 마을은 타나 베루에서도 레모-레모 마을과 아라 마을이다. Horst에 따르면, 17세기 네덜란드 사람들은 레모-레모 사람들이 배를 만든다고 기록했다. 그리고 20세기까지도 레모-레모 사람들이 아라 사람들을 노동자로 고용하여 배를 만들었다는 기록이 있다. 이러한 기록에 따라 피니시를 먼저 만든 집단은 레모-레모 마을 사람들이며 이후에 아라 마을 사람들이 선박을 건조하기 시작했다고 볼 수 있다. 이는 마을의 지형학적 관점의 영향을 받았기 때문으로도 해석할 수 있다. 아라 마을은 과거부터 생계경제 활동으로 농업에 종사하였지만, 레모-레모 마을은 마을 지형이 척박해서 농사를 지을 공간이 거의 없었기 때문에 선박 건조에 집중하였다. 이러한 경제 활동 대상의 차이는 VOC의 마카사르 점령과 함께 확연한 차이를 나타내게 된다. 술라웨시 일대를 점령한 VOC는 활발한 항해 무역활동을 위해서 많은 수의 선박을 필요로 했다. VOC의 수요에 맞춰 레모-레모 사람들은 더 많은 선박을 제조하였고, 일손이 부족해지자 옆 마을의 아라 사람들을 노동자로 고용하여 선박을 건조하였다.

레모-레모 사람들과 아라 사람들은 자신을 종족으로 구분하지 않고 마을의 구성원으로서 자신들을 구분하고 있다. 이는 마을마다 사용하는 언어에서 차이를 보이기 때문이다. 레모-레모 사람들은 종족으로 구분했을 때 부기스-마카사르이지만 언어는 곤조(Gonjo) 언어를 사용하고 있다. 그러나 다른 마을 사람들과 의사소통을 하는 데에 장애는 없다고 한다. 대부분의 사람들은 마을마다 가지고 있는 언어적 차이를 이해할 수 있다. 이는 과거부터 오랜 시기 동안 항해를 하면서 여러 지역을 방문하고 문화 교류를 했기 때문으로 자신들만의 언어뿐만 아니라 외부의 언어까지도 일정부분 이해할 수 있기 때문이다.

바람을 이용하여 항해한 전통 선박에는 2개의 마스트를 비롯하여 이 마스트에 연결되어 있는 7개의 돛[40]이 있었다. 돛은 배의 앞쪽에 3개, 중간에 2개, 선미(船尾)에 2개가 있으며 바람의 방향에 따라 마스트와 돛의 역할이 나뉘어 있

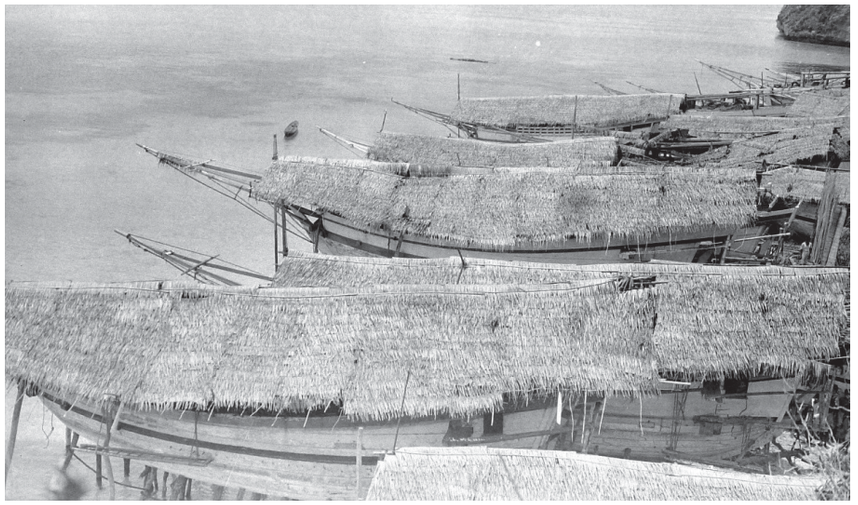
39 Dr. Horst L. Liebber는 인도네시아 항해에 대하여 연구한 독일인 학자로, 타나 베루에서 건조하고 있는 선박에 대한 전통 기술을 이수한 사람이기도 하다. 현재 인도네시아에서 거주하면서 인도네시아 해양문화 및 항해, 선박 등에 관한 연구를 진행하고 있다.

40 7개의 돛은 피니시에 탑승하여 항해했던 조상들이 세계 7개의 넓은 바다를 누볐다는 의미를 가지고 있다.





△ 비라 해변에서 건설 중인 선박(1936)
▽ 비라 마을의 선박 건조(1942)
ⓒ Dr. Horst





비라 마을 선박 건조(1943) △
아라 마을 선박 건조(1943) ▽
ⓒ Dr. Horst

다. 2개의 마스트에는 큰 사다리꼴 모양의 돛인 탄자(tanja)가 각각 달려 있다. 선체는 VOC의 영향을 받아 서양식을 띠고 있으나 큰 돛의 형태는 과거 전통의 선박의 형태를 유지하였으며 이것이 현재까지도 계승되고 있다. 전통적인 마스트와 돛을 바로 피니시라고 하는데, 현재는 이 피니시를 장착하고 있는 선박을 통틀어서 피니시라고 총칭한다.

"피니시는 돛을 말하는 겁니다. 선체는 람보에 마스트와 돛을 피니시로 달면 그 배는 피니시가 되는 겁니다. 즉 S사 휴대폰과 L사 휴대폰은 각각 다르지만 안드로이드를 쓰고 있는 것과 동일한 거지요. 파데와칸(Pa'dewakang)이라는 선체는 솜발라탄자(Sombalatanja)라는 돛을 사용하는 것처럼 각 선체에 사용하는 돛이 따로 있어요."

(Dr. Horst, 남성, 60대)

1970년대까지 피니시는 화물 운송 수단으로 이용되었다. 마카사르, 수라바야, 자카르타, 세마랑 등과 같은 주요 항만에서 화물을 적재하고 운송하는데 주로 피니시가 사용되었다. 그러다가 1972년 정부 정책에 따라 선박에 엔진과 안전장비를 장착하기 시작하면서 선박의 후미와 마스트 및 돛대의 형태가 변형되었다. 엔진 장착으로 선미의 외형은 둥근 형태 혹은 사각형으로 변경되었으며, 1개의 마스트와 3~4개의 돛으로 그 수가 축소되었다. 그러나 선두(船頭) 형태는 전통의 것을 그대로 유지하고 있다.

이러한 현대기술과의 접목이 전통적인 선박에 완벽하게 적용되어 현대식으로 변모한 것만은 아니다. 1930년대까지만 해도 비라 마을에는 약 300~400여 척의 선박이 있었다. 비라 마을 사람들은 레모-레모나 아라 마을과 달리, 선박을 건조하는 마을이 아니라 두 마을에서 건조한 선박을 운항하는 역할을 담당했





1930년대 피니시 △
선미가 긴 형태로 변화 ▽
© Dr. Horst

다[41]. 그래서 당시에는 비라 마을에 정박해 있는 선박의 수가 상당하였다. 하지만 1970년대에 이르러 선박의 숫자가 줄어들기 시작하였다. 그 이유는 전통방식으로 건조된 선박에 엔진을 장착하게 되면서부터이다. 당시 풍력을 이용한 선체에 엔진을 장착하자 엔진의 힘을 견디지 못하고 선박이 1~2년 만에 사용 불가능하게 된 것이다. 그래서 사람들은 다시 새로운 배를 건조할 수밖에 없었다. 이러한 상황이 반복되면서 사람들은 자본을 잃게 되었고, 이후에는 중국 자본이 유입되어 선박을 건조하게 되었다. 중국인들은 풍부한 자본을 가지고 선박을 건조하기는 하였지만, 항해 기술을 가지고 있지 않았다. 그래서 선박을 건조한 뒤 비라 사람들을 고용하여 선박을 운항하도록 하였다. 그 결과 직접 배를 운항하여 이동하였던 비라 사람들은 항해사로 고용되어 자카르타, 수라바야, 세마랑 등을 방문하게 되었다. 이러한 사정으로 인해 현재 비라에는 선박 항해에 종사하는 사람의 수가 급격히 감소하게 되었고, 비라 해변에 정박했던 수많은 피니시도 줄어들게 되었다. 1990년대 초에는 10명의 마을 사람들이 피니시를 소유하고 있었으나, 1990년대 중반 이후에는 피니시를 보유한 비라 사람은 한 명도 없게 되었다(Faisal, 2012).

현재까지 레모-레모 마을 사람들은 선박 건조 주문이 없어도 선박을 건조하고 있으며, 이 건조된 선박을 바로 판매하기도 한다. 그래서 타나 베루의 약 2km 해변을 따라서 건조중인 선박을 항상 볼 수 있다.

피니시 돛을 사용하는 선박의 선체에는 '람보'와 '람보 판타(lambo panta)'가 있다. 두 선체의 가장 큰 차이는 선미의 모양이라고 한다. 선미가 상승되어 만들어진 것이 람보 판타이고 그렇지 않은 것이 람보이다. 하지만 선체를 제작하는

41 '라 갈리고'의 신화 속에는 피니시뿐만 아니라 이 지역의 항해에 관한 내용도 존재한다. 라 갈리고의 아버지인 사웨리가딩의 좌초된 함선이 레모-레모, 아라, 비라 마을의 해안가로 좌초되면서 이 세 마을에는 전문적인 직업 구분의 규범이 형성되었다. 즉 레모-레모와 아라 사람들은 선박을 건조하고, 비라 사람들은 항해를 담당했다.



타나 베루에서 건조 중인 선박



선박 하부 건조 공정

방법은 거의 유사하다. 먼저 선체의 가장 밑바닥에 세로로 길게 놓은 용골(현지어 루나스)을 먼저 설치한다. 용골은 튼튼한 철나무(iron wood)를 사용하는데, 타나 베루에서 사용하는 용골의 나무는 큰다리 지역에서 수급해 온다. 용골로 사용되는 나무는 철나무 이외에도 철목 나무(Ulin wood) 등이 사용되기도 한다. 용골을 놓고 난 뒤 전통적인 방식을 이용하여 20m 정도 되는 길이의 용골에 각각 표식을 하고, 그 표식을 이용하여 판자를 각각 붙여가면서 배 밑바닥을 만들어 나간다. 그러면서 용골에 표시된 곳을 이용하여 배 밑바닥의 판자 사이에 늑골을 이어 붙인다. 이런 식으로 매우 복잡한 방법[42]으로 길이와 치수를 재단하여 선체를 만들어 나간다. 즉 골조부터 만든 뒤 선체를 건조하는 것이 아니라 판재로 선체를 만든 뒤 판재의 사이를 골조로 붙여나가는 것이다.

그러나 인도네시아의 다른 지역은 19세기 유입된 서양선박 기술의 영향을 받아서 판재로 선체를 제작하는 방식에서 골조부터 제작하는 방식으로 변화하였다. 선체의 늑골을 붙이는 때에는 지역의 전통적인 방식, 서양 방식에 관계없이 나무를 구부려야 하기 때문에 모닥불을 피워 그 위에 늑골에 사용하는 나무를 올려 두어 달군 뒤 서서히 나무를 구부려 사용한다. 이러한 방식으로 선체의 골조에 사용하는 나무를 구부리는 것은 오랜 시간이 소요된다. 하지만 현재까지도 이 지역에서 만들어진 선박 가운데 일부는 복잡한 방식으로 치수를 계산하고 오랜 시간 동안 늑골에 사용될 나무를 데워서 구부린 뒤 사용하는 방식으로 건조되고 있다. 더욱이 다른 지역에서는 이미 FRP를 사용하여 선박을 제작하는 경우도 있고 현대식 선박인 철선을 건조하고 있다. 이처럼 이곳 사람들이 현재까지 전통적인 방식의 선박을 건조하는 이유는 먼저 이들이 과거부터 전수되어 온 전통적인 선박 제조 방법밖에 알지 못하기 때문이다. 또한 현재까지 타나 베루 근처에서는

42 용골을 놓고 그 위에 표식을 한 뒤 판재를 이어 붙여 선박의 밑바닥을 만들고, 그 후 늑골을 이어 붙이는 전통방식을 현지어로는 팡리타 로비(Panglita Lobi)라고 한다. 타나 베루에서도 이러한 전통 방식을 따라 선박을 건조하고 있는 곳은 3곳에 불과하다고 한다(Horst 인터뷰 내용 중).

철이나 FRP보다는 나무를 구입하는 것이 쉽기 때문이기도 하다.

이러한 방식의 선박 건조는 현대의 선박 건조 요청과 맞물려 과거와 현재 건조 방식의 융합으로 완성된다. 전통적인 선박 재료인 나무를 활용하여 전통 방식으로 재단하여 제작된 선박임에도 불구하고 선박의 내부와 의장은 모두 현대식으로 완성된다. 이러한 이유는 타나 베루에서 만들어진 선박들이 과거와 같이 무역을 위해 항해를 하거나 화물을 운반하는데 사용되는 것이 아니라, 주로 관광용도로 사용되기 때문이다. 이 지역에서 만들어지고 있는 선박들 중 대다수는 인도네시아 외부의 자본에 의해 건조되고 있으며, 건조 이후에는 인도네시아 주변의 관광지에서 관광 항해 혹은 호텔 등의 용도로 사용된다.



관광용으로 사용될 예정인 선박 제작





전통 선박 건조 공정을 설명 중인 Dr. Horst

2019년 4월 현재 타나 베루에서 건조되고 있는 선박 가운데 한 척은 길이 35m, 너비 4m, 최대 선적량 400톤에 달한다. 주문 의뢰를 받아 건조되고 있는 이 선박은 나무를 주재료로 하여 외장은 전통적인 선박 형태로 만들어지고 있다. 다만, 완성된 이후에는 크루즈로 이용할 예정이기 때문에 선박 내부는 현대식의 모습을 갖추고 있다. 선체에는 총 8개의 방이 만들어지고, 냉·온수, 냉·난방 시설이 모두 갖추어질 예정이라고 한다. 타나 베루에서는 선박의 외장과 내장만을 완성하고, 의장은 외부에서 이루어진다. 관광객이 주로 이용하게 될 크루즈와 같은 선박의 의장은 주로 발리에서 이루어진다. 이렇게 전통과 현대의 기술로 완성된 타나 베루의 선박은 선박 제작자가 직접 운항하여 선박 의뢰자에게 인도된다.

현재 타나 베루에서 만들어지고 있는 선박은 현대 기술과의 접목으로 대규모화 되었다. 1930년대 피니시는 15~40톤에 불과하였지만, 1940년대에 약 50~70톤으로 증가하였다. 1960년대에 이르러 150톤에 도달하였고, 1979년대 이후부터 피니시를 활용한 크루즈가 유행하기 시작하면서 현대의 대규모 피니시가 만들어지게 되었다. 이러한 피니시 건조는 아버지에서 아들로, 가족 구성원에서 다른 구성원으로 전수된다[43]. 부모로부터 전수받은 때의 선박 건조기술은 도제식 형태로 산에서 나무를 베고 이를 해안가로 옮기는 업무부터 시작하여 이후 판재와 골조를 연결하는 나무못을 조이는 방법을 배우게 된다. 그 다음 늑골을 연결하는 법을 배우고 이후 망치 사용법을 익히게 된다. 이러한 기술을 습득한 이후 선박 건조에서 가장 중요한 용골 제작법을 배운다. 용골 제작 방법을 익힌 이후에는 선두를 만들 수 있는 방법을 익히고 이를 만들 수 있으면 개인이 스스로의 능력으로 선박을 건조할 수 있다고 인정받게 된다. 인정을 받은 이후에 용골에 표식을

43 '피니시: 남부 술라웨시 선박 건조기술'은 2003년 유네스코 인류무형문화유산으로 등재 되었다. 이 문화유산은 피니시라는 실제 존재하는 유형의 항해용 선박이 지정된 것이 아니라, 선박 건조와 항해를 가능하도록 이끄는 지식체계가 세계무형유산으로 등재된 것이다.





선박 용골 건조 공정 △
선박 갑판 건조 공정 ▽



선박 하부의 늑골

하여 판재를 대고 그 판재 사이에 늑골을 놓는 계산법을 익히게 된다[44].

레모-레모 사람들과 아라 사람들은 선박을 건조하는 방법을 알고는 있지만, 개인적인 지식으로만 알고 있는 것으로 기록으로 남겨져 있는 것이 아니다. 이들은 도면 없이 경험에 의거하여 선박을 제작할 뿐이다. 즉 이들은 선박의 크기와 구조는 물론 제작될 선박의 다양한 선들과 형태를 사전에 머릿속으로 구상하는 무형의 지식이자 기술을 보유하고 있다. 이러한 지식은 시간이 지나면서 또 다른 지식과 기술과 융합되어 새로운 지식과 기술로 나타나게 된다. 이때 발생할 수 있는 문제는 전통에 대한 문제이다. 오랫동안 갖고 있던 전통적인 선박 건조 지식과 기술은 소수에서 소수로만 도제식으로 전수되기 때문에, 일시적인 장인의 부재와 같은 유사시에는 전통적인 선박 건조 지식은 소멸해버리기도 한다. Horst에 따르면 타나 베루에서 건조되고 있는 많은 선박 중에서 이 지역의 전통적인 방식

44 선박 건조 기술의 전수 방식은 현지조사 기간 중 파악한 것으로 24세의 선박 건조자 Pian(남성)의 사례이다.

으로 판재를 놓고 골조를 놓는 형태, 배의 치수와 마스트, 돛의 위치 설치하는 배는 더 이상 존재하지 않는다. 건조되고 있는 대부분의 선박은 현대 지식과 기술의 결합으로 완성되고 있다.

최근에 이르러서는 무형의 지식으로 완성되는 선박 제작을 유형의 지식으로 변환시키고 있다. 자바의 선박 컨설턴트 회사의 구성원들이 타나 베루에 거주하면서 선박 제작에 대한 컨설팅을 해주기도 하고, 경험칙으로만 완성되고 있는 선박 건조 방법을 도면화하고 있는 것이다.

"우리는 자카르타 선박 컨설턴트 회사 소속인데,
주문자가 배를 주문하면 건조 비용이 얼마가 드는지를 컨설턴트 해줍니다.
왜냐하면 여기 사람들은 배를 만들 때 엔진이 어떤 것이 좋은지도 모르고,
건조 비용을 정확하게 잡지도 않고 도면을 그리는 것도 아니어서요.
그래서 우리가 주문한 배의 건조 비용을 알려주고 도면을 제작해서
건조자에게 알려주는 일을 합니다."

(Yeye, 남성, 23세)

선박 건조를 주문받아 선박 건조를 시작하는 때에는 여러 의식이 함께 행해진다. 이러한 의식들은 건조하는 선박에 영(靈)이 깃든다고 여겨서 건조의 특정 과정이 인간의 특정 행위와 유사하다는 것을 암시하고 있다.

먼저 용골과 관련한 의식이 있다. 선박의 기초가 되는 용골을 놓을 때에는 선박 건조 의뢰자와 선박 건조자가 함께 용골의 가장자리에서 세 조각을 잘라서 두 조각은 서로 나누어 갖고 한 조각은 바다에 띄워 보내는 의식을 행한다. 이때 용골에는 음식을 차려 놓고 의례를 행하기도 한다. 의뢰자와 건조자가 각각 보관하고 있는 용골 조각은 계약관계의 상대자로 인식된다. 즉 선박 의뢰자가 보관하고 있는 용골 조각은 선박 건조자의 영이 깃들어 있기 때문에 선박 건조자로 인

식되고, 선박 건조자가 보관하고 있는 용골의 조각은 이와 반대로 인식된다. 이 조각을 가지고 의뢰자와 건조자는 일종의 유감주술을 행하기도 한다.

"용골 조각은 두 사람이 나누어 갖고 있어요. 그리고 주술 같은 걸 행할 때 사용하기도 해요.
예를 들어 배를 다 만들었는데 의뢰자가 정산을 다 하지 않으면 건조자는 그 나무 조각을 흔들어요.
그러면 의뢰자가 사용하고 있는 그 배가 침몰한다고 생각해요.
반대로 배를 건조하는 사람이 제대로 배를 만들지 않는다면 주문자가 나무 조각을 흔들어요.
그러면 배 건조자가 병에 걸린다고 생각해요.
용골의 부분만 잘라서 나누어 갖는 것이 아니라
다른 부분도 각각 나누어 갖고 이런 식으로 사용하기도 해요."

(Horst, 남성, 60대)

이처럼 선박 의뢰자와 건조자는 일종의 운명 공동체로서 계약관계로 엮이게 된다. 타나 베루 사람들은 이 두 사람의 계약관계를 결혼에 비유하기도 한다. 배를 만드는 과정 중에 행하는 여러 의례는 의뢰자와 건조자가 혼인한 것처럼 연결되어 있다는 믿음 속에서 행해지고 있다. 이러한 혼인에 비유한 두 사람의 연결 관계는 선박 진수식까지 유지된다. 배를 처음 바다에 띄우는 때에 선박 건조자는 의뢰자와 함께 선박에 탑승하여 완성된 선박의 이상 유무를 확인한다. 그래서 선박에 이상이 있는 부분이나, 의뢰자가 수정을 요청하는 부분이 발생하면 무상으로 선박을 수리해준다. 즉 선박 건조로 두 사람이 연결되어 있다는 믿음으로 인해서 선박이 바다에 무사히 잘 떠서 항해할 수 있을 때까지는 서로에 대해서 무한한 책임을 지게 되는 것이다.

또한 선박을 건조하는 과정은 은유적으로 사람이 태아를 잉태하는 과정으로도 읽혀지고 있다. 의뢰자와 건조자는 용골로 사용되는 나무 조각 일부를 잘라 서로 보관한 뒤, 선박 건조자는 용골을 완성하고자 나무에 구멍을 뚫어 서로를

연결한다. 이때의 연결 과정을 남녀의 성관계로 인식하여 용골이 완성되면 임신을 한 것으로 받아들이기도 한다. 즉 용골을 완성하기 위해 나무를 결합하는 과정이 성교의 과정으로 인식되는 것이다. 용골이 완성되면 성교의 과정이 종료된 것으로 여겨 하룻밤을 그대로 놔두고 태아가 잘 잉태하도록 시간을 준다. 이러한 과정을 통해 용골의 완성은 어머니 뱃속에 자리 잡은 태아로 인식된다. 선박 건조자는 이 태아의 어머니가 된다. 태아의 어머니가 된 건조자는 아기가 태어날 때까지 큰 문제가 생기지 않도록 간청하는 기도를 올리기도 한다. 이후 본격적으로 선박 건조가 이루어지게 되고 선박이 완성되는 순간 태아가 태어난 것으로 받아들인다. 즉 용골을 만들기 위한 나무의 결합에서부터 선박의 진수식 때까지가 임신기간으로 인식한다.

선박 진수식은 태아의 탄생을 의미한다. 이때 선박 건조자는 용골에 구멍을 뚫는다. 이 구멍은 선박의 배꼽을 나타내며 구멍을 뚫으면서 나온 톱밥은 탯줄에 비유된다. 탯줄은 미래의 질병을 막아주는 역할을 하기 때문에 따로 잘 보관하기도 한다. 만약 선박에 큰 문제가 생기게 되면 이 톱밥을 코코넛 오일에 섞어 용골에 뿌리기도 한다. 이러한 의례 과정 속에서 선박은 갓 잉태한 생명으로 전환되고, 선박의 어머니로서의 역할을 수행한 건조자는 다시 아이를 탄생시키는 산파로 역할을 전환한다. 이에 따라 배는 단순히 항해의 수단으로서의 역할뿐만 아니라 건조자의 영이 스며들어 건조자의 분신인 것처럼 받아들여진다. 선박의 어머니로서, 산파로서의 역할을 수행한 건조자는 자신만의 독특한 경험칙을 바탕으로 재료를 재단하고 건조하면서 자신만의 독특한 치수를 선박에 이식시킨다. 즉 선박은 한 사람으로 간주되는 것이다(Michael Southon, 1994, 재인용).

앞서 살펴본 바와 같이 타나 베루에서 주로 만들어지는 선박은 람보 혹은 람보 판타라는 이름의 선체에 2개의 마스트와 7개의 돛인 피니시를 결합한 선박을 말한다. 최근 피시니라는 용어는 이러한 돛을 설치한 선박을 통틀어서 부르는 용어가 되었다. 이에 따라 이곳에서 건조되고 있는 대부분의 선박이 전통적인



완성된 선박을 바다로 띄우는 모습 © Dr. Horst

형태의 마스트와 돛을 갖추고 있지는 않지만, 피니시로 명명되고 있다.

하지만 이 지역의 전통적인 선박을 부르는 용어인 '피니시'는 최근에 이르러서야 사용되기 시작하였다. 1960년대 이전 기록에서는 피니시라는 용어를 찾기 힘들다. 대신 라야르 팔라리(layar palari)라는 용어가 주로 사용되었다. 선박을 등록하는 문서에도 피니시라는 용어 대신 팔라리라는 용어가 대부분 사용[45]되고 있었다. 그러던 것이 1960년대 초 대중에게 피시니라는 선박이 인기를 끌게 되면서 불러지기 시작하였다. 반면 싱가포르에서는 팔라리라는 용어가 피니시로 바뀐 것은 1980년대 후반 술라웨시의 선박들이 싱가포르에 자주 드나들며 정박하면서부터이다. 아래 사진에서 보는 바와 같이 1984년부터 1999년까지 사용된 싱가포르 10$ 화폐에는 피니시 모형의 선박이 그려져 있다. 하지만 왼편에는 pinisi가 아니라 palari로 기록되어 있다. 우표 또한 마찬가지로 palari라고 적혀있다.



싱가포르 화폐와 우표 © Dr. Horst

45 Horst의 연구 결과에 따르면 1918년 한 신문에서 피시니라는 단어가 등장하였고, 네덜란드인의 기록에도 단 한번 등장하였다. 이후 피니시라는 단어는 등장하지 않고 모두 팔라리로 기록되어 있다.

1986년 밴쿠버 EXPO를 기념하기 위해서 인도네시아는 자신들의 전통 선박에 화물을 싣고 풍력을 이용하여 인도네시아에서부터 캐나다 밴쿠버까지 약 1,770km의 거리를 두 달 동안 항해하는데 성공하였다. 이를 계기로 인도네시아의 전통 선박인 피니시가 대중에게 인식되기 시작하였고, 여러 기록에서도 피니시라는 명칭을 사용하기 시작하였다. 하지만 이 시기부터 선박의 동력화가 급격하게 이루어지게 되면서 엔진이 피니시의 항해를 돕기보다는 오히려 돛이 엔진의 보조물이 되었다. 보다 강력한 엔진의 등장으로 돛의 크기가 줄어들고, 뒤 쪽의 마스트가 제거되었으며 피니시라는 전통적인 돛과 마스트의 형태가 사라졌다. 엔진을 장착하기 위해서 선미는 점차 사각형의 형태로 변형되었다. 현재 건조되고 있는 대부분의 선박은 여전히 골조 중심이 아니라 판재를 우선시 하면서 전통의 방식으로 제작되고 있지만, 전체적인 설계 변화와 연계되어 건조자들은 선박의 세밀한 치수와 형태의 기술 양식을 포기했다(호스트 리애너, 2018).

3

항해 전통의 지속가능성

서사시 '라 갈리고'에 따른 레모-레모, 아라, 비라의 세 마을 사람들의 직업 구분의 규범에 따라 비라 사람들은 보트를 소유하지 않은 채 선장, 항해사 등으로의 역할을 담당했다. 이는 비라 사람들이 배를 살 여유가 없었다는 것이 아니라 '라 갈리고'의 규범에 순종한다는 것을 의미한다. 즉 과거 비라 사람들은 항해 전문가로서의 역할을 담당했다. 이러한 규범은 1930년대에 이르러 비라 사람들이 선박을 소유하면서 점차 사라지게 되었다(Faisal, 2012).

피니시라는 타나 베루의 전통 선박은 오랜 시기 동안 사용되었던 선박이다. 17세기부터 이 지역 사람들은 남쪽으로 이동하여 오스트레일리아 북부 해안에서 6개월 동안 해삼을 어획하였으며, 7~8개월 동안 바다 위에 머무르면서 한 곳에서 물품을 구입한 뒤, 그 물품을 싣고 항해하여 다른 한 곳에서 판매하는 중개무역에도 종사하였다. 1935년 Collins가 기록한 비라 사람들의 항로를 살펴보면 당시의 무역 항로를 비롯하여 무역 방식에 대해서 알 수 있다.



타나 베루 마을 해변

4월 13일 그들은 동쪽으로 항해를 시작했다. 반다해를 건너 3일 뒤
파푸아의 팍-팍(Fak-Fak)에 도착했다. 그리고 이곳에서 나무를 베어 선적한 뒤,
5월 29일 말루쿠의 부루(Buru)로 항해를 했다. 다시 6월 18일 타나 베루에 이르렀다.
6월 27일에는 다시 자와(Jawa)로 항해를 했고, 7월 9일 수라바야의 옆에 위치한
Gresik에 도착하여 나무껍질을 판매하였다. 7월 17일에는 빈 선박인 채로
숨바와(Sumbawa)로 항해하였다. 7월 29일 숨바와의 Alas에 도착해서 곡식을 선적한 후,
8월 13일 Bawean으로 향했다. 8월 20일 Bawean에 도착해서 곡식을 하역하고,
다시 Alas로 되돌아갔다. 9월 11일 수라바야 동쪽에 위치한 마두라(Madura)에 들려 담수를 얻은 후,
자와(Jawa)로 가져갈 곡식을 선적하기 위해서 Alas에 도착했다.
곡식을 선적한 후 9월 29일 Alas를 떠나 자와로 갔다.
10월 5일 수라바야(Surabaya)에 도착하여 곡식을 하역하고 일반적인 화물(짐)을 선적했다.
10월 15일 바타비야로 항해하여 10월 25일 도착해서 화물을 하역한 후 다시 숨바와로 돌아갔다.
11월 20일 숨바와의 Alas에 도착해서 Bira에서 판매할 곡식을 선적했다.
그리고 1935년 11월 26일에 이르러 비라에 정박하였다(Faisal, 2012, 재인용).

이처럼 비라에 거주하고 있는 사람들은 7~8개월 동안 바다 위를 건너면서 동쪽의 파푸아에서부터 서쪽의 자바에 이르는 원거리 항해를 오랫동안 지속하였던 것을 알 수 있다. 무역선의 항로는 특정 개인의 독단적인 결정에 의해 이루어지는 것이 아니다. 이들은 한 배에 승선한 사람들의 관계를 특정한 계급적 위계로 구분하기 보다는 '함께 생계를 찾는' 운명 공동체로 인식하고 있다. 다시 말해 배를 소유한 사람이든, 선장이든 관계없이 함께 바다에 나간 사람들은 위험을 공유하는 공동체라고 볼 수 있는 것이다. 위험을 똑같이 공유한다는 원칙은 어디로 항해할 것인지, 어떤 화물을 선적할 것인지에 대한 결정이 공동으로 이루어져야 한다는 것을 뜻한다.



화물 적재(마카사르, 연대 미상) © Dr. Horst

"병, 목재 등 우리가 운반하는 화물은 회의 때 모두 결정된다.

혼자서는 그런 결정을 할 수 없다. 함께 해야 한다. 합의가 없으면 항해를 할 수가 없다."

(Michael Southon, 1994, 인터뷰 재인용)

"같이 출항하면 반드시 같이 돌아와야 한다는 규칙이 있어요….

같이 배를 타고 나가서 돌아오면 친구가 되요. 왜냐하면 한번 항해를 같이 했으니까."

(Haji Saparing, 남성, 84세)

그러면서도 선박 내 규율 유지를 위해서 선장과 선원의 관계는 가족 구성원간의 위계적인 관계로 비유되기도 한다. 한 배를 탄 사람들은 한 가족의 구성원이 되어 선장은 아버지의 역할을, 선원들은 아버지인 선장의 자녀로 받아들여지기도 하는 것이다. 이러한 역할 구분은 5~6명의 남성들이 좁은 공간에서 오랜 시기동안 함께 시간을 보낼 수 있는 최적의 방법이라고 여기기 때문이다. 자녀들인 선원들은 의사결정을 모두 아버지인 선장에게 미루기도 한다. 이러한 위계질서는 위험의 공유와 공동의 의사결정과는 상반되는 입장이다. 하지만 위계를 바탕으로 한 선장과 같은 특정인의 권력행사는 최소한으로만 이루어진다. 대신 선원들은 적극적인 방법으로 위계관계를 전복시키기도 한다. 선원들은 가혹하게 대우하는 선장을 비판하고 비난하여 향후 선장이 선원을 모집하는데 어려움을 겪을 정도의 평판을 만들어낸다. 더욱 권위적인 선장에 맞서서 선원들은 외국 항구에서 배를 버리고 떠나는 사례도 있다(Michael Southon, 1994). Haji Saparing에 따르면 1991년에 선원들이 외국 항구에서 배를 버리고 떠난 사례도 있었다.

1991년 8월 비라 출신의 선장을 비롯하여 항해 전문가들 및 영국인 2명을 포함한

총 10명의 사람들이 'Pinisi Ammana Gappa'를 타고 타나 베루에서 출항하여 발리,

인도양을 지나 동쪽의 마다가스카르로 항해했다. 선박은 외국인의 제작 의뢰로 완성된 피니시였다.

마다가스카르까지의 항해를 담당한 선장은 다앵 에코라는 사람으로 타나 베루에서도

명성이 높은 선장이었다. 그렇기 때문에 함께 항해할 선원을 모집하는데 수월하였다.

그러나 항해는 순탄하지 않았다. 인도양에서는 9~10m 높이의 파도가 치기도 했다.

이러한 조건 속에서도 'Pinisi Ammana Gappa'는 동력을 사용하지 않고

35일간의 항해 끝에 목적지인 마다가스카르에 도착할 수 있다.

하지만 항해 중 선박에 탑승했던 사람들간의 갈등이 발생하였다.

두 명의 외국인 가운데 한 명이 다른 선원들과 갈등을 일으키게 된 것이다.

목적지에 도착한 선원들은 선박 내 불화로 인해서 마다가스카르에서 타나 베루로 돌아가는

항해에는 함께할 수 없다는 결정을 내렸다. 선장 또한 선원들의 결정을 받아들여

선박을 버려둔 채 선원들과 함께 항공기를 이용하여 인도네시아로 귀국하였다.

그 결과 외국인이 제작 의뢰한 피니시는 마다가스카르에서 타나 베루로 돌아오지 못하고

그곳에 정박해 있을 수밖에 없었다.[46]

위의 사례는 선박 내 위계질서 속에서 비교적 평등한 관계인 선원간의 갈등이 구성원간의 해체로까지 이어진 사례라고 볼 수 있다. 비록 명성이 높은 선장과 선원간의 직접적인 불화는 아니었지만, 외국인이 가족 구성원으로 포함되면서 또 다른 갈등이 양산된 것이다. 이처럼 공동체 내에 외부인이 참여하는 새로운 변수로 인한 선박 내 규율 유지는 대항해 시대에도 발생했다. Horst에 따르면, VOC는 비라 사람들을 자신들의 무역선에 승선시켰다. 그 이유는 비라 사람들이 술라웨시와 말루쿠, 자바 인근, 오스트레일리아 북부로 항해하는 지식을 갖고 있었기 때문이다. 그러나 VOC의 선장 혹은 선주와 비라 사람으로 이루어진 선원의 관계는 앞서 살펴본 것처럼 아버지와 자녀로 비유되는 가족 구성원의 관계만으

46 이후 이 선박이 어떻게 되었는지는 정확하게 알려지지 않았다. Haji Saparing은 마다가스카르에서 침몰했거나 다른 사람에게 판매되었을 것이라고 추측하고 있다.

로는 선박 내 질서와 규칙을 유지하는 것이 곤란하였다. 그래서 비라 사람들은 자신들의 문제를 스스로 해결하고자 했다. 이에 따라서 선장 혹은 선주로 대표되는 VOC는 선박 내에서 비라 사람에게 문제가 발생하게 되면, 비라 사람들끼리 해결책을 찾을 때까지 방관 하였다.

함께 위험을 공유하고 있다는 관념과 공동체 내에서 문제를 해결하고자 하는 가치는 선박에 승선하는 인원이 모두 단일한 집단이 아니라 개별 집단의 구성원들의 집합체였기 때문에 가능했다. 이는 현재 인도네시아 사회에서도 오랜 역사를 가지고 있으며 적어도 17세기로까지 거슬러 올라간다.

"무역상들은 인도네시아와 동남아시아의 모든 해안을 따라 수백 명씩 모여 들었다.
그러나 이 많은 무역상들의 숫자는 선박과 상품의 개수와 함께 생각봐야 한다.
선박의 수는 무역상의 수에 비해 1/10밖에 되지 않았다.
인도와 이슬람 국가에서 8천 명의 무역상들과 중국에서 1천 명의 상인들이
항해를 했다는 기록과 그들이 가지고 있었던 화물의 양을 살펴보면…
상인 개인이 소유하고 있었던 상품은 소규모의 행상 무역이었다.
상인들은 긴 항해를 하며 물건을 실어 나른다.
그들은 독립적으로 행상을 하거나 합자회사에서 거래하는 상인들이었다."

"1940년대 중반까지 대부분의 선원들이 문맹이었기 때문에
배의 공간은 분쟁을 피하기 위해 물리적으로 나누어져 있었다.
각자 할당된 공간에는 자신들이 구입한 화물들로 채워졌다."

(Michael Southon, 1994, 재인용)

Southon에 따르면 이러한 선박 빌려 쓰기의 역사가 비라 사람들이 갖고 있는 우선적인 가치인 위험의 공유와 공동 의사결정의 기원이라고 보고 있다.



서부 칼리만탄 Singkawang의 강을 항해하는 중국 선박(연대 미상) © Dr. Horst



중국 선박에 화물을 싣고 있는 모습(마카사르, 1915) © Dr. Horst

항해라는 것은 모든 것을 함께 얻거나 잃는 같이하는 모험이라는 이념을 내포하고 있다.

선박을 둘러싼 역할 구분은 성별 차이에 따른 역할로 은유되기도 한다. 선박을 건조할 때 실시하는 여러 의례와 같은 선박과 주변 인간관계, 대상들을 둘러싼 남성과 여성으로의 역할 구분, 그리고 남성과 여성의 결합에 따른 임신과 잉태, 출산의 은유가 존재한다. 여기에 더해 선박과 집이라는 공적인 공간과 사적인 공간의 관계는 한 집안의 남성과 여성의 관계로 은유되기도 한다. 즉 선박은 남성, 집은 여성이라는 등식이 성립된다. 성별에 따른 구분은 기본적으로 성별에 따른 경제적 역할과 동일시된다. 남성은 가내 경제를 위해 배를 타고 먼 바다로 나가 경제활동을 하여 자본을 획득한다. 반면, 여성은 남성이 배를 타고 먼 바다로 나가 경제활동을 하는 동안 마을과 집에 머물면서 가내 경제활동을 담당한다.

"여기서는 결혼을 하면 남편은 부인 집에서 살아요. 재산 상속도 딸이 가져가는 거예요.
집은 여자가 가져가는 거지요. 그런데 배는 남자가 가져가요."

(Dr. Horst, 60대, 남성)

이처럼 배와 집이 갖고 있는 남성과 여성의 성별 구분과 역할은 비라뿐만 아니라 인도네시아 해양 문화 속에서 일반적으로 성립되는 등식이다.

"마을 여자들은(부톤의 바우바우 시의 어촌마을) 솜을 가지고 천을 만들어서 염색도 해요.
대부분 사롱을 만드는 거예요. 옛날부터 남자들이 바다에 나가 어업활동을 하면
여자들은 집에서 천을 만들었어요."

(Taslimin, 40대, 남성)

5월부터 10월의 기간은 항해 기간이기 때문에 비라 남성들은 항해를 떠나고 마을 내에는 대부분 여성, 노인, 어린이 등만이 머무르게 된다. 여성을 중심으로 마을 내 머물고 있는 사람들은 가정활동과 직조 등의 가내 경제활동을 담당한다. 대신 마을 내 남성이 존재하지 않기 때문에 이 시기에는 마을 공동체 구성원들의 집단적인 의례나 의식이 이루어지지 않는다. 마찬가지로 이 시기에는 가옥을 수리하는 것도 금기시된다. 반면 11월부터 다음 해 4월까지는 항해가 이루어지지 않는 시기로, 이 시기에는 모든 구성원들이 마을에 모여 있는 시기이다. 따라서 이 시기에 마을 내에서는 각종 행사와 의례가 이루어진다. 결혼식, 성인식, 다양한 감사절과 같은 행사가 개최된다. 또한 그동안 이루어지지 않았던 주택 수리, 울타리 수리, 선박 수리가 이루어지는 시기이기도 한다.

Haji Saparing에 따르면 비라 사람들은 1990년 초반까지만 해도 파푸아의 메라우케(Merauke)에서부터 칼리만탄의 폰티아나, 수라바야를 거쳐 동쪽 끝에 위치한 메단까지 이동하였다. 비라 사람들은 선박에 나무껍질을 싣고 4월부터 불기 시작하는 동쪽 바람을 타고 엔테테로 가서 판매를 한 뒤 수라바야로 이동하여 여러 물품을 구입하여 숨바와, 칼리만탄에 가져가서 판매하였다. 그리고 다시 나무를 사와서 수라바야에 가서 판매하였다. 11월에 이르러 점차 서쪽 바람이 불기 시작하면 비라 사람들은 수라바야에서 지붕 재료를 구입하여 집으로 돌아왔다.

"다른 술라웨시 사람들은 흙 밑에서 살고 싶지 않다고 해요.
죽은 사람이 묻히면 흙 밑에 있는 거니까. 그래서 지붕을 흙으로 만들지 않고
나무나 잎사귀로 지붕을 만들어요. 대신 여기 지붕은 흙으로 만들어요.
지붕을 흙으로 만들어 사용하는 곳은 자바 쪽 사람들이예요.
그래서 11월에 수라바야에서 돌아오는 때에 지붕 재료를 사가지고 와서 집을 고쳐요."

(Haji Saparing, 84세, 남성)





인도네시아 선박과(위, 1936)
화물(아래, 1948)
© Dr. Horst



흙으로 만든 비라 가옥의 지붕

즉 마을 내 남성들의 항해 기간 중에 금기시 된 가옥의 수리가 11월 남성들의 귀항과 동시에 재료의 수입으로 금기가 해제되는 것이다. 또한 항해가 끝나는 때에 남성들은 1년 동안 가족 구성원들이 먹고 생활할 수 있는 쌀과 자본을 가져오기도 하였다. 과거에는 대부분 쌀을 많이 수입해 왔기 때문에 비라 마을 사람들이 모두 소비하는 양보다 마을 외부로 판매하는 양이 더 많았다. 이외에도 소금, 설탕, 코코넛 오일, 등유와 같은 화물들을 수입해 가져왔다.

현재 비라 사람들의 항해 지식과 기술은 점차 사라지고 있다. 세계화의 흐름 속에 자본의 유입으로 인도네시아의 전통 선박은 외국 자본의 영향을 받게 되면서 자본의 요구에 맞게 변형되었다. 엔진의 활용으로 인해서 돛에 의지하였던 항해는 동력선이 차지하게 되었다. 동력선의 항해는 계절풍을 활용하여 서쪽과 동쪽을 오갔던 항해에서 계절에 관계없이 필요에 의해 언제든지 항해가 가능한 것으로 변화시켰다. 이에 따라 바람과 항해, 항로에 관한 지식을 갖고서 항해자, 선장으로서 역할을 담당했던 비라 사람들은 선박이나 항만 노동자로 전락하고 있다.





비라 마을 해변에 정박 중인 소형 선박 △
마을 해변에 정박해 있는 아우트리거 ▽

참고문헌

I. 조사개요

동남아지역연구실, 『인도네시아』, 경남대학교 극동문제연구소, 1983.

가일스 밀턴(손원재 옮김), 『향료전쟁』, 생각의 나무, 2010.

재레드 다이아몬드(김진준 역), 문학사상사, 2012.

유네스코한국위원회, 『문화 다양성과 문화 간 대화』, 집문당, 2010.

두산백과 : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId

세계인문지리사전: https://terms.naver.com/entry.nhn?docId

wonderful Indonesia(https://www.indonesia.travel/kr/ko/destinations/sulawesi/wakatobi

III. 부톤(Buton) 섬의 바다 사람들

네이버 지식백과 : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId

네이버 해양용어사전 : https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=636205&cid=50316&category Id=50316

Blair Palmer, Memories of Migration: Butonese Migrants returning to Buton after the Maluku conflicts 1999-2002, ANTROPOLOGI INDONESIA Special Volume, pp 87~99, 2004.

Daniel Johnson, BUTONESE CULTURE AND THE GOSPEL(A CASE STUDY), Melanesian Journal of Theology 19(2), pp 87~120, 2003.

Dian Farisa, Yulianto Purwono Prihatmaji, The Butonese Traditional House Typology According to the Social Status in Buton, UIA 2017 Seoul World Architects Congress, 2017.

Johannes I. (Hans) Bakker, The Netherlands Indies in Aceh, Bali and Buton: degrees of resistance and acceptance of indirect and direct rule, Leidschrift 24, pp 83~103, 2009.

Michael Southon, The navel of the perahu: meaning and values in the maritime trading economy of a Butonese village, MA. Australian National University, 1994.

Mimi Arifin, Shirly Wunas, Wa Ode Ramlah Rilani, The Concept of Preservation of Traditional Settlement in Benteng Keraton Wolio Area (Subdistrict of Murhum, Baubau City), 3rd ICIAP “Enclusive Space, Enriching Culture”, 2016.

SEUNG-WON SONG, Being Korean in Buton? The Cia-Cia's Adoption of the Korean Alphabet and Identity Politics in Decentralised Indonesia, EMANUSIAAN 20(1), pp 51~80, 2013.

Tony Rudyansjah, History and Social Action: A Study of Landscape in the Former Sultanate of Wolio, ANTROPOLOGI INDONESIA 2, pp. 68~82, 2016.

IV. 와카토비(Wakatobi)의 바다 사람들

해양수산부 보도자료 2016년 4월 29일

ABDUL RASYID ASBA & ISMAIL ALI, Gypsy from the Oriental: Bajo Ethnic in the Sulawesi Sea, International Journal for Historical Studies, 6(1), pp25~34, 2014.

Ade Amelia, Albertus Bobby Widagdo, DEVELOPMENT OF SEA DWELLING: BAJAU TRIBE, DEVELOPMENT OF SEA DWELLING: BAJAU TRIBE, 2015 International Conference on Dwelling Form 2015 ROICEEDINGS, pp195~212, 2015.

ANH LIÊN DO KHAC, The Political Sea Conservation Policies, State Power, and Symbolic Violence The Case of the Bajau in the Wakatobi Marine National Park, Explorations Volume 14, 2018.

Chandra Nuraini, Indonesian Bajo History and Narratives: the Iko-Iko Epic Songs, Oceans of Sound: Sama Dilaut Performing Arts, Georg Olms Verlag, pp 141~165, 2012.

Clifford Sather, Bajau laut boat-building in Semporna, Techniques & Culture 35-36, pp 177~198, 2001.

David Mead and Myung-young Lee, Mapping Indonesian Bajau Communities in Sulawesi, SIL International, 2007.

James J. Fox, NOTES ON THE SOUTHERN VOYAGES AND SETTLEMENTS OF THE SAMA-BAJAU, Bijdragen tot de tall-, Land-en Volkenkunde Vol. 174, Brill, pp. 459~465, 1977.

Julian Clifton, Richard K. F. Unsworth, David J. Smith, Marine Research and Conservation in the Coral Trangle, Nova Science Publishers, Inc, 2010.

Kathleen Schwerdtner Manez, Sebastian C. A. Ferse, The History of Makassan Trpang Fishing and Trade, PLos One 5(6), 2010.

Kazufumi Nagatsu, Maritime Diaspora and Creolization: Genealogy of the Sama-Bajau in Insular Southeast Asia, Seneri Ethnological Studies 95, pp35~64, 2017.

Melody C. Lynch, BAJO LIVELIHOODS IN SAMA BAHARI, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA, SINCE 1998, Department of Geography Mcgill University, 2014.

Natasha Stacey, The Maritime World of the Bajo, Boats to Burn, ANU Press, pp 33~55, 2007.

Lance Nolde, Great is Our Relationship with the Sea: Charting the Maritime Realm of the Sama of Southeast Sulawesi, Indonesia, Explorations 9, pp 15~33, 2009.

Roza YUSFIANDAYANI, Fish aggregating devices in Indonesia: Past and present status on sustainable capture fisheries, Galaxea, Journal of Coral Reef Studies, pp. 260~268, 2013.

Titiek Suliyati, Social Change of Bajo Tribe Society in Karimunjawa: From “Sea Tribe” to “Land Tribe”, ournal of Maritime Studies and National Integration, 1 (2), pp 128~138, 2017.

Widhya Nugroho Satrioajie, Dilema penggunaan rumpon: kepentingan ekonomi versus konservasi tuna, 2017, THE CONVERSTATION Articles.

V. 타나 베루(Tana Beru)와 비라(Bira)의 바다 사람들

전태현, “『라 갈리고』에 나타난 부기스족의 정체성과 세계관”, 『世界文學比較硏究』 43, 한국세계문학비교학회, 63~89쪽, 2013.

호스트 리애너, “피니식(Pinis): 서부 오스트로네시아 선박 건조기술의 정교함”, 『선박, 항해 그리고 사람』, 2018 해양 실크로드 무형유산 국제학술대회, 207~227쪽, 2018.

Faisal, PERAHU PINISI DAN BUDAYA MARITIM ORANG BIRA DI SULAWESI SELATAN, Jantra VII, pp 80~88, 2012.

Kathleen Schwerdtner Manez, Sebastian C. A. Ferse, The History of Makassan Trpang Fishing and Trade, PLos One 5(6), 2010.

Michael Southon, The navel of the perahu: meaning and values in the maritime trading economy of a Butonese village, MA. Australian National University, 1994.

Museum La galigo 패널 자료

부록

1. 술라웨시 섬의 사회-생태학적 다양성
2. 북술라웨시 비퉁(Bitung)의 해양문화
3. 인도네시아 해양문화 민족지 사진자료

1

술라웨시 섬의 사회-생태학적 다양성
문화 이전에 자연을 먼저 주장하다

Dedi S. Adhuri
(Indonesian Institute of Sciences)

서론

해양계에 종사하는 사람이라면 술라웨시 섬을 주제로 이야기할 때 가장 먼저 코랄 트라이앵글 생태지역(Coral Triangle Ecoregion, CTE)을 떠올릴 것이다. 2009년 6개 국가(인도네시아, 말레이시아, 브루나이, 필리핀, 동티모르, 솔로몬 제도)의 다자간 협력 기구가 산호삼각 생태지역의 생산성과 지속 가능성을 보호하기 위해 코랄 트라이앵글 생태지역 이니셔티브를 선포한 이후, 이 지역의 산호초와 생태계의 생물다양성은 세계적인 관심을 끌어 모았다. 술라웨시 섬은 해당 지역의 한 가운데에 자리하고 있다(그림1). 코랄 트라이앵글 생태지역이라는 이름이 내포하는 것처럼, 사람들의 관심은 산호초와 관련 생태계에 있다. 다른 말로, 자연 생태계에 관심을 두고 있는 것이다. 따라서 CTE에 대한 주요 설명은 생물 다양성과 보존, 생태계 서비스에 관한 것이다. 다음의 설명은 해당 지역의 주요 담론에 관한 내용이다.

코랄 트라이앵글 지역은 세계에서 산호 다양성이 가장 높은 지역이다. 전세계 산호종 (798종) 중 76% (605종)가 분포돼 있다. CT에는 15종의 지역 토착 산호종이 서식하고 있으며 41종의 아시아 지역 토착 산호종도 분포돼 있다.

코랄 트라이앵글 지역은 세계에서 산호초 어종의 다양성도 가장 높은 곳이다(그림 2). 세계 산호초 어종 (6,000종) 중 37% (2,228종)가 서식하고 있으며 인도-태평양 지역의 산호초 어종 (4,050) 중 56%가 이 곳에서 살고 있다. CT에 서식하고 있는 산호초 어종의 8% (235종)는 토착 또는 지역적으로 제한적인 종이다. 코랄 트라이앵글 국가들은 세계에서 토착 산호초 어종이 가장 많다(특히, 인도네시아, 필리핀 및 PNG). (Nature Conservancy 2008).

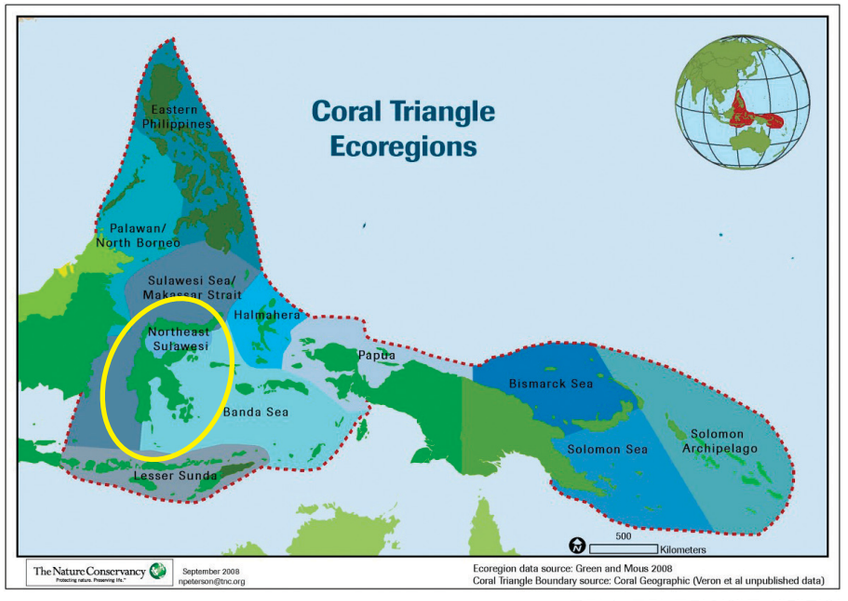


그림 1. 코랄 트라이앵글 생태지역

"바다의 아마존"이라고 일컬어지고 있는 CT는 지구상에서 풍부하고 다양한 해양 생명체가 존재하고 있는 중심이다. 이 곳에는 600종 이상 (현재까지 알려진 산호종의 75% 이상)의 산호가 서식하고 있으며, 전세계 산호초의 53%, 3,000여 종의 어류, 광범위한 맹그로브 숲까지 포진해 있다. 게다가, CT는 세계에서 가장 큰 참치가 산란하고 청소년기를 보내는 장소로 알려져 있다. (CTI 브로셔)

그럼에도, 이 지역의 이용 가능성에는 심각한 문제점이 있다. 세계 해양위원회 같은 국제 기구는 '해양 생물 다양성을 위한 세계 중심지'로써 CT를 보존 우선순위로 지정해야 한다고 주장하고 있다. CT의 환경 다양성과 경제적 가치가 기후 변화와 도시화, 남획 및 기타 영향에 의해 위협받고 있기 때문이다. CT의 6개 국가는 위협의 심각성을 인식하고 코랄 트라이앵글 이니셔티브(CTI)를 만들었다. 이 이니셔티브의 공식적인 명칭은 산호초, 어업 및 식량 안보에 대한 코랄 트라이앵글 이니셔티브다(World Ocean Council 2016).

인도네시아 정보도 지역적 구상을 한 후, 자국 내 생태 지역에 적용할 수 있는 유사한 계획을 개발했다. 다음의 계획은 인도네시아의 CTI프로젝트라고 볼 수 있다. 인도네시아는 세계에서 가장 큰 군도 국가로써 표준시간대 3곳을 걸쳐 있으며 1만 7,000개의 섬으로 구성돼 있고 8만 6,700㎢ 산호초와 2만 4,300㎢의 맹그로브 지역을 보유하고 있으며 약 2억 3,000만명의 인구를 유지하고 있다(Huffard, C.L., M.V. Erdmann, T.R.P. Gunawan. 2012.p xiii). 술라웨시 섬 수역에는 3가지 생태 지역, 즉, 술라웨시 해-마카사르 해협, 동북 술라웨시 및 토미니 만, 반다 해 생태지역이 분포해 있으며, 각 지역에는 산호초 어종 1,785종, 1,561종 (그 중 6종은 토착어종), 1,760종 (3종은 토착어종)이 각각 서식하고 있다(그림 2).

구각류와 관련된 산호의 다양성 또한 매우 높아 각 지역별로 각각 46, 29, 40종의 산호종이 서식하고 있다(그림 3). 이 세 지역의 맹그로브도 매우 풍부하다. 그림 4는 술라웨시 섬의 각 지역에 각각 23, 8, 12종의 맹그로브가 분포돼 있다는 것을 보여준다.

코랄 트라이앵글과 술라웨시 지역이 중요하다고 강조하는 것은 지나치지 않다. 풍부한 생태계와 생물 다양성은 지구 생태계에 중요한 지표일 뿐만 아니라 생태계 재화와 서비스는 수백만 명의 사람들의 생계원이 된다. 따라서 이 생태 지역의 지속 가능성은 우리의 책임이다. 최고의 관리와 보존, 복원 방법을 개발하는 것이 현재와 미래를 위한 최우선 과제여야 한다.

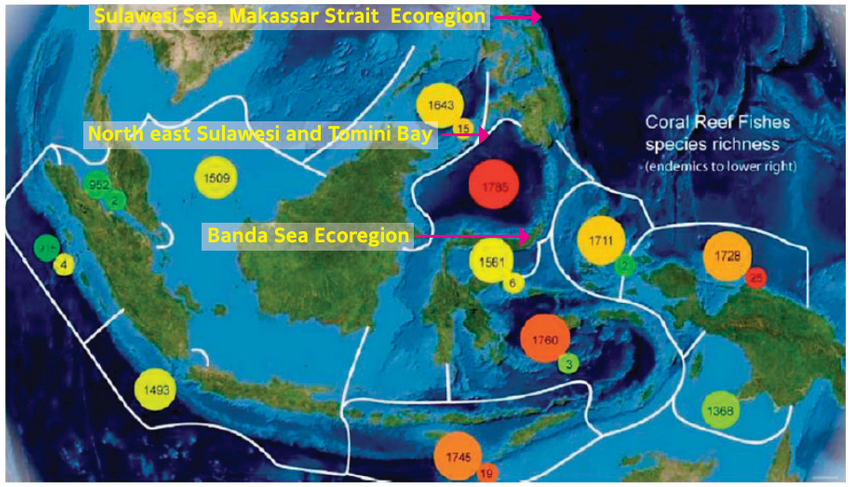


그림 2.

인도네시아 생태 지역의 산호초 지도
© Huffard, C.L., M.V. Erdmann, T.R.P. Gunawan (Eds) (2012, p.13)

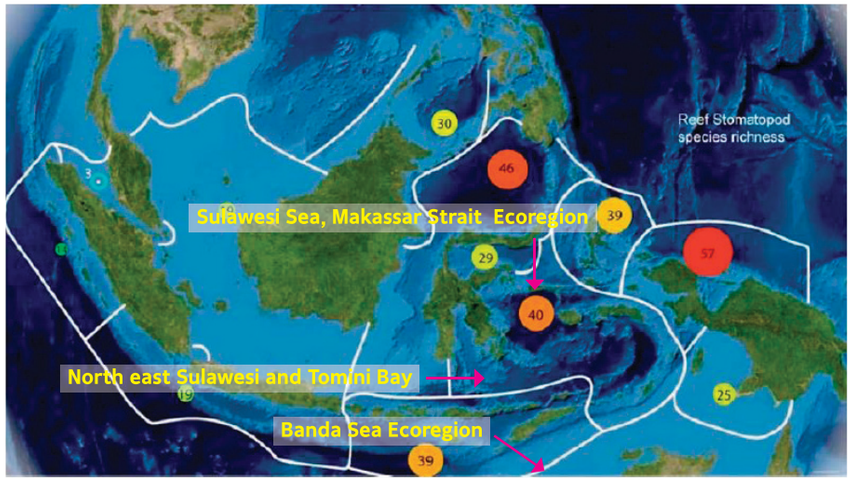


그림 3.

인도네시아 생태 지역에 서식하고 있는 구각류 관련 산호초
© Huffard, C.L., M.V. Erdmann, T.R.P. Gunawan (Eds) (2012, p.14)

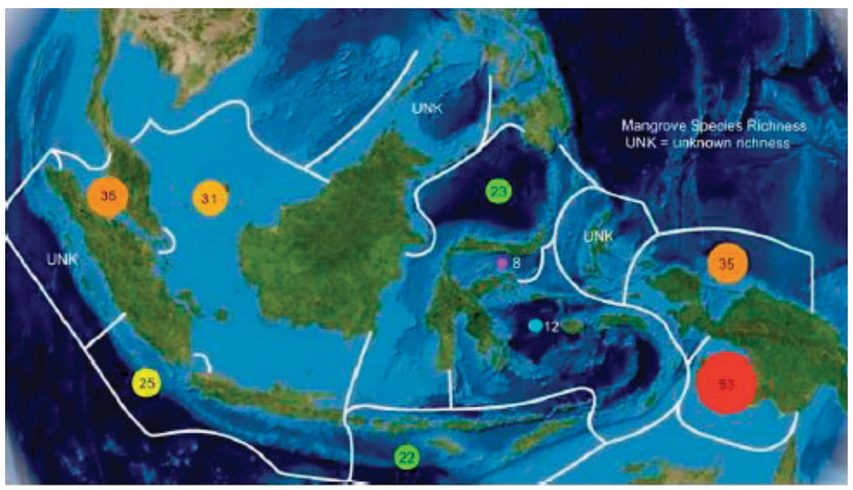


그림 4.

인도네시아 생태 지역의 맹그로브
© Huffard, C.L., M.V. Erdmann, T.R.P. Gunawan (Eds) (2012, p.26)

자연의 지속 가능성과 사람들의 행복 및 식량 보안을 위해 최고의 해양 생태계 관리 및 보존 노력을 원한다고 해도, 생태 지역 및 생물 다양성에만 초점을 맞춘 계획으로는 충분하지 않다. 따라서 해당 지역이 수많은 해안 커뮤니티와 해양 지향적인 소수 민족의 고향이라는 사실을 인식 및 이해해야 한다. 북술라웨시의 미나하사족과 술라웨시 섬 전역에 거주하고 있는 Bajau, Orang Selayar (Selayar), Butonese, Bugenesee Makasares 모두 해당 지역에서 생활하고 있는 소수민족이다. 이 사람들은 믿음 체계와 해양 생태계에 대한 깊은 전통 지식, 전통 어업 양식 등을 통해 바다와 특별한 관계를 맺고 있다. 이 사람들의 문화는 보호와 양육이라는 방식으로 해양 생태계와 상호작용하고 있다. 하단에서 볼 수 있는 것처럼, 이 사람들은 해양 생태계를 '공적 재산'이라고 간주하지 않는다. 즉, 해양 생태계는 어느 누구에게도 속하지 않은 것으로 여긴다(Hardin, 1968). 이러한 사람들과 그들의 문화에 대한 지식을 생태 지역에 포함시켜야 천연 자원 관리에 대한 노력이 충분하다고 볼 수 있다. 생태 지역의 계획은 사회 문화 문제가 이해되어야 완수할 수 있다.

본 논문에서는 술라웨시 지역에서 거주하고 있는 사람들의 해양 문화 중 일부 사례를 제시할 것이다. 그리고 Sangihe, Selayar people, Butonese, Makasarese의 해양 지식 및 어업 방식, 전통적인 어업 관리법 또한 조사할 것이다. 이러한 소수민족들은 자체적인 신념 체계와 해양 생태계에 대한 깊은 전통 지식, 전통 어업 방식 및 전략 등을 개발해왔다. 하지만 그렇다고 해서 본 논문에서 술라웨시 섬 소수민족의 해양 문화를 모두 제시하고 있지는 않다. 다만 이들의 해양 자원 관리 문화를 조명하려고 한다. 협력적인 해양 자원 관리 (공동 관리)가 보다 뛰어난 어업 관리의 토대가 될 수 있다는 것을 제시하려 한다(Ruddle & Satria 참조, 2010).

술라웨시 지역의 문화 다양성:
전통 지식, 어업 전통 및 전통 해양 자원 관리

– Sangihe 족과 해양 문화[1]

인도네시아에서는 Orang Sangir라고 부르는 Sangihe족은 북술라웨시 Sangir Talaud District에서 생활하는 소수민족이다. Sangir 사람들은 해양 문화로 잘 알려져 있다. 사실 그들은 군도에서 살고 있다고 보는 것이 자연스럽다 (그림 5). 해양 문화는 이 소수민족이 거주지에 적응하고 생계를 개발하는 하나의 수단이었다.



그림 5. Sangihe 족의 위치

Sangihe Talaud의 해안 공동체는 해안 수역과 매우 밀접한 연관성을 가지고 있다. 이들은 생태계의 특성을 나타내는 이름으로 각 어장을 식별하고 있다. 예를 들어, 카하키탕 섬(Kahakitang Island)에서는 10개의 주요 어장이 가라지 (Decapterus spp.)로 특화됐다는 사실을 알고 있다(그림 6). 한편, 해안에 거주하고 있어도 이들은 특정 해역에 대한 소유권을 주장하지 않는다. 다만 마을 인근 수역의 해양 자원을 낚고 있다. 그리고 다른 사람들이 살고 있는 해역에서 낚시하는 것을 피하고 있다. 즉, 공동체와 인접한 해역에서만 낚시를 해야 한다는 소속

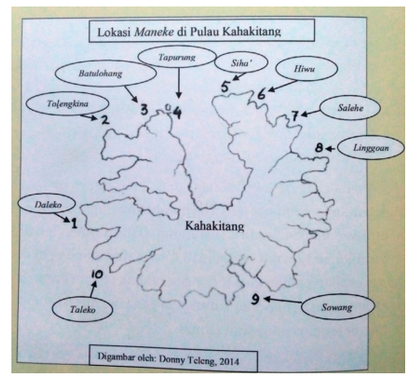


그림 6. 카하키탕 섬 주변의 주요 어장
© Ulaen, Hoetagaol 및 Kaghoo (2014,p.140)

1 본 섹션은 Ulaelan, A. J, S. Hoetagaol 및 M. S. Kaghoo (2014)를 토대로 작성한 것이다.

감을 느끼고 있다는 의미다. 그럼에도 공유하고 있는 것으로 간주하는 어장 몇 곳이 있다. 이 곳에서는 다른 마을의 사람들도 자유롭게 낚시할 수 있다. 심지어 같은 소속의 어부가 아닌 사람과도 낚은 생선을 공유하기도 한다.

Sangihe의 유명한 전통은 Seke-Maneke로써 가라지 어업과 관련이 있다(그림 7). 이 계절성 어종은 현지인들에게 소득원이자 식량원으로써 중요한 역할을 하고 있어 현지 토착민들은 이 어종을 낚을 때 특별한 전통을 행한다. 과거 이 어종은 pandihe(나무로 된 그물 같은 장비, 그림 8)와 3척의 배(Londe; 어획량을 보관 및 운송하는 배, Kengkang; Pandihe를 보관 및 운송하는 배, Pamo; 어부들이 타는 배)로 구성된 Seke로만 잡을 수 있었다.



그림7.

가라지
(Decapterus spp)

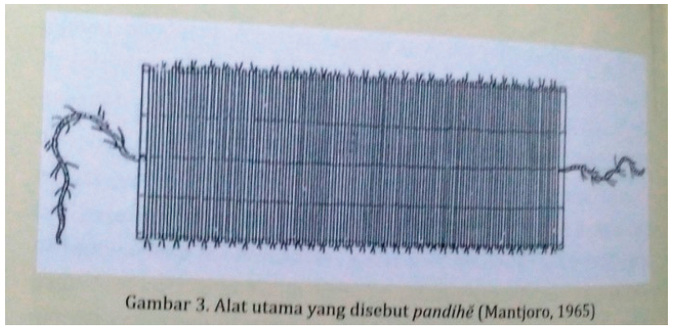


그림8.

Pandihe
© Ulaen,
Hoetagaol
및 Kaghoo
(2014,p.16)

Maneke는 Seke를 사용해 가라지를 낚는 어업 방식이다. 그리고 Seke 그룹은 40~50명의 사람들로 구성된다. 그림 9는 Seke 그룹의 조직도다. 이 그룹은 Tonaseng Karuane 또는 Tonaas라고 부르는 대표가 이끌며 이 사람은 모든 어업 활동을 책임진다. Tonaas는 어업에 대한 지식 외에 영적인 힘을 가진 사람이어야 한다. 그리고 조직의 2인자는 Tonaseng Karuane라고 부르며, 이 사람은 Toaseng Pekuite으로부터 신호를 받으면 Pandihe를 설정한다. 그리고 어업 장비의 유지 관리와 관련된 모든 일을 주도한다. Mandereso는 수확한 생선을 관리하고 어획량을 분배하는 책임이 있다. Mandore 는 어업 준비 과정에서 그룹의 이동을 책임지며, Lekdeng은 그룹의 나머지 구성원으로써 일반 어부들이다.

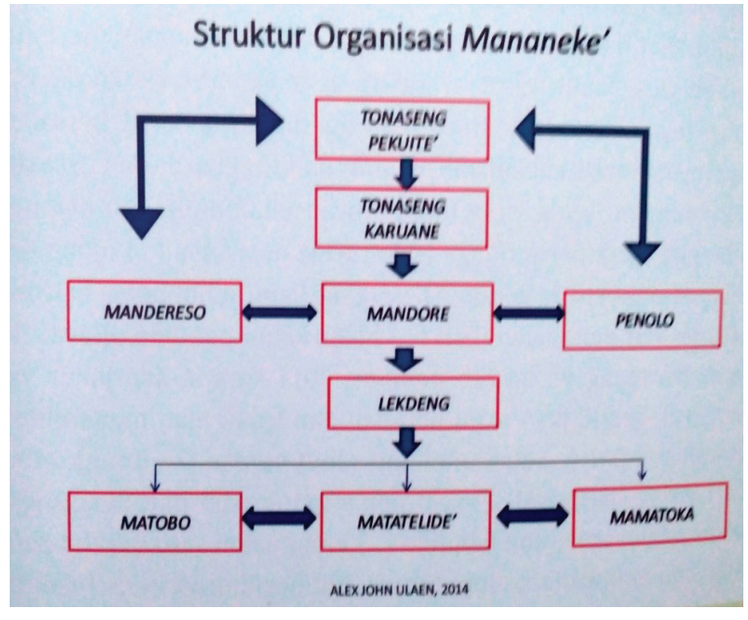


그림 9. Seke 그룹의 조직도

모든 Seke 그룹은 각자 어업 활동을 하는 장소를 가지고 있다. 특정 어업 지역을 허가 받지 못한 경우, 다른 어업 장소에서 활동을 할 수 없다. 예를 들어, 마칼레히(Makalehi) 섬에서는 총 6개의 Seke 그룹이 어업 활동을 한다. 각 그룹은 상호 협정을 토대로 지정된 장소에서만 생선을 낚을 수 있다. Seke Potas는 Dumpise와 Pangkunang에서만 낚을 수 있으며 Seke Yamangsara의 조업 장소는 Liang Kambing과 Malendang이다. Seke Rario는 Saghe Kadio와 Saghe Labo에서만 조업 활동을 할 수 있다 (그림 10).

카로코탄(Karokotan) 마을 사람들은 수 세대를 걸쳐 Eha라고 하는 전통을 실천하고 있다. 이 전통은 장소 또는 자원을 지정하고 한 계절을 마무리하는 것이다. 바다에서 이 전통은 3개 섬의 해역에 있는 9개 지점에서 진행된다. 여기에는 카로코탄 섬 주변의 Lenggoto, Ale'e, Apan and Dansunan과 Intata 섬 주변의 Ranne, Abuwu, Ondenbui, Malo 섬 주변의 Melele와 Sawan 이 포함된다.



1. Seke Potas: Dumpise 및 Pangkunang
2. Seke Yamangsara: Liang Kambing, Malendang
3. Seke Rario: Saghe kadio, Saghe Labo
4. Seke Manghurang: Senggelohe, Malahemung
5. Seke Glori: Tilade Labo
6. Seke Lembe: Tilade Kadio

그림 10. Makalehi 섬 해역의 조업 장소 할당 © Ulaen, Hoetagaol 및 Kaghoo (2014)

현지인들은 이 때 각 장소에서 1년 동안의 조업 활동을 마감한다. 그리고 이 규칙을 깨고 조업을 시도한 사람은 관습법에 따라 태형이나 벌금형을 받는다. 이 전통을 엄격하게 지키는 것은 어류에게 번식할 기회를 주기 위해서다.

계절을 마감하고 나면 또 다른 전통을 따르게 된다. Mane'e라는 이 전통은 'Eha' 전통을 실시하는 동안 보호했던 어류를 수확하는 전통이다. Mane'e 전통은 전통적인 영적 지도자의 주도 하에 신의 축복을 바라는 의식을 치른 후 사직한다. Mane'e 전통을 진행하는 동안 풍부한 어획량과 안전을 기원하기 위해 신과 조상의 축복을 바라는 것이다.

일부 사람들은 조업 날에 어류를 몰기 위해 사용하는 장비를 준비하기 시작한다. 이 장비는 코코넛 잎으로 짠 매우 긴 로프다(그림 11). 조업을 시작하는 날, 사람들은 조업 지점으로 장비를 가지고 간다(그림 12). 그리고 조업 지점에서 반원을 만들어 해변 한 지점으로 물고기를 몰고 간다. 어류가 얕은 해역으로 몰리게 되면 보통 전통적으로 왕(Raja)이라고 하는 리더가 긴 창을 사용해 물고기를 낚아채고 잡은 물고기를 창에 꿴다. 그리고 또 다른 중요한 리더가 라자와 동일한 행동을 한다. 그 후, 모든 사람들이 스쿱이나 작살, 창 등 다양한 장비를 사용해 물고기를 낚는다.



그림 11. 마네이에 사용되는 장비
ⓒ 유튜브 동영상에서 캡처한 화면



그림 12. 낚시 장비 설치
ⓒ 유튜브에서 캡처한 화면

– Selayar의 전통 어업 관리[2]

Selayar는 마카사르 시 남부에 위치한 섬이다. Selayar 사람들은 연안 해역에서 어업 활동을 조절하는 전통을 가지고 있다. 이 같은 관습은 마을마다 조금씩 다르다. 다음에 논의할 내용은 Bungaiaya 마을의 전통에 대한 내용이다. 이 마을은 Selayar 섬 북부에 위치해 있다(그림 13). Bungaiaya 마을 사람들은 마을에 인접한 연안 해역에서 조업 활동을 관리할 권리가 있다고 주장하고 있다. 누구나 마을 해역에서 낚시를 할 수 있지만 지역 조업에 따른 규정을 준수해야 한다.

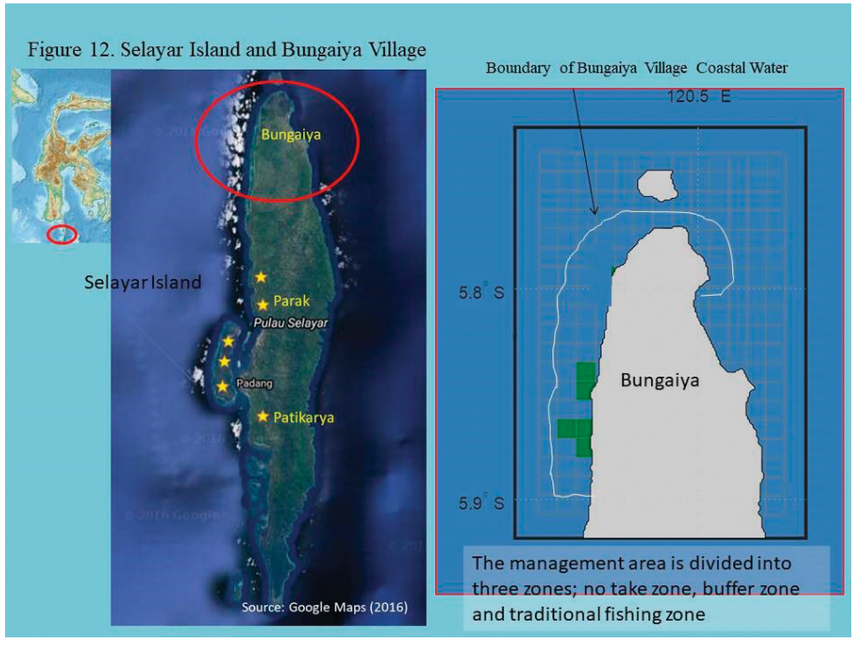


그림 13. Selayar Island and Bungaiya Village © 구글 어스 수정

2 본 섹션은 Ulaelan, A. J, S. Hoetagaol 및 M. S. Kaghoo (2014)를 토대로 작성한 것이다. 본 섹션에서 사용한 데이터는 Queensland University에서 실시한 프로젝트 'Capturing Coral Reef and Associated Ecosystem Services'를 토대로 한 것이다. 본 정보를 수집하기 위해 Helen Ross 교수 및 Ali Yansyah Abdurahim 과 함께 작업했다. Selayar에서 연안 공동체 기반 관리에 대한 또 다른 정보는 H. Ross, A. Y. Abdurrahim, A. Phehan. 2019 및 Nils, A.Y. Abdurrahim, P. Mumby, H. Ross. 2019에서 확인할 수 있다.

일부 규정은 마을 연안에 적용되고 있으며, 마을 연안 해역은 3가지 구역으로 나뉘어 진다. 이는 비조업 구역, 완충 구역(두 구역 모두 Daerah Perlindungan Laut 또는 보존 지역으로도 부른다), 전통 조업 구역이다. 비조업 구역에서는 어업 활동을 할 수 없으며 완충 구역에서는 스노클링이나 다이빙 같은 비추출 활동만을 할 수 있다. 낚시는 오로지 전통 조업 구역에서만 허용되고 있다. 고정 피쉬 트랩(인도네시아어로 Sero, 현지어로 빌라흐 (Bilah)) 위치는 개인 사유지다(그림 14). 그리고 장비 설치는 해당 지점 소유주만 허가할 수 있다. Sero 소유주가 장비를 설치하면, 장비로부터 40 phantoms 내의 지역은 다른 장비를 사용한 어업 활동을 할 수 없다. 즉, 해당 지역에서 다른 장비를 사용하지 못한다는 의미다. 파괴적인 조업 활동, 예를 들어, 시안화물 중독이나 폭파 낚시는 전면 금지됐다. 밤 중에 토치(헤드라이트)를 가지고 다이빙을 하거나 스피어건을 사용하는 행위도 금지됐다. 이러한 금지 규정은 두 가지 이유 때문이다. 첫째, 해당 장비는 지나치게 효과적이어서 어류의 지속 가능성을 위협할 수 있다. 둘째, 해당 장비의 사용은 전통적인 장비를 사용하는 낚시꾼들에게 공정하지 않기 때문이다. 해초 양식 지점에서는 bottom scoop 사용도 금지돼 있다.

또한, 규칙을 위반한 사람에게 처벌과 벌금을 부과할 수 있는 마을 규정도 정립되어 있다. 처벌은 위반 정도에 따라 어획량 및 장비 또는 선박 몰수 등으로 나뉘어 진다. 그리고 시안화칼륨과 폭파 낚시 같은 파괴적인 장비 또는 기술을 사용하는 어부에게는 벌금도 부과된다.

상기 언급한 규칙 외에, Selayar 사람들은 Ombo라는 전통도 있다. 이 전통은 특정한 조업 위치 정보에 대한 비밀 엄수와 관련이 있다. 보통 상급자 낚시꾼들은 다른 낚시꾼들이 모르는 특별한 낚시 지점을 알고 있다. 그리고 상급 낚시꾼들은 이 특별 지점을 마치 '예금 계좌'처럼 간주하고 다른 지점에서 생선을 한 마리도 잡지 못할 때에만 이 특별한 곳에서 낚시를 한다. 그리고 이 곳에서는 혼자서만 낚시를 하고 다른 어부들에게는 비밀로 한다.



그림 14. sero (Bilah)
© Dedi S. Adhuri

– Buton의 전통 해안 지식[3]

Buton은 술라웨시 섬 남부에 위치한 섬의 명칭이자, 민족, 언어, 지역 명이기도 하다. 마카사르에서 비행기로 한 시간 거리에 위치해 있다(그림 15). 소수 민족인 부톤 사람들은 해양 민족으로도 알려져 있다. 그들은 숙련된 어부이자 선원이며 선박 건조인이기도 하다. 다음은 해안 영토에 대한 그들의 문화/전통 지식에 대한 내용이다. 이 정보는 특히 부톤의 전통 영역인 Wabula에서 취합한 내용이다.

Wabula 사람들은 토지와 해안 수역에 대한 공동 영토권을 주장하고 있다. 이들은 공동 토지를 'pangko'라고 부르고 공동 해안 수역은 'Nambo'라고 부르고 있다(그림 15). 그리고 Nambo의 경우 지형 특징에 따라 여러 가지 지역으로 구분하고 있다. 예를 들어, Nambo Longka-longka는 맹그로브 지역이며 Nambo Parangkudu는 해초를 지반으로 하고 있다. 그리고 Nambo Pasi는 산호초 지역, Nambo Kito는 심해다. 또한, 특정한 기능에 따라 지역 명칭을 짓기도 했다. Nambo Picikoluanio ponu는 거북의 산란 장소이며 Nambo Hou는 어류 성장 지역이다.

남부 지역의 어업 활동은 몇 가지 규정으로 관리하고 있다. 여기에는 중독이나 폭파 낚시 같은 파괴적인 조업 활동을 금지하는 내용도 포함돼 있다. 소형 어류를 보호하기 위해 그물망 크기와 피쉬 트랩(bubu)도 규제하고 있다. 게다가, Wabula 사람들도 Ombo의 전통을 따르고 있다. 이는 북 술라웨시의 Eha 전통과도 유사한 한 계절을 끝내는 전통이다. Ombo는 Nambo 내의 지역이나 해당 지역에서 서식하고 있는 특수 어종에도 적용될 수 있다. Ombo가 적용되면 조업 활동

3 본 섹션은 2017년 서브딧 마스야라카트 후쿰 아아트(Subdit Masyarakat Hukum Aaat)에 대한 내용을 토대로 작성됐다.

은 완전히 종료된다. 그리고 Ombo가 해제된 다음에야 현지 지역민들은 조업 장소에 접근할 수 있다.

모든 관리 규정은 parabola(adat 대표)와 imam(종교 지도자)으로 구성된 adat 위원회에서 주관한다. 규정 위반 시, adat 위원회는 주범에 대해 체벌형 혹은 벌금형을 결정하게 된다.

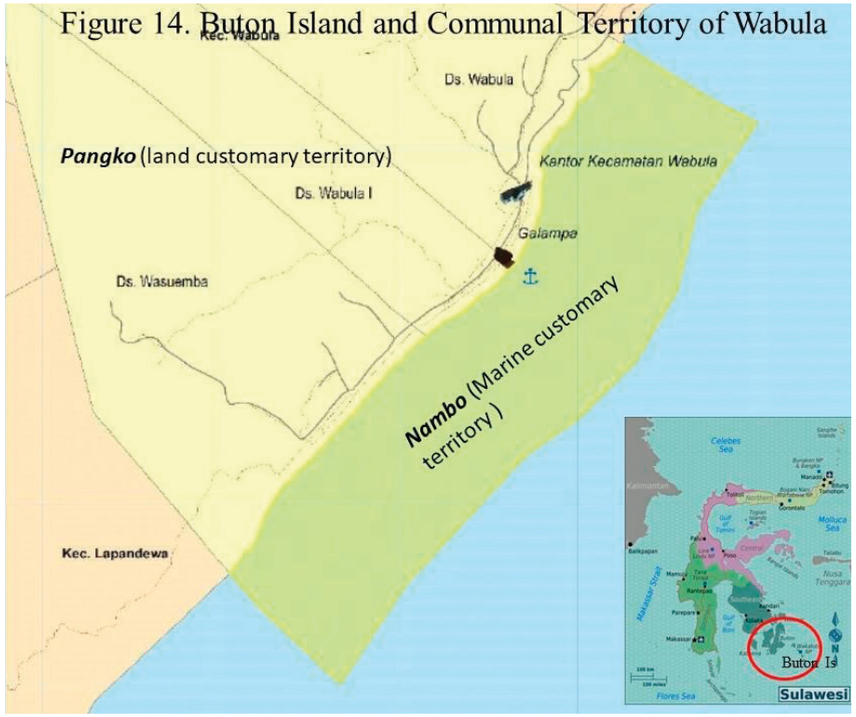


그림 15. Buton Island and Communal Territory of Wabula

결론

술라웨시 섬은 생물 다양성, 특히 산호초와 산호초 어종 맹그로브, 해초 등의 핫스팟으로 유명하다. 코랄 트라이앵글 지역의 중심에 자리 잡은 이 곳은 6개 국가의 감독 하에 있으며 보존 지역으로써 세계적으로 관심을 받고 있는 곳이기도 하다. 환경 또는 생태학적 측면에서, 본 논문은 해당 지역의 문화적 다양성에 중점을 두고 있다. 이 지역에 거주하고 있는 사람들도 문화가 다양하기 때문에, 이 지역은 사회-문화적 다양성도 풍부하다. 그리고 본 논문은 현지인의 해양 영역 자원 관리에 대한 전통 지식에도 초점을 맞추고 있다. 천연 자원 관리 측면에서, 지속 가능한 자원 관리 개발을 기본으로 하는 해당 지식과 관행은 매우 중요하다. 따라서 코랄 리프 지역은 천연 자원뿐만 아니라 사회 문화적 측면도 관리해야 한다고 생각한다. 즉, 생태학적 시스템에만 초점을 맞추기 보다는 사회경제학적 시스템에 중점을 두고 논의해야 한다는 의미다.

참고문헌

Hardin, G., 1968. 'The Tragedy of the Commons.' Science 162: 1243-1248.

Huffard, C.L., M.V. Erdmann, T.R.P. Gunawan (Eds) (2012). Geographic Priorities for Marine Biodiversity Conservation in Indonesia. Ministry of Marine Affairs and Fisheries and Marine Protected Areas Governance Program. Jakarta-Indonesia.

Nils, K, A.Y. Abdurrahim, D. S. Adhuri, P. Mumby, H. Ross. 2019. Quantitative decision support tools facilitate social-ecological alignment in community-based marine protected area design. Ecology and Society. 24 (04): 6.

Ross, H, D. S. Adhuri, A. Y. Abdurrahim, A. Phehan. 2019. Opportunities in community-government cooperation to maintain marine ecosystem services in the Asia-Pacific and Oceania. In Ecosystem Services 38: 1-9.

Ruddle, K. and A. Satria (eds), 2010. Managing Coastal and Inland Waters: Pre-Existing Aquatic Management Systems in Southeast Asia. Dordrecht: Springer.

Subdit Masyarakat Hukum Adat 2017. Identifikasi dan Pemetaan Masyarakat ADat: Masyarakat Adat Wabula, Kabupaten Buton, Provinsi Sulawesi Tenggara.

Ulaelan, A. J, S. Hoetagaol and M. S. Kaghoo. 2014. Verifikasi Niai Budaya Bahari: Seke-Maneke, Traditi Bahari di Ambang Kepunahan. Jakarta: Direktorat Jenderal Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai-nilai Budaya, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

The Nature Conservancy 2008. Coral Triangle Facts, Figures, and Calculations: Part II: Patterns of Biodiversity and Endemism.

World Ocean Council. 2016. Marine Spatial Planning: Case Studies.

2

북술라웨시 비퉁(Bitung)의 해양 문화

Dedi S. Adhuri
(Indonesian Institute of Sciences)

비퉁(Bitung)은 북 술라웨시 주의 주도인 마나도(Manado)에서 동쪽으로 43km 떨어진 지역에 위치한 도시다. 소형 자동차를 타고 간다면 교통 상황에 따라 1~2시간이면 도착할 수 있다. 이 도시를 '비퉁'이라고 부르는 데에는 두 가지 설명이 있다. 첫 번째 설명에 따르면, '비퉁'이라는 단어는 '효과적인 치료 장소' 또는 보금자리, 고요하고 번상하는 국가라는 의미의 단어 '발리숭(Balisung)'에서 유래됐다. 두 번째 설에 따르면, '비퉁'이라는 이름은 현지에서 무성하게 자라고 있는 '비퉁'이라는 나무명에서 따왔다는 내용이다.

비퉁은 '가다랑어 도시(Skipjack 또는 Katsuwinus pealmis city)'로도 유명하다. 이 때문에 굳이 가다랑어를 찾기 위해 선착장에 갈 필요가 없다. 더구나 도시 중앙에 위치한 가다랑어 네 마리를 표현한 기념물이 그 같은 사실을 말해 주고 있었다(사진 1).

'가다랑어 도시'라는 명칭은 비퉁 역사의 근원이다. 연구에 따르면, 비퉁이 마나도와 함께 어업의 중심지로써 발전한 배경에는 1910년 일본 어부의 유입과 연관이 있다. 그 해, 오키나와의 Harutosi Ike는 5척의 대낚싯배(20GT)를 비퉁에 가져왔으며 주변



사진 1

비퉁 시의 가다랑어 기념상
© Dedi S Adhuri

해역에서 가다랑어와 참치를 낚기 시작했다 (Wantania 2004; 37). 그 이후, 비퉁에서 어업이 자리잡게 된 것이다. 사실상, 비퉁이 오늘날과 같은 도시로 발전하게 된 것은 바로 어업 덕분이다. 2000~2010년 사이, 비퉁은 연간 14만 500톤 규모의 어류를 낚을 수 있는 도시였다. 주로 잡은 어종은 고등어, 오징어(Logilo sp.), 가다랑어 (Katsuwinus pealmis), 황다랭이 및 뿔돔 같은 다양한 종류의 참치(Thunus) 같은 회유 어류였다. 그러나 산호성 어류와 도미 같은 어종도 낚았다. 이는 어부들이 이러한 색다른 어종도 표적으로 삼았다는 의미다(사진 2). 그리고 가장 일반적으로 사용한 장비는 대형 건착망 (Pajeko)과 손으로 쓰는 낚싯줄(pancing ulur), 긴 낚싯줄(raway), 대낚시(huhate), 오징어 채낚기(pancing cumi)였다. 이 장비들은 다양한 선박 유형 및 크기와 연관이 있었다. 이번 장에서는 장비 유형과 관련 선박을 중점적으로 알아볼 예정이다. 이 선박들은 '소마(soma)'라고 불리는 대형 건착망과 '펌프 보트(pump-boat)'라고 부르는 참치 어선이다.


가다랑어(Katsuwonus)와 참치(Thunus)


붉돔(Lutjanidae)과
비늘돔(Scaridae)


소형 회유 어종


오징어(Sepioteuthis)

사진 2. 비퉁 어부가 낚은 어류 © Dedi S Adhuri

– 소마 파제코 (대형 건착망)

비퉁 해역에는 정어리와 고등어, 오징어 같은 소형 회유 어류가 풍부하다. 따라서 어부들은 이 어종을 낚기 위해 대형 건착망을 사용하고 있다. 대형 건착망을 사용하기 위해서는 선박 두 척이 필요하다. 이 중 한 대는 Pajeko 라고 부르는 모선이고 또 다른 한 대는 집어선(perahu lampu)이다(사진 3과 4).

Pajeko 또는 모선은 대형 건착망을 옮기는 데 사용되는 선박이며 보통 약 18~30명의 어부가 승선한다. 따라서 그 크기는 집어선보다 크다. Pajeko가 최소 10 GT 규모인 경우 집어선은 1~2 GT 정도다. 명칭에서 알 수 있듯이, 집어선(light boat)은 닻을 내린 어류군집장치(fish aggregating device, FAD)에서 어류를 실어





사진 3. Pajeko △
사진 4. 집어선 (Boat Lampu) ▽
© Dedi S Adhuri

나른다던가 집어선 주위에서 어류 농축액을 끌어내는 등 보다 가벼운 것을 옮기는 기능을 한다. 따라서 모선에 승선한 어부들은 대형 건착망을 보다 쉽게 설치할 수 있다.

이 두 척의 선박은 밤에 작업을 한다. 집어선은 보통 오후 4시 정도에 항구에서 출발을 한다. 그리고 선박에 불을 밝히는 일몰 전후로 어류군집장치(FAD)에 도착하는 것을 목표로 한다. 이는 이미 FAD 근처에 몰려든 어류를 낚는 방법이다. 또한 밝은 조명도 멀리 떨어져 있는 어류를 유인할 수 있다. 이후 모선은 오후 6시 경 부두를 떠난다. 때로 모선이 집어선으로 향하는 도중에 회유 어류를 찾기도 한다. 이 경우, 기장(Tonaas)은 선장에게 어류를 쫓을 것을 명령하고 이를 위해 그물을 설치하게 된다. 모선의 주요 목표는 집어선이 정박한 장소 인근에 자리하는 것이기 때문에 이 경우는 매우 운이 좋은 경우다. 대부분의 경우, Pajeko는 집어선으로 향하며 FAD와 집어선 주변 해역에 몰려든 어류를 낚을 때까지 대기한다. 따라서 보통은 한 장소에서 몇 시간씩 기다리게 된다. 이 때 어부들은 단체로 조업을 하는 것이 아니라 누가 어떤 어류를 잡을지 대기해야 한다. 집어선 주변으로 물고기가 몰려들면 모선의 선장은 모든 어부들에게 그물과 대형 건착망을 설치하도록 지시하고 이를 배 위로 끌어올린다. 바로 이것이 어업 작업의 주요 활동이다. 어획량과 생선의 이용 가능성에 따라 이 같은 작업을 1회 이상 하게 된다. 그리고 다음날 아침 항구로 향한다. 이처럼 Soma Pajeko는 야간 어업 활동을 하는 것이다.

Pajeko에는 선박 소유자부터 장비 및 조업 작업 등과 관련된 각기 다른 지위의 18~30명의 어부가 승선한다. 여기에는 Juragan Darat(일명, 선주)이라고 불리는 선박 및 장비의 소유주와 선장(Tonaas)과 부선장(Pembantu Tonaas), 선원(MAsanae)도 포함된다. 그리고 선원 중에는 두 가지 전문 분야가 있다. 이는 조명 담당자(Orang Lampu)와 Juru Mudi 또는 Orang Mesin라고 부르는 선장이다. 그리고 나머지는 일반 선원이다. 각 지위의 책임은 다음과 같다.

Juragan Darat은 선박의 소유주로써 선박과 장비 사용의 책임이 있으며 여기에는 조업 허가권과 선박 및 장비 작동과 관련된 준비 작업도 포함돼 있다. 업무상 특성 때문에 Juragan Darat는 보통 혼자서 일하지 않는다. 그리고 자신을 보조해 줄 한 명 이상의 인력을 고용한다. Tonaas는 조업 작업과 관련된 모든 일에 책임이 있다. 따라서 조업을 나가기 전부터 어획물을 가지고 항구로 돌아올 때까지 조업 작업과 시간, 장소와 세부적인 내용을 모두 계획한다. 또한, 배 위에서 일하는 모든 선원들의 안전에도 책임 있다. 명칭에서 알 수 있듯이, Asisten Tonaas는 Tonaas를 도울 책임이 있다. 조명 담당자(Orang Lampu)는 FAD로 향하는 선박과 선박 조명을 관리할 책임이 있다. 그리고 선박 주위에 어류가 몰려들게 만들 책임도 있다. Juru Mudi 또는 Orang Mesin은 선박 엔진 상태를 준비 및 유지하고 조업 활동 동안 배를 운전할 책임이 있다. 그 외 나머지 선원들은 선박과 장비를 관리하고 그물을 설치할 책임이 있으며 앞서 언급한 특수 지위에 있는 책임자들을 도와 조업 활동을 해야 한다.

각 지위와 업무 분할로 인해 어획량 분배 또는 어획량으로 인한 소득에 차이가 발생한다. 분배 시스템은 다음과 같다. 포획한 생선을 가지고 항구에 도착했을 때 모든 선원들은 ikan makan(식사로 먹을 수 있는 생선)으로 간주할 정도의 소량의 생선과 개별적으로 낚은 생선을 가지고 집으로 돌아갈 수 있다. 다시 말해, 어부들은 집에서 먹을 양 정도의 생선을 가져갈 수 있다는 의미다. 하지만 먹을 수 있는 것보다 많은 생선을 받은 경우, 중개상이나 현지에서 Tibo-tibo라고 부르고 있는 여성들에게 생선을 팔 수도 있다. 그리고 나머지 어획량은 중개상/여성(Tibo-tibo)에게 팔거나, 조업 성수기에는 정어리 같은 경우 통조림 회사에도 판매할 수 있다. 통조림 회사는 소형 회유 어종은 구입하지 않는다.

분배 시스템은 이처럼 어획물을 팔아 돈으로 만들었을 때 적용할 수 있다. 2주 혹은 한 달이 소요되는 조업 작업 1회 후, 어획물을 판매해 만든 모든 수입을 계산한다. 그 후, 작업비를 공제한 후 순수입을 계산한다. 이 금액은 다시

절반으로 나누어 50%는 선박 및 장비 소유주인 Juragan Darat에게 돌아가고 나머지 50%는 모든 선원들의 몫이 된다. 선원들의 분배는 다음과 같다. Tonaas, Pembantu Tonaas는 각각 3과 2의 몫이 돌아간다. 그리고 Orang Lampu과 Juru Mudi는 각각 1.5씩을 가지며 나머지 선원은 각각 1의 몫을 갖게 된다. 예를 들어, 조업에 참여한 총 선원 수가 20명이고 순수익이 2,000만 루피아인 경우 Juragan Darat는 1,000만 루피아를 받게 되고 나머지 1,000만 루피아는 선원들의 몫이 되는 것이다.

선원들의 경우 Tonaas의 지분은 3, 보조 Tonaas의 지분은 2이며 조명 담당자와 Juru Mudi는 각각 1.5의 지분을 가지고 있고 나머지 16명의 지분은 1이기 때문에 총 지분은 24가 된다. 이는 지분 1당 416.67루피아라는 의미다. 그러면 Tonaas는 125만 루피아를 받아갈 수 있다. 그리고 보조 Tonaas는 833.33루피아, Juru Mudi와 조명 담당자는 각각 625.000루피아, 나머지 선원은 416.67 루피아를 받게 된다.

– 참치용 펌프 보트

수많은 참치 조업 방식 중 현지에서 펌프 보트 튜나 (Pump-boat Tuna)라고 부르는 것이 있다. '펌프 보트'라는 단어 자체가 조업에 사용되는 모선을 의미한다(사진5). 실질적으로 조업 작업에는 Kapal Katinting(카틴팅 보트)라고 부르는 소형 선박을 사용한다(사진 6). 따라서 모든 조업 작업시, 모선(펌프 보트)는 여러 척의 카틴팅 보트와 함께 나선다. 25 GT 규모의 모선은 보통 10척의 카틴팅 보트와 함께 출선한다. 그리고 모선에는 2~15명의 어부가 승선한다. 모선 조업에서 사용되는 낚시 장비는 수직 주낙이다. 이 장비의 흥미로운 점은 돌을 싱커로 사용한다는 것이다(사진 7).





사진5. 두 척의 카틴팅 보트와 함께 정박해 있는 펌프 보트 △
사진 6. 카틴팅 보트 ▽
© Dedi S Adhuri



사진 7.

싱커로 사용하는 돌
© Dedi S Adhuri

탑승 어부의 수가 비슷한 Pajeko조업 구성과는 달리 펌프 보트 구성은 단순하다. Nakhoda(선장)과 항해사, 선원으로만 구성된다. 그리고 일부의 경우 선장이 항해사 역할을 하는 경우도 있다. 이러한 측면에서 선장은 여러 가지 업무를 한다. 전체 조업 활동을 주도할 뿐만 아니라 항해사의 업무를 하며 보트를 운전하고 엔진을 관리한다(운전사).

펌프 보트는 보통 밤 중에 항구를 떠난다. 그리고 멀리 위치해 있는 rumpon(어류군집장치)으로 직행한다. 수많은 어류군집장치가 말루쿠 해역에 설치돼 있기 때문에, 펌프 보트가 이 곳에 도착하기까지 이틀이 걸린다. 펌프 보트는 어류군집장치에 도착하면, 모든 카틴팅 보트를 수면 위로 내린다. 그리고 어부들은 카틴팅에 올라타고 조업을 시작한다. 이 때, 선장을 포함한 나머지 어부는 펌프 보트에서 직접 조업 작업을 한다. 그리고 보통 10~20일간 작업을 하며 평균 14일은 머무른다.

펌프 보트에서는 여러 가지 분배 체계를 사용하고 있다. 선박 소유주가 선장인 경우는 다음과 같은 체계를 적용한다. 어획량의 총 가격에서 작업 비용을 공제한 후, 이를 40:60의 비율로 둘로 나눈다. 그리고 40은 선박의 소유주인 선장

의 몫으로 돌아가고 나머지는 모두 어부들의 것이다(선장을 제외한 나머지). 모든 선원들에게 몫을 동등하게 분배하는 조직이 있는가 하면, 일부는 어부 개인별 어획량을 토대로 분배하기도 한다. 또 다른 체계에서는 순이익을 동일한 비율로 둘로 나눈 후 절반은 선박 소유주의 몫으로 하고 나머지 절반은 다음 공식에 따라 선원들의 몫으로 돌아간다. 선장과 항해사는 각각 15%와 10%씩을 차지한다. 그리고 나머지는 어부들에게 동등하게 분배하거나 어부의 개별 어획량을 토대로 비율제로 분배한다.

– 조업 마케팅과 후원 고객 관계

비퉁에서 이용할 수 있는 여러 가지 조업 마케팅 체인이 있다. 소형 회유 어종의 경우, 대부분 현지 및 지역 시장에서 거래된다. 그리고 참치의 경우 크기가 작은 경우 국내 시장에서 판매되거나 수출(최소 20kg)된다. Pajeko가 조업한 소형 회유 어종의 경우, 선박이 비퉁에 닿자마자 최고가를 부르거나 특정한 거래가 있었던 중개인/여성(tibo-tibo)에게 판매된다. 특정한 거래가 있었던 중개인/여성은 선박 소유주와 오랫동안 특별한 후원자-고객 관계를 유지하고 있는 경우가 대부분이다. 이 같은 경우 보통 중개인/여성은 자신의 자금을 조업 활동에 투자한다. 사실, 이러한 중개인/여성은 어려운 시기에 선박 소유주와 선원들에게 보조자로서의 역할을 자처한다. 예를 들어, 선박 소유주나 선원이 사고에 연루되거나 어려운 가정사가 발생한 경우 중개인/여성에게 재정적인 지원을 요청한다. 이러한 중개인/여성이 조업 활동이나 선원 가족에게 재정적인 지원을 제공할 때, 이들은 이자를 적용하거나 어획량의 지분을 요구하지 않기 때문에 특정한 중개인/여성에게 어획품을 판매할 의무가 생기는 것이다. 그리고 대부분의 경우, 생선 가격은 중개인 혹은 후원자가 결정한다. 혹은 가격 협상이 발생하는 경우, 후원자가 생선 가격을 결정하는 데 더 큰 영향력을 행사할 수 있다.







△ 사진 8. 훈제 생선 준비 중
◁ 사진 9. 훈제되고 있는 생선
▷ 사진 10. 훈제 생선 착색 과정
© Dedi S Adhuri

20kg 미만의 참치의 경우 현지에서 판매하며 더 큰 크기는 비퉁에 위치한 수출 회사에 판매한다. 또한 가장 높은 가격을 부르거나 특정한 구매자에게 판매할 수도 있다. 후원 고객이 없는 선박의 경우, 가장 빠른 시일 내에 대금을 지불할 수 있는 회사에 생선을 판매한다.

중개인/여성에게 인도된 생선은 다른 곳으로 향하게 된다. 가다랑어나 소형 참치 같은 소형 회유 어종은 현지 시장에서 판매되며 북 수마트라의 다른 도시나 다른 섬으로 운반되기도 한다. 한편 대형 가다랑어나 참치의 경우 통조림으로 가공되거나 수출된다. 현지 시장으로 향하는 가다랑어와 새끼 참치 중 일부는 훈제 생선(Ikan Fufu)을 만드는 소형 공장으로 이동한다. 다음은 훈제 생선에 대한 보다 자세한 내용이다.

- Ikan fufu(훈제 생선)

북 술라웨시, 특히 마나도와 비퉁 사람들은 말루쿠 주의 암본 원주민처럼 가다랑어나 새끼 참치로 만든 특별한 음식을 즐긴다. 이 특별한 음식은 Ikan Fufu(훈제 생선)라고 부른다. 이 음식은 현지인들에게 특별식일 뿐만 아니라 이 도시를 찾은 방문객들이 선호하는 선물이기도 하다. 따라서 현지에서 훈제 생선을 생산 및 판매하는 사업은 그 규모가 꽤 크다. 그리고 비퉁 특정 지구의 대부분의 가구들은 훈제 생선 사업을 운영하고 있다.

훈제 생선을 준비하는 과정은 다음과 같다. 시장에서 생선을 구입하거나 또는 정기적인 공급업체, 보통 중개인/여성(tibo-tibo)이 가정으로 생선을 배달하면, 생선을 손질하기 시작한다. 먼저, 생선을 자른 후 생선 살만 발라내고 뼈는 버린다. 그리고 이 살코기를 깨끗하게 씻은 후 대나무 막대기를 사용해 옆으로 길게 늘린다(사진 8). 이 전체 공정 과정은 집 옆에 위치한 훈제 장소에서 진행된다.

다음 단계는 생선을 훈제하는 것이다. 이 과정을 위해 특별한 장소를 준비해야 한다. 생선을 늘어놓을 수 있는 선반이 설치된 꽤 규모가 큰 장소여야 하며 바닥에는 코코넛 껍질을 사용해 불을 지핀다(사진 9). 훈제 과정 동안, 훈제된 생선에 착색을 해 생선이 더욱 신선하게 보이게 만든다(사진 10).

시장에서 판매하기 전 거쳐야 할 모든 훈제 작업은 생선 양에 따라 많은 시간이 소요될 수 있다(사진 11).



사진 11. 시장에서 판매되고 있는 Ikan fufu
© Dedi S Adhuri

3

인도네시아 해양문화 민족지 사진자료





마카사르 포트레(potere) 인근 농산물 판매 선박과 얼음 판매







마카사르 마트 내 수산물 코너 △
마카사르 포트레(potere) 어시장 ▽



선박 건조 중인 타나 베루 마을 해변



바조 바하리 마을 보트



바조 바하리 마을 사람





△ 바조 바하리 마을 어린이들
▽ 바조 바하리 마을 어린이와 해삼





바하리 마을 내 건조 중인 선박과
라치파오 포구







부톤 어시장



부톤 어시장



부톤 어시장 내 농산물 판매

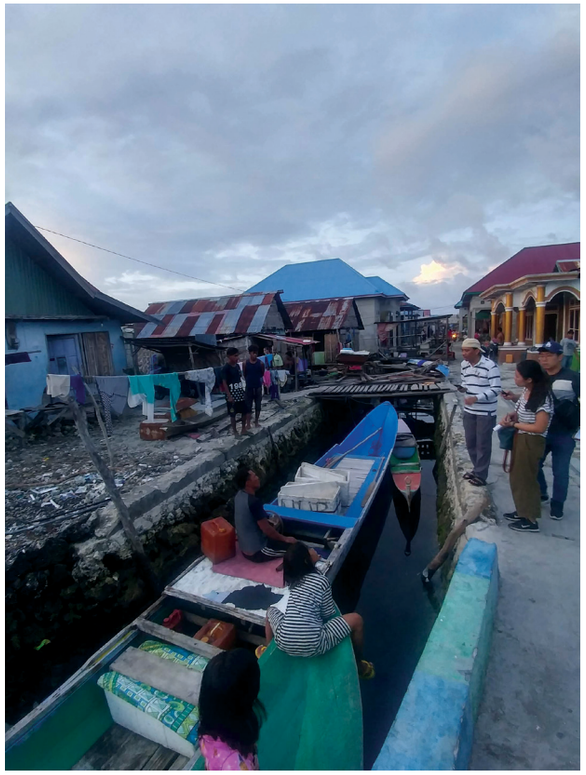


부톤 어시장 내 농산물 판매



부톤 어시장의 어린이들
부톤 찌아찌아족의 한글 사용





◁ 몰라 마을 내 수로
▽ 몰라 마을 사람들





◁ 몰라 마을 여성의 심꽁 만들기
▽ 몰라 마을 야간 어업 준비 작업







△ 삼펠라 마을 Jabira씨 가족
◁ 삼펠라 마을 여성과 어린이





삼펠라 마을의 가옥과 어린이들

술라웨시 북부의 해양문화



나인섬 보트



마나도 시장 △
부나켄섬 어선 ▽

비퉁어선

비퉁 해안

인도네시아 술라웨시 바다 노마드

총괄 : 주강현
기획 : 이종배, 이경희

진행 : 김윤아, 전경호
원고 : 주강현, 전경호, Dedi Supriadi Adhuri
사진 : 주강현, 김윤아, 전경호
교정 및 교열 : 권유리, 김윤아, 백승주, 제아름, 김현수

제작 및 디자인 : 호밀밭

발행일 : 2019년 12월 27일
발행인 : 국립해양박물관 www.knmm.or.kr
부산광역시 영도구 해양로 301번길 45

ⓒ국립해양박물관(Korea National Maritime Museum), 2019
이 도서의 저작권은 국립해양박물관이 소유하고 있습니다.
이 도서의 모든 내용에 대하여 동의 없이는 어떠한 형태나 의미로든 재생산하거나 재활용 할 수 없습니다.
All rights reserved. No part of this book may be reproduced or utilized in any form
or by any means without permission in writing from Korea National Maritime Museum.