

## 명청-근대시기 마카오 “수상인(水上人)”의 취락 및 건축유형 연구

## A Study on the Water-Faring Community and Architectural Forms of the ‘Tanka People’ in Macau from the Ming and Qing Dynasties to the Modern Period

홍 서 영\*

Hong, Shu-Ying

(한양대학교 건축학과 박사과정)

한 동 수

Han, Dong-Soo

(한양대학교 건축학과 교수)

## Abstract

The compositions of ethnic groups in Macau vary with time. Prior to the opening of the port, the majority of the residents in Macau were Chinese people, including those living on land and at sea. After the port was opened, with the increase of Portugal businessmen and missionaries, the population was divided into Chinese people and foreigners (so-called ‘Yiren’ or 夷人 in Chinese). Chinese people living on land were mainly of Hakka, Fujian, and Cantonese descent. Those living at sea were referred to as ‘Tanka People’ (named ‘Danmin’ or 蜑民 in Chinese). They lived on floating boats for their entire lives and were similar to the ‘drifters’ in Japan.

Since modern times, many refugees from mainland China and Southeast Asia flooded into Macau due to warfare. The development of industrialization required a larger number of laborers, and some ‘coolies’ entered Macau in legal or illegal ways, making it a multi-ethnic city. However, the Tanka people were not considered a minority ethnic group under the national ethnic policy of 56 ethnic groups since they did not have an exclusive language and shared dialects in different regions. As the ports inhabited by Tanka people gradually restored foreign trade, the boats and stilt houses used by Tanka people were dismantled to expand the infrastructure area of the ports. Many Tanka people began to live on land and marry people on land, leading to the disappearance of the Tanka group in Macau. The fishing boats and stilt houses used by Tanka people have also disappeared, with only a few remaining in areas such as Pearl River Delta and Hong Kong.

This paper examines the natural and social environment of Tanka people in Macau from the Ming and Qing dynasties to the Republic of China, as well as the adaptive changes they adopted for the aforementioned environment in terms of living space and architectural type, on the basis of summarizing the historical activities of Tanka people. Finally, this study provides a layout plan and interior structure of the most commonly used boat for Tanka people from the Ming and Qing dynasties to the Republic of China, with the use of CAD and other technical software, along with reference to written historical documentation, and provides a case study for further research on the architectural history of Macau’s inner harbor cities, from anthropological and folklore perspectives.

주제어 : 수상인, 마카오, 주가정, 붕옥, 선상가옥

Keywords : Tanka People, Macau, Dwelling Boat, Stilt Houses, Residential Boats

## 1. 서론

중국 마카오<sup>1)</sup> 지역의 거주민은 1553년 개항 이전까

\* Corresponding Author : hongshuying@aliyun.com

지는 주로 중국인으로 육지인(陸上人)과 수상인(水上人)으로 구분되었다. 개항 이후에는 포르투갈 상인과 선교사가 계속해서 늘어나면서 마카오의 거주민은 다시 중국인과 외국인으로 나뉘었다. 그중 중국인들은 생활방식에 따라 주로 객적(客籍), 민적(閩籍), 월적(粵籍)의 육상인과 수상인으로 불리는 단족(蜑族)이 있었는데 이들은 대부분 한족이었다. 그리고 단족은 근대 이전에 중국 동남 연해 지역에 널리 분포했고, 주로 물 위에 떠 있는 수상가옥[浮家泛宅]에 살았으며, 평생을 배 위에서 생활하던 사람들이다.

근대 이후에는 전란 등 사회 혼란으로 중국 대륙과 동남아시아 지역에서 마카오로 난민들이 대거 유입되었고 경제와 산업의 발전으로 노동력에 대한 수요가 커진 결과, 쿠리[苦力(Cooly)]들도 합법 또는 불법적인 방법으로 이주하게 됨으로써 마카오는 여러 종족이 혼재된 다민족 도시가 되었다.

1949년 중화인민공화국 설립 이후 56개 민족을 위한 다민족 국가 정책이 수립되었으나, 단족의 경우는 지역에 따라 사용하는 언어가 다르고 하나로 통일된 민족 언어가 없었기 때문에 이들은 소수 민족의 반열에 오르지 못했다. 또한, 단족이 거주하던 각 연안의 항구는 점차 대외무역의 기능을 회복함에 따라 항구의 기간시설 면적을 확충하기 위해 단족이 사용하던 배와 봉옥(棚屋)은 점차 철거되었고, 이들의 생활은 정부 주도하에 수상생활을 육상생활로 전환하였다.

그 결과 마카오에는 현재 ‘단족’이라는 민족공동체가 이미 해체되었고 생활공간인 각종 선상가옥·어선·봉옥 등도 이미 사라졌다.

중국 학자인 종경문(鍾敬文), 온요빈(溫耀斌), 나향임(羅香林), 진서경(陳序經), 하격은(何格恩) 등은 일찍이 단족(蜑族, 단민)이라는 집단에 대해 체계적인 민족지 연구 및 사료 발굴을 했다. 진서경이 집필한 『단민 연구: 중국 대륙, 홍콩, 대만(蜑民的研究: 中國大陸香港臺灣)』<sup>2)</sup>는 단민의 기원, 지리적 분포, 직업, 민속 신앙, 가요 문화 등에 대해 체계적이고도 구체적인 서술을 하였으나 마카오 수상인을 제외한 홍콩, 대만 및 중국 대륙 지역 단민을 주된 연구 대상으로 삼았다. 나향임은 단족 계보에 대해 깊이 있는 연구와 대담한 가설을 제시하였으며, 논문 「당대 단족 고찰[唐代蜑族考]」<sup>3)</sup>, 「

단민 기원 고찰[蜑民源流考]」<sup>4)</sup>을 작성하였다. 하격은은 「단족의 기원 질의(蜑族的來源質疑)」<sup>5)</sup>, 「당대의 단민(唐代的蜑蠻)」<sup>6)</sup>, 「단족 사적 연표 초안(蜑族事蹟年表初稿)」<sup>7)</sup> 등을 통해 단족 관련 역사적 사료를 수집 및 정리한 후, 이를 바탕으로 파촉(巴蜀)과 영남지역 단족이 서로 다른 민족임을 밝혀냈다. 이 외에도 선행 연구를 바탕으로 여러 지역 및 연대별 단민에 대해 풍부한 연구를 진행한 학자들이 다수 있다. 이러한 연구들은 주로 사회학, 통계학, 인류학 연구 방법을 채택했으며, 연구 내용은 사회학, 민속학과 가깝다. 민간에서 ‘단민’, ‘단가’ 등 단어는 차별적인 의미가 담겨있어, 시대가 발전하고 근대에 들어서자 ‘어민’이라는 단어로 대체되기 시작했다. 물론 실제로 마카오 단민은 대부분 어업에 종사하고 있다. 일찍이 1939년부터 임용용(林咏榮)은 『공훈통신(公訓通訊)』에 「단민의 사회(蜑民的社會)」<sup>8)</sup>를 발표하면서 ‘단민’과 ‘어민’을 구분해 설명하였다. 게다가 단민이 물고기를 잡을 때 집에 있는 연장자와 어린이를 ‘후가(後家, 복건 연해 지역 단민의 건축물로 마카오 수상인의 연해 봉옥과 유사함)’에 보내는 풍습이 있었다는 내용을 서술하였다. 이는 마카오 수상인의 풍습과 유사하다. 마카오 현지 수상인 연구에 관해 본고는 주덕신(朱德新), 맹경순(孟慶順), 주운원(周運源)이 집필한 『20세기 마카오 어민 연구(二十世紀澳門漁民研究)』<sup>9)</sup>를 참고하였다. 해당 저서는 마카오 어민과 수상인의 결혼 풍습·생존방식·신앙숭배 등에 대해 전방위적으로 기록하였으며, 마카오 지역에 초점을 맞춰 연구하여 후대 연구자가 마카오 수상인 관련 연구를 하는 데 풍부한 자료를 제공해주었다.

수상인의 주된 거주 공간 중 하나의 주거정(住家艇)은 대나무 뗏목과 삼판선[舢板, 작은 뚝단배]의 뒤를

3) 나향임, 「당대 단족 고찰·상」, 『문사학연구소월간(文史學研究所月刊)』, 2권, 3-4호, 국립중산대학교(國立中山大學) 출판, 1934, 1~44쪽.

4) 나향임, 「단민 기원 고찰」, 『백월의 기원 및 문화[百越源流與文化]』, 대북: 국립번역관(國立編譯館) 출판, 1955.

5) 하격은, 「단족의 기원 질의」, 『영남학보(嶺南學報)』, 5권, 1호, 사립영남대학교(私立嶺南大學)출판, 1936, 23~36쪽.

6) 하격은, 「당대의 단민」, 『영남학보(嶺南學報)』, 5권, 2호, 사립영남대학교(私立嶺南大學)출판, 1936, 134~137쪽.

7) 하격은, 「단족 사적 연표 초안」, 『영남학보(嶺南學報)』, 6권, 4호, 사립영남대학교(私立嶺南大學)출판, 1941, 221~235쪽.

8) 임용용, 「단민의 사회」, 『공훈통신』, 1권, 7호, ‘사회상황연구(社會情況研究)’ 섹션, 복건성공무원훈련소(福建省公務人員訓練所)출판, 1939.

9) 주덕신, 맹경순, 주운원, 『20세기 마카오 어민 연구』, 북경: 중국문서출판사[中國檔案出版社], 2002.

1) 마카오를 제외한 지명 및 인명 중국어 한자는 모두 한국어 한자 발음으로 읽었다.

2) 진서경, 『단민 연구: 중국 대륙, 홍콩, 대만』, 북경: 상무인서관(商務印書館), 1946.

이러 가장 크기가 작고 구조가 단순하며, 어선, 군함, 놀이배[畫舫] 등에 비해 구체적인 구조와 제조 과정에서 많은 주목을 받지 않았다. 심지어 마카오해사박물관(澳門海事博物館)에서 조차 마카오의 주된 선박 및 부채를 전시하고 있으나 주가정을 찾아보기는 어렵다. 마카오 수상인의 풍속과 신앙, 생존방식을 연구한 학자는 주가정과 봉육을 언급하며 민속 활동과 생활을 위한 공간으로 주가정의 기능과 내부 공간의 기능 구분을 간략하게 설명하였으며 간혹 선박의 대략적인 외관과 건축 자재를 언급하였다. 이 부분은 매우 부족한 문헌 기록에 의존할 수밖에 없으며, 마카오 선박 제조 장인이 설명한 내용이 담긴 사료를 함께 참고해 기록을 환원하는 수밖에 없다. 본문에서 인용한 구술 자료는 필자가 2020년 4월 마카오 선박 제조 장인, 신영(信榮) 조선 공장 사장인 담금전(譚錦全), 그의 아들 마카오 조선공예문화협회 회장인 담준업(譚駿業)과 진행한 온라인 인터뷰를 한 결과물이다.

또한, 본 논문에서는 인류학과 민속학의 시각에서 역사적으로 수상인이라고 불리던 단족의 역사적 활동 궤적을 정리하고, 명청시기부터 근대시기에 이르기까지 마카오 지역의 수상인이 살았던 자연환경과 사회환경, 그리고 생활공간과 건축유형의 변화 양상을 살펴 보았다. 또한, 문자 사료를 기반으로 이들이 가장 많이 이용하던 거주용 선박인 주가정의 기본 평면 및 내부 구조를 CAD로 복원, 제시하였다.

## 2. 마카오의 자연환경 및 사회 개황

마카오 반도, 타이파섬, 콜로아네섬으로 구성된 마카오 특별행정구는 중국 영토의 일부로서 주강(珠江) 삼각주 출구부에 위치하고 광둥성과 인접해 있으며 홍콩과 60킬로미터 떨어져 있다. 마카오 반도와 타이파섬은 마카오-타이파 대교와 서만(西灣) 대교로 연결되는 한편, 타이파섬과 콜로아네섬은 코타이(Cotai) 해안 매립 지구를 통해 하나로 연결되어 있다.(그림 1)<sup>10)</sup>

육지 부분은 관갑 마카오 경계 검문소 지역과 압용강(鴨涌江) 지역으로 이루어져 있고, 해상 부분은 내항수역, 코타이 항행 통로 수역, 마카오 남부 해역과 동부 해역, 인공섬 지역, 마카오 북부 해역을 비롯한 6부분으로 구성되어 있다.<sup>11)</sup>그중에서 영정양(伶仃洋) 하구

및 마도문(磨刀門) 하구는 마카오 동서 양측에 위치하여 퇴적토의 영향을 받고 있으며 강한 퇴적 작용으로 마카오 주변에는 여울이 많이 분포되어 수심이 얕고 항구와 항로가 진흙으로 막히는 문제가 심각한 편이다.<sup>12)</sup>(그림2)<sup>13)</sup>



그림 1. 마카오 위치도

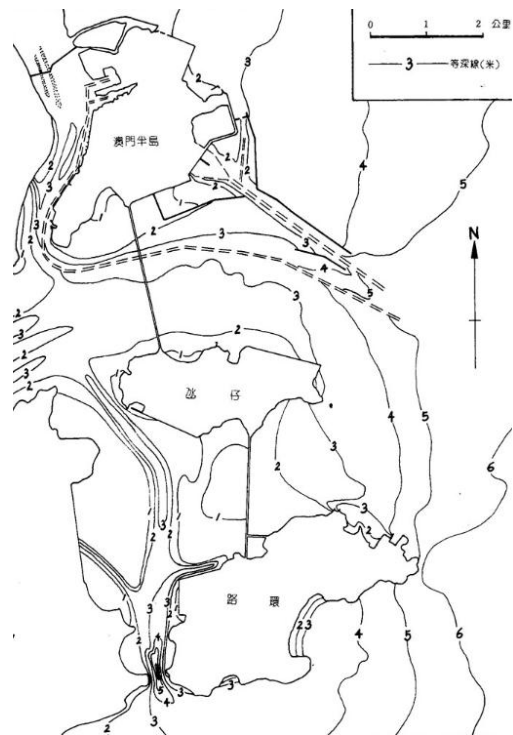


그림 2. 마카오 근처 수역 해저 지형도 (평균 해면을 기준으로)

국무원 발령 제665호.

12) 등한증(鄧漢增), 황취순(黃就順), 『마카오지리신편』, 마카오: 마카오기금회, 2012, 44쪽.

13) 마카오 해사과수무국(海事及水務局) 제공한 마카오 해도의 자료에 의거해 필자 작도.

10) Sémhur가 제작한 *Locator map of Macau China (2010.)*상에 필자가 위치 표기.

11) 2015년 12월 20일 제128/2015호 행정장관 공고: 중화인민공화국

10 논문

이와 같은 지리적 조건으로 인해 근대 이후로부터 마카오에서 빈번하게 준설 공사와 여울 관리, 바다를 메워 육지를 만드는 활동을 진행해 왔다. 부단히 진행된 매립공정으로 마카오의 전체 면적도 갈수록 확대되고 있었다. 기록에 따르면 1912년 11.6km<sup>2</sup>에서 2023년 33.3km<sup>2</sup>로<sup>14)</sup> 확대되었을 뿐만이 아니라 새로운 매립작업 활동이 계속 계획되고 있어 마카오의 육지면적은 더욱 확대될 것으로 예상된다.

마카오 기후는 온난하고 건기와 우기가 뚜렷하게 구분된다. 또한, 열대 기후 북단과 아열대 기후 남단에 위치하므로 연평균 기온이 22.3℃로 따뜻하고 7월 평균 기온이 28.6℃, 1월 평균 기온이 14.5℃이며 겨울에 한파가 강타하면 기온이 5℃ 이하로 떨어진다. 연평균 강우량은 2,031.4mm이지만 계절풍의 영향으로 계절별 강우량이 일정하지 않다. 일반적으로 우기인 4~9월에 연중 강우량의 83%가 집중되고, 여름과 가을에는 종종 태풍의 영향권에 들며 봄에는 안개가 많고 습하다.<sup>15)</sup>

따라서 태풍의 영향으로 수상인의 붕옥은 보통 본도 북부의 쾌자기와 같은 대피항에 세웠다. 주가정은 본도 서쪽에 있는 내향과 하환(下環) 일대에 정착하는 경우가 많았으나 태풍이 부는 날에는 대피항로 향했다가 태풍이 지나간 뒤 다시 내향 등으로 돌아갔다.

2-1. 마카오의 매립공사 및 해안선 변화

마카오 반도는 면적이 9.3km<sup>2</sup>로 전체 면적의 27.9%를 차지하며, 타이파섬은 면적이 7.9km<sup>2</sup>로 전체 면적의 23.7%를 차지한다. 콜로아네섬은 면적이 7.6km<sup>2</sup>로 전체 면적의 22.8%를 차지하며, 코타이 해안 매립지구는 면적이 6.1km<sup>2</sup>로 전체 면적의 18.3%를 차지한다.<sup>16)</sup>

16세기, 포르투갈인들은 마카오를 침공하여 명나라 정부와 일정한 정도의 개발 권한을 얻었으며 마카오는 포르투갈의 중국과의 무역 중계지가 되었다. 이후 100여 년 동안 포르투갈은 많은 부를 축적했고, 마카오의 인구는 계속해서 증가하며, 매립공사도 빈번하게 진행했지만, 대부분은 경작지 개발을 기반으로 한 소규모 공사였으며, 해당 범위는 거의 마카오 반도에만 한정

되었다.

표 1. 마카오 위치도 및 주로 구성 지역

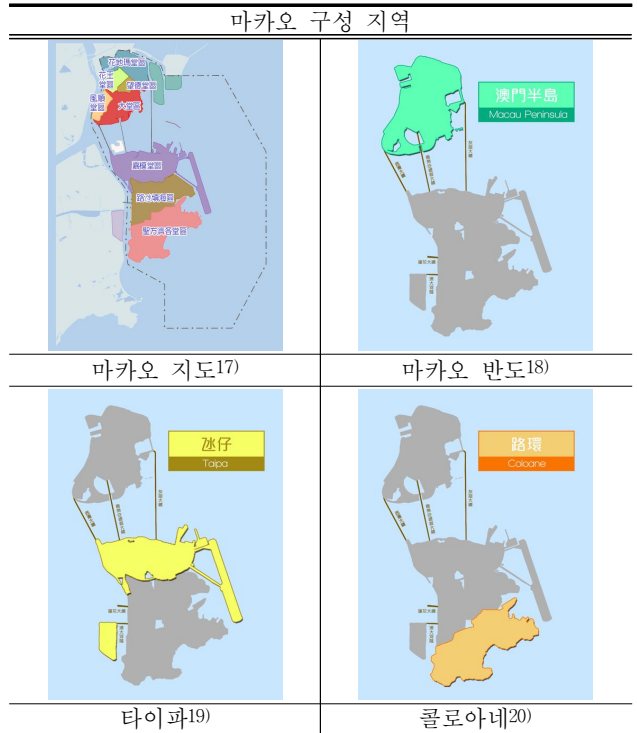
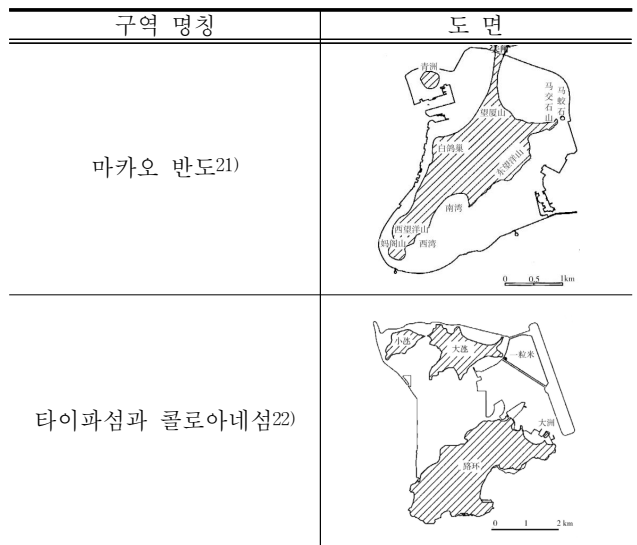


표 2. 매립공사 전후의 마카오 해안선 비교



17) 『Mapa On-line de Macau』(2022년 10월), Cartography and Cadastre Bureau (Macau) 제공.

18) 도면 출처: *map of Taipa, Macau, peninsula, Macau(2015)*, Doraemon.tvb 제공.

19) 도면 출처: *map of Taipa, Macau(2015)*, Doraemon.tvb 제공.

20) 도면 출처: *map of Coloane, Macau(2015)*, Doraemon.tvb 제공.

21) 줄무늬 부분은 1862년에 마카오 반도의 토지 모양을 표시하며 줄무늬 부분 이외의 윤곽선은 2005년에 반도의 해안선이다.

도면 출처: 황취순, 『마카오인문사회과학연구문집. 경제권(澳門人文社會科學研究文選. 經濟卷)』, 북경: 사회과학문헌출판사(社會科學文獻出版社), 2009, 463-476쪽.

14) 데이터 출처: 마카오 지도 제작과 지적국. [https://www.dscc.gov.mo/zh-hant/geo\\_statistic\\_web1.html#scroll](https://www.dscc.gov.mo/zh-hant/geo_statistic_web1.html#scroll) (검색일: 2023년 4월 12일)

15) 『마카오 백년 기후 자료』, Macao Meteorological and Geophysical Bureau, [https://frame.smg.gov.mo/centenary/index\\_one.htm](https://frame.smg.gov.mo/centenary/index_one.htm) (검색일: 2023년 4월 13일)

16) 데이터 출처: 마카오 지도 제작과 지적국. [https://www.dscc.gov.mo/zh-hant/geo\\_statistic\\_web1.html#scroll](https://www.dscc.gov.mo/zh-hant/geo_statistic_web1.html#scroll) (검색일: 2023년 4월 12일)

1842년, 영국은 아편전쟁을 통해 중국 홍콩을 침략하여 새로운 식민지를 건설하기 시작했다. 아편전쟁 이후, 포르투갈은 청나라 정부를 위협하여 타이파섬(당시 주로 대당도(大坭島), 소당도(小坭島), 일립미도(一粒米島)를 포함함)과 콜로아네섬을 점유하였다. 19세기 말에서 제1차 세계 대전 전까지 마카오의 매립 구역은 주로 반도의 남만, 천만(淺灣), 그리고 반도의 서북부에 연결된 청주도(靑洲島)에 집중되었다. 외딴섬 지역은 본도에서 비교적 멀리 떨어져 있으며, 섬에 산이 많은 이유로 매립공사를 진행하지 않았다.

마카오 연해 일대는 얇은 해안이 넓게 분포하고 있다. 이것은 마카오가 채굴 및 토지 개발을 위해 이용한 토지 자원이 되었다. 1863년 마카오 반도는 가장 먼저 오독부(澳督府) 건너편 남만을 매웠다. 그 후, 1866~1910년에는 반도의 북만과 천만, 1919~1924년에는 반도의 내항, 1923~1938년에는 반도의 외항 매립 지구와 남만, 각각 매립공사를 진행했다. 이러한 개발 프로젝트는 현재의 청주, 대산(臺山), 흑사환(黑沙環), 우한(祐漢), 켈자기, 외항 매립지구와 남만 지역 등 기본적인 모습을 형성하였다. 1968년, 타이파와 콜로아네를 연결하는 대교가 공식적으로 착공되었으며, 1969년에 공식적으로 개통되었다. 1974년, 반도와 타이파를 연결하는 칼레피 총독대교(Ponte Governador Nobre de Carvalho)도 공식적으로 개통되어, 이 두 차선의 완공은 마카오가 전면 연결되었음을 나타낸다. 세 지역이 연결된 후 타이파 및 콜로아네 지역의 매립공사가 공식적으로 시행 단계에 들어섰다.

1980년대 후반부터 오포 정부는 흑사환, 외항 매립지구, 남만, 타이파의 매립공사를 수행했다. 1987년에 마카오 공항과 인근 매립작업이 시작돼서 1996년에 거의 완공됐다. 1997년에 타이파 매립 프로젝트가 시작되어 2006년에 완공되었다. 이로써 마카오는 약 20년 만에 타이파 지역의 면적을 19.3km<sup>2</sup>로 두 배 이상 늘렸다. 1992년 남만의 총면적은 1.75km<sup>2</sup>에 이르며, 약 1.9km<sup>2</sup>의 인공 호수와 해안 지역을 포함했다.

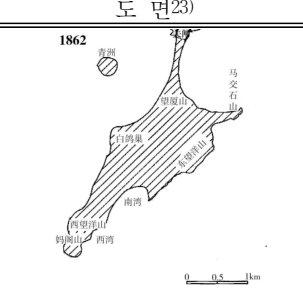
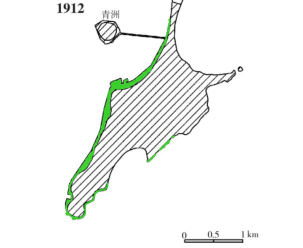
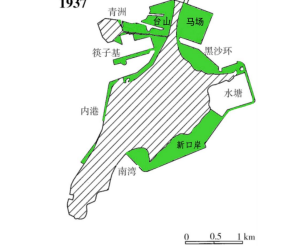
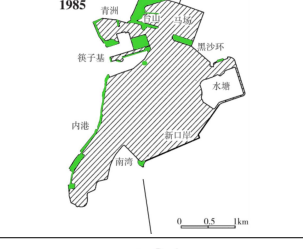
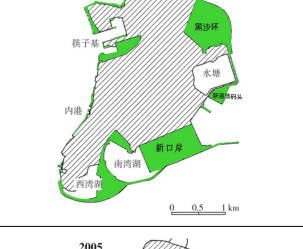

22) 줄무늬 부분은 1919년에 타이파섬과 콜로아네섬의 토지 모양을 표시하며 줄무늬 부분 이외의 윤곽선은 2005년의 해안선이다.

도면 출처: 황취순, 『마카오인문사회과학연구문집. 경제권(澳門人文社會科學研究文選. 經濟卷)』, 북경: 사회과학문헌출판사(社會科學文獻出版社), 2009, 463-476쪽.

23) 표3 내의 도면은 황취순이 그린 도면 상에 필자가 재제작과 위치를 표시.

원도면 출처: 황취순, 『마카오 간척지 및 해안선 변천의 역사 및 토지이용[澳門填海造地、海岸線變遷的歷史及土地利用]』, 『마카오인문사회과학연구문집. 경제권(澳門人文社會科學研究文選. 經濟卷)』, 북경: 사회과학문헌출판사(社會科學文獻出版社), 2009, 463-476쪽.

표 3. 1866-2005년 마카오 반도의 대규모 매립공사

연도 및 구역	도 면(23)
1862년, 마카오 반도 해안선	
약 1913년까지, 북만 및 천만 구역	
약 1937년까지, 외항 및 내항 남쪽	
1985년까지, 남만 및 외항 매립지구	
1996년까지, 흑사환, 남만, 켈자기, 외항 매립지구 등	
2005년까지, 어인부두, 관감변경검문소, 과경산업단지 등	

흑사환 신규 매립공사, 임모당(林茂塘) 매립공사, 외항 매립공사, 국제공항 매립공사 및 타이파 북안 매립공사도 이에 이어서 완료되었다. 약 2005년에 준공돼

## 12 논문

서 받은 토지는 어인부두(漁人碼頭), 관감변경검문소[關閘邊檢大樓], 과경산업단지{跨境工業區}로 개발되었다. 또한, 콜로아네섬의 연생공업촌(聯生工業邨)이 이르는 토지도 매립공사를 통해 받았다.

해안선은 변화로 인해 어민의 생업 공간이 위협을 받았다. 마카오는 토지 사용 문제를 해결하기 위해 해안선을 기준으로 바깥쪽으로 토지를 매립하여 육지를 조성하기 시작했고, 이로 인해 어민의 생계가 큰 타격을 입었다. 또한, 대규모 매립 사업에 사용된 물질로 인해 해양 생태계가 영향을 받아 근해 지역 수산물이 줄어들었다. 평소 새벽부터 근해에서 수산물을 포획하며 생계를 이어왔던 어민은 배에서 거주하는 삶을 포기하고 육지로 이동하여 새로운 삶을 시작해야만 했다.

### 2-2. 마카오의 도시와 사회 발전 역사

고고 발굴 결과에 따르면 기원전 4천 년 전 신석기 시대부터 마카오 주변 섬 지역에서 사람이 거주한 흔적이 있으며 약 6천 년에서 3천 년 사이에 이미 배를 타고 물고기를 잡아 생계를 꾸려나간 사람이 있었다는 것을 확인하였다.

B.C. 219-214년에는 영남지역을 안정시키고 북쪽의 흉노족 세력을 반격하기 위해 진시황이 출병하여 영남을 정벌했는데 이때 마카오를 포함한 영남지역이 진나라 제국의 속령이 되었으나 현재 마카오 지역에서는 진·한(秦·漢) 시대의 문물은 거의 발견되고 있지 않다. 이후 당대부터 마카오 인구는 점차 늘어났으며 대부분 중국 대륙의 이민들이었다. 17세기 이전 “마카오”라는 단어는 동태적인 개념으로 현재의 마카오와 일치하지 않으며 일부 지역을 지칭했다. 또한, 마카오는 향산오(香山澳), 호경오(蠔鏡澳) 등으로 불리기도 했다. 마카오가 문헌에서 비교적 통일된 의미를 가진 것은 16세기 중기부터이다.

포르투갈인의 상륙 이전 마카오는 단지 향산현 남쪽에 있는 외지고 작은 반도의 물굽이였고 사람들이 모여 산 촌락은 단순한 작은 어촌에 불과했으며 향진급 행정단위조차 없었다. 이는 지역에서 처음으로 간행된 『향산현지(香山縣志)』(1547년)의 지도에 마카오 반도와 주변 섬이 그려져 있으나 “마카오”라는 지명은 보이지 않기 때문이다.

포르투갈인이 마카오에서 활동 허가를 받아 1557년부터 집을 짓고 거주하기 시작하여 마카오 반도 남쪽 해안의 좁은 지대인 마카오 거리를 형성하였고, 이는 당시 마카오의 유일한 인위적으로 계획된 거리였다. 이

거리는 지금의 영지대로(營地大街)로 마카오 반도의 서안에 위치하며, 19세기의 매립공사가 완료되기 전까지는 외국 상선들이 정박하여 화물을 하역하고 외국 상인들이 상안하여 무역할 수 있는 지역이었다. 그 이후 중국과 포르투갈 양국의 상인이 공동으로 경영한 마카오는 점차 성벽이 있는 국제무역 항구 도시로 확장되고 유럽-중국-일본 무역항로의 경유지가 되었다. 그 결과 마카오는 중국 내 유럽인 소유의 최초 거점이자 서양문명과의 교류가 이루어진 출발점이 되었다.

마카오의 발전은 16세기에서 17세기 사이 절정기에 도달했으나 3백 년 뒤 인접한 홍콩이 영국에 점령되면서 마카오는 점차 국제무역이 축소되었고 국제적인 위상 역시 급격히 하강 곡선을 그렸다. 정치적인 측면에서 마카오는 포르투갈 국왕이 임명한 총독(總督)이 이곳에 거주하는 포르투갈인들의 사무를 관리했으며 건설, 무역을 비롯한 사항들은 모두 의사정에서 중국과 포르투갈 대표와의 협의로 결정되었다.

1887년 청나라 정부와 포르투갈 왕국은 북경에서 『중포화호통상조약(中葡和好通商條約)』을 맺고 포르투갈이 영구히 마카오의 주권을 점유하는 것을 공식 인정하며 이로부터 1987년 『중포연합성명(中葡聯合聲明)』이 정식으로 효력을 발휘할 때까지 포르투갈의 식민지가 되었다.

## 3. 마카오 단족(蠻族)에 대한 개황

### 3-1. “단(蠻)”의 기원 및 민족 집단의 발전

단족의 기원에 관하여 학술계에서 아직 통일된 견해가 없으나 그 조상은 선진(先秦) 시기 장강 유역의 남부에서 활약한 백월(百越) 부족으로 거슬러 올라갈 수 있다는 설이 가장 유력하다. 『수서(隋書)』 권82 남만전서(南蠻傳序)의 기록에 따르면 “단인은 고대 백월인 한분파의 후손이다(蠻爲古先所謂百越之一種.)”<sup>24)</sup>라고 하였다.

백월은 ‘고월(古越)’이라고 부르기도 하는데 장강 중류, 하류 및 그 남쪽 지역의 각 고대 부족을 총괄하여 가리키며 선진 시기의 고서에서 이러한 부족들을 ‘월’로 통칭했다. ‘백월’의 ‘백’은 대략의 숫자일 뿐 이러한 부족들이 백 개가 있다는 뜻은 아니다. 『한서·지리지(漢書·地理志)』에 따르면 백월의 분포는 “교지(交趾)부

24) 일본 나고야 대학 아시아사학과와 ‘운남, 동남아시아의 한적 문헌’ 온라인 역사자료고, <https://toyoshi.lit.nagoya-u.ac.jp/maruha/kanseki-j/#gsc.tab=0> (검색일: 2023년 4월 12일).

터 회계(會稽)까지 7, 8천 리에 백월 사람들이 섞여서 살고 다양한 종족이 있다(自交趾至會稽七八千里,百越雜處,各有種姓...)”<sup>25)</sup>고 하였다.

교지는 현재 베트남 서북부까지 이르고 회계는 강소성 일대에 위치한다. 이와 같은 부족들이 각자의 “종성(種姓)”이 있으며 ‘종(種)’은 부족 의미이고 민족을 뜻하는 것이 아니다. 그뿐만 아니라 다른 지역에 있는 월인 토착민은 다른 이름을 가지고 있다. 북건설 일대의 월인은 ‘민월(閩越)’이라고 하고 소주와 절강성 일대의 월인은 “오월(吳越)”이라고 하며, 광동성 일대의 월인은 “남월(南越)”이라는 사례가 있다.

‘수상인’은 광둥, 홍콩, 마카오 지역에서 ‘단민’에 대한 호칭이다. ‘단(蠻)’은 또한 ‘단(蛋)’, “단(蛋)”이라고 한다. “단민”과 “단가인”은 배를 집으로 삼아 생활 습관과 신앙풍속이 육지에서 생활하는 사람과 명확한 차이가 보인 부족을 가리키는 것이다. 그들은 주로 중국의 북건설, 광동성, 해남성, 절강성, 그리고 대만, 월남, 홍콩, 마카오 등의 연해나 도서 지역에 분포되어 바다에 의지하여 살고 있다. 일본 열도 지역에서는 이와 유사한 부족을 표해민(漂海民)이라고 불렀다.

또한, 일부 단민이 내륙 연하(沿河), 연호(沿湖), 연강(沿江) 수역에 분포되어 있다. 예를 들면 시허(Xi He)와 로틀리지(David Faur Routledge)<sup>26)</sup>가 고증한 바에 따르면 15세기에는 대부분의 단호(蠻戶)는 태호(太湖)에 살았으며 그 외에 일부 단호(蠻戶)는 북경, 남경, 호북, 호남, 경항대운하(京杭大運河), 장강유역 일대에서 활동했다.

현존하는 최초의 『향산현지(香山縣志)』(1547년)<sup>27)</sup>에는 단가를 대상으로 세금을 징수한 상황이 기록되어 있는데 이는 명나라 홍무(洪武) 연간 마카오 지역에 이미 단가집이 있었다는 것을 의미한다. 또한, 단민은 어업과 염업으로 생계를 유지했는데 ‘어업세는 송나라 때부터 시작되었다(漁課始自宋)’라는 기록은 마카오 지역 단민의 역사가 적어도 송대까지 거슬러 올라가고 있음을 확인시켜준다.

### 3-2. ‘단민’에서 ‘수상인’으로 전환

지금껏 발견된 고고학적 사료에 의하면, 신석기 시대부터 콜로아네섬에 인류 활동의 흔적이 발견되었지만 마카오 사회를 묘사한 문헌은 명나라 또는 청나라 시기에 작성된 것이 대부분으로, 명나라 시기에 지어진 마각묘(媽閣廟)가 마카오 최초의 건축유산으로 여겨진다. 도시 개발이 이루어지기 전까지 콜로아네와 타이파는 살기가 매우 열악했으며 비좁았다. 이러한 이유로 마카오는 일찍부터 향산현(香山縣)에서 관할했는데 거주 인구가 적은 편이었기에 명나라 이전에는 마카오에 대한 기록이 많지 않았다. 16세기 프랑크인 [佛朗機, 당시 일찍이 아시아에 진출한 무슬림이 서구 기독교인을 프랑크인이라고 칭했는데 이는 이후 마카오에서 포르투갈인을 중심으로 한 서양인을 부르는 명칭이 됨] 및 서구 상선(商船)이 마카오에 도착해 이 협소한 땅에서 현지인들과 경제·정치·종교 등 측면에서 교류하다 충돌을 일으키면서 줄곧 주목받지 못했던 중국 남부의 작은 땅이 16~18세기에 이르러 삼사백년간 엄청난 변화를 겪었고, 중국의 대외 교류에도 영향을 미쳤다. 이러한 연유로 마카오에 관한 공식적인 사료 대부분은 지방지(地方志)처럼 모두 명나라 중기 이후부터 기록되기 시작했다.

앞서 언급했듯, 광둥 지역에 거주하며 수상생활을 했던 일부 단민은 한나라 시기 이전까지 남월인이라고 불렸고, 이들은 남월왕국을 세우기도 했다. 고대 한어에서 ‘월(越)’은 ‘월(粵)’과 통하기에 여기서 ‘월인(越人)’은 ‘월인(粵人)’으로 이해할 수 있으며, 월인의 땅이라는 의미의 ‘월지(越地)’ 역시 ‘월지(粵地)’로 볼 수 있다. 물론 앞서 인용한 문헌을 통해 고대 월인이 중국 남동부 연안 및 베트남 북서부 일대에 거주했다는 사실을 추측할 수 있다는 점에서 단편적인 주장일 수 있다. 서한(西漢)이 남월왕국을 정복하면서 남북부 간 교류가 날로 활성화됐고, 한때 이민족으로 치부됐던 남월인과 한족 간의 교류 역시 점점 늘어났다. 한나라 이후 중원 지역에 자리 잡았던 여러 정권은 호적제(戶籍製) 또는 지방 행정 관리 등 방식으로 광둥 지역에 대한 통치와 관리를 강화하였다.

광둥성통계국(廣東省統計局)에서 1934년에 어업조사팀을 꾸려 진행한 조사에 의하면, 광둥 지역에 거주하는 어민은 크게 세 부류로 나눌 수 있다. 첫째는 ‘토인(土人)’, 즉 고용되어 바다에 나가 물고기를 잡아 생계를 유지하는 사람들로, 그 수는 많지 않다. 둘째는 단민으로 전체 조사 인구에서 20~30%를 차지한다. 셋

25) 중국 철학서 전자화 계획, 『한서·지리지』(漢書·地理志) <https://ctext.org/discuss.php?if=gb&bookid=68770> (검색일: 2023년 4월 12일).

26) He, Xi · David Faure, *The Fisher Folk of Late Imperial and Modern China: An Historical Anthropology of Boat-and-shed Living*. Routledge, 2016, p.135-141.

27) 등천(鄧遷)(편), 황좌(黃佐)(저), 『香山縣志(1546)』, 중산시 정보저장소. [http://www.zsda.cn/list?t\\_id=114](http://www.zsda.cn/list?t_id=114) (검색일: 2022년 4월 20일)

째는 어가(漁家) 사람들로, 그 수가 가장 많고 어선에서 살며 육지에 가는 일이 굉장히 드물다. 이들은 계절마다 이동하는 삶을 살아 정착 생활을 하지 않는다. 이를 통해 당시 정부에서는 어업에 종사하는 사람들을 명확하게 구분하지 않았으며, 단민과 어민을 혼동하는 경향이 있었다는 것을 알 수 있다. 사실 민국 시대 이후, 정부가 단민의 육지인을 장려하면서 단민의 사회적 지위도 어느 정도 향상됐고, 이때부터 육상에 거주하는 사람들과 혼인하여 점차 육지에 정착하는 단민이 늘어났다. 어업이 근대화되면서 자본가들이 항구 지역 수상 운송업과 관광업 등에 투자하였는데, 육지에 거주하던 많은 어민이 자본가들이 경영하던 수상 업무에 고용됐고, 배 위에서 장기간 일을 하며 생활하는 삶이 시작됐다. 이러한 상황에서 일반인은 겉모습만으로 대를 이어 배에서 거주해 온 단민인지 또는 후대에 들어 어업에 종사하기 시작한 단순한 어민인지 구분하기가 어려워졌다. 또한, 수상인이라는 단어가 유행하기 시작하면서, 생활 방식 및 주거 환경이 육지인과 차이를 보이는 수상생활을 하는 집단을 통칭하는 단어로 사용되기 시작했다.

1553년에서 1557년 사이에 마카오 항구가 개방되면서 중국 남동부 연안 지역 어민들이 모여들기 시작했다. 20세기 초부터 중·일 전쟁이 발발하기 전까지 마카오와 광둥 양강(陽江)·산두(汕頭)는 공인하는 남동부 연안 지역의 주요 항구로 자리 잡았다. 이 지역의 단민을 포함한 어민은 어선 생활 외에, 해안가에 목재 붕을 지어 바다 생활에 부적합한 연장자나 어린 자녀가 ‘붕옥’에서 지낼 수 있도록 하였다. 중화인민공화국 설립 이래, 정부는 수상인이 육지 사회의 삶에 적응할 수 있도록 바닷가의 나무 붕옥을 철거하기 시작했다. 1950년대 양강 지역 단민을 대상으로 한 조사 결과를 보면, 단민과 한족이 오랜 기간 함께 섞여 지내면서 일부 단민만이 기존 수상 가옥에서의 관습을 보존하였고, 걸음걸이에서도 다른 이들과 약간의 차이를 보였다. 이로 인해 항구에서 어업에 종사하는 사람은 어민으로 불렸고, 내륙 수운업을 하던 이들은 수상 주민(水上居民)이라 불렸으며 별도의 소수민족으로 단민을 칭하지 않았다. 다시 말해, 앞서 이야기한 집단은 모두 단족이라고 여겨지지 않았다. 마카오 역시 광둥 지역과 상황이 유사했는데, ‘수상인’과 ‘어민’ 등 어휘는 통용되거나 심지어 혼용됐으며, 단민이라는 단어는 점점 마카오 역사의 뒤편길로 사라졌다.

2011년 수상인 인구조사는 234척의 사람이 거주하는

선박을 대상으로 하였는데 수상 인구는 총 735명으로 전체 인구의 0.13%를 차지했다.<sup>28)</sup> 2021년에는 총 777명의 수상인이 148척의 선박에서 일하며 살았고 전체 인구의 0.11%를 차지했는데 10년 전보다 42명 소폭 증가했지만 신규 인구는 대부분 마카오 현지 수상인이 아닌 외부 직원이었다.<sup>29)</sup>

### 3-3. 명청대부터 근대시기까지 마카오 단족의 취락

마카오 성벽이 세워진 이후 성 안쪽은 점차 포르투갈인의 집단 거주지가 되는 한편 성 밖에는 주로 중국인들이 모여 살고 있었다. 그중에서 마카오 성의 북쪽에는 18세기 이전부터 이미 망하촌(望廈村), 용전촌(龍田村), 용환촌(龍環村), 사리두촌(沙梨頭村)을 비롯한 4개의 촌락이 존재했는데 주로 농경과 고기잡이를 했다. 망하촌을 제외한 나머지는 모두 인구가 증가하면서 자연적으로 생겨난 부락이다. 19세기 말 마카오 북부 지역은 망하촌을 중심으로 주변에 용환촌, 용전촌, 탑석촌(塔石村), 석노두촌(石蘆兜村), 신교촌(新橋村), 석장가촌(石墻街村), 사리두촌, 사강촌(沙岡村), 신지촌(汛地村) 등이 둥근 형태로 분포하였다.(그림 3)<sup>30)</sup> 그중, 망하촌, 석노두촌, 석장가촌 외에 모든 촌락은 바다를 면하고 있었으며 이러한 연해 일대의 부락은 모두 당시 수상인이 모여 사는 곳이었다. 하지만 외항의 바다 매립 공정이 진행된 이후 용환촌, 용전촌, 탑석촌 부근의 수역이 육지로 바뀌어 반 내륙 부락이 되면서 수상인의 거주 범위는 점차 내항·청주(靑洲)·쾌자기(筷子基) 일대에 집중되었다.

『마카오조계도설(澳門租界圖說)』에 따르면 반도 남부에는 적어도 1557년 이전부터 남만(南灣) 근처의 죽자실(竹仔室)과 소회로(燒灰爐) 등 마을은 모두 수상인이 모여 사는 곳이었고 1557년에 포르투갈인에게 점령되고 나서 마을에 살던 수상인은 어쩔 수 없이 마을을 떠나게 되었다.<sup>31)</sup>

28) 마카오특별행정구 통계 및 인구조사국(澳門統計暨普查局), 『2011 인구조사 상세 결과(2011人口普查詳細結果)』, 5, 마카오: 마카오 통계 및 인구조사국, 2012, 20쪽

29) 마카오특별행정구 통계 및 인구조사국(澳門統計暨普查局), 『2021 인구조사 상세 결과-갱신판(2021人口普查詳細結果-更新版)』, 7, 마카오: 마카오 통계 및 인구조사국, 2022, 26쪽

30) 1889년 Heitor, Antonio가 그린 『Planta da peninsula de Macau』 상에 필자가 위치 표기. 원도 출처: 하버드 대학교 도서관 [https://hollis.harvard.edu/primo-explore/search?tab=everything&search\\_scope=everything&vid=HVD2&lang=en\\_US&mode=basic&offset=0&query=lsr01,contains,990125720840203941](https://hollis.harvard.edu/primo-explore/search?tab=everything&search_scope=everything&vid=HVD2&lang=en_US&mode=basic&offset=0&query=lsr01,contains,990125720840203941) (검색일: 2023년 4월 22일)

31) 이 문헌은 이미 멸실되었으나, “媽閣原有圍牆爲界,界邊有媽祖閣



과거 소회로촌은 여울이었는데 마을에 거주하는 사람이 대부분 어민인 단민이고 수십 채의 단층집이 지어져 있었고 단층집 근처에는 바다에서 수확한 물건을 판매하는 초가집이 있었으며, 초가집 외부에는 화로(火爐)도 있었다. 수확한 굴과 조개의 살을 벗기고 남은 조가비가 쌓여서 일정한 수량이 되면 화로에 넣고 백회로 소성했는데 백회는 건축재료로 사용할 수 있어 당시 건설업자가 이것을 구매하기도 했다. ‘소회로’도 이로 인해서 붙여진 이름이다.

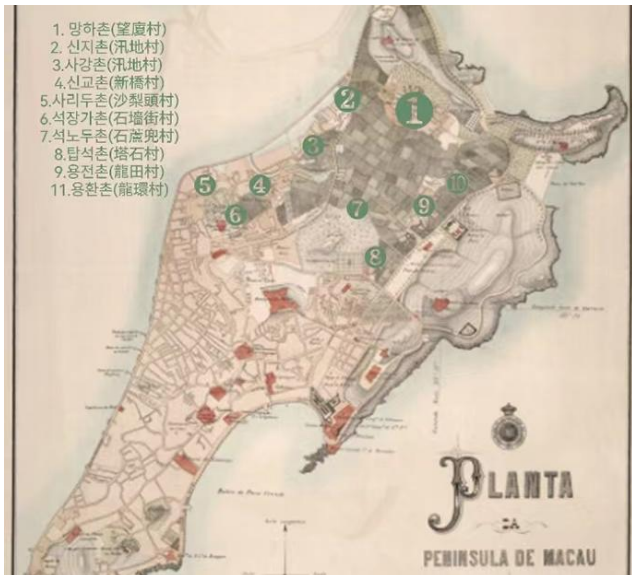


그림 3. 19세기 마카오 반도 주요 취락지

근대 이후부터 수상인이 반도에서 활동하는 범위는 여전히 내항 지역이 위주였는데 현재의 하환기시(下環街市) 일대이며 여기는 19세기 말부터 20세기 중반까지 마카오에서 가장 왕성한 두 곳 중의 하나였다. 다른 곳은 십월초오가(十月初五街)인데 예전에 사맹가(泗孟街)로 불렸으며 이미 철거된 사맹부두(泗孟碼頭)로 인해 이름을 얻은 것이다. 이 두 가로에 위치한 상가에서 어민들은 생활용품과 생산도구인 서랑(薯蕷)·적마(赤麻)·배 매는 밧줄 등을 구매했다.

그 외에 사리두에는 대피항이 있었기 때문에 태풍이 강한 날에는 대부분 어선이 사리두에 머물고 태풍이 지나간 후 다시 내항 하환시가 일대에 정박했다. 당시에 마카오의 또 다른 대피항으로는 쾌자기가 있는데 물이 얕아도 좌초하지 않는 곳이었다.

廟,其附近有小巷名: 竹仔室、燒灰爐等,皆為漁民所居,後被侵佔.” 등의 일부 내용은 마카오 사학자 왕문달(王文達)의 『마카오 장고(澳門掌故)』에 수록되어 있다.

표 4. 1925년 마카오 내항의 전경



#### 4. 마카오 수상인의 수상 가옥- 주가정

주가정(住家艇)은 마카오 수상인의 가장 기본적인 선박 유형이다. 수상인이 가선에서 태어나고 결혼하고 생계를 도모하기도 하고 배에서 생을 마치고 저세상으로 돌아가기도 한다. 주가정은 절강성 등 지역에서는 연가선(連家船)이라고 부르지만, 마카오에는 가정(家艇)으로 약칭한 것이다. 그리고 일부 수상인은 연안 지역에 상대적으로 고정된 봉옥을 세웠는데, 이는 바다에 나가지 못하는 부녀자와 아이, 노인을 위한 것이다. 봉옥은 수상인이 해상주거부터 육상거주로 옮겨가는 과정의 전환기 건축물로 볼 수 있다.

##### 4-1. 배에서 사는 단민의 가선(家船) 주가정(住家艇)

어업을 직업으로 삼는 단민은 집집마다 배 2척을 가지고 있는데 하나는 작업선이고 다른 하나는 거주하는 배이다. 후자는 상대적으로 고정된 장소에 정박 되어 있다. 하나의 배로 주가와 작업을 동시에 겸하는 경우도 있는데 연안 지역에 상대적으로 고정된 봉옥(棚屋)을 짓는다.

사람이 거주하고 고기를 잡는 것 이외에 가선에서 일용품 매매를 운영하는 수상인도 있다. 육지에 있는 상인으로부터 수건·칫솔 등 생활용품, 식용 담수와 가공된 부식품, 그리고 생활 도구인 장작과 향아리 등을 구매하고 구입된 화물을 자기의 가선에 싣고 물 위에서 필요한 사람들에게 판매하는 것이다. 또한, 해녀가 가선에서 운탄면(雲吞麵)과 죽 등 간단한 음식을 만들고 판매하는 경우도 있다. 이뿐만이 아니라, 해녀는 여기서 어망을 수선하고 미끼를 준비하고 음식도 준비하고 해산물 가공(소금절이 등)도 진행한다.(그림 4)<sup>34)</sup>

32) 마카오 기록보관소, 재료 번호: MO/AH/ICON/MTL/MO/076

33) 마카오 기록보관소, 재료 번호: MO/AH/ICON/MTL/MO/074

34) Vista da Praia Grande (1925). 출처: 리관면(利冠楠), 임발흠(林發欽), 『19-20세기 엽서 속의 마카오(19-20世紀明信片中的澳門)』, 마카오: 마카오역사교육학회, 2008, 191쪽.



그림 4. 1925년, 마카오 남만에 있는 주가정

4-2. 주가정의 기본구조 및 제작 순서

마카오의 조선 장인이 소개한 바에 따르면 마카오 가정(家艇)은 통일된 규격이 없으나 그 구조는 산판(舢板)과 매우 비슷하다고 한다. 기본적인 구조는 대략 상하 두 부분으로 나누는데 “생활면(生活面)” 아래는 하부 선창으로 격수창(隔水艙)이라고 부르기도 한다. 여기는 식용 담수와 식량도 저장할 수 있고 이를 통해 선박 밑부분의 중량을 증가시켜 배의 안정성과 흡수선을 유지할 수도 있다.

가정은 생활공간으로서 어민이 활동하고 일을 하는 플랫폼이고 방수포로 가려져 있는데 바람과 비를 막기 위해서이다. 배 앞은 보통 작업공간이고 중간은 침실이고 뒷부분은 주방과 화장실 등이 설치되어 있다.

[표 5]는 산판의 제작 과정으로 기본구조는 가정과 거의 유사하다. 그리고 용골 설치시기는 길일을 택하여 봉안하는 의식을 거행하는데 선박 주인과 선박공장에서 제물을 준비한 후 선박공장에서 노반신상(魯班神像)에게 제사를 올리고 장인에게는 돈봉투(紅包)를 나누어 준다.

4-3. 주가정의 건조 재료

마카오의 조선업은 대부분 구전으로 계승되고 통일된 기술 규범은 없다. 견습공이 기초적인 잡일부터 시작하여 경험이 많은 장인의 작업과정을 보면서 학습하는 것이다. 선박을 만들기 전에 선박 디자인과 자재 등의 요구사항을 어민들과 상의한 뒤 공사의 기관장 “대반(大班)”이 함께 작업에 참여한 일꾼들에게 분업을 지시한다. 담준업 선생의 구술 자료에 따르면 15피트 길이의 가정용 선박 1척의 경우 건조에 필요한 장인이 4~5명이고 한 달 정도 시간이 필요하다고 한다. 1970년대까지만 해도 측량용 도구는 주로 당척(唐尺),

표 5. 산판의 제작 과정

순서	사진 <sup>35)</sup>
<p>1. 용골(龍骨)을 고정 및 연결: 용골의 크기는 선박의 높이와 길이를 결정하며 선박 밑의 하중들이기도 하여 선박의 가장 중요한 부분.</p>	-
<p>2. 횡나무[橫柴]와 노(橈)를 설치: 횡나무와 노를 결합하여 특수한 쇠못으로 못을 박음. 마카오 조선업에 사용되는 못은 모두 특수 제작으로 조선 공장군 내에 별도의 못 공장을 두고 있음.</p>	
<p>3. 저방(底艙), 전수방(轉水艙)과 선방(船艙)을 설치: 널빤지로 선박의 밑부분과 주변을 에워싸는 과정.</p>	
<p>4. 생활면 설치 및 선박 밑 부분 공간[隔水艙]을 구분하는 판[檔] 설치.</p>	
<p>5. 쟁회(掙灰: 撚縫, 捻縫): 목재와 목재 사이의 틈새에 마(麻)와 사(絲), 목화, 동유, 채를 메워 목선을 방수하는 기술.</p>	
<p>6. 마무리 작업: 석봉(席篷)을 설치하고 방수용 동유(또는 페인트)를 바르고, 남은 세작 완성, 노[船槳] 등 부속품을 추가.</p>	

35) 표 5 모든 사진은 담준업 선생이 제공.

즉 노반척(魯班尺)이었으나 1970년대 이후 줄자로 바뀌었다.

포범(布帆)이 유행되기 전에 가선에 사용된 돛이 모두 함수초(鹹水草)로 짠 것이다. 어민들이 여러 줄(약 5척x2척)의 돛자리를 먼저 만들어 놓고 그 다음에 베실로 돛자리들을 하나로 꿰매어 “돛”을 만들었다.

또한, 명청시대에는 석봉(席篷)을 겹쳐서 선실을 덮었는데 석봉은 죽엽, 대오리, 갈대 등 식물로 짜서 만든 것이다. 일반적으로 2-4절로 나누는데 앞뒤로 움직일 수도 있고 서로 중첩될 수도 있으며 매우 가볍고 편리한 것이다. 고기를 잡을 때는 석봉을 접어서 선실에 두면 작업에 방해가 되지 않고 밤에 배 전체를 가리고 바람과 비, 찬 기운을 막아 배를 침실로 만들 수도 있다. 배는 모두 목재로 만들었고 필요한 목재는 어선의 크기에 따라 결정했다. 목재는 대부분 동남아시아에 온 것이고 광둥 남사항(南沙港), 번우항(番禺港), 중산항(中山港) 등 30개 항구에 운송된 다음에 마카오 등 지역에 판매된 것이다.

배의 각 부분은 각자의 기능이 있기 때문에 필요한 목재도 각기 다르다. 예를 들면 폰티아낙 나무나 나무 끝 부분 처럼 상대적으로 튼튼한 목재는 배의 용골에 사용되고, 주실은 더 비싼 유자나무와 가성비가 높은 ‘멀바우’를 선택할 수 있다. 장목(樟木)도 자주 쓰는 선체용 목재인데 부식이 잘 안되고 굴 같은 수생생물이 선체에 붙는 것을 막아준다.

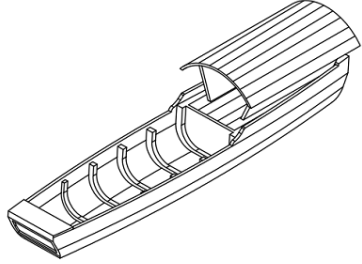
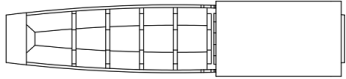
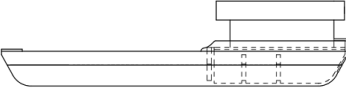

4-4. 주가정의 복원

마카오의 주가정은 보통 15피트나 30피트, 큰 것은 50피트에 달한다. 그러나 대가정의 구조는 소가정과 기능적, 구조적으로 약간 다른데 대가정은 어선에 가깝고 바다의 작업선을 겸하며 소가정의 가장 중요한 기능은 가족의 안정된 생활이다. 또한, 가정의 선미는 일반적으로 직관에 가까운 곡선의 경사면이므로 파도가 미치는 영향을 줄일 수 있다.

15피트 길이의 가정을 예로 들면 선박의 제일 넓은 부분은 보통 1m, 높이는 40~50cm 사이이다. 즉, 주가정의 길이: 너비: 높이의 비율을 9:2:1로 계산할 수 있다.

외관이 매우 유사한 가선이라도 경제 조건, 가족 수, 주요 작업방식 때문에 치수와 건재의 세밀한 차이가 존재한다. 표6은 10미터 길이인 가선을 복원해 본 것이다.

표 6. 돛단배 시기의 주가정 복원도

구 분	복 원 도 <sup>36)</sup>
투시도	
평면도	
측면도	
단면도	

5. 마카오 수상인의 육상 건축물 붕옥

5-1. 붕옥의 주요 분포 구역

가선(家船)과 함께 붕옥도 수상인의 중요한 건축물 유형이다. 근대시기 수상인의 판잣집은 주로 쾌자기(筷子基) 지역 근처에 건설되었다. 쾌자기 해변에 있는 붕옥은 1950-60년대부터 점차 형성된 것인데 거주자는 대부분 중국 내륙에서 온 난민들이다. 쾌자기는 대외항이어서 경제력이 없는 난민들이 우선 가정(家艇)을 구매해 거주한 다음 여건이 좋아지면 바닷가에 붕옥을 지었다.

난민은 붕옥에서 생활하며 물 위의 정착촌이 육지의 건물이나 촌락과 비슷하여 수상취락(水上聚落)이라고 한다. 명나라 이후 주강 삼각주 지역의 수상 무역이 발전하여 난민은 장사를 하여 부자가 된 후 육지로 이주하여 생활했다. 이러한 현상은 매우 보편적이며 마카오 내항도 예외는 아니다.

17세기 천주교 수사인 마리아(Friar Jose de Jesus Maria)는 마카오 성벽의 서북면 내항의 수상 마을에

36) 역사 사진, 구술 역사 자료, 담준업 선생이 제공한 모델과 사진에 의거해 필자가 작도.

대해 다음과 같이 상세히 묘사했다.



‘많은 사람이 육지 생활에 적응하지 못하는 것 같았고 그래서 중국인이 바다나 큰 강 위에 건설된 도시를 발명하기 위해 열심히 노력했을 것으로 생각한다. 이것들은 수천 척의 배로 구성된다. 모든 배는 그 안에 사는 사람에 따라 크고 작은 거주지가 될 수 있다. 모든 배는 질서정연하게 거리 양쪽에 적절히 배치되어 있고 이들 거리에는 무역이나 경비 임무를 수행하는 작고 가벼운 배가 자주 드나들고 있다.’<sup>37)</sup> 여기서 ‘작고 가벼운 배’는 대부분 산판이었다.

수상 생산과 생활 습관에 적응하기 위해 단민의 봉옥은 대부분 무리 지어 지어졌으며 강 양쪽에 사슬처럼 촘촘히 늘어서 있다. 이 같은 수상 어촌은 널빤지를 이용해 80-150cm 넓이의 수상 거리를 조성했다. 거리는 수면으로 뻗어 나갈 수 있으며 길이는 200~300m에 달한다. 단민의 봉옥은 길 양쪽에 배치되어 있는데 봉옥 뒤쪽에는 강이 있어 단민의 배가 집 앞까지 직통할 수 있고 앞길과 뒤에 있는 해변, 수륙 양쪽을 다 통행할 수 있으며 교통이 편리하다. 이러한 정박 방식은 지난 1930년대의 광주(廣州) 주장 연안, 마카오 내항은 1960, 70년대의 내항에서 매우 흔히 볼 수 있었다. 단민의 배가 육지화한 후 원래 선박 검사 또는 판잣집의 범위를 해당 토지로 전환하고 그 기초 위에 집을 지었다. 구자가(桔仔街), 채선미가(柴船尾巷), 대마두가(大碼頭街), 난귀루가(爛鬼樓巷) 등의 거리 양쪽에서도 비슷한 상황을 볼 수 있다.

5-2. 봉옥의 구조

봉옥은 일종의 판잣집으로 물 위에 만든 간판식 초목 오두막집인데 누대의 수상 봉책(棚棚) 건축물과 유사한 것이다. 물 위에 세웠기 때문에 광동 일대에서는 수란(水欄)과 수봉(水棚)이라고 불렀다. 마카오에서는 이러한 건물을 완전히 육지 위에 건설한 예도 있으나 내부 구조는 수상 가옥과 별다른 차이가 없다.

표 7. 19세기의 봉옥

가정과 봉옥 <sup>38)</sup>	선옥[봉옥] <sup>39)</sup>
	

37) 원문 출처: José de Jesus Maria, *Ásia Sinica e Japónica* (제1권), 영인본 원고는 차이나 워치(中國觀察)가 제공, 1941, 93~94쪽.

또한, 일부 거주용 배는 강기슭에 지은 수상봉옥[또는 목조 가옥, 판잣집, 오두막] 즉 수중에 나무 기둥으로 지탱하는 간이 가옥이다. 이런 수상 간판식 건물 정착촌 건축 방식은 영남 지역에서 볼 수 있는 매우 보편적인 방법으로 오랜 역사가 있다. 마카오 내항의 이러한 모습은 더 이상 복원할 수 없지만 지난 1950, 60년대 마카오 내항 북부에는 여전히 군락지가 남아 있고 수상봉옥이 서로 연결되어 경로가 이어져 수면 부근에서 독특한 수변 경관을 이루고 있다.

선인가(船人街) 일대 건축물에서 가장 특색있는 것은 바로 봉옥인데, 주로 물이 얇은 만에 지어졌고, 여러 나무 막대기로 지탱하고 있으며, 목재를 사용해 간단하게 지어졌다. 이러한 봉옥은 이 마을의 다른 민가와 유사한 특징이 많은데, 모두 앞에는 상점, 뒤에는 생활 공간이라는 점과 건조대가 설치돼 있다는 점이다.

이 지역이 가장 번성했던 시기는 1930년대에서 1970년대로, 상주인구가 3천 명이 넘었다. 또한, 어업이 성행해 지역 경제 발전을 주도했다. 당시 어민은 필요한 물건을 마을에서 조달해야 했기에, 가장 번영했던 시기에 수백 대의 어선이 나베간치 거리가 있는 항구에 정박했다. 그러다 마카오 반도와 타이파섬을 연결하는 다리가 건설되고 타이파와 콜로아네를 잇는 도로도 개통되면서 콜로아네 부두의 기능 역시 점차 변화하기 시작했다. 현대 봉옥은 주로 합판으로 구성되어있으며 폐기된 추가정을 사용하지 않는다.(그림 5)<sup>40)</sup>

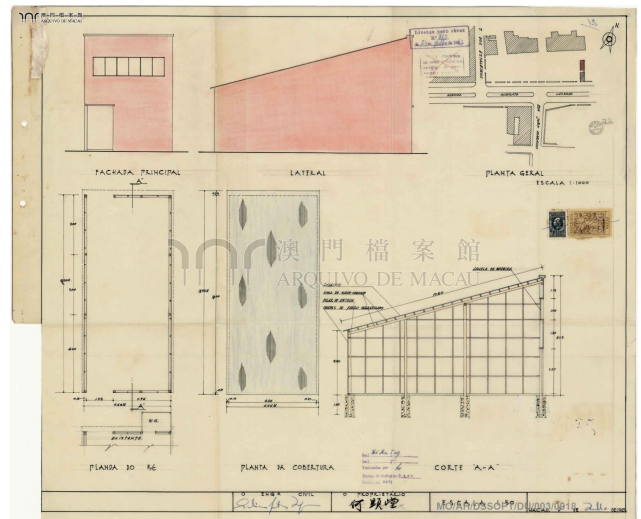


그림 5. 현대 봉옥의 설계도

38) George Chinnery 그림. Artnet 경매 제공.

39) George Chinnery 그림. 『선옥(船屋)』, M.G.미술관 제공.

40) 마카오 기록보관소, 자료 번호: MO/AH/DSSOPT/DU/003/0018

이 지역이 가장 번성했던 시기는 1930년대에서 1970년대로, 상주인구가 3천 명이 넘었다. 또한, 어업이 성행해 지역 경제 발전을 주도했다. 당시 어민은 필요한 물건을 마을에서 조달해야 했기에, 가장 번영했던 시기에 수백 척의 어선이 나베간치 거리가 있는 항구에 정박했다. 그러다 마카오 반도와 타이파섬을 연결하는 다리가 건설되고 타이파와 콜로안을 잇는 도로도 개통되면서 콜로안 부두의 기능 역시 점차 변화하기 시작했다.

인간과 자연의 관계에서 분석해 보면 봉옥은 흔들림으로 인한 불편함을 피할 수 있고 집 아래가 공중에 떠 있어서 환기 효과도 좋다. 그러나 재료가 대부분 나무, 대나무 위주이고 물가에 있어 태풍과 홍수의 영향을 직접적으로 받기 때문에 쉽게 파손될 수 있는 단점도 있다.

## 6. 결론

이상에서 본 연구를 통해 분석해 본 마카오 명칭-근대시기 마카오 수상인의 취락 및 주거공간의 특징은 다음과 같다.

첫째, 마카오 수상인이 모여 살았던 촌락은 명·청 시기에 형성됐다. 당시 명나라 조정에서 화남(華南) 지역 주민들이 집을 짓는 것을 금했기에 많은 이들은 배에서 지내는 것을 택할 수밖에 없었다. 또한, 명나라 말기에는 해적이 빈번하게 출몰했기에 습격을 피하기 위한 선택지로 수상생활을 택한 이들도 많았다. 명나라 말기부터 마카오가 포르투갈 식민지가 되면서 경제가 비약적으로 발전했고, 광둥·광서 지역과 복건(福建) 등지의 수상인이 마카오로 이주해 정착하기 시작했다. 하지만 이들은 육상 생활을 하는 이들과는 다른 생활 방식 및 문화적 특징을 보존하는 생활을 했는데, 이들이 모여 사는 촌락의 환경이나 건축 방식에서 이러한 특징이 드러난다.

둘째, 육지에서 생활하는 사람들이 다양한 사회적 목적을 가지고 그것에 대응하는 건축물을 건설하는 것처럼 수상인도 배를 이용하여 육지와 격리된 물 위에서 자신만의 ‘건축’ 체계를 구축했다. 일반적으로 배는 외형과 구조가 비슷해 그 기능과 유형을 혼동하기 쉽다. 따라서 운반용 선박이나 산판 등을 주거정으로 잘못 인식하는 경우가 많다. 주거정은 주로 생활에 쓰이며 특히 연안 지대와 같은 비교적 고정된 지역에 정박하며 바다로 나가는 작업이 극히 드물다. 비록 몇몇

주거정은 어선을 개조하여 만들어지기도 했는데 이것은 마카오 지역의 독특한 역사와 문화가 반영된 주거형식이다.

이 외에도 수상인의 주된 거주 공간 중 하나인 주거정은 버려진 어선 또는 산판을 개조하여 만들었으며, 일부 가선은 작업 선박과 더불어 주거용 선박 두 가지 기능을 겸비했다. 이러한 주거용 배는 일반적으로 근해 작업 또는 무역에 이용되거나 해안가에 정박하여 노약자나 어린이가 정착하여 거주하는 공간으로 사용됐다. 마카오 수상인 전용 작업 선박은 다양한 종류가 있는데, 모두 사람이 거주할 수 있고 원양 어업을 위해 장기간 생활·무역·작업을 하는 공간으로 이용될 수 있으나, 이러한 선박은 본질적으로 어업 전용 선박이지 주거용 배는 아니다. 게다가 형태로 보았을 때 ‘선(박)’과 ‘배’는 다른 종류에 해당한다. 선박에서 사람들이 거주하는 것은 선박의 부가적인 기능에 불과하기에, 이를 주거용 배라고 볼 수는 없다.

마지막으로, 근대에 들어 간척 사업이 시작되고 해양 오염이 심해지는 등 상황이 발생하면서 근해에서 수산물을 얻는 것이 어려워졌다. 나아가 근해에서 어류가 전혀 잡히지 않는 경우도 생겨났다. 원양 어업을 할 경우에도 어민은 더 좋은 작업 도구나 배가 필요하지만, 경제적으로 어려운 경우가 대부분이기에 신식 대형 어구를 추가로 구매하거나 바꾸는 것이 힘들었다. 이로 인해 어민은 육지에서 새로운 삶을 모색하는 선택지밖에 남지 않게 됐다. 다시 말해 20세기 말부터 마카오 수상인은 대규모로 육지로 옮겨왔는데, 이는 자발적인 이유도 있으나 부득이한 사정도 함께 작용하였다. 전자의 경우 자녀의 교육 등이 있으며, 후자는 생계를 이어왔던 해양 생태계의 변화와 더불어 어류 포획이 어려워지고 삶의 공간이 위협받아 비자발적으로 육지로 옮겨온 경우가 있다. 수상인이 육지로 옮겨온 이유를 통해 수상인의 생활 조건 및 주거 환경의 변화가 마카오 해안선의 자연환경 및 인위적 개조와 깊은 관련이 있음을 알 수 있다.

## 참고문헌

1. 淺川滋男, 「東南アジア漂海民と家船居住」, 鳥取環境大學紀要創刊號, 2003
2. 朱寧嘉, 植田憲, 宮崎清, 「中國·嘉興水郷地域にみられる「連家船」における生活文化—中國における「少物」デザインに関する研究(2)」, デザイン學研究, 59권, 1호, 2012

## 20 논문

3. BARACHO C. *Finding Medievalism in Macao*, 38-39 권, RC: Review of Culture, 2001
4. Chen, Yile. *Inheritance and Protection of the Water-Faring Community (Dan Jia) Boathouse Structure in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area*. The 2nd International Conference on Architecture: Heritage, Traditions and Innovations (AHTI 2020), 2020
5. He, Xi; Faure, David. *The Fisher Folk of Late Imperial and Modern China: An Historical Anthropology of Boat-and-Shed Living*. Routledge, 2016
6. Jose de Jesus Maria, *Asia Sinica e Japonica*, 1권, 1941 (영인본 원고는 차이나 워치(中國觀察)가 제공)
7. 마카오특별행정구 통계 및 인구조사국, 『2021 인구조사 상세 결과-갱신판』, 마카오: 마카오 통계 및 인구조사국, 2022
8. 마카오특별행정구 통계 및 인구조사국, 『2011 인구조사 상세 결과』, 마카오: 마카오 통계 및 인구조사국, 2012
9. 마카오 특별행정구 정부 신문국, 『마카오 연감 2021』, 2021
10. 진서경, 『단민 연구: 중국 대륙, 홍콩, 대만』, 북경: 상무인서관, 1946
11. 주덕신, 맹경순, 주운원, 『20세기 마카오 어민 연구』, 북경: 중국문서출판사, 2002
12. 등한중, 황취순, 『마카오지리신편』, 마카오기금회, 마카오, 2012
13. 정검예, 『마카오 내항도시의 형태변화에 관한 연구』, 화남공과대학 박사학위논문, 2017
14. 임용용, 『단민의 사회』, 『공훈통신』, 1권, 7호, '사회상황연구' 섹션, 복건성공무원훈련소출판, 1939,
15. 나향임, 『단민 기원 고찰』, 『백월의 기원 및 문화』, 대북: 국립편역관 출판, 1955
16. 나향임, 『당대 단족 고찰·상』, 『문사학연구소월간』, 2권, 3-4호, 국립중산대학교출판, 1934
17. 하격은, 『당대의 단만』, 『영남학보』, 5권, 2호, 사립영남대학출판, 1936
18. 하격은, 『단족 사적 연표 초안』, 『영남학보』, 6권, 4호, 사립영남대학출판, 1941
19. 하격은, 『단족의 기원 질의』, 『영남학보』, 5권, 1호, 사립영남대학출판, 1936
20. 황취순, 『마카오 간척지 및 해안선 변천의 역사 및 토지이용』, 『마카오인문사회과학연구문집. 경제권』, 북경: 사회과학문헌출판사, 2009
21. 2015년 12월 20일 제128/2015호 행정장관 공고: 중화인민공화국 국무원 발령 제665호.
22. 『마카오 백년 기후 자료』, Macao Meteorological and Geophysical Bureau, [https://frame.smg.gov.mo/centenary/index\\_one.htm](https://frame.smg.gov.mo/centenary/index_one.htm) (검색일: 2023년 4월 13일)
23. 등천(편), 황좌(저), 『香山縣志(1546)』, 중산시 정보 저장소. [http://www.zsda.cn/list?t\\_id=114](http://www.zsda.cn/list?t_id=114) (검색일: 2022년 4월 20일)
24. 중국 철학서 전자화 계획, 『한서·지리지』, <https://ctext.org/discuss.pl?if=gb&bookid=68770> (검색일: 2023년 4월 12일)

접수(2023.01.06.)

수정(2023.04.27.)

게재확정(2023.05.11.)