

Navegando en el archivo. La historia de la relación entre empresas y trabajadores del sector marítimo y la biblioteca del Centro de Capitanes de Ultramar.

Laura Caruso

CONICET-IDAES/UNSAM, FFyL-UBA

Es sabido que en la expansión económica agroexportadora que protagonizó Argentina ya a fines del siglo XIX fue vital el desarrollo de un sistema de transporte, y en particular de la navegación fluvial. Este proceso aceleró el crecimiento y complejización del sector naviero y sus empresas, así como también de sus trabajadores. En la tarea de conocer, indagar e interpretar la experiencia de estas tripulaciones de las embarcaciones mercantes del pabellón nacional en las primeras décadas del siglo XX, objetivo primordial de mi tesis doctoral, se tornó esencial y necesario conocer a los armadores, sus prácticas de organización, su acción política y sus vinculaciones con gobiernos y entidades estatales, tanto como la estructuración de sus empresas y las condiciones de trabajo allí planteadas. La exploración de aquel entramado de empresas navieras locales, dirigidas por personajes que se tornaron relevantes en la vida nacional, con un poder de presión y negociación ante los sucesivos gobiernos argentinos, mostró también su amplia capacidad organizativa dentro de este segmento de la clase propietaria, los armadores. El mundo patronal del transporte fluvial nacional, con instituciones y prácticas propias, mostraba así en los albores del siglo XX, su consolidación económica, social y política.

La heterogeneidad que caracterizó a los armadores no opacó el protagonismo adquirido por la empresa Mihanovich, la mayor naviera del país, que devino en esos años en la flota mercante más importante de Sudamérica. Llegó a contar con la mayor concentración de trabajadores, un 25% (2.000 trabajadores) de las tripulaciones mercantes del país en 1901 (La Nación, 16/01/1901), duplicando esta dotación en solo dos años. La serie de excepcionalidades que caracterizaron a Mihanovich no se agotan en la cantidad de trabajadores, o en el volumen de su capital o en su nutrida y moderna flota. Su fundador y propietario, Don Nicolás, fue además uno de

los actores más activos en la organización de los empresarios del sector, impulsando sucesivamente el Centro Marítimo, el Centro de Cabotaje Nacional y el Centro de Cabotaje Argentino, los cuales formaron parte a su vez de otras organizaciones patronales más amplias, como, por ejemplo, la Asociación del Trabajo. Conocido también por su intransigencia, por la extensa implementación de diversas prácticas de fuerte contenido antisindical y las pésimas condiciones laborales que regían a bordo de sus embarcaciones. Por todo ello, la compañía Mihanovich tuvo un lugar destacado en la historia de los trabajadores embarcados, ya que, por su acción, magnitud y poder, definió en múltiples sentidos la realidad laboral, económica, social y política del sector.

Dicho mundo patronal así caracterizado, vasto y heterogéneo, a la vez con fuertes protagonismos, se presentaba como un elemento constitutivo de aquella historia social de la experiencia obrera de a bordo que estaba intentando desarrollar. Esta perspectiva relacional se impuso como necesidad y requisito, también como desafío, permitiéndome a la vez establecer un puente entre la historia obrera y la historia empresarial, más allá de las fronteras trazadas entre ambos campos. Llevar adelante esta perspectiva implicó múltiples desafíos metodológicos, buscar y visitar nuevos repositorios documentales, pensar nuevas fuentes y soportes de una historia empresarial marítima aún no escrita. En particular, la fluctuante y arbitraria accesibilidad a ciertos archivos de organizaciones gremiales y de centros patronales parecía constituir una de las principales dificultades a la hora de repensar las relaciones laborales a bordo en los buques mercantes.

En esta instancia de incertidumbres, hallazgos, vicisitudes y dificultades, fue crucial conocer la biblioteca del Centro de Ca-

maba "donde manda capitán no gobierna marinero", a partir de la solidaridad y la acción conjunta encarada por el centro de oficiales y la federación obrera, la cual subvertiría incluso la propia estructura jerárquica del trabajo marítimo.



AGN, 21953, diciembre 1903.

Es claro que, en buena medida, una etapa importante de la investigación pudo ser desplegada gracias a la existencia de este archivo y a la buena predisposición de su personal, que muchas veces compensaba la falta de clasificación e institucionalización archivística de aquellos materiales. Pasados más de cinco años de mi asidua visita a la biblioteca del centro, en la actualidad, y producto de una ampliación y reforma edilicia encarada por la institución, el archivo se encuentra cerrado y sin fecha estimada para su reapertura, lo cual pone de relieve una vez más las múltiples vicisitudes que caracterizan nuestra tarea en este tiempo y espacio. También cabe señalar, a modo de cierre, que en el afán de construir ese puente entre la historia de los trabajadores de a bordo y las empresas navieras, fue necesario recurrir a un entramado más amplio de documentación, alojada en otros archivos que me gustaría mencionar. Señalada ya la importancia de la compañía Mihanovich en el sector y su historia, era preciso reconstruir cabalmente su estructura y funcionamiento; esto fue posible gracias al descubrimiento de un número importante de Actas, Memorias y Balances en el Archivo General de la Nación, los que me permitieron conocer las formas en que esta operó, su estructura, flota, prácticas, debates y vinculaciones políticas, solo por mencionar algunos elementos. A éstos se sumaron las Memorias del Centro de Navegación Transatlántica, una

importante entidad patronal de primerísima relevancia en las cuestiones marítimas del país. Dicho centro cuenta con la particularidad de tener sus memorias anuales editadas, las que pude consultar, si bien no son de acceso público. Tales Memorias, en un amplio período (1899-1921), constituyen una fuente de información valiosísima sobre el mundo patronal marítimo, sus vínculos con gobiernos y gremios, sus proyectos, posicionamientos y demandas. Fue allí donde pude apreciar la existencia de una extensa y densa red patronal conformada por el CNT y los otros centros patronales marítimos antes mencionados, de los cuales Mihanovich fue un actor central, junto a otras instituciones como la Asociación del Trabajo y la Liga Patriótica. Si la consulta de las memorias fue tan productiva, poder estudiar la documentación interna del CNT de aquellos años, como por ejemplo los registros de reuniones y asambleas, prometía aún mucho más para la investigación en curso, pero la consulta de tales materiales me fue negada. En cualquier caso, la experiencia de investigación realizada en este conjunto de espacios y archivos, con sus meandros, recodos y aluviones, muestra la potencialidad de mirar relacionamente empresas y trabajadores en la historia de los diversos mundos laborales, y lo productivo que resulta esta mirada para encarar corpus documentales fragmentados, dispersos, incluso caóticos por momentos, construyendo desde allí una historia posible de las relaciones laborales, en este caso, del trabajo marítimo en las primeras décadas del siglo XX.