

# O mutualismo, uma experiência em disputa. O caso da Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos e a empresa de navegação Mihanovich (Buenos Aires, 1878-1920)

Mutualism, a disputed experience. The case of the Austro-Hungarian Mutual Aid Society and the Mihanovich navigation company (Buenos Aires, 1878-1920)

Laura G. Caruso\*

**Resumo:** Este artigo analisa a experiência histórica da Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos, desde sua criação em 1878 até os anos do pós-guerra. A sociedade teve um papel particular no mundo do trabalho portuário e marítimo em Buenos Aires e estabeleceu relações estreitas com a empresa Mihanovich, que se tornou a maior empresa de navegação da América do Sul naquele período. A experiência mutual é aqui investigada considerando seu lugar na história social do mundo do trabalho e sua relação complexa e mutante com a política da empresa marítima.

**Palavras-chave:** experiência mútua, empresa de navegação Mihanovich, imigração austro-húngara.

**Abstract:** This work historically analyzes the experience of the Austro-Hungarian Mutual Aid Society, created in 1878, up to the postwar years in light of its uniqueness in the world of port and maritime work in Buenos Aires and its particular and close relationship with the Mihanovich company, which became the largest shipping company in the south of the continent

---

\* Doutora em História pela Universidad de Buenos Aires. Investigadora Assistente do Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). E-mail: lauracaruso@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6556-5705>.

in that period. The focus is on the mutual experience, its weighting from the social history of the world of work, and its complex and changing relationship with company policy.

**Keywords:** Mutual Experience, Mihanovich Navigation Company, Austro-Hungarian Immigration.

**N**O ÚLTIMO QUARTEL do século XIX, a família de Pedro vivia no povoado de Stari Grand, na ilha de Hvar, na costa adriática da atual Croácia. Lá, se dedicavam ao cultivo de oliveiras, a principal produção da região, que se somou ao plantio de vinhas. De forma complementar, se dedicavam à pesca, atividade que se tornou fundamental diante da competição dos vinhos italianos. A crise nas ilhas adriáticas resultou no aumento significativo da emigração, que foi sentida em seus diversos povoados.<sup>1</sup> Dois dos cinco irmãos da família paterna de Pedro emigraram para Buenos Aires para trabalhar na companhia de navegação mercante Nicolás Mihanovich e entraram para a Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos. O mais velho deles, Roque, chegou à capital argentina depois de escapar do serviço militar no Império Austro-Húngaro. Trabalhou como proprietário de barco na empresa Mihanovich até 1930. Tomás, o outro irmão e pai de Pedro, também ingressou na companhia como patrão de barco.<sup>2</sup> Em 1920, entrou para a sociedade mutual e chegou a ser membro júnior da comissão diretiva.<sup>3</sup> Segundo o relato de Pedro, parte de sua tarefa consistia em aproximar-se do porto da cidade ou do hotel, instalado no porto, para entrar em contato com os recém-chegados, localizá-los e conseguir-lhes um trabalho.<sup>4</sup>

Dois dos sete irmãos do lado materno da família emigraram com sua mãe para a Argentina depois da Primeira Guerra Mundial. Saíram do povoado de Jelsa, também na ilha de Hvar, onde a família tinha um pequeno estaleiro. Os dois filhos começaram a trabalhar na companhia Mihanovich em diferentes momentos e circunstâncias. A mãe de Pedro, Antónia, chegou a Buenos Aires em 1926, e já assentada no bairro portuário se casou com Tomás, que trabalhava na companhia Mihanovich – nesse momento, junto aos seus cunhados. Antónia e Tomás moraram no bairro La Boca, a algumas quadras da sociedade mutual, da qual eram sócios, e adquiriram um terreno cruzando o córrego, no atual Dock Sud, onde ainda vive sua família.

A história de Pedro e sua família mostra múltiplos vínculos entre a experiência da imigração, o papel de determinadas empresas, como Mihanovich, e as práticas das sociedades mutuais na configuração da experiência trabalhadora no novo país, a exemplo de milhares

1 VERLICHAK, Carmen. **Los croatas en la Argentina**. Buenos Aires: Krivodol Press, 2004. p. 30.

2 Sobre as formas do trabalho marítimo e sua organização trabalhista, ver: CARUSO, Laura. **Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921**. Buenos Aires: Imago Mundi, 2016.

3 Memoria Administrativa y Balance General de la Sociedad Yugoslava de Socorros Mutuos, Ejercicio 1937. **Nomina general de Socios Activos por antigüedad**.

4 Entrevista realizada pela autora com Mateo Anich na sede da Sociedad Yugoslava de Socorros Mutuos, 14 de setembro de 2009.

de famílias trabalhadoras que teceram suas experiências e identidades laborais no interior de suas comunidades de origem, nas associações de socorro mútuo e nas empresas a cargo de alguns compatriotas. Que relação existiu entre a criação da sociedade mútua e a companhia de navegação? Que lugar teve a dita sociedade nas práticas e na estratégia empresarial? Como os trabalhadores e suas famílias se apropriaram, impulsionaram e agenciaram diversas relações e práticas no interior de ambas – associação e empresa? Este artigo indaga a experiência mutualista da Sociedade Austro-Húngara criada em 1878 no bairro portuário La Boca e sua vinculação com a companhia de navegação mercante Nicolás Mihanovich, nas últimas décadas do século XIX e nas que dão início ao século XX. Para tanto, se nutre de um conjunto de documentos, tais como memórias, balanços, publicações e documentação da sociedade mútua; atas de diretório e outros registros empresariais, censos, publicações periódicas e um conjunto de trabalhos e estudos históricos.

A hipótese que guia esta pesquisa afirma que a construção de uma identidade étnico-cultural por parte da sociedade mútua funcionou como elemento de construção da identidade austro-húngara, em tensão com o fortalecimento do pertencimento de classe e das organizações sindicais do setor marítimo. Ao mesmo tempo, permitiu à companhia Mihanovich garantir a quantidade e a qualidade de trabalhadores imperiosos, com saberes próprios de seu lugar de origem e necessários para a navegação, em momentos de crescimento empresarial. Isso era especialmente significativo em um contexto histórico marcado, por um lado, pela consolidação da economia agroexportadora junto à necessidade do transporte fluvial e marítimo. Por outro lado, os últimos anos do século XIX e os anos iniciais do século XX foram tempos de expressão aberta de denúncias, demandas e ações de protesto das trabalhadoras e dos trabalhadores, que mostraram os limites e contradições da chamada modernização e deram visibilidade para a “questão social” e operária.<sup>5</sup>

Este estudo da experiência mutualista austro-húngara vinculada à empresa Mihanovich e à atividade marítima em Buenos Aires se localiza no cruzamento necessário e histórico entre a experiência migratória e o âmbito do trabalho das trabalhadoras e dos trabalhadores e suas famílias; as práticas associativas mútuas como parte de sua experiência multidimensional no mundo do trabalho portuário; e a política empresarial da companhia de navegação mais influente do setor e da região. Esse cruzamento destaca a complementaridade e contemporaneidade das identidades, relações e sentimentos de pertencimento das trabalhadoras e dos trabalhadores a sociedades de socorros mútuos, sindicatos, associações de imigrantes de diversos tipos – algumas criadas por empresas, tal como proposto e desenvolvido nos últimos anos e de maneira prolífica/profícua pela historiografia brasileira,<sup>6</sup> ao contrário do

5 SURIANO, Juan (comp.). **La cuestión social en Argentina, 1870-1943**. Buenos Aires: La Colmena, 2004.

6 Como referência neste campo, ver: BATALHA, Claudio H. M. Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente. **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 12-22, 2010; BATALHA, Claudio H. M. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. **Cadernos AEL**, Campinas, v. 6, n. 10/11, p. 42-68, 1999.

que se observa na limitada e incipiente historiografia argentina sobre o mutualismo. Embora a experiência mutualista tenha sido historicamente muito extensa na Argentina, como no restante da América Latina, seu estudo, considerando os cruzamentos e complementaridades mencionados, é ainda embrionário. As pesquisas que avançaram nesse sentido abordaram o mutualismo em espaços fabris<sup>7</sup> em comunidades de imigrantes de origem diversa<sup>8</sup> e em torno de coletivos de trabalhadores de determinados setores, como o ferroviário,<sup>9</sup> ou entre os trabalhadores tipógrafos.<sup>10</sup> Esses trabalhos renovaram o olhar sobre o mutualismo e sua singularidade histórica, a complexidade de suas práticas, sua heterogeneidade de origens, sujeitos e relações, transformando as sociedades mutuais em um fértil campo de estudos.<sup>11</sup> Esta produção acadêmica propõe discutir de maneira mais ampla as sociedades de socorros mútuos, deixando de considerá-las apenas como forma associativa que explica a origem do movimento operário, como se ela fosse uma etapa do desenvolvimento das organizações e identidades operárias, uma espécie de “pré-história” da classe. Os novos estudos históricos compreendem o mutualismo como uma experiência em si mesma e constitutiva da formação da classe trabalhadora, que convivia com outras formas de organização e contribuiu para a construção de relações e identidades operárias durante todo o século XX. Tais práticas não antecedem, mas complementam, tensionam, nutrem outras organizações e vínculos, formando um campo de disputa, demanda e negociação com relação às empresas e suas políticas em direção aos trabalhadores.

Outro componente-chave da perspectiva aqui proposta é o cruzamento entre associações mutuais e empresas, questão que foi pensada pelas historiografias de diversos países a partir de categorias como *Company Town* e paternalismo industrial. As explicações oferecidas por essas historiografias atribuíram forte ênfase sobre a proposta, digitação e controle patronal no desenvolvimento de práticas e políticas vinculadas à vontade empresarial de harmonizar o conflito, de conseguir o controle do trabalho e de consolidar uma identidade empresarial, além de captar e conservar a mão de obra. Pensadas “de cima”, as sociedades mutuais

7 LOBATO, Mirta. **La vida en las fábricas**. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970). Buenos Aires: Prometeo, 2001; LOBATO, Mirta. Sociabilidades, derechos y ciudadanía en una comunidad trabajadora Berisso (Argentina) en el siglo XX. **História Social**, n. 95, p. 105-122, 2019; TEITELBAUM, Vanessa. El mutualismo en el mundo del trabajo (Tucumán, Argentina, 1877-1914). **Revista Varia Historia**, Belo Horizonte, v. 27, n. 46, p. 665-688, jul./dez. 2011.

8 BAILY, S. Las sociedades de ayuda mutua y el desarrollo de una comunidad italiana en Buenos Aires, 1858-1918. **Desarrollo Económico**, v. 84, n. 21, p. 485-514, 1982; FERNÁNDEZ, A. El mutualismo español en un barrio de Buenos Aires: San José de Flores (1890-1900). In: DEVOTO, Fernando; MIGUEZ, Eduardo (ed.). **Asociacionismo, trabajo e identidad étnica**. Los italianos en América latina en una perspectiva comparada. Buenos Aires: CEMLA-CSER-IEHS, 1992. p. 135-168; OTERO, H. El asociacionismo francés en la Argentina. Una perspectiva secular. **Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe**, v. 21, n. 2, p. 123-152, 2010.

9 BADALONI, Laura. La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX. **Revista de Estudios Marítimos y Sociales**, Mar del Plata, año 13, n. 17, p. 175-202, 2020; D’UVA, Florencia. Ayuda mutua, solidaridad gremial y género entre los trabajadores ferroviarios, Argentina, 1912-1917. **Boletín del Instituto de História Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani**, Buenos Aires, n. 51, p. 86-108, 2019.

10 BADOZA, M. El mutualismo obrero en Argentina. La Sociedad Tipográfica Bonaerense, 1907-1918. **Travesía**, v. 19, n. 2, p. 35-67, 2017.

11 MUNCK, R. Mutual benefit societies in Argentina: workers, nationality, social security and trade unionism. **Journal of Latin American Studies**, Cambridge, v. 30, n. 3, p. 573-590, 1998; BATALHA, op. cit., 2010.

foram parte estruturante de uma agência empresarial potente e unidirecional. Em contraste, o caso da sociedade austro-húngara evidencia a relação complexa, não instrumental nem unilateral, com uma empresa de envergadura no período que, para o seu crescimento, a mesma associação mutual teve um papel relevante. Ao mesmo tempo, a história da sociedade mutual austro-húngara mostra como sua experiência transborda e excede tais interpretações diante de sua vitalidade, persistência, durabilidade na vida do trabalho, social e comunal de seus sócios, famílias e trabalhadores.

A partir desses cruzamentos e ideias, o presente trabalho analisa a experiência histórica da Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos em vinculação com o setor marítimo e as políticas de assistência da empresa Mihanovich, observando seu caráter híbrido, os múltiplos sentimentos de pertencimento, identidades e relações postas em jogo em sua história. Entre as várias dimensões da experiência mútua, como espaço de convivência, formação, assistência, identificação e múltiplas negociações, argumentaremos aqui que uma muito significativa foi a forte identificação com um determinado setor comercial ou laboral, a navegação mercantil, ligada à terra de origem e à empresa Mihanovich, em particular, uma empresa de serviços comerciais de navegação, com oficinas, agências e presença política na região sul-americana.

## Ofício, migração e empresa: Mihanovich e os marinheiros austro-húngaros

NAS ÚLTIMAS DÉCADAS do século XX, sob o auge da agroexportação e da imigração massiva, o desenvolvimento da navegação de cabotagem conheceu uma aceleração inusitada na Argentina, com o epicentro nos portos do *litoral fluvial*. Entre a proliferação de empresas e companhias de barcos e rebocadores que realizavam o transporte fluvial e operavam no porto de Buenos Aires, uma das firmas de maior destaque destacadas foi a Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich, criada em 1898. A história desta empresa abarca boa parte do desenvolvimento do setor marítimo e da marinha mercante argentina e sul-americana, assim como a história da migração austro-húngara e da organização empresarial, corporativa e política das grandes patronais nas décadas iniciais do século XX.<sup>12</sup>

A Companhia Mihanovich se impôs nesse momento na competição com outras empresas de transporte marítimo em diversas rotas produtivas e de passageiros por múltiplos motivos, com seus vínculos estreitos com os governos da Argentina, do Uruguai e do Paraguai, a modernização tecnológica de sua frota, entre outros elementos, mas, sobretudo, pelo conhecimento prévio do ofício de navegar – tanto de seus impulsores, como dos trabalhadores que recrutou para sua frota durante décadas, como mostra a história de Pedro que inicia este

<sup>12</sup> Para uma reconstrução detalhada da estrutura, história e práticas empresariais, CARUSO, op. cit.

artigo. Assim, conseguiu converter-se no maior proprietário e armador<sup>13</sup> do setor nos anos da Grande Guerra, cobrindo as rotas mercantis desde o sul do Chile e a Patagônia até o Mato Grosso. Tal amplitude geográfica lhe ofereceu, ademais, um domínio espacial e o controle das conexões com várias regiões adjacentes, efetuando quase a totalidade das viagens pelo *litoral*, a costa uruguaia e brasileira, consumando o avanço de um processo de monopolização da navegação fluvial. Sua frota contava com as embarcações mais velozes, estáveis e modernas, de grandes dimensões e uma maior capacidade de carga, impulsionadas por motores cada vez mais potentes, sendo a maioria construída na Inglaterra e só algumas nos estaleiros da própria empresa, verdadeiros “palácios flutuantes”, assim denominados na época.<sup>14</sup> Além de seus barcos, a estratégia da Mihanovich de expansão pelo território determinou a presença empresarial em povoados menores, cidades e capitais costeiras, mediante uma rede de filiais<sup>15</sup> e agências.<sup>16</sup>

A partir do crescimento e êxito empresarial, o grupo familiar diversificou seus investimentos e atividades, tendo presença na indústria frigorífica e moinheira, no setor bancário, na compra de terras e estâncias, na exploração do quebracho, entre outras, dirigidas pelos homens do grupo familiar, Don Nicolás, seus filhos Nicolás e Pedro, e seus irmãos, Miguel e Bartolomé. A história desta família migrante do Adriático, seu lugar na comunidade e seu papel na experiência mutualista austro-húngara tiveram uma forte vinculação. O jovem Nicolás Mihanovich, nascido em 1846, em Doli, um povoado costeiro próximo a Dubrovnik, chegou a Buenos Aires no final da década de 1860. Foi assim o primeiro a cruzar o Atlântico e logo o fariam também sete irmãos e irmãs. Desde a hospedagem na cidade portenha, na Fonda Adriática do bairro La Boca, até seus primeiros sócios para estabelecer a primeira empresa de vapores e rebocadores, resultaram de seus vínculos com a comunidade austro-húngara. Desta primeira sociedade, com seus conterrâneos, Gerónimo Zuanich e Octavio Cosulich, até a conformação da sociedade anônima The Argentine Navigation Company Nicolás, foi desenvolvendo uma estratégia de fusões e absorção de outras, ao mesmo tempo em que criou, em 1878, a Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos e, na virada do século, começou a desempenhar, de fato, funções consulares para o Império Austro-Húngaro em Buenos Aires. Nesse percurso, a origem migrante, a formação no ofício de navegar e os laços estabelecidos com sua comunidade foram essenciais na sua história familiar, empresarial e associativa. Assim como em outras histórias, família, empresa e comunidade se definiram por seu recorte étnico-migratório e como fator de acumulação de capital comercial, social e político.<sup>17</sup>

13 Neste caso, em espanhol, “armador” faz referência a um construtor de barcos e organizador de uma frota.

14 Los grandes negocios. La compra de Mensajerías Fluviales y la casa Mihanovich. **Caras y caretas**, n. 105, 6 out. 1900.

15 Asunción del Paraguay, Montevideo, Posadas, Paraná, Diamante, Empedrado, Barranqueras, Formosa, San Nicolás, Rosario y Comodoro Rivadavia.

16 As agências estavam distribuídas ao longo da bacia do litoral e no Alto Paraná, desde Puerto Deseado até Corumbá (Brasil).

17 Tal crescimento colocou a Mihanovich também como membro chave na organização patronal corporativa.

Os laços com a comunidade austro-húngara não eram apenas um dado certo na conformação empresarial, mas sobretudo uma presença palpável a bordo das embarcações da empresa naval. Um grande número de tripulantes a bordo da frota Mihanovich provinham do Mar Adriático. Como mostra a história de Pedro e sua família, que dá início a este trabalho, a imigração austro-húngara no Rio de la Plata variou em dinâmica e fluxos segundo a conjuntura histórica própria da região e da realidade política mundial. Até a Primeira Guerra Mundial, a maioria dos trabalhadores e famílias migraram por conta de problemas econômicos da costa de Dalmácia e das ilhas vizinhas, como Split, Hvar e Brac. As convocatórias militares do Império Austro-Húngaro em plena guerra aceleraram a partida de muitos homens jovens diante da perspectiva de seis anos de serviços obrigatórios. Esse pico de imigração fez da comunidade austro-húngara a sétima mais presente na Argentina, atrás da italiana, argentina, francesa, polaca, russa e alemã.<sup>18</sup> Se em 1895 ingressaram no país 8.685 homens e 4.118 mulheres provenientes da região do Império Austro-Húngaro,<sup>19</sup> em 1914, apenas na cidade de Buenos Aires, se encontravam 24.943 homens e 1.380 mulheres provenientes dessa zona.<sup>20</sup>

Estes se assentaram nas zonas próximas ao porto de Buenos Aires, nos bairros La Boca, Isla Maciel e Dock Sud, em Avellaneda. Outros partiram a novos destinos, como Santa Fé, Córdoba e Chaco.<sup>21</sup> Como mostrou a história de Pedro, entre os que permaneceram na cidade capital, seu assentamento próximo ao porto esteve estreitamente vinculado ao conhecimento do ofício de navegar, às possibilidades de trabalho imediatas que tal âmbito brindava no interior da Companhia Mihanovich e à ação da sociedade mutual.

A contratação dos paisanos de Mihanovich<sup>22</sup> – como eram conhecidos no setor – constituía a evidência do vínculo preferencial entre o armador e os paisanos, a partir de uma valorização positiva de seus saberes e atitudes, por serem “destros e hábeis marinheiros, trabalhadores, empreendedores e honestos.” Tal relação foi interpretada como resultado da lealdade e identificação entre os “trabalhadores ich” e o *armador*: “vários conterrâneos lhe

---

Impulsionou e presidiu diversos centros de empresas de navegação, como o Centro Marítimo, em 1895, o Centro de Cabotaje Nacional, em 1905, e o Centro de Cabotaje Argentino, em 1915. Foi também protagonista em outras organizações patronais, como a Asociación del Trabajo, criada em 1918. O conjunto dessas instituições patronais de navegação sustentou, em geral, uma mesma estratégia de defesa de seus interesses e uma política fortemente antissindical. Ver: CARUSO, op. cit.

18 **Memoria de la Dirección Nacional de Migraciones** correspondiente al año 1956.

19 **Segundo Censo de la República 1895**, Buenos Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898. Com constantes mudanças, o mapa europeu do final do século XIX até o primeiro pós-guerra complicou o registro desses imigrantes húngaros, croatas, eslovacos, checos (boêmios) e romanos.

20 **Tercer Censo Nacional de 1914**, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.

21 Existem vários trabalhos e ensaios que abordam a história da comunidade croata na Argentina. Entre eles ANICH, Mateo. Los eslavos del sur (yugoslavos) en la República Argentina. **Revista de la Sociedad Mutual Yugoslava NAS DOM**, 125 aniversario, abril 2003; Historia de la radicación de una numerosa colonia sur eslava-yugoslava en Dock Sud e Isla Maciel. **Revista de la Sociedad Mutual Yugoslava NAS DOM**. 130 aniversario, 2008; BECK, Hugo. **De Europa al Chaco: Colectividades, Mutualismo y Mantenimiento Cultural**. Instituto de Investigaciones Geohistóricas, Facultad de Humanidades–UNNE; VERLICHAK, Carmen. **Los croatas en la Argentina**. Buenos Aires: Krivodol Press, 2004; SPRLJIAN, Cristian. Historia de la inmigración croata en Córdoba. **Studia Croatica**, febrero de 2002; KADIC, Branko, Los hermanos Mihanovich, fundadores de la Flota Mercante Argentina. **Studia Croatica**, v. 2, año 1961, p. 48 a 53; LUKAC DE STIER, Maja. Aportes de la colectividad croata a la República Argentina. **Studia Croatica**, v. 3, 1986.

22 Paisanos, nesse caso, significa “conterrâneos” ou “compatriotas”.

respondem cegamente como tripulantes, além de ir formando também elementos nativos”.<sup>23</sup> Também se verificou nesta contratação preferencial uma sorte de “sinal que Don Nicolás protegia seus conterrâneos”.<sup>24</sup>

Ao mesmo tempo e de maneira contrastante, o resto dos trabalhadores da empresa perceberam essa contratação preferencial como uma clara ameaça, estabelecendo novas linhas de divisão no interior do coletivo de trabalhadores. Segundo uma crônica gremial,

Na frota Mihanovich, onde se descartam maquinistas competentísimos, cuja frota de serviços por sete anos ou mais nunca foi manchada com uma falta apenas, um pelo pretexto de não ter querido revestir painéis e tachos; outro porque a caldeira tinha os tubos que perdiam e... no fim, o verdadeiro e único motivo de tamanhas injustiças não era outro que o de empregar amigos e compatriotas”, contra “o sagrado direito dos maquinistas nacionais”.<sup>25</sup>

Reclamavam os postos de trabalho perdidos para os “recém-chegados e sem documentos nacionais que estão navegando em bosques com bandeira argentina”, e repreendiam Mihanovich: “Crê que aqui não há maquinistas com capacidade suficiente para dirigir as máquinas dos seus navios? Crê essa companhia que somos inferiores a nossos congêneres da Europa?”.<sup>26</sup>

Por outro lado, entre seus empregados, e com os postos de trabalho hierárquicos ou oficiais, a empresa levava adiante certos traços e atitudes similares. Um fator central diante da responsabilidade e poder que implicava o posto dos capitães e demais oficiais era a confiança, aspecto que o sentimento mútuo de pertencimento pela origem poderia garantir, mesmo que nem sempre. Fatos como o que sucedeu com o comissário de bordo Martin Lussich, que fugiu com \$4.00 pesos, a moeda nacional, mostram as contradições e múltiplas necessidades postas em jogo no vínculo trabalhista a bordo, assim como a necessidade expressa de contar com a boa vontade dos oficiais.<sup>27</sup> Também, parte do pessoal hierárquico, ou empregados administrativos da empresa, contou com iniciativas particulares de Mihanovich, como a negociação do aumento salarial,<sup>28</sup> a criação do Centro Social Mihanovich Athletic Club, no bairro La Boca, ou um fundo de ajuda que, em 1914, para assistir com montantes ocasionais as famílias dos oficiais. Assim sucedeu com Elisa, cujo marido, *capitán* Jadrosich, havia morrido em um acidente a bordo do vapor *Suiza*. Ela e seus filhos receberam, mensalmente, \$80

23 GONZALEZ CLIMENT, Aurelio. **Nicolás Mihanovich**: su vida, su obra y sus barcos. Buenos Aires, 1988, p. 16. Tradução nossa. Do original: “varios paisanos le responden ciegamente como tripulantes, además de ir formando también a elementos nativos.”

24 Idem, p. 96. Tradução nossa. Do original: “señal que Don Nicolás protegía a sus paisanos”.

25 EL MAQUINISTA Marítimo. **EMM**, año 4, n. 4, p. 1, 1 abr. 1902. Tradução nossa. Do original: “En la flota Mihanovich, donde se desechan maquinistas competitísimos, cuya foja de servicios por siete o más años nunca fue manchada con una sola falta, uno bajo el pretexto de no haber querido estañar cacerolas y tachos; otro porque la caldera tenía los tubos que perdían, y... en fin, el verdadero y único móvil de tamañas injusticias no era otro que el de emplear amigos y connacionales” contra el “sagrado derecho de los maquinistas nacionales”. Reclamaban los puestos de trabajo perdidos ante los “recién llegados y sin documentos nacionales [que] están navegando en buques con bandera argentina”, e increpaban a Mihanovich: “¿Cree que aquí no hay maquinistas con capacidad suficiente para dirigir las máquinas de sus buques? ¿Es que nos cree esa compañía inferior a nuestros congêneres de Europa?”

26 LOS MAQUINISTAS navales mercantes. **EMM**, año 4, n. 5, p. 1, 1º maio 1902.

27 **Acta empresa Mihanovich**, n. 140, 10 dez. 1912 e n. 142, 31 dez. 1912.

28 **Acta empresa Mihanovich**, n. 165, 5 ago. 1913 e n. 175, 4 nov. 1913.

pesos, durante dois anos e meio.<sup>29</sup> Longe dos fundos de ajuda e das iniciativas recreativas, milhares de outros trabalhadores empregados pela empresa chamavam seu patrão de “*la piltrafa Don Nicolás*”.<sup>30</sup>

No vínculo construído entre Mihanovich e a comunidade de trabalhadores austro-húngaros foi central a mediação da Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos. Esta associação teve lugar significativo na construção empresarial e na experiência associativa de centenas de trabalhadores e suas famílias. Permitiu construir um espaço de sociabilidade mais próximo aos patrões e à empresa em momentos de conflito e organização dos trabalhadores no porto, opondo ao nascente sindicato de marinheiros e foguistas outra forma de organização e pertencimento.

## **A mutualidade como dimensão chave na relação empresa-trabalhadores: a Sociedade Austro-Húngara (Iugoslava) de Socorros Mútuos**

NA CIDADE de Buenos Aires, a assistência mútua entre imigrantes de um mesmo lugar/território/comunidade existia como prática organizativa desde meados do século XIX. Foram imigrantes franceses e italianos os primeiros a criá-las. Tais sociedades, impulsionadas por grupos de imigrantes heterogêneos, vinculados a atividades ou empresas, se desenvolveram como espaços e experiências de sociabilidade, de trabalho e de vida, caso da Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos,<sup>31</sup> criada em 1878. Como suas correspondentes, a associação baseava sua atividade na adesão voluntária, na contribuição e no compromisso dos sócios e suas famílias, que acessavam ali um mundo comum, um trabalho, vínculos e recursos materiais, afetivos e trabalhistas diversos, bem como benefícios e assistências várias. Assim, as sociedades de socorro mútuo foram parte central do processo migratório, da configuração do mundo do trabalho e da geração, ou pela preservação de relações sociais em torno da etnicidade e identidades regionais ou nacionais.<sup>32</sup> A experiência associativa em torno da identidade étnico-regional austro-húngara foi, junto à italiana e à espanhola, a mais relevante vinculada ao trabalho marítimo. Para o caso da empresa Mihanovich, foi, sem dúvida, a mais significativa. O grupo familiar empresarial esteve à frente da sociedade de socorros mútuos

29 **Acta empresa Mihanovich**, n. 183, 10 fev. 1914 e n. 254, nov. 1918.

30 “*La piltrafa de Don Nicolás*”, título da nota sindical publicada por Francisco García, secretário-geral da Federação dos Trabalhadores Marítimos. Lá eles denunciaram os “dias terríveis de 15 a 18 horas por dia, ganhando salários de fome que constituíam um verdadeiro furto”. **La Unión del Marino**, n. 56, outubro 1919, p.1.

31 Em 1920, seu nome mudou para Sociedad Yugoslava de Socorros Mutuos como proposta do próprio Mihanovich quando, ao terminar a Primeira Guerra Mundial, desapareceu o Império Austro-Húngaro, dando lugar à constituição do Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos, que logo que a sociedade adotasse esse nome passaria a ser o Reino da Iugoslávia. Desde então, a sociedade conserva esta denominação. Em 1988, se incorporou ao nome da sociedade a legenda “*Nas Dom*” (em croata, nosso lar), quando essa mutual se fundiu com outra sociedade, o Circulo Croata Cultural y de Socorros Mutuos, criado em 1923, localizado em Dock Sud.

32 DEVOTO, Fernando. Del crisol al pluralismo: treinta años de historiografía sobre las migraciones europeas en la Argentina. *In*: DEVOTO, Fernando (comp.). **Movimientos migratorios: historiografía y problemas**. Buenos Aires: CEAL, 1992.

entre sua fundação e o primeiro pós-guerra, com outros membros, muitos deles profissionais e pequenos proprietários.

A sociedade austro-húngara se constituiu assim em uma instituição que reunia o grupo empresarial familiar com trabalhadores e famílias como parte de uma comunidade étnico-cultural. Seu papel na dinâmica trabalhista do setor marítimo foi notável, tanto na contratação como na busca do controle empresarial sobre quem trabalhava a bordo, visibilizando conflitos de classe no interior da comunidade austro-húngara.<sup>33</sup> Por sua composição, direção e interesse, a sociedade funcionou simultaneamente como espaço de sociabilidade e construção de vínculos familiares, trabalhistas, culturais que, longe de serem igualitários, conformaram suas próprias hierarquias, diferenciações e tensões, entre mulheres e homens da associação, entre algumas famílias dirigentes e afiliadas, por exemplo.

A Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos foi a primeira associação étnica austro-húngara (hoje croata) da América Latina.<sup>34</sup> A primeira reunião foi realizada no dia 31 de março de 1878, quando 58 membros fundadores nomearam uma comissão para redigir os estatutos, que foram aprovados em assembleia realizada em 14 de abril. Nessa ocasião, votou-se pela composição da primeira comissão diretiva, a qual contou com a participação de Teodoro Hegenbarth (presidente), Santos Lovrovich (vice-presidente e capitão mercante), G. Vadonovich (tesoureiro), Carlos Schweitser (sócio honorário), E. Damianovich, M. Mayer, Carlos Wehely, J. Poglianich, R. Druschkovich, A. Fliess, F. Bucich y Nicolás Mihanovich. Dez anos depois, em 1888, a sociedade contava com 250 membros e, em 1914, com 390, além de 1.828 socorros distribuídos e 746 pensões, declarando um capital de \$120.400 pesos, a moeda nacional.<sup>35</sup>

Desde a sua criação, funcionou alternativamente na rua 25 de Mayo, 100, Corrientes, 400, e em outros espaços alugados no centro portenho, até que, no ano de 1907, adquiriu sua sede definitiva na avenida Almirante Brown, 700, no bairro portuário La Boca, onde se localiza atualmente. Foi escolhida esta sede por sua proximidade em relação à residência da maioria de seus associados reais e potenciais, vinculados ao porto e seus ofícios. O lote para implantação da sede foi adquirido pelo filho mais velho de Mihanovich, Pedro, sendo ele o presidente da mutual austro-húngara.

No bairro La Boca, existiam numerosas sociedades étnicas com uma forte marca trabalhista e marítima. O Censo da Cidade de Buenos Aires de 1904 registrou a existência da Sociedade Marítima Italiana (criada em 1878, com 92 sócios) e da Sociedade de Cabotagem Unido de Mútua Proteção (sociedade italiana de 1904, com 70 sócios). Ambas as sociedades

33 GANDOLFO, Romolo. Las sociedades italianas de socorros mutuos de Buenos Aires. Cuestiones de clase y etnia dentro de una comunidad de inmigrantes (1880-1920). In: DEVOTO; MÍGUEZ (comp.), op. cit., p. 311-332.

34 A reconstrução da história da Sociedade é baseada em AA.VV. Instituições yugoslavas na Argentina. **Revista de la Sociedad Mutual Yugoslava NAS DOM**, 40º aniversário da Proclamação da República Federal Socialista da Iugoslávia, novembro de 1983; ANICH, Mateo. História da fundação da Sociedade Austro-Húngara de Auxílio Mútuo. **Revista de la Sociedad Mutual Yugoslava NAS DOM**, 130º aniversário, 2008.

35 **Tercer Censo Nacional levantado el 1ro. de junio de 1914**, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.

faziam parte de um vasto conjunto de instituições e organizações onde participaram e se organizaram os trabalhadores marítimos e suas famílias nos primeiros anos do século XX. Do centro do porto de Buenos Aires, com o correr dos anos, a sociedade iugoslava criou vários comissionados ou subcomissões na região dos pampas,<sup>36</sup> estendendo-se, inclusive, à outra margem do rio de La Plata, onde estabeleceu, em 1880, uma comissão em Montevidéu e, em 1888, uma em Paysandú. No ano de 1889, mais de 30 membros fundaram a Sociedad Unión Eslava de Socorros Mutuos, em Assunção do Paraguai. Longe da pura casualidade, o surgimento de mutuais austro-húngaras ou sul-eslavas rio acima, pelo *litoral*, percorria os mesmos meandros e costas que os vapores e embarcações de Mihanovich e sua expansão empresarial em agências filiais antes mencionadas.

Na estrutura e organização das sociedades mutuais existem certas matrizes para as quais a Austro-Húngara não foi alheia, tanto no estatuto como nos objetivos, nas formas e mecanismos de funcionamento, nos serviços fornecidos e nas formas de sociabilidade que se desdobraram. Para ser membro da associação mutual era requisito ter nascido em terras sul-eslavas – ou ser descendente de pessoas de tal origem – e ser candidato a membro por dois sócios plenos da mutual, que assinavam a ficha de inscrição como garantia. A sociedade conseguiu reunir uma média de 350 sócios entre 1878 e 1921, com picos máximos no final do século XIX que superaram os 500 sócios, e com cifras mínimas de mais de 200 nos anos da Primeira Guerra.<sup>37</sup> Tais números não parecem esgotar o amplo grupo que a associação reuniu, assistiu ou beneficiou com seus serviços, ajudas e eventos. De fato, sua tarefa assistencial tentou alcançar todos os tripulantes dos barcos de bandeira austro-húngara que entravam no porto de Buenos Aires. Assim pensara ao propor que tais serviços fossem financiados por um imposto aplicado a todo barco de bandeira imperial, fazendo com que, a partir de 1882, cada barco abonasse uma soma fixa por tonelada de registro (entre \$0,10 e \$1 peso, moeda nacional), destinada ao pagamento de serviços médicos para oficiais e tripulantes, oferecidos pela mutual, sistema que se manteve até o desaparecimento do Império Austro-Húngaro.<sup>38</sup>

Nos primeiros momentos, a mutual criou um fundo de “infortúnios” para ajudar os integrantes da comunidade sul-eslava que não foram sócios plenos. Já em 1879, foi tramitado uma permissão na Oficina General de Migraciones para acessar o Hotel de Imigrantes e, assim, começar as tarefas necessárias para contratá-los, situá-los em um posto de trabalho – dentro dos quais Mihanovich era uma opção prioritária – e conseguir-lhes residência na casa de algum membro da comunidade. A composição da sociedade, analisada a partir das profissões declaradas no momento da inscrição, evidencia a estreita vinculação entre os

36 A sociedade criou as seguintes subcomissões: Córdoba (1878), La Boca del Riachuelo (1880), Paraná (1880), Rosario (1881), Baradero (1882), Reconquista (1894), La Plata (1885), Chascomus (1885), Villa Constitución (1884), San Nicolás (1888), Gualeguaychu (1888), Tandil (1890) e Ramallo (1900). ANICH, Mateo. Los eslavos del sur (yugoslavos) en la República Argentina. **Revista de la Sociedad Mutual Yugoslava NAS DOM**. 125º aniversario, abril 2003.

37 Memórias y Balances de los años 1919, 1920, 1921/22/23, 1924/25.

38 GONZALEZ CLIMENT, op. cit., p. 27.

trabalhos de bordo e seus sócios: marinheiros, práticos, foguistas, eletricitas, carregadores, pilotos de lancha, maquinistas marítimos, cozinheiros, capitães e operadores radiotelegrafistas abundam entre os membros inscritos.<sup>39</sup> Enquanto esse era o perfil social da maioria dos sócios, no Conselho Diretivo predominaram os profissionais e proprietários de comércio ou empresas, como no caso dos Mihanovich. De fato, os integrantes dessa família foram várias vezes presidentes, *vocales*, entre outros postos de trabalho dirigentes, sendo o grupo familiar de maior continuidade à frente da sociedade até a década de 1930. O próprio Nicolás presidiu o conselho em seis oportunidades. Quando não o fazia pessoalmente, estava o seu irmão Miguel ou seus filhos Pedro e Nicolás (Ito). Em 1920, Nicolás foi nomeado presidente honorário e seus irmãos sócios protetores.<sup>40</sup> Tanto a sede social quanto a manutenção econômica da associação dependeram em boa medida das doações dessa família. Doações que serviram para impulsionar e manter serviços vitais, como o serviço fúnebre. Para isso, especificamente, a sociedade adquiriu, em 1884, um panteão no Cemeterio de la Recoleta. Em 1902, mudaram a localização para a Chacarita, e o terreno da zona norte foi vendido em dois anos pelo então presidente da sociedade, Pedro Mihanovich. A nova necrópole foi adquirida com fundos doados pela mesma família.

As sociedades de ajuda mútua, em parte reconhecidas pelo Estado, tinham certa estabilidade, permanência e capacidade para prover alguns serviços necessários para os membros trabalhadores das comunidades étnico-regionais, assistência essa imprescindível para sobreviver em um país que carecia de condições, estrutura e leis para provê-los. A Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos, em particular, teve pessoa jurídica em 1889, momento em que estavam aparecendo as primeiras sociedades gremiais de marinheiros e foguistas, que evidentemente não conseguiriam seu reconhecimento estatal por décadas. Frente à precariedade institucional do sindicato e do quase inexistente serviço estatal, os serviços oferecidos pela sociedade austro-húngara foram crescendo com o tempo em quantidade e variedade. Logo no princípio da atuação da sociedade, o Dr. Eleodoro Damianovich se encarregou da organização da assistência médica.<sup>41</sup> Poucos anos depois, tais serviços incluíam visitas a domicílio; consultórios de diversas especialidades, inclusive

39 Fichas de Inscripción. Sociedad **Nas Dom**.

40 Desde sua fundação até os anos 1930, esses foram os presidentes da Comissão Diretiva da Sociedade Iugoslava: T. Hegenbarth (1878), Carlos Wehely (1879), M. Mayer (1880/81), Carlos Wehely (1882), Fco. Latzina (1883), Carlos Schwitzer (1883/85), Nicolás Mihanovich (1886/88), Fernando Schmatzer (1889), Nicolás Mihanovich (1890/91), Luis Scheiner (1892/93), Nicolas Mihanovich (1894/95), Cnel. E. Bachman (1896), N. Mihanovich (1897), C. Zaehndorf (1898), Pedro Mihanovich (1899), A. Roth (1900), Pedro Mihanovich (1901-1915, renunciou), Juan Viskovich (1915), Jose Sanday (1916/17), Pedro Jerkovich (1918), Miguel Mihanovich, Antonio Bakara (secretário) (1919), Juan Viskovich, Natalio Bakmas secretario (1920), Pedro Mihanovich, Natalio Bakmas (secretário), A. Baraka (tesoureiro) (1921/24 quando morre) Juan Viskovich (1924/25), Nicolás Mihanovich (1926/29 quando morre), Vicente Selen (1929), Natalio Bakmas (1929-30), Manuel Rozmanich (1930/31 quando morre), Simón Gjurkovich (1931/32), Nicolás Mihanovich Guerrero (1932). É notória a total ausência de mulheres nas diferentes Comissões Diretivas. Apenas em 1948 foram aceitas como sócios ativos e possíveis membros da Comissão Diretiva. Entrevista realizada pela autora com Mateo Anich na sede de la Sociedad Yugoslava de Socorros Mutuos, 14 de setembro de 2009.

41 Foi um médico reconhecido por sua participação na Guerra do Paraguai e na campanha de extermínio liderada por Julio A. Roca, conhecida como Campanha do Deserto.

odontológicas; serviços de internação no Hospital Italiano e no Hospital Espanhol; descontos em medicamentos em farmácias da zona; e subsídios por enfermidade.<sup>42</sup> Em alguns casos, diante de circunstâncias particulares, outorgaram fundos especiais: ou se comprava uma máquina de costura para a viúva de algum sócio, ou lhe pagavam as passagens para seu retorno, com os filhos, caso tivesse, para a Europa.<sup>43</sup>

Tendo em vista sua composição e funcionamento, a participação trabalhista no interior da associação mutual foi limitada ou excluída das instâncias de tomada de decisões. Como outras sociedades do tipo, a Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos buscou e forjou a consolidação e o reforço do controle de um setor hegemônico da comunidade, reforçando hierarquias sociais no seu interior.<sup>44</sup> Ao mesmo tempo, a sociedade facilitou, para a empresa de navegação, a contratação de centenas de tripulantes dos diversos ofícios de bordo, com uma valiosa formação, experiência e conhecimentos marítimos prévios. É possível vislumbrar na sociedade um aspecto, uma sorte de agência trabalhista, da companhia Mihanovich. Simultaneamente, os trabalhadores austro-húngaros e suas famílias encontraram na sociedade mutual o amparo de uma complexa rede de serviços e prestações que permitiu, em boa medida, a realização de sua vida cotidiana, sua sociabilidade laboral, familiar e bairrista. As famílias de trabalhadores imigrantes foram encorajadas a participar da associação por motivos que vão desde a necessidade de trabalho – garantida pelo vínculo com a empresa de navegação – a moradia, a satisfação de certas necessidades, o acesso a variados serviços, o resguardo institucional, a consolidação de uma esfera de sociabilidade compartilhada e uma identificação comum, o acesso a uma formação ou capacitação, cuidados específicos, vínculos afetivos e políticos e muitos outros motivos possíveis. O fator que distingue essa associação e sua relação com a empresa é que, caso um trabalhador deixasse a frota de Mihanovich, seu pertencimento comunitário e étnico-cultural como austro-húngaro lhe permitia continuar com os benefícios, assistências e sociabilidades oferecidas pela sociedade. Esse elemento suscita a singularidade da relação mútua sociedade-empresa neste caso histórico, uma vez que os trabalhadores mantiveram uma autonomia relativa àquela empresa em particular, apesar do poder da própria família na empresa e no setor marítimo. Ao mesmo tempo, esta característica distingue Mihanovich de outras diretamente criadas a pedido da administração de uma empresa, onde o acesso a serviços, espaços e redes mútuas e a dupla empresa/empresa está diretamente ligada ao trabalho.

O certo é que muitos dos marinheiros austro-húngaros recém-chegados ao rio de La Plata encontraram através da sociedade uma oportunidade de emprego e um lugar na frota

42 Foram mencionadas nove Farmácias Sociais, todas localizadas no bairro de La Boca. Por outro lado, a lista dos médicos dá conta da sua pertença predominante tanto ao bairro de La Boca ou arredores, como à comunidade croata: Dr. Vodanovich, Vlahovich, dentista Percich etc.

43 Entrevista realizada pelo autor com Mateo Anich na sede da Sociedad Yugoslava de Socorros Mutuos, 14 de setembro de 2009.

44 DEVOTO, Fernando; FERNANDEZ, Alejandro. Mutualismo étnico, liderazgo y participación política. Algunas hipótesis de trabajo. *In*: ARMUS, Diego (comp.). **Mundo urbano y cultura popular**. Estudios de historia social argentina. Buenos Aires: Sudamericana, 1990.

Mihanovich, trabalho que exerceram muitas vezes em condições abusivas. Tal experiência de fim de século permite pensar em múltiplas filiações e participações desses trabalhadores, tanto na sociedade de socorros mútuos como nas organizações sindicais marítimas. Longe de serem excludentes, tais identidades, realidades e pertencimentos conviveram e configuraram a experiência trabalhadora marítima. Em certa medida, as condições de trabalho a bordo, a ausência de leis, ou seu não cumprimento, e a carência de um marco jurídico próprio, a possibilidade de acesso a certos bens e serviços que nem o Estado nem o sindicato ofereciam naquele momento, propiciavam a escolha e participação na Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos.

## A modo de conclusão

A SOCIEDADE AUSTRO-HÚNGARA de Socorros Mútuos teve um lugar significativo na experiência das e dos trabalhadores no mundo do trabalho marítimo. Seu estudo histórico e situado permite reconhecer uma trama complexa de relações e sujeitos, um campo de disputa também em termos de classe, e uma dinâmica singular como associação mediadora e organizadora de boa parte desse mundo do trabalho a bordo. A estreita vinculação entre a sociedade e a empresa Mihanovich foi peça-chave na prática patronal de contratação de conterrâneos para formar suas tripulações. A sociedade buscou controlar o mercado de trabalho, ao mesmo tempo em que permitiu colocar em jogo outras solidariedades, como a sindical.

No entanto, este trabalho mostrou como, atravessada por tensões e hierarquias, a experiência da sociedade não é redutível nem homologável à política empresarial da companhia Mihanovich. Como toda associação mutualista, teve práticas solidárias, assistenciais, somadas a outras atividades de sociabilidade, formação e usos do tempo livre. Também desempenhou um papel-chave na configuração da experiência e da identidade de seus membros, a partir da realização de práticas mutualistas e ações de solidariedade, assistências e benefícios vitais em um contexto de fragilidade na condição proletária das famílias trabalhadoras, determinado pela ausência de solidariedade social e políticas e instituições trabalhistas por parte do Estado em suas diversas esferas e jurisdições, e devido a práticas comerciais abusivas. Nesse desdobramento, a sociedade mutual foi uma experiência central na construção de uma identidade étnico-cultural austro-húngara, que disputava outras crescentes pertencidas político-culturais vinculadas à identidade de classe.

A historicização e a interpretação aqui propostas em torno da experiência mutual austro-húngara, à luz da vinculação com a empresa Mihanovich e com os trabalhadores dessa origem, permitem apreciar sua complexidade, suas transformações e a reconfiguração dos vínculos entre esses sujeitos (empresa-sociedade, mutual-trabalhadores) no processo histórico. Se num primeiro momento o ímpeto da sociedade visava à assistência a uma comunidade imigrante, ao mesmo tempo ajudou a consolidação da empresa familiar Mihanovich por

múltiplas vias, desde a contratação de trabalhadores qualificados e leis em competência e identidade laboral, às organizações como sindicatos e outras mútuas existentes na atividade, na vizinhança e na comunidade de concidadãos.

O vínculo entre a sociedade e a empresa de navegação se tornou mais estreito e intenso quando a empresa de navegação apostou nessa instituição em momentos de alta demanda de trabalhadores e de um forte processo de organização dos marinheiros e foguistas do setor. A família Mihanovich, no marco da expansão empresarial, apelou à sociedade, a suas práticas e redes para estimular o recrutamento e deter certo controle do mercado de trabalho, mais ainda em momentos de expansão e consolidação da organização sindical de bordo, caso da Federación Obrera Marítima, criada em 1910, associação que aglutinou todos os trabalhadores da tripulação e propôs uma férrea política de disputa pelo controle do mercado de trabalho, pelas condições e dinâmicas das relações de trabalho a bordo. Ainda que seja evidente que a Sociedade Austro-Húngara foi um âmbito ou meio de recrutamento de trabalhadores íntegros, capacitados e, em algum ponto, leis para a empresa de navegação, também sua existência prévia, a amplitude dos seus benefícios, assistências espaços e vínculos que a sociedade oferecia e punha em funcionamento não dependiam do trabalho na empresa, configurando uma experiência social ampla para esses trabalhadores, que a escolhiam entre ou junto a outras organizações em competição, como o sindicato e outras mutuais de bairro e de outros tipos que existiam em quantidade no bairro portuário. A autonomia e sociabilidade dos trabalhadores e famílias da associação permitem pensar como essa experiência transborda a iniciativa empresarial, na qual os trabalhadores constroem sua identidade em meio a tensões, hierarquias, competições e solidariedade.

Recebido em 23/04/2021

Aprovado em 03/08/2021