

Marjatta Nieminen

Kirjoittaja on sosiaalianthropologian lisensiaatti,
joka toimii tuntiopettajana Buenos Airesin
yliopiston antropologian laitoksella.

Merimiehestä siirtolaiseksi 1900-luvun Buenos Airesissa

Artikkeli on julkaistu myös
Siirtolaisuus-Migration -lehdessä 2/2001 (s. 11-17).
Se liittyy kirjoittajan vuonna 2003 julkaistuun kirjaan
"Suomalaiset merimiehet 1900-luvun Buenos Airesissa ja siirtolaisuus"
(Siirtolaisuusinstituutti 2003).

Siirtolaisuusinstituutti – Migrationsinstitutet

Turku - Åbo 2001

<http://www.migrationinstitute.fi>

Merimiehestä siirtolaiseksi 1900-luvun Buenos Airesissa

Tämän artikkelin tarkoituksena on luoda deskriptiivinen katsaus 1900-luvun Buenos Airesissa olleisiin suomalaisiin merimiehiin sekä viitata joihinkin mielenkiintoisiin näkökulmiin, joita esiintyy merimiehen liikkuvan ammatin ja siirtolaisuuden välillä. Artikkelinojautuu laajempaan, parhaillaan loppuvaiheessa olevaan tutkimukseen sekä kenttätöiden ja muun aineistokeruun yhteydessä muodostuneeseen käsitykseen, jonka mukaan merimiehen ammatti loi suotuisat olosuhteet joko lyhyt- tai pitkäaikaiselle siirtolaisuudelle.

Metodologisesti muistitietoaineiston osuus tutkimuksessa on tärkeä. Philippe Joutard (1999) luonnehtii muistitietoaineistoa "menneisyydestä meille tulevina ääninä", jotka mahdollistavat tähän asti syrjässä olleiden, syrjään työnnettyjen tai unohdettujen henkilöiden elämänvaiheiden esilletuonnin. Kyselykaavakkeiden, haastattelujen ja informaation kanssakäymisen lisäksi tutkimus perustuu katkelmallisen ja vaihteittaisen tiedon keruuseen sekä sen myöhempään kuvailuun ja analysointiin. Antropologisesta näkökulmasta katsottuna kysymyksessä on etnograafisen metodin käyttö (Kalinsky & Pérez 1993; Taylor & Bogdan 1996; Virtanen 1990). Kirjallisia tietojahan suomalaisista merimiehistä tai heidän kohtaloistaan vieraissa satamissa ja maissa on hyvin vähän saatavissa.

Muistitietoon perustuvan lähdeaineiston merkitys painottuu erityisesti silloin, kun tutkija joutuu liikkumaan tabu-luontoisilla, kielletyillä tai vaarallisilla teema-alueilla tai kun tiedon kokoaminen on vaikeaa sen hajanaisuuden vuoksi. Tutkimuksen rakentaminen tällaisissa tapauksissa vaatii usein vaihtoehtoisten tai ad-hoc menetelmien käyttöä. Esimerkkinä voidaan mainita 1900-luvun alussa ulkomailla laivasta karanneet, poistuneet ja/tai myöhemmin siirtolaisiksi siirtyneet merimiehet, joiden maahantulosta, oleskelusta tai maasta poistumisesta ei ole rekisteröityä tietoa.

Tietoja maihin jääneistä saatiin lähinnä muiden merimiesten tai henkilöiden haastattelujen yhteydessä lauseen tai parin muodossa. Aineistoa löytyy enemmän edettäessä pitemmälle 1900-luvun loppua kohti. Merkittävä on myös Suomen merimieslähetyseuran perustaman Buenos Airesin merimieskirkon rooli 1950-luvulta lähtien. Merimiehen elämään liittyvät vaiheet ovat tallentuneet paremmin silloin, jos maahan väliaikaisesti tai vakituisesti asettunut merimies oli solminut avioliiton tai jos hänellä oli perillisiä tai muita omaisia. Tämä jollakin tavalla systemaattinen elämän merkkipäivien - syntymä, avioliitto, kuolema - yhteydessä säilynyt muistitieto lisää lähdeaineiston määrää ja sen kronologista tarkkuutta, vaikka viimeksi mainittu tieto tässä työssä ymmärretäänkin lähinnä sosiaalisena representaationa (Aceves, Jorge E. 2000). Sen mukaan kerätty tieto pitää ymmärtää ensinnäkin tuloksena kertojan ja haastattelijan välisestä dialogista, sekä toiseksi kertojan pyrkimyksenä antaa lähinnä symbolinen merkitys kerrotulle asialle. Tällöin pääpaino ei välttämättä ole empiirisessä todellisuudessa. Merimiesten siirtolai-

suuden tarkastelu perinteellisen "kulttuuriomaisuus"-käsitteen valossa (esim. Bonfil Battalla 1989; Vilkuna 1992; Anttila 1993) ei ole tutkimuksen pääasiallinen tavoite, vaikka joitakin näiden teoreettisten suuntauksien luokitteluja esiintyykin tekstissä.

Richard Fardon (1995) onkin esittänyt edellä mainittujen käsitteiden kyseenalaistamista. 1900-luvulla ja tänäkin päivänä vallitseva käsitys, jonka mukaan kulttuuria voidaan "omistaa" on joutunut Fardonin mukaan luottamuksen puutteen kohteeksi. Analyttiset käsitteet, kuten "oma kulttuuri", "oma kieli" ja "oma identiteetti" jne., ovat väistymässä, koska niiden deskriptio ja argumentatiivinen kapasiteetti ovat heikentyneet. Käsitteet eivät siten riitä nykyisten ilmiöiden selittämiseksi vahvasti kansainvälistyvässä maailmassa, jossa virtuaali-spatiaalit, "nobodies" tai "nowhere places", tietoyhteiskunnan tuoma digitaalinen kanssakäyminen ja moni-identtisyys valtaavat alaa. Näiden teorioiden mukaan ihmiset, esineet ja ajatukset kulkevat tai virtaavat nopeasti paikasta toiseen ja vaikuttavat tällä tavalla uusien tulkintojen tarpeeseen.

Jos tämän päivän siirtolaisuutta ja maasta- tai maahanmuuttoliikehdintää tarkastellaan Fardonin käsitysten pohjalta, on mahdollista soveltaa sitä osaksi käsittelemääni aihepiiriin suomalaisista merimiehistä Buenos Airesissa. Tämä voidaan selittää seuraavalla tavalla: merimiehen liikkuva ammatti omasi jo varhain, ennen ns. postmodernistisen globalisoitumisen alkua tai sen tunnistamista, tiettyjä saman tyyppisiä piirteitä, joilla nyt kuvataan ylikansallista liikehdintää tai globaaleja kulttuurivirtauksia (Howell 1995). 1900-luvun merimieselämä näyttää tästä perspektiivistä katsottuna hyvinkin kansainväliseltä. Arjun Appadurain (1995) mukaan kansallisvaltojen luoma monitahoinen paikallinen "oma kulttuuri" perinteineen ja tunnusmerkkeineen on vielä vahvasti esillä, mutta se kietoutuu kuitenkin mitä erilaisimmilla tavoilla muiden kansallisten tai etnisten kulttuurien sekaan. Näin ollen myös globaalisuus "tuottaa tietynlaista kulttuuripaikallisuutta".

Niinsanottujen "natiivi-" tai ei-analyttisten kategorioiden, kuten esim. sinko, ahteriin jääminen, viimeinen seili, kunniallinen ruumis, mummu ja myyty mies jne., tulkinta tai käyttö (Guber 1991) ovat keskeisiä tämän merimiehistä tehdyn tutkimuksen kannalta. Edellä mainittujen kategorioiden käyttö edesauttoi päämäärän toteuttamista, uuden tiedon löytämistä ja keksimistä sekä auttoi rakentamaan kuvaa, jolla tulkitaan merimiehen jokapäiväistä elämää satamassa ja siirtolaisena.

Buenos Aires ja sen satama

Kaksi kertaa perustettu (1536 ja 1580) Buenos Aires ja sen satama olivat siirtolaisten ja satamaan saapuneiden merimiesten ensimmäinen kosketus Argentiinaan aina 1900-luvun toiselle puoliskolle asti. Argentiinan kansa syntyi pääasiassa Euroopasta 1800-1900-luvuilla tapahtuneen siirtolaisuuden seurauksena, ja siksi maassa elääkin sanonta: "Argentiinalaiset polveutuvat laivoista". Satama sijaitsee La Plata -joen eteläisen puoliskon, laajan pampa-alueen mereen päin työntyvässä ulokkeessa. Monen kilometrin pituinen matala rantaviiva ei luonnostaan ollut otollinen meriliikenteelle, ja siksi uudenaikaisen sataman rakennustyöt aloitettiin vuosina 1887 ja 1898 (Puerto Madero). Viimeksi mainittu oli tarkoitettu lähinnä valtamerentakaisen laivaliikenteen käyttöä varten (Benitez 1983).

Suomalaisten merimiesten kerrotaan liikkuneen alueella jo 1800-luvun alusta lähtien (Lähteenmäki 1989). Aluksi Suomen ja Argentiinan välinen meriliikenne tapahtui maiden maiden välityksellä. Vuonna 1926 perustettiin Suomen Etelä-Amerikan Linja, joka liikennöi aina vuoteen 1985 saakka (Pohjanpalo 1949; Tikkanen 1993). Suuri osa linjaliikenteen laivoista alkoi A-kirjaimella kuten esim. Angra, Arica, Arabia, Atalaya, Ayamara, Atlanta, Asynja, Actinia, Araguay, Aconcagua ja Aurora. Samaa nimeä voitiin käyttää useaan otteeseen lisäämällä siihen I, II, III jne.



A/S Asynjan merimiehet Lujanin kaupungissa (Argentiina) 1960-luvulla. E. Rannan kokoelma.

Buenos Airesin kokonaisuudessaan noin 700 hehtaaria (Villagran Padilla 1986) käsittävällä satama-alueella sijaitsivat satamalaiturit, altaat, telakat, julkiset ja yksityiset toimitukset ja varustamot sekä vapaa-aikaan tai muuhun "epäviralliseen" palveluun ja merenkulkuun tavalla tai toisella erikoistuneet yritykset, kuten esim. kapakat, ilotalot, ravintolat ja teatterit. 1940- ja 1950-luvun vaihteessa vapaa-ajan toiminta keskittyi sataman ja kaupungin keskustaan jäävien katujen ympärille. Kuuluisin näistä ilotalokaduista oli 25 de Mayo. Tämän kadun tunsivat kaikki kaupunkiin saapuneet merimiehet. Suomalaiset merimiehet kutsuivat katua nimeltä "singo" (veinti cinco = singo = viisi). Paikkaa kutsuttiin myös nimillä "alakaupunki", "down-town", "bajo", "ilotalojen alue" tai "zona de piringundines". Alueella sijainneet Silvia-baari, Unión-baari ja Leon-baari olivat suomalaisten suosimia erityisesti 1900-luvun toiselta puoliskolta lähtien. 25 de Mayo -kadun huvi- ja seksikaupan merkitys väheni 1978 lähtien, jolloin Argentiinassa järjestetyn jalkapalloilun maailmanmestaruuskisojen yhteydessä vallassa ollut sotilasjunta päätti puhdistaa alueen "ei toivotuista aineksista". Puhdistuksesta huolimatta osa sitkeähenkisistä kabareista toimi aina vuoteen 1985 saakka (Gauna 1998).

25 de Mayo -kadun muuttumiseen tavalliseksi kaupunkikaduksi vaikuttivat myös meriliikenteen modernisoituminen: vähemmän ja suurempia laivoja satamassa, kontti-

rahtiliikenne, matkustajaliikenteen supistuminen ja/tai sen luonteen muuttuminen (esim. risteilyt) sekä laivojen satamassaoloaikojen lyhentymisen.

Merimieselämää satamassa

"Jo Tierra del Fuegosta asti oli miehistö kiivaasti väitellyt Boniksen riemuista, ei Magalin (Magallanes) salmen kauneus riittänyt, vaan Boniksen ilot odottivat vain ottajaa. Veinti sincko de mayo (25 de Mayo) ja kulmat odottivat. Jokainen odotti jotain, toiset ´ruusua´, toiset ripsi-piirakkaa, toiset vaan pään täyttämistä. Jokainen taplaa tyylillään. Lomo-pihvi ja yöllinen naisten kanssa oleilu eri variaatioineen oli varmasti muidenkin mielessä. Jokaisella oli oma unelmansa Boniksesta, lähtiessä kaikki kaipasivat sinne takaisin. Yleensä se oli rahat tiskiin, pää täyteen ja lopulla rahalla ´pimpeyttä´. Paikat oli yleensä lääviä, missä suomalaiset pesiytyivät" (T/C1-1998).

Suomalaisten merimiesten ja/tai muiden asioita tuntevien mukaan elämää satamassa voidaan valaista kahdesta näkökulmasta: 1) merimiesromantiikka, joka piti sisällään totta ja tarua sekä 2) tyypillinen vapaa-ilta Buenos Airesissa. Haastattelut ja painetut lähdeaineistot kertovat, että "merimiesromantiikkaa" pidettiin elokuvien ja levyjen värittämänä eksoottisena illuusiona, joka oli melko kaukana todellisuudesta. Tosin merellä ja vieraassa satamassa odottaneet uudet kokemukset vetivät varsinkin nuoria miehiä puoleensa. Jos romanttisuutta oli, usein se ilmeni vasta myöhemmin kun karsittiin muuten raskas ja kovaksi koettu työ unholaan ja mieleen tallennettiin positiivisia muistoja. Tyypillisen vapaa-illan peruskuvioihin kuuluivat kapakka, ruoka-baari, ilotalo tai yleensä toisen sukupuolen kanssa seurusteleminen, merimieskirkko ja sauna, urheilu, elokuva ja tivoli-illat, vierailut maassa asuvien suomalaissiirtolaisten luona, putka tai vankila sekä sairaala. Järjestys ei välttämättä ollut tämä, kuten ei myöskään osallistuminen kaikkiin edellä mainittuihin rientoihin.

25 de Mayo -kadun houkutusille vaihtoehtoiseksi toiminnaksi 1950-luvulla perustettiin Buenos Airesiin suomalainen merimieskirkko. Asema pyrki luomaan maahan saapuvia merimiehiä varten toimintaa, johon kuuluivat jumalanpalvelukset, saunominen, urheilukilpailut, kaupunkikierrokset, asado-illat sekä kirjasto- ja lehtipalvelut. Yhteistyötä tehtiin erikoisesti ruotsalaisen varustamo Johnsson Minetin kanssa jalkapallon ja muiden urheilutapahtumien merkeissä. Lisäksi on mainittava erikoinen tapa viettää aikaa satamassa: merimiehet ottivat osaa suomalaisen merimieskirkon peruseremontti- ja kunnostamistöihin käytännöllisesti katsoen koko sen olemassaoloajan. Pohjoismaista luterilaisista merimiespalvelua hoiti ensin 1900-luvun alussa perustettu Norjan merimieskirkko (1920) ja myöhemmin perustettu Ruotsin merimieskirkko (1945). Eri kansallisuuksiin kuuluvia merimiehiä "kasaantui" Buenos Airesiin, heidän joukossaan paljon suomalaisia. 1920-luvulla suomalaisia laskettiin käyneen Norjan kirkon tiloissa 30-40 henkeä päivässä (MY 1920). Buenos Airesin suomalaisen merimieskirkon perustajapappi Oiva Pohjanpirkka (1983 ja 1995) puolestaan laski, että 1950-luvulla maahan saapui päivää kohden keskimäärin 1,17-1,42 laivaa. Tämä tarkoittaa noin 60 suomalaisen merimiehen samanaikaista satamassaoloa. Pastori Ismo Saarikosken (1999) vuonna 1964 laatiman vuosikertomuksen mukaan kirkolla oli kyseisenä vuonna käynyt peräti 3770 merimies-

tä. Edellä mainittujen esimerkkien kohdalla on muistettava, että suomalaisia merimiehiä saapui maahan myös linjaliikenteen ulkopuolella kulkevien laivojen sekä muiden maiden lippujen ja mukavuuslaivojen kera. Kaikki merimiehet eivät myöskään vierailleet kirkossa. Tarkkojen kokonaislukujen esittäminen koskien 1900-luvun ensimmäistä puoliskoa ja jossain määrin myöhempää aikaa onkin spekulatiivista, joskaan se ei poissulje käsitystä suurten merimiesmäärien kaupungissaolosta.



Colonia Finlandesa 1963. Kuvan vasemalla reunalla seisova partakasvoinen mies on entinen merimies Arturi Heino. E. Heinon kokoelma.

Yksi tärkein ja huomionarvoisin tosiasia on jo aikaisemmin mainittu "alakaupunkialue" erikoispalveluineen tai juuri 25 de Mayo -katu ja se, että esimerkiksi tämän tutkimuksen yhteydessä tehtyjen haastattelujen tai kirjallisten kyselyjen perusteella kaikki tunsivat paikan ja/tai olivat siellä käyneet. Sataman kulttuuriperintöön kuuluneet viestit kulkeutuivat merimieheltä merimiehelle jo laivassa, joten maahan ensi kertaa tulleet olivat myös tietoisia niistä huhujen tai juorujen muodossa (T/C1-1998; Virtanen 1990).

Suullisen perimätiedon kulkeminen merimiesten keskuudessa oli yksi tärkeimmistä sosiaalisen kanssakäymisen muodoista, jolle oli ominaista sen ulottuvuus yli kansallisten rajojen. Esimerkiksi suomalaisten merimiesten keskuudessa liikkui huhuja Buenos Airesin ja Suomen välillä liikkuvien laivojen miehistön kovuudesta, ja tässä mainitaan usein Atlanta-nimisen laivan miehistö (Nurminen 1998). Toisaalta myös satamaelämän ympärille muodostui "omaa" perimätietoa niin, että tietynlaista tietoa hyödynsi ainoastaan määrättyyn etniseen tai kansalliseen ryhmään kuulunut merimies.

Suomalaisten merimiesten kohdalla kiinnostavin huhu (Virtanen 1990) oli Pohjois-Argentiinassa Misiones-maakuntaan vuonna 1906 perustettu pieni suomalaiskylä, Colonia Finlandesa. 1920-luvulta lähtien kylästä liikkui satamassa juttuja eräänlaisena "satumaana". Sinne moni suomalainen merimies sitten löysikin tiensä, eivätkä 1400 km:n etäisyys Buenos Airesista tai huonot ja vaikeat kulkuyhteydet olleet esteenä. Tässä yhteydessä on mainittava, että monissa tapauksissa Colonia Finlandesassa vierailu merkitsi laivasta karkaamista tai muuten luvatonta maahan jäämistä.

1940-luvun jälkeen 50 kilometriä Buenos Airesista luoteeseen Parana-joen rannalla sijaitsevan Zaraten kaupungin vastapäätä olevien saaristojen helmaan alkoi muodostua myös nk. metsäsuomalaisasutusta. Kuuluisin suomalaisjoki oli Ñacurítí, jonka varrella asusteli suomalaissiirtolaisten lisäksi merimiehiä, heistä suuri osa yksinäisiä ja lapsettomia. Monet heistä on haudattu Zaraten suomalaishautausmaahan. Myös tässä tapauksessa tiedot suomalaisasutuksista kulkivat satamajuttujen, huhujen, pohjoismaisten merimieskirkkojen ja siirtolaisten välityksellä.



Entinen suomalainen merimieskirkko Buenos Airesissa San Juan 234-kadulla on kahden kerrostalon välissä oleva puoliksi punatiilinen rakennus. 2000. M. Niemisen kokoelma.

Satamassa liikkuva "ylikansallinen" tieto suurista ansiosta Etelä-Georgian saarilla harjoitetun valaanpyynnin merkeissä oli myös yksi tekijä, joka sai suomalaiset, ruotsalaiset, norjalaiset, puolalaiset ja venäläiset merimiehet jättämään laivansa ja pestautumaan tähän aikoinaan hyvinkin vaarallisena, karuna ja yksitoikkoisena pidettyyn mutta hyvin palkattuun työhön.

Lähellä etelänapaa sijaitsevilla Etelä-Georgian saarilla oli norjalaisilla kalastustukikohteet jo 1900-luvun alusta saakka. Niiden, ja lähellä olevien Malviina-saarten, vesillä englantilaiset ja norjalaiset yritykset harjoittivat vuosikymmeniä taloudellisesti erittäin tuottavaa valaanpyyntiä. Jonkin verran on olemassa muistitietoa myös suomalaisten merimiesten saarilla vietetyistä ajoista ja yleensä asiaan liittyvästä tapakulttuurista.

Yhteenveto

Syitä merille lähtöön oli useita, ja ne voidaan luokitella samantyyppisiin suurempiin kokonaisuuksiin. Etnografisesti jokainen päätös ja kohtalo piti sisällään omia erikoispiirteitään. Yleisinä merille lähtösyinä voidaan mainita työn tarve ja haku sekä siihen liitty-

vä työn tarjonta ja valtameriliikenteen kasvu, puolittainen pakkovärväys varsinkin 1800- ja 1900-luvun vaihteessa, seikkailunhalu, halu nähdä maailmaa ja muita kulttuurireita (nykyisin turismi), perheperinne, kutsumustyö, pako omasta maasta ja/tai halu laiva välineenä päästä maasta pois.

Kun näistä alkusyistä siirrytään lyhyt- tai pitkäaikaissiirtolaiseksi muuttumisen motiiveihin kietoutuu ilmiöön myös valitun maan ja sinne sattumalta asumaan jääneen ihmisen välisiä yhteyksiä. Työskentely merimiehenä laivassa oli melko yleinen tapa päästä pois Suomesta. Toiseksi se oli yksinkertaisin tapa siirtyä maasta toiseen ja/tai asettua lopullisesti asumaan ulkomaille laillisesti tai laittomasti (ks. myös Koivukangas 1986). Saapuminen samaan satamaan ja pitkät satamassaoloajat tekivät paikat ja ihmiset (yleensä toinen sukupuoli) toisilleen tutuiksi, mikä puolestaan edesauttoi tietynlaisen maahanmuuttosuunnitelman tekoa. Jo edellä mainittu "ahteriin jääminen" (kun merimies syystä tai toisesta ei ehtinyt laivaan, ja jäi suoranaisesti katsomaan laivan ahteria, kun se kynti kohti avomerta) (Nurminen, P. 1998; Kuusinen, J. 1999), yhdessä sairaalaan tai putkaan tai rikoksen kohteeksi joutumisen kanssa olivat esimerkkejä "sattumalta siirtolaiseksi muuttumisesta". Suuri osa tällä tavalla maahan jääneistä palasi joko laivatyöhön tai kotimaahan tietyn ajan kuluttua, mutta voidaan todeta, että myös sattuma edesauttoi maahan asettumista ja siirtolaistumista. Edellä mainituissa tapauksissa maisaolot venyivät varsinkin 1900-luvun alkupuoliskolla verrattain pitkiksi, ja se taas pakotti merimiehen etsimään itselleen uutta tulolähdettä ja mahdollisesti esimerkiksi avioliiton solmimisen ja perheen perustamisen, josta periaatteessa on melko lyhyt askel siirtolaisuuteen.

Aina 1950-luvulle saakka asettuminen Argentiinaan oli suhteellisen helppoa. Maahan luvatta jääneitä ei erikoisesti etsitty tai vainottu. Vuoden 1853 Argentiinan perustuslaki toi heti johdannossaan esille valtion myönteisen asenteen siirtolaisia kohtaan ja takasi hyvinvoinnin ja vapaudesta koituvat hyödyt "meille, jälkeläisillemme ja kaikille maailman kansoille, jotka haluavat asettua asumaan Argentiinaan" (Constitución de la Nación Argentina 1853). Saman perustuslain 20. artiklassa mainitaan erityisesti Argentiinan valtion rajojen sisäpuolelle asettuneet ulkomaalaiset, jotka "nauttivat samoista siviilioikeuksista kuin maan omat asukkaat" (idem). Koko 1900-luvun ajan Argentiinan eri puolueitten johtamat hallitukset julistivat tiettyjen vuosien välein yleisiä armahduksia ehdolla, että maahan luvattomasti jääneet laillistaisivat maassaolonsa virallisen anomuksen muodossa.

Suomen Merimies Unioni, Suomen Argentiinan suurlähetystö ja Buenos Airesin merimieskirkko ylläpitivät merimiehiin kohdistuvaa toimintaa, joka ei kuitenkaan ulottunut kaikkiin maassa käyviin tai jääneisiin merimiehiin. Tämä toiminta vaikutti osaltaan negatiivisesti merimiehen siirtolaiseksi muuttumiselle, koska viralliset tahot suuntasivat osan toimintaansa merimiehille vieraassa satamassa sattuneiden ongelmien ratkaisemiseen. Sairaalaan, putkaan tai rikoksen kohteeksi joutuminen ja laivasta karkaaminen velvoittivat viranomaisia toimenpiteisiin, joiden päämääränä oli merimiehen rehabilitoiminen, ts. kotiin Suomeen lähettäminen tai uuden pestin saaminen. On totta, että merimiehelle vieraassa satamassa sattuneet haaverit eivät useinkaan olleet positiivisia, miellyttäviä tai itseaiheutettuja. Tämä ei silti aina merkinnyt halua lähteä maasta (Argentiinasta) pois. Tällaisia tapauksia löytyi tutkimuksen yhteydessä aina 1950-luvun lopulle saakka, ja niissä ilmeni eräänlaisen "kulttuuriväsymyksen" (Lähteenmäki 1989) tai erämaa- ja pyyntikulttuurin perinteiden (ks. Vilkuna 1967) vivahteita. Vaikea tai haluton sopeutuminen 1900-luvulla alkaneen teollistumisprosessin vaatimiin kurinalaisiin työ-

ja käyttäytymisolosuhteisiin sekä pelko vapauden menettämisestä toivat esille mainittuja käyttäytymismuotoja esimerkiksi merimiesten kohdalla. Myöhemmin meriliikenteen modernisointi, merimiehen palkka- ja työolosuhteiden sekä yhteiskuntaluokkien välisen ihmissuhteiden paraneminen, ja omassa kotimaassa poliittisen, taloudellisen ja sosiaalisen hyvinvoinnin kasvu, poistivat hiljalleen aikaisemmin maastalähdön motiiveiksi luettavia syitä.

Merimiehen ammatti on pitkään ollut globaalisen kanssakäymisen muoto. Mielestäni erityisesti 1900-luvun merimiehet ovat käyneet läpi sen mentaliteetti- ja kokemusprosessin, jota monet muut sosiaaliset sektorit ovat läpikäymässä vasta nyt. Kulttuuri- tai kansalaisuuskäsite ehdottomana omaisuutena on murtumassa (Fardon 1995), ja nyt rakennetaan toisenlaisia avarampia käyttäytymis- ja identiteettikaavoja. Aina 1950-luvun loppuun saakka meriliikenne omasi vielä paljon vanhoja mm. suomalaisen tapakulttuuriin perustuvia piirteitä. 1960-luvulta lähtien kaikki alkoi muuttua, ja 1970-80 lukujen tienoilla vanhasta merimieselämästä oli jäljellä vain muistot. Vaikka merimiehen siirtolaiseksi muuttumisprosessi kuuluu osana yleiseen maastamuutto- tai maahanpaluu-prosessiin, painotan kuitenkin, että ammatin luonteesta ja siihen liittyvistä tekijöistä johtuen alalla työskenteleville syntyi suotuisa, siirtolaisuutta tavalla tai toisella edesauttava tilanne.

Abstract en español:

De marinero a inmigrante en Buenos Aires del 1900

El gran puerto marítimo de Buenos Aires ha sido prácticamente desde la fundación de la ciudad, y especialmente después de la moderna construcción realizada en 1887, el primer contacto con la Argentina de los recién llegados. Al puerto llegaron masivamente inmigrantes sobre todo desde Europa y junto a ellos, y al creciente tránsito comercial marítimo, los marineros de diversas nacionalidades entre ellas los finlandeses.

Hasta la mitad del s. XX el oficio de marinero, según el hilo conductor de esta investigación, parece haber facilitado la "transformación" del marinero a la condición de inmigrante. En base de estudios etnográficos realizados sobre la vida cotidiana de los marineros en el puerto de Buenos Aires y de material escrito, se llega a interesantes consideraciones al respecto, con el cual se pretende generar nuevos datos sobre la migración de las gentes de un lugar a otro y sus motivaciones.

Lähteet

Kirjeenvaihto:

Kogan, Roni 22.10.1998
 Nurminen, Pekka 17.8.1998 ja 3.11.1998

Suullinen tiedonanto ja muu tietolähde:

Gauna, Mario 25.11.1998
 Pohjanpirkka, Oiva 1/1997
 Ranta, Eero 3.4.1997
 Saarikoski, Ismo 13.9.1999
 T/C1 1998 - M. Niemisen muistiinpanot ja muu kerätty kenttätyömateriaali. Buenos Aires.

Kirjallisuus:

Aceves, Jorge E. 2000: "Las fuentes de la memoria: problemas metodológicas" en Voces Recobradas. Revista de Historia Oral, Año 3 No 7, (Ed. IHCBA), Gráfica San Lorenzo SRL, Quilmes, Argentina, pp. 6 a 10.

Anttila, J. 1993: Käsitykset suomalaisuudesta - traditionaalisuus ja modernisuus. Mitä on suomalaisuus. (Toim. T. Korhonen), SAS, Jyväskylä.

Appadurai, Arjun, 1995: The production of locality. (Edit. Richard Fardon) Routledge. ASA Decennial Conference Series. London, pp.204-225.

Bénitez, Carlos 1983: Buenos Aires. Síntesis histórica y poblacional. (Edit. Epsilon) Buenos Aires.

Bonfil Batalla, G. 1989: "La teoría del control cultural en el estudio de procesos étnicos" en Arinsana No 10. Caracas.

Constitución de la Nación Argentina. Sancionada en 1853 con las reformas de 1860-1866, 1898, 1957 y, el Estatuto de la Revolución Argentina. (Edit. Luis Lasserre y Cia) Adro-gue Gráfica SRL. Bs.As. Año s/d.

Fardon, Richard, 1995: Counterworks. Managing the diversity of knowledge. Routledge. ASA Decennial Conference Series. London, pp. 4-11.

Guber, Roxana 1991: El salvaje metropolitano (ed. Legasa SA), Buenos Aires.

Howell, Signe 1995: "Whose knowledge and whose power? A new perspective on cultural diffusion". (Edit Richard Fardon). ASA Decennial Conference Series. London, pp. 164-181.

Joutard, Philippe 1999: Esas voces que nos llegan del pasado. Sección obras de historia. FCE. México, pp.246-305.

Kalinsky, Beatriz & Pérez, Gustavo 1993: "De aquí y de allá: la ambigüedad etnográfica de la otredad" en la revista Izta-plapa: 'Individuo y colectividad - una aproximación'. UAM, México. 30 jul/dic. pp.51-65.

Koivukangas, Olavi 1986: Sea, Gold and Sugarcane. Attraction versus distance. Finns in Australia 1851-19457. Migration studies C 8. Institute of Migration, Turku, Finlandia.

Lähteenmäki, Olavi 1989: Colonia Finlandesa. Uuden Suomen perustaminen Argentiinassa 1900-luvun alussa. DMS, Vammala, ss. 73, 163-164.

Merimiehen Ystävä No 8-9/1920.

Pohjanpalo, Jorma 1949: Suomen Kauppamerenkulku ja erityisesti linjaliikenteen osuus siinä. WSOY, Helsinki.

- Pohjanpirtka, Oiva 1983: Hyvien tuulten satama. (Ed. Finnish Publisher), K.S.Gummerus, Jyväskylä.
- Taylor, J.S. & Bogdan, R 1996: Introducción a los métodos cualitativos de investigación. Páidos. Buenos Aires.
- Tikkanen, Salla-Maria 1993: \"Auringon alla. Vapaa-ajan viettoa Suomen Etelä-Amerikan linjan laivoilla\". Suomen Merimuseo/The Maritime Museum of Finland. Annual Report. Nautica Fennica. (Yliopistopaino) Helsinki, ss. 40-62.
- Vilkuna, Kustaa 1967: \"Suomen kansanomaisen kulttuuri\". Perinnetietoa. Tietolipas 52. (Toim. Toivo Vuorela). SKS, Helsinki, ss. 208-231.
- Vilkuna, Kustaa 1992: Vuotuinen ajantieto (Ed. Otava), Keuruu.
- Villagran Padilla, Julio 1986: \"Cien años de actividad sanitaria en el puerto de Buenos Aires\" en Primer Congreso Nacional de Historia de los Puertos Argentinos, tomo I, Jehpnssmba, Buenos Aires, pp.119 - 131.
- Virtanen, Leea 1990: Juorut. Teoksessa Onni yksillä. Kansanperinnettä ennen ja nyt. Pieksämäki.