

## 코스타리카 네그로포비아 기원과 전개: ‘검은도시’ 리몽과 ‘백인피’ 순혈주의의 충돌

림수진\*

단독/콜리마대학교

**Lim, Su Jin (2015) “The Origin and Development of Negrophobia in Costa Rica: The Clash between ‘The Black City’, Limón and the Costa Rican ‘White’ Myth”**

### ABSTRACT

This article talks about the clash between the Costa Rican “white” racial myth and a city named Limón, known as a “black” city, located on the Atlantic coast of the country. Throughout the colonial period, Costa Rica was isolated from taking part in any economic activity organized by Europe. This was due to three main reasons: first, Costa Rica did not have gold or silver mines to catch the Europeans’ attention; second, there was a lack of labor force due to the absence of aboriginals; and third, there were not adequate geographical conditions for maintaining plantations on a large scale. Hence, when Costa Rica gained its independence, the country was allowed to begin its new history without inheriting some of the consequences of colonialism, such as a mestizo population of European, black and indigenous peoples. Costa Rica was actually far less mestizo when compared to other Latin American countries. The country chose to distinguish itself from others by searching for a national identity based on the “pure blood” of white Europeans. In the early 19th century, there population was at the scant level of 150,000 with most engaged in coffee production in the central valley area. In this situation, the scarcity of labor force became a serious problem when the country planned to build a railroad that connected the Atlantic coast with San José, the capital. Ultimately, when the railroad project was initiated, Costa Rica had to import laborers from populations of African descendants, who had already dedicated themselves to railroad construction in various Latin American countries after emancipations from slavery in the Caribbean. This in turn threatened the “white” myth that Costa Ricans held, claiming themselves as descendants of Europeans instead of mestizo peoples. Thus, this circumstance provoked a partly xenophobic reaction from the Costa Rican people

---

\* Su Jin Lim is professor of Faculty of Political and Social Sciences of the University of Colima, Mexico (Email: rhimsu@gmail.com).

in regards to the arrival of African-descended Caribbean laborers. This reaction was characterized by discrimination and isolation of blacks. In the process, a city of mostly black inhabitants began to form. This city is called Limón and is known among the “white” Costa Rican population as the “black city”. This article analyzes the characteristics generated by these processes in the context of discrimination, exclusion, and alliances among black peoples on an international level.

**Key Words:** Costa Rica, Ciudad Limón, negrohobia, blacks, Atlantic Railroad

## 서론

“당신이 코스타리카 산호세 공항에 내려 택시기사에게 ‘리몽’(Limón)으로 가자고 말해보세요. 당장 돌아올 답이 뻔합니다. ‘리몽’이라고요? 아니, 그 점은 도시엔 뭐하러 갑니까? 가 봤자 볼 것은 아무것도 없어요. 찌든한 더위에 모기와 도둑들만 득실거리는 곳을 왜 가려합니까? 이게 바로 오늘날 까지도 그곳(중앙고원) 사람들이 생각하는 리몽입니다”.

- 2012년 4월 코스타리카 리몽, 로베르토(54세)와의 인터뷰 내용 중 일부 발췌.

코스타리카는 백인국가다. 인구통계에 의하면 전체 인구의 85%가 백인으로 분류된다. 이는 중앙아메리카 주변국뿐 아니라 라틴아메리카 전체적 차원에서 봤을 때도 상당히 높은 수준이다. 인종구성뿐 아니라 코스타리카는 여러가지 측면에서 중앙아메리카의 주변국들과 지속적으로 차이를 유지해왔다. 독립 이후 ‘피를 부르는 내전이 없었던 것뿐 아니라, 소농 체제에 기반하여 농촌민주주의를 만들었고 이를 바탕으로 안정적 국가발전을 이룩해왔다는 것이 주변국과 비교해 이들이 갖는 큰 자부심이었다. 이후 코스타리카 이미지는 인종적 동질성, 평화, 농촌민주주의, 평등과 같은 개념으로 공고화 되었다. 일찍이 얻은 ‘중미의 스위스’ 라는 애칭 또한 이 연장선에 있다.<sup>1</sup>

반면, 코스타리카는 중미 국가들 중 제노포비아가 가장 극명하게 드러나는 국가이기도 하다. 독립 이후 코스타리카는 국가 정체성을 유럽계 백인에 기초한 순혈에서 찾았다. 식민시기 이미 활발한 혼혈이 이루어졌던 주변국과 다른

1 1863년 코스타리카를 여행한 독일여행자 Wilhelm Marr에 의해 명명되었으며, 상층기후를 보이는 중앙고원 지역의 공기가 마치 스위스 알프스와 유사하다 하여 생긴 이름이다. 이후 정치적 안정을 추구하는 코스타리카 국가 상징처럼 되어버렸다.

예외성이다. 코스타리카에서 유럽계 백인 외의 인종이라면 차별 혹은 소외의 대상으로 간주되었다. 또한 그들 스스로 '타자'라 규정한 외부인에 대한 차별과 혐오는 인종에만 국한되지 않고 자국 내 일정 국토 공간에도 적용되었다. 독립 이후 한세기 이상 코스타리카인들이 자신들의 국토 공간으로 인식했던 지역적 범위는 중부 내륙 고원을 일컫는 중앙고원(Valle Central)으로 한정되었다. 그 외의 공간은 자국의 영토이면서도 '유럽적이지 못한 공간' 혹은 '순혈에 위배되는 공간'으로 치부되어 차별과 혐오의 대상이 되었다. 국가발전 초기 오직 중앙고원에 집중되었던 도시 분포에서 이러한 현상이 극명하게 나타난다. 이후 인구성장과 함께 중앙고원을 벗어난 곳곳에 도시가 건설되고 현재와 같은 국토 공간 구조를 갖게 되었음에도 여전히 일부 지역은 코스타리카인들에게 '타자의 공간'으로 인식되는 곳이 있다. 그 중 한 곳이 리몽(Limón)이다.

리몽은 수도 산호세로부터 동쪽으로 약 150km 지점에 위치하며 코스타리카 대서양 연안 제 1항구도시다.<sup>2</sup> 1502년 코스타리카에 도착한 콜럼버스 일행이 처음 상륙함으로써 식민의 역사가 시작된 곳도 리몽 연안이었다. 식민시기 유럽과의 연결 통로였고 독립 이후에도 유럽뿐 아니라 미국 동부 지역과의 교역이 이루어진 곳이었으니, 리몽은 코스타리카 역사에서 단 한 번도 빗겨 있었던 적이 없다. 그럼에도 불구하고 20세기 중반까지도 리몽은 코스타리카인들의 국토공간 인식 가운데 스며들지 못하였다. 리몽이 코스타리카와 외부세계를 연결하는 관문이었음에도 지속적으로 소외된 공간으로 남을 수밖에 없었던 이유 중 가장 큰 원인은 유럽인들이 거주했던 중앙고원과 연결되는 운송망의 부재였다. 그러나 19세기 말 중앙아메리카 국가들 중 가장 먼저 대서양 연안 철도를 건설하고 중앙고원과 연결되는 운송망이 구축되었음에도 코스타리카인들은 리몽이라는 지역공간을 자신들의 국토공간으로 인식하려하지 않았다. 자신들이 믿고 있는 '순혈'을 위협할 수 있는 '타자'(otros)들이 거주하는 공간이었기 때문이다. 이곳을 국토공간 인식에 포함한다는 것은 그들이 주변국과 차별하여 자부심으로 가지고 있던 코스타리카적인 예외성에 대한 위협으로 간주했다. 결과적으로 그간 리몽이라는 도시에 대한 코스타리카인들의 인식은 무시, 차별, 소외 등으로 표현되었고 이러한 현상은 오늘날까지도 코스타리카

2 리몽은 코스타리카 내 일곱개 주 중 하나를 구성한다. 리몽 주는 여섯개의 시로 구분되며 주도는 항구가 위치한 같은 이름의 리몽(Puerto Limón)이다. 평균기온이 섭씨25도를 넘어서고 연중 강수량은 4,000mm 이상으로 기록된다. 코스타리카 내에서 가장 습하고 더운 곳이다.

사회 내 다양한 형태로 발현되고 있다.

여기에서 본 논문의 문제제기가 시작된다. 본 논문은 코스타리카 대서양 연안에 위치한 리몽이라는 도시가 갖는 공간적 성격 형성에 초점을 맞춘다. 구체적으로 독립 이후 ‘백인파’ 혹은 ‘유럽계 순혈’에 대한 집착을 가지고 있던 코스타리카에 어떻게 ‘검은 도시’ 리몽이 만들어 질 수 있었는지, 리몽으로 유입된 흑인들은 코스타리카에 이미 형성된 국가 정체성과 어떻게 상호작용하는지, 그리고 검은도시와 순혈에 대한 환상의 충돌은 리몽이라는 도시에 어떤 공간적 성격들을 만들어내는지를 분석하고자 한다.

본 논문은 서론과 결론을 제외하고 총 세 장으로 구성된다. 첫 번째 장은 리몽이라는 도시에 대한 역사적 설명과 대서양 철도 건설 과정에서 흑인들이 유입될 수밖에 없었던 이유, 그리고 흑인들의 유입에 따른 ‘검은도시’의 탄생이 주 내용이다. 두 번째 장은 검은 도시와 코스타리카인들이 가지고 있었던 순혈주의의 충돌에 대한 내용을 다룬다. 이를 위해 순혈주의의 기원과 강화 과정에 대한 분석을 선행할 것이다. 이후 코스타리카에서 네그로포비아가 어떻게 만들어지고 발전하는지 다룰 것이다. 세 번째 장은 순혈주의와의 충돌이 만들어 낸 리몽이라는 도시가 갖는 공간적 성격을 분석할 것이다. 도시 공간의 성격은 크게 세 가지로 구분되었다.

## 검은도시 리몽의 탄생

### 리몽, 그 시작은 미약하였으나...

리몽은 코스타리카 역사에 가장 먼저 등장하는 곳이다. 1502년 콜럼버스 일행이 4차 탐험을 하는 과정에서 가장 먼저 발을 디딘 곳이기 때문이다. 그럼에도 불구하고 리몽은 오랜동안 코스타리카 역사에서 숨겨진 곳이기도 하다. 식민시기는 말할 것도 없고, 1821년 스페인으로부터 독립하고 1848년 연방체제로부터 공화국으로 재차 독립한 이후로도 한참동안 코스타리카 역사에 ‘리몽’이라는 이름은 등장하지 않는다<sup>3</sup>.

3 독립 초기 공식적으로 코스타리카 국토로 편입 되었고 일곱 개 주 중 하나를 구성하였으나 19세기 후반에 이르기까지 리몽의 전반적 상황은 국가 통계와 보고서에 포함되지 않았다. 리몽 지역의 인구통계가 다른 주와 같은 수준으로 이루어진 것은 1927년 통계가 처음이었다.

리몽은 19세기 말 대서양 철도가 건설되기 전까지 방치된 공간이었다. 가장 큰 이유는, 식민시기와 독립 이후 19세기 말까지 유럽인의 정주가 전혀 이루어지지 않았고, 당시 국가의 정치경제 중심이었던 중앙고원과 리몽을 연결하는 그 어떤 형태의 운송로도 없었기 때문이다. 사실, 19세기 말 대서양 철도가 완성되기 전까지 유럽을 향한 코스타리카의 대외무역은 전부 태평양 연안을 통해 혼곶을 선회하여 이루어졌다. 코스타리카가 오랜 동안 직면했던 어려움이었다.<sup>4</sup>

리몽과 중앙고원을 잇는 운송로 확보의 가장 큰 제약 요인은 지형이었다. 식민시기부터 소수의 유럽인들이 정주하던 곳은 '중앙고원'(Valle Central)이라 불리던 곳으로 해발고도 1,100m에서 1,300m에 이르던 내륙 고원지역이었다. 이는 다시 말해 대서양 연안에 이르기까지 그만큼 고도를 낮춰야 함을 의미한다. 특히나 코스타리카 중앙고원은 화산활동이 만들어낸 지형으로 대서양 연안에 이르기까지 해발고도 3,000m 내외의 화산대를 연속적으로 통과해야 한다. 실제로 코스타리카 대서양쪽 사면은 해안가를 향해 고도를 낮춰가는 마지막 지점까지도 급경사와 협곡이 반복되어 나타나는 곳이다. 19세기 말 대서양 철도가 완성되었을 때 103마일을 잇는 구간 중 철교가 194개나 되었다는 사실이 지형의 험준함을 대변한다. 이와 같은 지형적 상황은 일찌기 다른 나라에서 발달한 수운을 통한 운송 마저도 불가능하게 했다. 낙차로 인한 폭포를 극복할 수 없었기 때문이다(Salazar 1979).

이러한 이유로 리몽은 오랜동안 방치된 공간으로 남아있을 수밖에 없었다. 독립 이후 1838년에서야 대통령령으로 리몽 지역에 대한 탐험이 시작되었지만, 이 또한 성공적으로 이어질 수 없었다. 무엇보다도 접근로를 확보할 수 없었고, 더운 일기와 열대성 폭우, 정글, 그리고 말라리아나 황열과 같은 전염병에 대한 공포 때문에 중앙고원으로부터 리몽 지역으로 내려가려 하는 사람들이 없었다. 1815년 잠시 리몽 지역 강들을 중심으로 사금 열풍이 불었고, 1860년대 전 세계적으로 고무에 대한 수요가 급증하면서 고무채취 열풍이 불었지만 당시 중앙고원에 있던 사람들은 리몽으로 내려가지 않았다. 코스타리카와 파나마 국경 근처에 사는 원주민들과 니카라과에서 내려온 메스티조들이

4 이는 비단 코스타리카만의 문제는 아니었다. 식민시기뿐 아니라 독립 직후 중앙아메리카 모든 나라들이 경제의 중심을 대서양쪽으로 향하고 있었지만 정작 각국의 운송인프라는 태평양쪽으로 치우쳐있었다(Santana y Perez 1977).

그러한 일을 담당했다. 물론, 코스타리카 정부 역시 이들의 채취활동에 어떤 간섭도 하지 않았다. 당시 리몽은 무주공산과 같은 공간이었다.<sup>5</sup>

### 대서양 철도건설의 필요성

독립 이후 19세기 내내 코스타리카 경제성장의 기반은 커피 수출이었다. 총수출액의 90% 이상을 차지했고 전망이 유럽으로 수출되었다. 그럼에도 불구하고 코스타리카는 19세기 말까지 대서양이 아닌 태평양을 통해 유럽으로 커피를 수출해야 했다. 이는 독립 이후 코스타리카가 가진 가장 심각한 딜레마였다. 태평양 연안에 대한 접근 또한 수월하지는 않았지만 운송로가 전무한 대서양 연안을 대신한 유일한 선택이었다.<sup>6</sup>

태평양 접근로 역시 협곡과 강을 피해갈 수는 없었다. 때문에 연중 절반 정도에 해당하는 우기철에는 태평양 통로마저 완전히 폐쇄되는 경우가 다반사였다. 1843년 정부 주도로 운송로 건설을 담당할 Sociedad Económica Itineraria가 만들어지고 1844년부터는 수출되는 커피 1 quintal<sup>7</sup> 당 1레알의 운행세가 부과되었다. 이에 기반하여 1846년 태평양 항구도시인 폰타레나스와 중앙고원을 연결하는 운송로 건설이 시작되었지만, 우마차 대신 말이나 나귀 등이 등짐을 엮은 채 겨우 다닐 수 있는 소로 수준이었다. 당시 중앙고원에서 태평양 연안 항구에 이르기까지 소요되는 시간은 대략 10일에서 15일 정도였다. 운행거리가 하루에 10km 미만이었던 셈이다(Lecón 1997).

19세기 후반 총수출에서 커피가 차지하는 비중이 95%까지 이르면서 대서양 쪽 운송로 확보는 더욱 절실한 과제로 부상했다. 1854년 Costarican Railway Company가 창설되었고, 1857년에는 태평양쪽 항구와 중앙고원을 잇는 일부 구간에 나귀의 힘을 빌려 끌게 하는 협궤(Burrocarril)가 등장하기도 했다. 그러나 무엇보다도 중요한 것은 대서양 연안을 통한 유럽과의 연결이었다.

5 19세기 말 대서양 철도 공사가 시작되기 전 리몽 지역에 거주하는 인구 비율은 원주민과 외국인인을 포함한다 해도 당시 코스타리카 전체 인구의 1%에도 미치지 못했다. 1888년 통계에 의하면, 전체 인구 205,731명 중 리몽 지역은 1,770명(0.8%)에 불과하고 그 중 1,326명이 외국인이었다.

6 독립 이후로도 일국의 수도와 주요 항구 사이의 연결로가 없다는 특이한 상황은 코스타리카 식민정협에서 기인한다. 식민시기 내내 소외된 공간으로 방치되어있었기 때문에 지역 내 운송인프라 자체가 만들어 질 수가 없었던 것이다. 멕시코는 물론이요, 과테말라와 온두라스 그리고 엘살바도르와 니카라과까지 독립 당시 이미 기본적인 육로 운송망을 가지고 있었던 것과 확연한 차이다.

7 46kg의 생두에 해당되는 양이다.

특히 증기선이 등장하기 이전 유럽과 코스타리카를 잇는 유일한 수단이 범선이었음을 감안한다면, 이는 더욱 절실할 수밖에 없었다<sup>8</sup>.

코스타리카는 중앙아메리카 국가들 중 대서양으로 연결되는 철도건설을 가장 먼저 시작한 나라다.<sup>9</sup> 1871년 철도건설을 계약한 당사자는 Tomas Guardia Gutierrz 코스타리카 대통령과 이미 칠레와 페루에서 철도건설에 성공한 미국인 Meiggs Keith였다.<sup>10</sup> 코스타리카는 철도건설에 대한 댓가로 해당 철도를 99년간 Keith 일가에 조차하기로 했고, 철도 주변 토지 80만 에이커를 Keith 일가에 무상 증여했다.<sup>11</sup> 수도인 산호세에서 대서양 연안 항구도시인 리몽까지 총 연장 구간은 103마일이었으며, 완공되기까지 20년이 소요되었다. 무엇보다도 건설과정에서 장애가 되었던 것은 급경사와 협곡 중심으로 이루어진 지형조건이었다.

### 검은 도시의 탄생

코스타리카 대서양 철도건설에서 자본과 기술을 끌어들이는 것은 완성된 철도 조차와 철도 주변 토지 무상증여로 해결되었지만, 정부와 건설사 양측 모두에게 문제가 되는 것은 노동력 수급이었다. 당시 코스타리카 인구는 15만 명에도 이르지 못하는 수준이었다.<sup>12</sup> 특히 1862년 콜레라 창궐로 인구가 12만까지 감소한 이후 겨우 회복세를 보이고 있던 중이었다. 이는 대서양 철도 건설과 더불어 코스타리카 정부의 이중 딜레마였다. 더욱이 당시 세계 커피수요 급증과 함께 세계 커피가격이 상승하던 시기였기 때문에 경제활동 인구 대부분이

- 
- 8 코스타리카 태평양 쪽 항구도시인 '폰타레나스'에서 당시 커피거래소가 있던 영국 런던까지는 총 22,900km로 범선을 이용하여 평균 112일에서 120여 일이 소요되었다. 반면 대서양 쪽 항구도시인 '리몽'에서 런던까지는 총 6300km로 22일 정도가 소요되는 거리였다(L León 1997, 259).
- 9 라틴아메리카 내에서 철도 건설이 가장 빨랐던 나라는 1837년 쿠바였다. 이후 1850년대 브라질, 아르헨티나, 칠레, 파나마, 페루 등으로 이어졌고, 콜롬비아와 코스타리카가 19세기 철도건설의 마지막 주자로 합류하였다. 이들 모든 나라들에서 19세기 철도건설은 대부분 영국 자본에 의해 진행되었고 20세기로 넘어오면서 주로 미국 자본이 라틴아메리카 지역 철도건설을 담당하였다(Bigón 2013).
- 10 1877년 이후로는 Meiggs의 조카인 Minor Keith가 대서양 철도건설 책임자가 되었다.
- 11 이는 코스타리카 전 국토의 8%에 해당하는 면적이고, 이 토지가 차후 United Fruit Company의 토대가 되었다. 이후 1930년대에 이르러서는 태평양 연안 바나나 재배면적까지 합산하여 340만 에이커로 확대되었다.
- 12 1824년 코스타리카 인구는 65,393 명에 불과하였다. 같은 시기 중앙아메리카 연방 전체 인구가 80만 명이었던 점을 감안하면, 코스타리카 인구부족 현상을 짐작할 수 있다.

커피생산에 집중하였다. 무엇보다 중앙고원에 정착한 유럽계 이민자들은 그 누구도 철도건설이 시작된 리몽 지역으로 내려가려 하지 않았다.<sup>13</sup> 험한 작업 강도와 살인적인 기후조건, 그리고 전염병이 기피 원인이었다.<sup>14</sup>

대규모 노동력을 수급하기 위한 유일한 방법은 외부로부터 노동자들을 받아들이는 것이었다. 이 과정에서 코스타리카 정부와 철도건설을 담당한 Keith가 충돌하게 되는데, 코스타리카 정부의 입장은 자국이 유럽계 백인의 순혈에 기반한 국가이기 때문에 노동력 수급은 오직 유럽계 백인들만 허용하겠다는 입장이었다. 당시 법적으로도 코스타리카 정부는 유색인종의 입국을 철저히 막고 있던 상황이었다.<sup>15</sup> 반면 Keith는 당시 라틴아메리카 곳곳에서 이미 철도건설 노동을 담당하고 있던 아프로카리브인<sup>16</sup>들과 중국인들의 유입을 허용해 줄 것을 정부에 강력히 요구하였다. 결국 정부는 기존 유색인종 이주 금지와 관련한 법령 조항에 예외를 두어 한시적으로 아프로카리브인의 이주를 허용할 수밖에 없었다.<sup>17</sup> 1872년 894명의 자메이카 흑인들이 코스타리카에 들어왔고 이후 철도공사가 지속되는 동안 리몽 지역에 25,000 여 명에 가까운 흑인들이 유입되었다.<sup>18</sup> 이러한 상황에서 검은도시 리몽이 탄생하게 된다.

다음 표 1은 독립 이후부터 철도건설이 이루어지던 시기 코스타리카 전반적

- 
- 13 독립 이후 1880년대에 이르기까지 리몽 지역의 인구는 2,000명을 넘기지 못했다
- 14 리몽에서 시작된 철도공사가 25마일을 채우기 전에 1만 명 노동자 중 사망자 수는 4,000명에 이르렀다. 이 기간 중 철도건설을 담당했던 Mciggs Keith의 형제 세 명도 사망했다.
- 15 당시 코스타리카 정부는 공식적으로 사회진화론을 수용하고 있던 시기였다. 우수인종 *raza superior*과 열등인종 *raza inferior*에 대한 구분이 명확했다. 전자는 유럽계 백인이었고, 후자는 원주민을 포함한 유색인종이었다. 특히 아프리카인과 중국인은 철저히 이주 대상에서 제외되었다(Rodríguez y Loria 2001, 166; Lim 2012에서 재인용).
- 16 당시 카리브 여러 도서국가 출신의 아프로카리브인 국적 구성 중 가장 다수를 차지하는 이들은 Jamaica인들이었다. 코스타리카에서 이들은 아프로카리브인으로 통칭되었고 공식적으로 Afro-Costarican이란 명칭을 얻게 된 것은 1946년 이후였다.
- 17 Senior(2007)는 이와 관련하여 ‘원치 않았지만, 그러나 필요에 의한’(indeseado, pero por necesario)이라 표현하고 있다.
- 18 1870년 이후 코스타리카 내 자메이칸이 주가 된 아프로카리브인 디아스포라는 내적요인과 외적요인이 결합된 현상이었다. 내적요인은 대서양 철도건설 과정에서 요구된 노동력 수급과 당시 코스타리카의 인구부족이었고 외적요인은 1860년대 이후 자메이카에서의 설탕산업이 내리막길을 걷기 시작하면서 해방노예들의 삶이 힘들어졌다는 점이다. 또한 중국과 동인도로부터 콜리들이 유입되면서 임금 하락이 더욱 심각해졌다는 점을 들 수 있다. 19세기 후반 라틴아메리카 각 국 철도건설에 가장 활발하게 참여한 흑인들이 자메이카 출신들이었다(Senior 2011; Menjivar 2010).



현황과 대비되는 리몽 지역 인구구성을 보여준다. 이를 통해 ‘검은 도시’가 만들어지는 과정을 좀 더 명확히 볼 수 있다.

표 1. 19세기 코스타리카와 리몽 지역 인구

	1824년	1844년	1883년	1888년
코스타리카 전체 인구	65,393	93,871	182,073	205,731
리몽 인구	1,285	1,455	1,858	1,770
코스타리카 내 리몽 인구 비율	2%	1.5%	1%	0.8%
코스타리카 전체 외국인 수	-	-	4,556	6,856
코스타리카 전체 외국인 비율			2.5%	3.3%
리몽 지역 외국인 수			1,273	1,326
리몽 지역 외국인 비율			68.5%	78.9%

출처: Thiel y Hoffmann(1900); Hernandez(1985)에서 재구성.

표 1을 통해 볼 수 있듯이, 1880년대 리몽 지역 인구구성에서 보여지는 특징 중 하나는 전국 평균과 비교했을 때 월등히 높은 외국인 비중이다. 당시 통계에 외국인의 국적은 조사되지 않았지만, 1870년대 이후 대서양 철도 건설과 함께 리몽으로 다수의 카리브 지역 흑인들이 유입된 것으로 미루어 대다수가 흑인이었음을 유추할 수 있다.<sup>19</sup>

코스타리카 내 흑인들에 대한 최초의 체계적 인구통계는 1927년에 이루어졌다.<sup>20</sup> 이는 이미 독립 직후부터 인구부족이라는 딜레마에 직면하여 세세히 자국 인구를 관리하던 코스타리카 정부의 인구정책과 상반된다. 물론 1900년에 작성된 Thiel y Hoffmann의 연구에서 1522년부터 1801년에 이르기까지 간헐적인 인구조사 내용이 언급되지만,<sup>21</sup> 전국적 차원에서 체계적으로 흑인에 대한

19 1893년 코스타리카 인구통계(Censo General de la Republica de Costa Rica)에서 외국인들에 대한 국적조사가 이루어지는데 리몽 지역의 경우 전체 1,051명의 외국인 중 541명이 자메이카 국적이었던 것으로 나타난다.

20 리몽 지역에 대한 최초 인구조사는 1892년 통계에 등장하지만, 외국인 통계의 경우 인종 대신 국적별로 이루어져 당시 그 어느 쪽으로부터도 국적을 갖지 못한 흑인(아프로카리비언) 대다수가 누락되었다. 1927년 통계에서는 백인(blancos), 혼혈(mestisos), 흑인(negros), 원주민(indios), 기타(otros)로 구분되었다.

21 1900년 *Monografía de la Población de la República de Costa Rica*라는 제목으로 출판된 Thiel y Hoffmann의 연구에 의하면 1569년 최초 흑인에 대한 기록이 나타나고 이후 1801년에 이르기까지 100여 명 내외로 유지되었음을 알 수 있다. 이들 대부분은 코스타리카 내 최초 유럽인들의 정주가 시작된 중앙고원 내 카르타고(Cartago)에 거주했던 것으로 나타난다. 해당 연구는 2011년 재출판되었다.

조사가 이루어진 것은 1927년이 처음이었다. 다음 표 2를 보자.

표 2. 19세기 말 20세기 전반 리몽 지역 흑인 인구 구성<sup>22</sup> (단위: 명, %)

	1892년	1927년	1950년
코스타리카 전체 인구	243,205	471,524	800,875
코스타리카 전체 흑인 인구		19,136	15,118
코스타리카 내 흑인 인구 비율		4.0%	1.9%
리몽 인구	7,484	32,378	41,360
리몽 지역 내 흑인 인구		18,003	13,749
리몽 지역 흑인 인구 비율		55.8%	33.2%
전체 흑인 중 리몽 거주자 비율		94.0%	90.9%

출처: Thiel y Hoffmann(1900); Hernandez(1985); Censo Poblacion de Costa Rica (1927/1950)에서 재구성.

표 2에서 중점적으로 봐야 할 부분은 1950년 까지도 코스타리카 내 흑인의 90% 이상이 리몽 지역에 거주했다는 사실이다. 그리고 리몽 내부적으로 본다면 1927년 전체 인구의 50% 이상이 흑인인 것으로 나타난다.<sup>23</sup> 표 1에서 보여진 바와 같이 대서양 철도 건설 당시 리몽 지역의 외국인 구성에 비해서는 낮은 비율이지만 절대 수는 지속적으로 증가했음을 볼 수 있다. 다만, 리몽 지역 전체 인구에서 흑인의 비중이 낮아지는 것은, 코스타리카 대서양 철도 건설 이후 흑인들이 파나마 운하 건설 현장과 1920년대 쿠바 설탕밭을 타고 외부지역으로 빠져나가기도 했지만 리몽 지역으로 백인 인구들이 유입되기 시작했기 때문으로 볼 수 있다. 당시 코스타리카 중앙고원 지역은 이미 커피확산으로 포화상태였고 그 경쟁에서 밀린 백인들이 리몽 지역으로 유입되기 시작했다. 1927년 통계에 코스타리카 전체 백인 중 3%가 리몽에 거주하고 있었던 것으로 나타나며 리몽 전체 인구 중에는 34.4%가 백인이었던 것으로 나타난다.

1950년 통계에서는 리몽 지역 흑인 인구 비율이 33%까지 내려갔다. 반면 백인 인구 비율은 63%까지 올라가는데, 그럼에도 여전히 코스타리카 내 흑인들 중 90% 이상이 리몽에 거주하고 있음에 주목할 필요가 있다. 1927년에서

22 일부 연구와 통계에서는 흑인(Negro)과 흑인혼혈(Mulato, Zambo)을 구분하지만, 본 표에서는 흑인만 포함한다.

23 Leigh(2001)는 1927년 당시 리몽 지역 인구에 대해 75%가 흑인이었으며, 전체 흑인 중 94.1%가 리몽에 거주하였음을 주장한다.

1950년 사이 코스타리카 전체 인구는 두 배 이상 성장한 반면 같은 기간 흑인 인구는 오히려 19,136명에서 15,118명으로 감소하였다. 코스타리카 전체 뿐만 아니라 리몽 지역에서 흑인의 절대 수가 감소한 것은 헌법에 명시된 차별과 소외를 견디지 못한 흑인 상당수가 미국으로 이주하거나 파나마 혹은 자메이카로 돌아갔기 때문이다.<sup>24</sup> 어찌되었든, 20세기 후반으로 넘어오면서 리몽의 검은 빛은 점점 연해져갔지만, 리몽은 여전히 코스타리카 내 대부분의 흑인이 거주하는 공간이었다.

## 순혈주의와 검은도시의 충돌

코스타리카의 염원이었던 대서양 철도건설은 노예해방 이후 카리브 연안을 떠돌던 흑인들을 자국 내 리몽이라는 공간으로 끌어들였다. 이후 대서양 철도공사가 완결되면서 코스타리카의 중앙고원은 리몽을 통해 유럽과 연결되었다. 철도를 통해 수 많은 물자와 사람들이 오고 갔지만 그 철도를 건설한 흑인들은 예외였다. 철도건설에 참여한 흑인 노동자들의 2세와 3세가 태어나는 동안에도 그들은 국적을 취득할 수 없었고, 법적으로 중앙고원 입성이 금지되어 있었다. 가혹하다 싶을 만큼의 차별은 코스타리카가 이미 오래전부터 가지고 있던 '순혈주의'에 대한 집착에서 찾아진다. 그들이 믿는 '하얀신화'가 흑 검어질까 하는 두려움 때문이었다. 본 장에서는 코스타리카 순혈주의의 기원과 전개 과정을 살펴보고 이후 검은도시 리몽과 어떤 양상으로 충돌하게 되는지 알아볼 것이다.

### '백인피' 순혈주의의 기원

독립 이후 코스타리카는 중미뿐 아니라 라틴아메리카 카테고리 내에서 갖는 '예외성' 혹은 '유일성'에 기반하여 국가정체성을 추구해왔다. 주변국가들과 달리 예외적으로 혹은 유일하게 원주민과의 혼혈이 거의 이루어지지 않았다

24 1949년 공식적으로 흑인들에게 코스타리카 국적이 부여되기 전, 코스타리카 정부는 1931년 모든 국민에게 '시민등록'(Cedula de Identidad)을 할 것을 발표한다. 이에 리몽 지역에서는 '시민등록'을 할 수 있었던 백인들과 시민 등록 이전에 국적 조차 얻지 못한 흑인들 사이에 심각한 분리와 갈등이 조성되었고 수많은 흑인들이 선택할 수 있는 유일한 방법은 이주였다. 당시 주 대상지는 미국과 파나마였다(Hapelle 1993).

는데서 이유를 찾는다. 그리고 독립 이후 코스타리카 역사가 갖는 모든 긍정적 측면, 즉 소농에 기반한 농촌 민주주의와 평등, 평화와 같은 상황들이 유럽계 순혈에 기반한 ‘예외성’과 ‘유일성’으로부터 기원한다고 믿는다.

그렇다면, 코스타리카가 주변국과 달리 이러한 예외성과 유일성을 가질 수 있었던 요인들은 무엇인가? 왜, 원주민과의 혼혈이 거의 이루어지지 않았는가?에 대한 답을 구하는 과정에서 코스타리카인들이 믿는 순혈주의의 기원을 찾을 수 있을 것이다. 이와 관련하여 가장 명백한 사실은 식민시기 내내 코스타리카 지역에서는 원주민 혹은 흑인 노동력을 동원한 경제활동이 거의 전무했다는 점이다.<sup>25</sup> 코스타리카는 과테말라 총독령 내에서 가장 소외된 공간이었다. 이는 식민 초기부터 동원할 수 있는 원주민 수가 다른 지역에 비해 월등히 부족했기 때문임과 동시에 과테말라 총독령 내에서 지리적으로 가장 변방에 위치해 있었다는 점, 그리고 초기 경제활동의 초석이 되었던 사금이 발견되지 않았던 점이 동시에 작용한 결과라 할 수 있다. 또한 식민시기부터 유럽인들의 정주가 시작되었던 중앙고원이 원주민이 거주하던 대서양 연안 탈라망카 산맥 주변과 지리적으로 완전히 분리되어 있었다는 점도 코스타리카가 주변 다른 나라들에 비해 혼혈이 적게 발생할 수 있는 요인으로 작용하였다.

독립 직후 한동안 코스타리카도 자신의 역사를 원주민 문명에서 찾고자 노력한 시기가 있었다. 독립해 나온 유럽 본국으로부터 멀어지고자 하는 의도의 발현이었다. 그러나 코스타리카는 곧 유럽계 백인종 순혈로 자신의 국가정체성을 회귀시켰다. 이는 독립 직후부터 국가에서 발행한 여러가지 문건들을 통해 확인된다. 그 한 예로 코스타리카가 중앙아메리카 연방으로부터 독립하여 공화국 체제를 갖추기 시작했던 1848년 국가에 의해 발행된 문건에 보면, “Su población es homogénea, todos son blancos, todos hablan castellano, todos tiene iguales costumbres [...]” 와 같은 내용이 등장한다(Acuña 2002).

그러나 한편으로 이들 스스로가 ‘유럽계 백인피’에 기반한 순혈로부터

25 코스타리카 최초 인구에 대한 기록은 1522년으로 27,200 명의 원주민이 있었던 것으로 나타난다. 이후 그 수는 급감하였고 1778년에 이르면 8,104 명에 이른다. 식민 초기 중앙아메리카 지역의 원주민 수가 최대 2백만 명에서 최소 736,000명까지 계산되는 것을 고려한다면, 코스타리카의 경우 지극히 적은 수의 원주민이 거주하고 있었음을 알 수 있다(Theil y Hoffmann 1900; Kramer et al. 1993). 이는 18세기 후반에 이르기까지 코스타리카가 과테말라 총독령 내에서 전혀 경제적 의미를 갖지 못한 지역으로 남게되는 주요인으로 작용했다. 식민지 경제활동이 왕성했던 18세기 말 코스타리카 내 농장과 가축 분포는 과테말라 총독령 전체 대비 2%에 불과했다(Palma 1993).

완전히 자유롭지 못하다는 사실을 익히 알고 있었다. 코스타리카 내 흑인의 역사는 코스타리카 내 유럽인의 역사와 그 시기에 있어 큰 차이를 갖지 않는다. 이미 16세기 초반 유럽 탐험대가 흑인들과 함께 들어왔고, 16세기 후반에는 코스타리카 내 카카오 생산에 동원되었던 흑인 노예들과 식민시기 내내 스페인계 백인들의 이주에 팔려온 흑인 노예들에 대한 기록들도 분명히 존재한다.<sup>26</sup> 1611년 작성된 인구통계를 보면 당시 전체인구 15,533명 중 스페인사람 330명, 원주민 11,000명, 그리고 흑인이 300명, 거기에 이미 혼혈이 이루어진 메스티조들이 3,903명이나 있었던 것으로 나타난다. 스페인계 순혈은 겨우 2%에 지나지 않았던 것이다. 1777년의 인구 통계 기록을 봐도 스페인계 백인은 전체인구 34,212명 중에 10%로 나타난다. 나머지는 원주민과 메스티조들이었다. 상황이 이러하니 독립 이후 중앙고원에 거주하던 백인들이 '하얀전설'에 기반한 유럽계 백인 순혈에 집착하는 현상에 대해 일부학자들은 '표백화 과정'(blanquamiento)이라 명하기도 한다.<sup>27</sup>

### 순혈주의의 강화

1848년 공화국으로 독립한 이후 코스타리카인들이 자신들의 순혈주의 강화 과정에서 가장 먼저 착수한 작업은 '우리'(Nosotros)와 '타자'(otros)를 가려내는 일이었다(Soto 1998; Sandoval 2008). 이들에게 '우리'는 유럽에서 건너온 백인들이었고 '타자'는 그 외 모든 이들이었다. 1870년대 대서양 철도건설 과정에서

26 16세기 후반부터 코스타리카에 도착하기 시작한 흑인 노예들은 17세기 이미 혼혈을 이루기 시작하였고, 18세기에는 대부분 혼혈을 통해 히스패닉화(hispanización)된 것으로 조사된다. 이는 Theil y Hoffmann(1900)의 기록에서도 나타나는데, 코스타리카 내 흑인에 대한 기록이 1569년부터 시작된다. 당시 흑인들은 유럽인들과 함께 아프리카에서 직접 건너온 경우였다. 흑인의 절대 수는 각 해당 시기 코스타리카 전체인구에서 의미를 갖지 못했지만 흑인 혼혈은 지속적으로 증가하여 1801년 전체 인구 52,591명 중 17%나 되는 8,925명으로 기록된다. 1801년 코스타리카 인종 구성은 스페인인 9.4%, 원주민 15.7%, 메스티조 57.8%, 흑인 혼혈 17%로 나타난다. 코스타리카 노예해방은 1824년이었다. 식민시기 코스타리카 내 흑인 노예들에 대한 자세한 기록은 Caceres(1999)를 참고할 것.

27 이에 관한 대표적 연구로는 Bozzoli(1995-1996)를 들 수 있다. 그에 의하면 코스타리카인들은 자신들이 순혈에 가까운 코카서스 백인종이라 생각하고 그 사실에 기반하여 라틴아메리카 내 다른 나라들과 차별된 자신들의 정체성을 부각시키지만, 사실 계통학 상으로 보면 코스타리카 내 코카서스 인종은 전체 인구구성의 최소 40% 최대 60%에 지나지 않는다는 것이다. 반면 아메리카 인디오 혈통이 최소 15% 최대 30%까지 나타나고 아프리카 인종 역시 최소 10% 최대 20%까지 나타난다고 보고 있다. 때문에 굳이 코스타리카인들이 집착하는 '백인피'(sangre blanca)의 나라라 할 수 없으며, 오히려 끊임없이 스스로 '표백화' 혹은 '백인화'를 시도한 민족이라 할 수 있다는 것이다(Lim 2012에서 재인용).

중국인과 흑인들이 유입되기 이전까지 ‘타자’는 탈라망카 산맥에 거주하는 원주민들로 한정되었다. 혈통에 의한 ‘우리’와 ‘타자’의 구분에 이어 둘 사이의 지리적 구분까지 이어졌다.<sup>28</sup> 당시 유럽계 코스타리카인들은 국토 전체 공간 대신 자신들이 집중적으로 거주하던 중앙고원에 한정하여 국토 개념으로 인식하였다.<sup>29</sup> 이러한 현상은 이후 코스타리카에 인종적 ‘예외주의’(excepcionalismo)와 더불어 지리적 ‘중앙고원주의’(Vallecentralismo)를 탄생시킨다. 그리고 이들은 중앙고원 외 타지역, 특히 흑인들이 집중적으로 거주하는 리몽과 원주민들이 거주하는 탈라망카 산맥 부분을 차별과 소외 공간으로 만들어버리는 기제로 작용한다(Sandoval 2008).

코스타리카 중앙고원에 거주하던 백인들이 순혈에 기반한 국가정체성을 만들어내는데 가장 주요한 수단이 되었던 것은 국가 주도의 교육과 언론매체였다. 구체적 예로 1851년 코스타리카 고위 관료였던 Felipe Francisco Molina는 관보 형태의 *Bosquejo de la República de Costa Rica*에서 ‘인종의 완벽한 등질성’(perfecta homogeneidad en la raza)이라는 개념을 언급하였다. 이어 1860년에 출판된 ‘지리학 요강’(Compendio de Geografía)에서도 코스타리카인 대부분이 코카서스인종임이 강조되었다. 1885년 출판된 Joaquín Bernardo Calvo의 *Apuntes Geográficos, estadísticos e históricos*에서는 자국의 인구 성향에 blanca와 homogénea가 강조되면서 동시에 ‘casi insignificante diferencia, toda la raza pertenecen a raza blanca’라는 내용이 언급되었다. 이후 출판된 수많은 지리 관련 서적에서 코스타리카가 유럽계 백인으로 구성된 등질 인종임이 강조되었다.<sup>30</sup> 또한 1899년 교육부 장관 Napoleón Quesada는 지리교과서 내 코스타리카 인종 성향에 대해 반드시 ‘Raza Blanca’라는 단어로 설명할 것을 지시하기도

28 리몽 지역 뿐 아니라 코스타리카 유럽계 백인들은 중앙고원을 제외한 모든 지역을 특정 인종과 연결지며 ‘타자’의 공간으로 만들어 나가는데, 태평양 연안 지역은 몰라토들의 공간으로, 탈라망카 산맥 지역은 인디오들의 공간으로, 그리고 니코야 반도 지역은 인디오와 메스티조들의 공간으로 그들의 인식 속에 정형화 시켜 나갔다(Putnam 1999).

29 코스타리카 사람들이 자신의 국토공간을 중앙고원으로 한정하여 인식하고자 하는 바람은 1940년대까지 지속되었다. 당시 코스타리카인들에게 중앙고원은 코스타리카가 갖는 모든 ‘장점’의 집합소였고 중앙고원에서 벗어난 지역은 모두 ‘변방’(zoma marginal)으로 인식되었다. 리몽도 이에 포함되었다(Cuevas 2008).

30 반면 독립 직후 잠시 원주민 문화로부터 코스타리카 국가이미지에 대한 정체성을 찾으려던 시기인 1833년 출판된 Rafael Francisco Osejo의 지리관련 저서 *Adición acerca de Estado libre de Costa Rica*에서는 인종에 대한 언급이 전혀 없이 지형과 식생, 기후 등과 같은 자연지리적 요소들만 언급되었다(Ulate 2006).

했다. 19세기 이후 코스타리카에서 공교육의 역할이란, 끊임없이 주변국과 차별화된, 그리고 자국 내에서도 인종적, 지리적으로 차별화된 '우리'의 개념을 공고화하는 것이었다(Soto 1998).

이러한 경향은 20세기 이후로도 지속되는데 그 이전 세기에 비해 다른 점이 있다면 '순혈' 뿐 아니라 코스타리카 자연환경의 긍정적인 측면들이 의도적으로 부각되었다는 점이다. 구체적으로 1914년 출판된 Obregón Lizano의 *Lecturas Geográficas*에서는 인종의 등질성 뿐 아니라 코스타리카 자연환경의 온화함도 강조되고 있다. 이어 1932년 출판된 *Geografía General de Costa Rica*에서도 먼저 코스타리카 인구 특성에 대해 '피부는 하얗고 머리는 금발암'이 강조됨과 동시에 토양의 비옥함과 바람의 부드러움이 언급되고 있다(Soto 1998).

사실, 토양의 비옥함과 바람의 부드러움, 그리고 자연환경의 온화함 같은 기후조건은 코스타리카 내에서도 해발고도가 상대적으로 높은 중앙고원 일대에 한정되는 특징인지라, 당시 출판된 코스타리카 지리관련 서적들을 통해서도 코스타리카 정부가 의도적으로 국토 공간 범위에 대한 인식을 중앙고원으로 한정하고 있었음을 알 수 있다. 19세기 후반 이후 인쇄술이 발달하면서 20세기 중반까지도 코스타리카 정부의 의도적인 '순혈' 이미지 강화 작업은 더욱 힘을 받으며 진행되었다. 그러나 Theil y Hoffmann의 기록으로 돌아가 독립 직전인 1801년 전체인구 중 스페인 순혈이 9.4%였음을 감안한다면, 독립 이후 20세기까지 코스타리카에서 만들어진 순혈에 대한 이미지 강화 작업이 갖는 한계를 여실히 증명할 수 있다.

### 순혈주의와 검은도시의 충돌: 네그로포비아

독립 이후 코스타리카가 견지한 '순혈주의' 입장에서 본다면 유럽계 백인이 아닌 이상 모두가 자신의 순혈에 위협이 될 수 있는 존재들이었다. 이는 코스타리카 정부 이주 정책에 분명히 반영되었고 비유럽계 외국인들, 특히 대서양 철도건설 과정에서 대거 이주한 중국인과 흑인들에 대한 극심한 제노포비아로 형상화 되었다.

독립 이후 코스타리카 정부가 시행한 이주정책의 기본 틀은 유럽계 백인들에 대한 환영과 유색인종에 대한 차별이었다. 코스타리카 정부는 독립 직후인 1825년과 1831년 두 번에 걸쳐 '유럽으로부터 들어오는 이주자에 한해서 토지를 무상으로 분배해줄 것을 법령으로 공포한다.'<sup>31</sup> 이어 1848년 Castro

Madriz 정부는 종교에 상관없이 유럽이민을 받아들일겠다는 법령을 발표하였고, 1850년 Juan Rafael Mora 정부는 유럽인 이주를 진흥하기 위한 Junta Protectora de la Colonias<sup>32</sup>를 별도로 신설하기도 했다. 물론, 유럽계 백인 이주자들에 한한 조건이었다. 반면 유럽인을 제외한 이주자에 대해서는 ‘유색 인종 반대’(anticolor)가 이민법의 기본 축이었다. 그 시작은 1862년 José María Montealegre 정부에서 공포한 ‘정주화 기본법’(la Ley de bases de colonización)이었다.<sup>33</sup> 이 법에는 명확히 흑인의 이민 금지가 명시되어 있다. 이후 코스타리카는 20세기 초까지 총 네 번에 걸쳐 법령 발표를 통해 아프리카계 흑인의 입국을 금지한다.<sup>34</sup>

흑인 이주 금지 이유는 ‘순혈’에 대한 위협이었다. 확실한 방법은 그들의 코스타리카 내 유입을 아예 차단하는 것이었지만, 대서양 철도 건설이라는 과제에 직면하여 ‘원치 않지만, 필요에 의한’ 존재로서 일시적 이주를 허락할 수밖에 없었다. 1872년 공식적으로 흑인이 유입되고 이들에 의한 대서양 철도건설이 가능했음에도 흑인 혐오는 세기를 넘겨 지속되었다. 1939년 5월 20일 코스타리카 주요 일간지였던 *Diario de Costa Rica*에 유명 과학자였던 Clodomiro Picado가 ‘우리 피가 검어진다’(Nuestra sangre se ennegrece)라는 제목으로 칼럼을 기고했다. 동물학으로 유명한 과학자가 20세기에 쓴 글이라 믿기에 어려운 상황이지만, 당시 코스타리카의 상황을 분명히 볼 수 있는 글이다.

대서양 철도건설이라는 과제 앞에 흑인 이주는 허락했지만, 그 가운데 순혈을 지키기 위해 코스타리카가 할 수 있는 방법은 적어도 흑인들이 ‘순혈’을 가진 이들이 집중적으로 거주하고 있는 중앙고원에 들어오는 것을 철저하게 차단하는 것이었다. 한편 끊임없이 흑인들에 대한 부정적인 이미지들을 만들어

31 당시 공포된 법령의 내용은 다음과 같다. “누구든 빈 땅에 5년 이상 커피를 심어 재배하는 사람은 5년 후 해당 토지에 대한 소유권을 인정받는다”(Peter and Torres 2001; Lim 2012 재인용).

32 Junta Protectora de la Colonias에서는 유럽 이민자들의 이주비용 지원과 코스타리카 내 무상 의료 서비스에 관한 내용을 언급하고 있다(Loria y Rodríguez 2001).

33 해당 법 조항은 다음과 같다. Ley de Bases y Colonización, Artículo No. 3: no se permitirá la colonización de razas africanas y china, y en caso que se considera necesario, se imedira o limitara la introducción al país de individuos que pertenezcan a ellas(정주화 기본법 제 3항: 아프리카계 인종과 중국인의 코스타리카 정주는 허락되지 않는다. 또한 필요시 해당 인종 개개인의 정주를 저지하거나 제한할 수 있다).

34 아프리카계 흑인의 입국금지는 1862년 이후 1868년과 1894년 그리고 마지막으로 1942년에 공포되었다.



내면서 코스타리카 사회 내 네그로포비아를 만들어 나갔다.<sup>35</sup> 이 과정에서 국토의 일부 공간만 국토로 인정하는 중앙고원주의가 더욱 강화되었다. 1950년대 까지도 중앙고원 경계를 중심으로 국토공간을 이분법적으로 인식하는 경향이 뚜렷하였다. 그 한 예가 코스타리카인의 애칭 격인 '티코'(tico) 구분이었는데, 중앙고원 내부에 거주하는 자들로 한정되었다. 특히 중앙고원의 내부는 화합과 질서의 공간으로 인식되었고 이러한 질서를 교란할 수 있는 요인들은 언제라도 중앙고원 밖으로 추방되어야 한다는 사회적 동의가 이루어졌다 (Cuevas 2008).

## 검은도시와 순혈주의 충돌이 만들어낸 공간적 성격

코스타리카인들이 유럽계 백인 순혈에 기반하여 갖는 국가정체성은 그들의 순혈을 위협할 수 있는 흑인들이 집중되었던 리몽 지역에 독특한 공간적 성격을 파생시켰다. 본 장에서는 차별의 공간, 소외의 공간, 그리고 연대의 공간으로 분류하여 살펴보겠다.

### 차별의 공간

1870년대 대서양 철도공사가 시작된 이후 총25,000여 명의 흑인들이 코스타리카에 유입되었지만, 오랜 시간 그들이 머물 수 있는 공간은 리몽 지역으로 한정되었고 이 지역은 철저히 차별적인 공간으로 유지되었다. 차별의 형태는 수없이 정의 될 수 있겠으나 본 절에서는 리몽에 거주하던 흑인들의 국적 취득과 거주이전 자유에 중점을 맞추겠다.

리몽 지역 흑인 유입 이후 코스타리카 정부에 의한 가장 극명한 형태의 차별은 코스타리카 내 흑인들의 국적취득과 거주이전의 자유를 원칙적으로 금지한 것이었다. 코스타리카 정부가 흑인들의 이민을 이미 1871년에 허용했음에도 불구하고 리몽 지역의 흑인들은 법적으로 1948년까지 코스타리카 국적을

35 당시 코스타리카에서 유럽계 백인을 제외한 모든 유색인종들은 부정의 이미지로 포장되었는데, 원주민의 경우 '야만스럽고'(salvaje), '굶뜩'(perezoso) 이미지로 형상화 되었고 중국인은 '타락한'(vicioso) 인종으로 평가되었다. 또한 니카라과인은 '공격적이고 드센'(pendenciero) 이미지로 포장되었다. 하지만 흑인의 경우 'negra'로 표현되었는데, 흥미로운 사실은 흑인을 제외한 다른 유색인종들이 성품 혹은 행동과 관련된 부정적 이미지로 포장되는 반면, 흑인은 그들의 피부색에서 기인한 'negra'라는 말 자체로 비하되었다.

취득할 수 없었다. 그 사이 리몽 지역에서 흑인들의 2세와 3세가 태어났지만, 이들 역시 코스타리카 국민으로 인정 받지 못한 채 무국적자로 남을 수밖에 없었다. 그간의 인구통계에서 이들의 국적은 자메이카, 세인트키츠네비스, 쿠바 등으로 분류되었고 때로는 영국인으로 분류되기도 했다. 다음 표 3은 1950년 인구통계에 나타나는 리몽 지역 인구 구성을 보여준다.

표 3. 1950년 리몽 인구 구성

CR 전체 인구	CR 전체 외국인 (비율)	리몽 인구	리몽 내 외국인 수 (비율)
800,875	34,821 (4.30%)	41,360	11,100 (26.80%)

출처: Censo de Poblacion de Costa Rica 1950에서 재구성.

표 3에서 볼 수 있듯이, 리몽 지역 흑인들의 국적취득이 가능했던 1949년 이듬해인 1950년에도 리몽 지역에서 외국인 비중은 전국 평균보다 월등히 높게 나타난다. 특히 당시 리몽에 거주하던 외국인 11,000명 중 7,060 명이 영국 국적을 가지고 있었던 것으로 나타나 여전히 많은 수의 흑인들이 코스타리카 국적을 획득하지 못했음을 보여준다.

국적 취득이 불가했음은 이들이 1870년대 초 입국 이후 코스타리카 정부로부터 그 어떤 보호와 혜택도 받지 못했음을 의미한다. 오히려 코스타리카인들이 꺼리는 강도 높은 노동에 노출된 상황이었다. 이의 한 단면이 리몽 지역의 유난히 높은 사망율이다. 1907년 기준으로 리몽에서의 사망율은 1만 명 당 18.7명으로 같은 해 전국 평균인 5.3명을 세 배 이상 웃돌았다. 특히 폐결핵 사망율이 높게 조사되었는데 리몽의 경우 1,000명 당 22명이었던데 반해, 산호세의 경우는 3.2명에 불과했다(Menjivar 2010). 철도공사가 이루어지던 기간 중 리몽 지역에서 사망율이 높았던 것은 차치하더라도 철도공사가 끝난 이후로도 리몽 지역에서 지속적으로 사망율이 높았던 것은 이들에 대한 의료와 복지 혜택이 산호세 지역에 비해 현저히 부족했음을 의미한다.<sup>36</sup>

리몽 지역에 대한 코스타리카 정부의 또 다른 형태의 극명한 차별은 흑인들에

36 19세기 말 20세기 초 19-55세 사이의 사망율은 백인종과 메스티조의 경우 26%였지만, 흑인들의 경우는 55%로 두 배 이상 높게 나타났다(Hernandez 1999). 리몽 지역의 높은 사망율은 20세기 후반까지도 이어지는데 1969년 인구 1,000명 당 사망율이 코스타리카 전체의 경우 6.5%였으나 리몽에서는 12.5%로 나타났다(Carvajal y Geithman 1976).

대한 거주 이전의 자유를 금한 것이었다. 1948년까지 흑인들은 수도 산호세에 있는 중앙고원에 들어올 수 없었다. 이들이 국적이 없는 외국인이어서가 아니라 '흑인'이었기 때문이었다. 1949년 국적 취득과 함께 법적으로 중앙고원에 진입할 수 있는 자유가 허용되었지만, 흑인들의 중앙고원 진입을 방해하는 문화적·제도적 장벽들은 1960년대까지 이어졌다.<sup>37</sup>

코스타리카 정부에 의해 흑인들에게 거주 이전 자유가 가장 극명하게 침해되었던 시기는 1934년이었다. 당시 리몽 지역은 대규모 바나나 플랜테이션을 운영하던 United Fruit Company의 봉토라 볼릴 만큼 모든 경제활동이 바나나 생산 위주로 특화되어 있었다. 철도건설이 끝난 후 리몽 지역에 흑인들이 잔류하게 된 것도 United Fruit Company에서의 노동력 수요가 있었기 때문이었다. 문제는 1934년 바나나 생산에 심각한 차질을 빚는 병해가 발생하였고 도무지 재기할 수 없음을 깨달은 회사가 태평양 연안지역으로 생산기지를 옮기는 과정에서 발생하였다. 여전히 리몽 지역에 거주하던 흑인에 대해 공격적 차별을 가하던 코스타리카 정부가 흑인들의 태평양 연안지역 이주 금지령을 내린 것이다. 대부분의 경제활동이 United Fruit Company를 통해 전개되던 리몽 지역에서 바나나 플랜테이션의 이전을 쫓아가지 못하는 상황은 흑인들에게 즉각적인 생계의 위협일 수밖에 없었다. 실제로 United Fruit Company가 태평양 연안에 가 있는 동안<sup>38</sup> 리몽의 흑인들은 자급 영세농으로 전환될 수밖에 없었고, 이 시기 수많은 흑인들이 코스타리카를 떠나는 결과로 이어졌다.

## 소외의 공간

리몽은 코스타리카와 유럽을 잇는 최적의 관문임에도 불구하고, 또한 코스타리카 제1항구가 있는 도시임에도 불구하고 오랜 동안 소외된 공간으로 남아있었다. 이는 코스타리카 역사에 의도적으로 기록되지 않았음을 의미하며 코스타

37 1960년대만 해도 리몽에서 산호세를 향해 출발한 기차의 기관사가 흑인인 경우 산호세에 입성하기 전, 중간지점인 Peralta라는 곳에서 내려야 했다. 열차는 그 곳에서 백인기관사로 교체된 후 산호세에 입성할 수 있었다. 이처럼 코스타리카에서 리몽 지역의 흑인들이 국적을 취득한 해는 1948년이지만, 여전히 실질적인 차별이 존재했었다. 코스타리카 정부는 1966년에서야 인종차별을 법으로 금지하였고, 이듬해 법령 Decreto 3844를 통해 공포되었다.

38 1934년 리몽 지역에서 완전 철수한 United Fruit Company가 다시 리몽으로 돌아온 것은 1939년이었다.

리카 정부의 공권력과 국가서비스가 미치지 않았음을 의미한다.

1940년대까지 코스타리카 정부는 공식적으로 흑인의 존재를 부정했다. 이는 곧 흑인들이 집중해 있는 리몽 지역에 대한 의도적 소외로 이어졌다. 앞에서 살펴본대로, 19세기 후반 이후 코스타리카는 의도적으로 많은 종류의 지리서를 출판하였다. 그러나 각 지리서 대부분의 내용은 중앙고원에 집중되었을 뿐, 리몽에 대한 기술은 언급되지 않았다. 이는 통계에서도 마찬가지다. 앞에서 설명했듯이 인구부족이라는 딜레마를 안고 있던 코스타리카는 독립과 동시에 인구통계에 많은 노력을 기울였음에도 불구하고 리몽에 대한 통계는 존재하지 않았다. 또한 코스타리카 정부는 리몽 지역의 흑인들에게 국적 취득을 허용한 1949년 이후에도 의도적으로 인구통계에서 흑인들의 국적을 자메이카 혹은 영국으로 표하는 방식을 통해 코스타리카 내 흑인 인구에 대한 정확한 기술을 회피하였다.<sup>39</sup>

코스타리카 영토임에도 불구하고 리몽 지역에 순회법관이 파견된 것은 1920년이었고 교사가 파견된 것은 1927년이였다. 당시 리몽 지역에 1500여 명의 학생들이 존재했지만, 이들이 흑인인 이상 코스타리카 정부로서는 교사를 파견해야 할 이유가 없었다. 물론 1927년에 파견된 교사도 6개월을 견디지 못하고 다시 중앙고원으로 돌아갔다. 1948년 정식으로 교사가 파견될 때까지 리몽 지역에서 교육을 담당한 곳은 개신교 교회들이였다.<sup>40</sup> 특히 무엇보다 심각했던 것은 모국어인 스페인어 교육이 전혀 이루어지지 않았다는 점이다. 20세기 후반까지도 리몽 지역의 교육 주체는 개신교였고, 공용어는 스페인어가 아닌 영어였다.<sup>41</sup>

## 연대의 공간

코스타리카 정부의 차별과 소외에 맞서 리몽 지역의 흑인들이 찾은 돌파구는

39 1950년 인구통계에서는 리몽 거주 상당수 흑인들의 국적이 영국으로 표현되었고, 이어진 1963년 통계에서는 자메이카로 표현되었다.

40 리몽에서 공교육이 정상화 될 수 있었던 것은 1950년대 이후 일이다. 그 이전 교육은 미국 선교회의 지원을 받는 개신교 교회들이였다. 리몽 지역에서 교회는 곧 교육과 동의어였다. 1888년 리몽에 침례교가 가장 먼저 들어왔고 1894년 감리교, 1896년 영국성공회, 그리고 1902년에 제7안식일교가 리몽에 들어왔다. 코스타리카가 가톨릭 국가임에도 리몽은 이와 전혀 다른 종교적 성향을 보였다(Viales y Marin 2008).

41 1927년 통계에 의하면 리몽 거주자 96%가 영어 사용자로 나타난다. 리몽 지역 영어 사용과 관련한 구체적 내용은 Hernandez(1998)와 Duncan(2005)을 참고할 것.

카리브 연안 지역 흑인들과의 연대였다. 코스타리카 문화와 역사로의 편입을 포기하고 오히려 국가와 상관없이 자신들과 같은 언어를 사용하고 같은 문화를 가지고 있는 카리브지역의 흑인들과 연대하는 것이었다. 한마디로 코스타리카 인으로서 정체성을 찾는 대신 자신들과 같이 카리브 디아스포라에 동참한 각 국의 흑인들과 함께 국적에 상관없이 자신들의 정체성을 찾겠다는 것이었다. 본 절에서는 가베이즘(Garveyismo)에 기반한 '범흑인 향상 연대'(Universal Negro Improvement Association, 이하 UNIA)와 흑인들의 상조회 성격을 갖는 Jamaica Burial Scheme Society를 중심으로 살펴보고자 한다.

UNIA는 20세기 초 자메이카 출신 정치지도자였던 마르쿠스 가베이(Marcus Garvey)에 의해 만들어진 단체다. 1914년 자메이카에서 시작되었고 1918년 미국으로 전파되었으며, 1919년 코스타리카 리몽 지역에도 상륙하였다. 전 세계 40여 개 국가에서 200만 명 회원이 참가하였다. UNIA는 국가 차원과는 상관없이 흑인이라는 인종에 기반하며 자신들의 정체성을 아프리카에서 찾는다. 그러나 아프리카로의 회귀가 아니라 어디든 있는 곳에서 아프로 흑인으로서의 정체성을 찾고 뿌리내리는 것을 주 목표로 한다. 리몽에 상륙한 UNIA가 한 첫 번째 일은 당시 리몽에 흑인들이 모여 스스로 정체성을 찾을 수 있는 흑인회관을 건설하는 것이었다. Liberty Hall로 대표되는 흑인회관은 국가에 상관없이 아프로 캐리비언들의 정체성을 상징하는 공간이었다. 1922년 리몽 시내 한 중심에서 시작된 Liberty Hall은 일 년 후인 1923년에 완공되었고 이후 지금까지도 코스타리카 내 흑인들의 연대에 기반한 공간적 상징이 되고 있다<sup>42</sup>.

두 번째로 살필 것은 리몽 지역 흑인들을 중심으로 형성된 상조회다. 이 또한 카리브 지역과의 연대에 기반한 것으로 1901년 자메이카에서 태동한 Jamaica Burial Scheme Society가 모태였다. 당시 코스타리카 리몽 지역에 거주하던 흑인들은 사후에도 땅에 매장될 권리가 없었다. 더욱이 가톨릭 신앙을 가지고 있지 않았기 때문에 장례 과정에서도 심한 차별을 받고 있던 상황이었다.

42 당시 리몽 지역에서는 리몽 다운타운 뿐 아니라 리몽의 주변부였던 Siquirres, Matina, Madre de Dios, Penuhuit, Cahuita, Puerto Viejo 등에서 Liberty Hall이 건설되면서 주변 흑인들을 규합해 나갔다. 재미있는 사실은, 코스타리카가 주변국에 비해 가장 흑인 혐오가 심했던 나라였음에도 불구하고 오늘날까지 유일하게 Liberty Hall이 존재한다는 점이다. 이는 흑인 문화에 대한 존중과 보존이라는 측면 보다는 국가 권력이 전혀 미치지 않았던 소외로 인한 결과로 볼 수 있다.

특히 국가가 흑인들의 존재 자체를 인정하지 않는 이상, 흑인들을 위한 공동묘지는 존재할 수 없었다. 이러한 상황을 해결하기 위해 만들어진 것이 바로 Jamaica Burial Scheme Society와의 연대였다. 리몽 지역 흑인들 가운데 사망자가 발생하면 개인이 아닌 조직이 나서 장례를 치루기 시작했다. 조직위원들이 회원들의 집을 방문하여 장례비를 모았고 연대하여 매장지를 확보하는 방식이었다. 처음엔 50여 명 정도가 회원으로 가입했으나, 곧 리몽 흑인들 사이 대표적 상호회로 부상하였고, 1980년대 2,000명 이상의 회원이 등록된 리몽 흑인 사회의 가장 큰 자조단체로 발전하였다.

리몽의 흑인들이 코스타리카라는 국가적 범위를 넘어 카리브 지역, 멀리서 아프리카까지 연대하는 경우는 그들이 기념하는 여러가지 문화 행사를 통해서도 나타난다. 가장 대표적인 것은 매년 세계 흑인의 날인 8월 31일에 맞춰 열리는 카니발 행사다. 이 행사에서는 코스타리카가 아닌 카리브 문화가 만들어지고 소비된다. 이처럼 코스타리카 정부에 의한 리몽 지역 흑인들에 대한 차별과 소외는 이들이 코스타리카 안에서 코스타리카인들의 문화에 동화되고 흡수되는 것을 허락치 않았다. 대신 리몽이 코스타리카 국토 공간의 일부임에도 불구하고 오히려 카리브라는 외부공간과 연대하며 코스타리카적 성향과 상반되는 카리브적 공간으로 편입되는 결과를 가져왔다.

## 결론: 여전히 검은 도시, 리몽의 인구 구성 단면

리몽 지역에 머물던 흑인들에게 코스타리카 국적이 부여되고 주거 이전의 자유가 보장된 지 60년 이상이 흘렀다. 이는 코스타리카 이주 이후 80년 간 Andillano, Afrocaribeño, Afrodescendiente, Negro 등으로 불리던 사람들이 Afrocostarricense라는 이름을 얻게 된 시간이기도 하다. 이 시기를 기점으로 산호세를 비롯한 중앙고원 도시들로 흑인 이주가 시작되었다. 그러는 사이 리몽 지역 인구 구성에도 변화가 있었다. 다음 표 4를 보자.

표 4. 리몽 지역 내 흑인 인구 구성 변화

	1927	1950	2000	2011
CR 전체인구 수	471,524	800,875	3,810,179	4,301,712
CR 전체 흑인 수 (전체 인구 대비 흑인 비율)	19,136 (4.0%)	15,518 (1.9%)	72,784 (1.9%)	45,228 (1.0%)
리몽 전체 인구 수	32,278	41,360	339,295	386,862
리몽 지역 흑인 수 (리몽 인구 대비 흑인 비율)	18,003 (55.8%)	13,749 (33.2%)	54,200 (16.2%)	18,142 (4.7%)
전체 흑인 중 리몽 거주 비율	94.0%	90.9%	74.5%	40.1%

출처: 해당 연도 인구 통계에서 재구성.

2011년 코스타리카 전체 인구 대비 흑인 비율은 1.0%다. 라틴아메리카 전체 인구 대비 흑인 비율이 최소 15.6%에서 30%까지 계산되는 것에 비하면 지극히 낮은 수치다.<sup>43</sup> 그렇다면, 코스타리카는 ‘하얀 나라’가 맞다. 그 안에 ‘검은 도시’ 리몽이 있는 셈이다. 20세기 후반까지 코스타리카 내 흑인들의 90% 이상이 리몽에 집중적으로 거주했음을 본다면 맞는 말이다. 또한 19세기 후반과 20세기 전반 리몽 지역에서 흑인이 차지하는 비율로 봐도 큰 차이가 없다. 그러나 2000년 이후의 통계를 본다면, 여전히 리몽을 검은도시라 할 수 있는가에 대한 의문이 제기된다. 2000년 통계에 74.5%의 흑인들이 그리고 2011년 통계에서는 40%의 코스타리카 내 흑인들이 리몽에 거주하고 있어 리몽이 여전히 검은도시로 여겨지나, 리몽 지역 전체 인구 수 대비 흑인 수 비율을 보면 상황이 달라진다. 2000년엔 16.2%, 그리고 2011년엔 4.7% 만이 흑인으로 나타나고 있다. 이 두 해의 인구조사 모두 ‘자가정체성 구분’ 방식을 도입하였다.<sup>44</sup> 리몽 지역 거주자 중 본인 스스로를 ‘흑인’(Negro) 범주로 구분하

43 2000년 이후 라틴아메리카 전체 인구 대비 흑인 인구수는 최소 8천 만 명에서 최대 1억 5천만 명으로 집계된다(Anton et al. 2009).

44 2000년 인구통계와 2011년 인구통계 모두 인종구분 조사 방식은 ‘자가 정체성 구분’(Autoidentificación)에 의한 것이었다. 각 대상자 스스로 자기가 묻고 답하는 형태로 현재 자신의 피부색과 상관 없이 자기 스스로 자신의 정체성을 어느 인종에서 찾는지 묻는 방식이다. 인종구분에 사용된 용어는 Afrodescendiente였는데, 이는 구체적으로 자기 자신을 아프리카에서 직접 왔거나, 카리브 지역 아프리카 디아스포라에 의해 코스타리카에 이주한 Afrocaribeño와 Antillano모두를 포함한다. 2000년 인구통계 조사에서 자기 정체성 구분을 위한 기초질문은 다음과 같았다. Pregunta: ¿Pertenece usted a la cultura 1) indígena?, 2) afrodescendiente o negra?, 3) china?, 4) ninguna de las anteriores? 반면, 2011년 조사에서 인종구분과 관련하여 제시된 질문은 2000년 조사에 비해 훨씬 직접적이고 명확했다. 다음과 같다. Pregunta: ¿Se considera usted negro, mulato, afrodescendiente? 1) Sí, o 2) No.

는 사람들은 4.7%에 불과하다. 흑인 범주에서 따로 구분되어 나온 Mulato까지 포함한다 해도 리몽 전체 인구 중 13.2%를 차지할 뿐이다. 반면 같은 해 리몽에서 백인 혹은 혼혈이 차지하는 비중은 전체 인구의 74.4%를 점한다. 이는 리몽 지역에서 흑인들이 소멸되어 나타난 현상이 아니라 리몽 지역에 백인들이 꾸준히 유입되어 나타난 현상으로 해석된다.<sup>45</sup> 그렇다면 리몽은 더 이상 ‘검은 도시’가 아니다. 2011년 통계에 의하면 오히려 ‘하얀 도시’에 가깝다.

그럼에도 불구하고, 코스타리카에서 리몽은 여전히 ‘검은 도시’다. 전혀 상반된 결과를 보여주는 통계와 상관없이, 코스타리카 사람들은 리몽에 대해 가장 먼저 검은 도시를 떠올린다. 리몽에 거주하는 흑인들의 불만은 한결같다. 코스타리카에서 성공한 흑인 개개인은 받아들여질 지라도 흑인 문화는 아직도 중앙고원 진입이 어렵다는 것이다. 법적으로 국적을 획득하고 이주의 자유를 얻었지만, 코스타리카 내에서 흑인 문화는 여전히 차별의 상징이 되고 있다. 방송 매체에서 흑인들이 교묘하게 배제의 대상으로 비춰지거나 사회 전반적으로 여전히 코스타리카 문화로 흡수되지 못하는 흑인 문화들이 그 예다. 카리브 흑인 문화가 리몽이라는 한정된 공간에서는 인정될지 몰라도, 코스타리카 수도 산호세에서는 여전히 차별의 대상이 된다는 것이다. 지면의 한계 상 구체적 분석은 후속 연구 주제로 남긴다.

1980년대 산호세와 리몽을 잇는 고속도로가 개통되었을 때, 중앙고원에 거주하던 백인들은 고속도로 개통이 가져다 줄 생활의 편의에 앞서 고속도로를 타고 중앙고원으로 흘러들어올 흑인들의 유입을 걱정했다.<sup>46</sup> 이와 비슷한 예는 여전히 코스타리카인들의 일상 삶 곳곳에서 나타난다. 그 한 예가 코스타리카 수도 산호세 내 리몽 행 버스 터미널 주변에 대한 코스타리카 사람들의 인식이다. 이 지역은 산호세 내 위험 지역 중 한 곳으로 분류되는데, 그 이유가 주변에 흑인들이 많다는 것이다. 뿐만 아니라 코스타리카인들에게 리몽이라는 도시는 여전히 불결하고 위험한 공간으로 인식된다. 이 역시 흑인들이 많이 보인다는 이유 때문이다. 결국 코스타리카 사람들이 끌어안지 못하는 것은 리몽이라는 공간이 아니라, 그 곳에 거주하는 흑인들인 셈이다. 코스타리카

45 리몽 지역 인구 수가 코스타리카 전체 인구 수 대비 차지하는 비율은 1883년 1%, 1892년 3%, 1950년 5%, 그리고 2011년 9%까지 증가하였다.

46 당시 고속도로 개통과정에서 나타난 중앙고원 백인들의 공포는 Leigh(2001)에 구체적으로 나타난다.



국가 아이덴티티 형성으로부터 기원한 네그로포비아는 여전히 현재진행형이다. 이는 독립이후 코스타리카 사람들이 만들어 온 유일주의, 예외주의, 중앙고원주의가 여전히 고수되고 있다는 반증이기도 하다.

“당신이 코스타리카 산호세 공항에 내려 택시기사에게 ‘리몽’(Limón)으로 가자고 말해보세요. 당장 돌아올 답이 뻔합니다. ‘리몽이라고요? 아니, 그 검은 도시엔 뭐하러 갑니까? 가 봤자 볼 것은 아무것도 없어요. 찢든한 더위에 모기와 도둑들만 득실거리는 곳을 왜 가려합니까?’ 이게 바로 오늘날 까지도 그곳(중앙고원) 사람들이 생각하는 리몽입니다”.

리몽에서 만난 로베르토씨의 말이 옳다. 코스타리카인들의 생각 속에 리몽은 여전히 검은 도시다.

## 참고문헌

- Acuña Ortega, Victor Hugo(2002), “La invencion de la diferencia costarricense 1810-1870,” *Revista de Historia*, No. 45, pp. 267-283.
- Alvarenga Venutolo, Patricia(2008), “La inmigración extranjera en la historia costarricense,” in Sandoval G.(ed.), *El mito roto: Inmigración y emigración en Costa Rica*, San José: Editorial Universidad de Costa Rica, pp. 3-24.
- Anton, John, et al.(2009), “Afrodescendiente en america latina y caribe: del reconocimiento estadístico a realización de derechos,” *Cepal serie población y desarrollo*, No. 87.
- Bignón, Vincent, Rui Pedro Esteves, and Alfonso Herranz-Loncán(2013), “Big Push or Big Grab Railways, Government Activism and Export Growth in Latina América 1865-1913,” *Banque de France in its series Working papers*, No. 447, [http://www.banque-france.fr/uploads/tx\\_bdfdocumentstravail/DT\\_447\\_01.pdf](http://www.banque-france.fr/uploads/tx_bdfdocumentstravail/DT_447_01.pdf)
- Bourgois, Philippe(1986), “The Black Diaspora in Costa Rica: Up Ward Movility and Ethnic Discriminations,” *New West Indian Guide*, Vol. 60, No. 3-4, pp. 145-165.
- Bozzoli, Maria(1995-1996), “La población costarricense: diversidad, tolerancia y discriminación,” *Revista Herencia*, Vol. 7-8, No. 1-2, pp. 132-147.
- Cáceres Gomez, Rina(1999), “El trabajo Esclavo en Costa Rica,” *Revista de Historia*, No. 39, pp. 27-50.
- \_\_\_\_\_(2008), “Los silencios en nuestra historia,” in R. Cáceres(ed), *De Olvido a la memoria, Africano y Afromestizos en la historia colonial de Centroamérica*, Oficina Regional de UNESCO para Centro América, pp. 9-15.
- Cardoso, Santana y Hector Perez Brignoli(1977), *Centroamérica y la economía occidental 1520-1930*, San José, Costa Rica: Editorial UCR.
- Carvajal, Manuel y David Geithman(1976), *Bosquejo de Población*, San José, Costa Rica.
- Centro Centroamerica de Poblacion(1976), *La Poblacion de Costa Rica*, Rodrigo Facia: Instituto de Investigacion Sociales.
- Cuevas Molina, Rafael(2008), “Tendencias de la dinámica cultural en Costa Rica en el siglo XX,” San José, Costa Rica: Editorial UCR.
- Duncan, Quince y Carlos Meléndez(2005), *El negro en Costa Rica*, San José, Editorial Costa Rica.
- Hapelle, Ronald(1993), “The Social and Political Integration of West Indians in Costa Rica 1930-1950,” *Journal of Latinamerica Studies*, Vol. 25, No. 1, pp. 103-120.
- Hernandez Cruz, Omar(1998), “Un poblado liniero del caribe costarricense: historia y cotidianidad,” *Ciencias Sociales*, No. 82, pp. 7-30.
- \_\_\_\_\_(1999), “De inmigrantes a ciudadanos: hacia un espacio político afrocostarricenses

- 1948-1998,” *Revista de Historia*, No. 39, pp. 207-245.
- Hernández, Hermogenez(1985), *Evolución territorial y principales censo de población 1502-1984*, San José, Costa Rica: EUNED.
- Hutchinson Miller, Carmen(2012), “No Blacks to the Interior: Past and Present Racism against Afro-costarican Descendants,” *American Journal of Contemporary Research*, Vol. 2, No. 6, pp. 144-163.
- Kramer, Wendy, George Lovell, and Chirstoper Lutz(1993), “La conquista Española de Centroamérica,” in J. Pinto, *El régimen colonial*, San José: FLACSO, pp. 21-91.
- Leigh Sharman, Russell(2001), “The Carribbean Carretera: Race, Space, and Social Liminality in Costa Rica,” *Bulletin of American Research*, Vol. 20, No. 1, pp. 46-62.
- León, Jorge(1997), *Evolucion del comercio exterior y el transporte marítimo del Costa Rica 1821-1900*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Lim, Su Jin(2012), “Análisis histórico sobre la discriminación hacia los chinos en Costa Rica,” *Revista de Estudio de America Latina*, Vol. 31, No. 3, pp. 141-168.
- Loria, Marlene y Alonso Rodríguez(2001), “La migración china a Costa Rica: entre la explotación y la exclusión 1870-1910,” *Revista de historia*, No. 44, pp. 159-192.
- Melendez, Mauricio(1999), “Los Ultimos esclavos en Costa Rica,” *Revista de Historia*, No. 39, pp. 151-138.
- Menjivar Ochoa, Mauricio(2010), “Trabajadores, Afro descendientes, masculinidad y violencia en la bananera, caribe de Costa Rica 1900-1930,” *Revista Internacioanl de Ciencias Sociales y Humanidades*, Vol. XX, No. 1, pp. 59-84.
- Palma Murga, Gustavo(1993), “Economía y Sociedad en Centroamérica(1680-1750), J. Pinto, *El régimen colonial*, San José: FLACSO, pp. 219-305.
- Peters, Gertud y Margarita Torres(2001), *Los mercados del café de exportación Costarricense, 1830-1996*, Heredia, Costa Rica: Editorial de Universidad Nacional de Costa Rica
- Putnam, Lara(1999), “Ideología racial, practica social y Estado Liberal en Csoa Rica,” *Revista de Historia*, No. 39, pp. 139-186.
- \_\_\_\_\_ (2002), *The Company They Kept: Migrants and the Politics of Gender in Caribbean Costa Rica, 1870-1960*, The University of Nothr Carolina Press.
- Quesada Monge, Rodrigo(1983), “Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de Costa Rica Railway Company 1871-1905,” *Anuario de Estudio Centroamericanos*, No. 9, pp. 87-119.
- Salazar, José Manuel(1979), “La gran compañía en los pequeños países,” *Nueva Sociedad*, No. 43, Jul-Ago, pp. 88-100.
- Sandoval García, Carlos(2008), *Otros Amenazantes: los nicaraguenses y la formación de identidades nacionales en Costa Rica*, San José: Editorial Universidad de Costa

Rica.

- Senior Angulo, Diana(2007), *La incorporacion Social en Costa Rica de la población Afrocostarricense durante el siglo XX 1927-1963*, Tesis de Maestría de Ciencia de Historia, Universidad de Costa Rica.
- (2011), *Ciudadania Afrocostarricense: el gran escenario comprendido entre 1927 y 1963*, San José: Editorial UCR.
- Soto Quiros, Ronald(1998), “Desaparecidos de la Nación: Los indígenas en la construcción de la identidad nacional costarricense,” *Ciencias Sociales*, No. 82, pp. 31-53.
- Thiel y Hoffmann, Bernardo(1900), “Monografía de la población de la República de Costa Rica,” *Población y Salud en Mesoamérica*, Vol. 9, No.1, republished in 2011.
- Vargas Ulate, Gilbert(2006), “Análisis histórico geográfico del uso de los términos valle, meseta y de presión en la región central de Costa Rica,” *Reflexiones*, Vol. 85, No. 1-2, pp. 247-265.
- Zapata, Enrique y Gerardo Meza(2008), “La influencia anglosajona en el caribe de Costa Rica: Finales S.XIX- primerla mitad de S.XX,” *Revista electrónica de Historia*, Número especial del dialogo de no.9 Congreso Centroamericano de Historia, <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/articulos/2008/especial2008/articulos/07-regional/102.pdf>

## 통계자료

Censo Polacion de Costa Rica 1864; 1892; 1927; 1950; 1973; 1986; 2000; 2011.

Article Received: 2014. 10. 07

Revised: 2015. 01. 22

Accepted: 2015. 02. 02