
Idéias que nadam contra a corrente: solidariedade de classe entre trabalhadores na Bacia do Prata

*Vitor Wagner Neto de Oliveira**

Resumo: Neste artigo, sigo algumas pistas que ajudam a desvendar os contatos entre trabalhadores marítimos e suas organizações na Argentina, no Uruguai, no Paraguai e no Brasil, particularmente no porto fluvial de Corumbá, no início do século XX. Para entender as atividades internacionais de resistência dos marítimos do Prata, escolhi o operariado de Assunção. A escolha não foi aleatória, mas pensada como uma ponte no meio do caminho, entre o Prata e Mato Grosso, por onde passavam ou se fixavam os homens e suas idéias. Na capital paraguaia, procurei caminhos que me levem, tanto para o Sul (Argentina e Uruguai) quanto para o Norte (Corumbá). A preocupação é encontrar indícios de movimentos organizados, em âmbito internacional, as suas referências e o norte seguido pelas associações de resistência dos marítimos assuncenhos e corumbaenses.

Palavras-chave: marítimos, internacionalismo operário, Bacia do Prata.

Abstract: In this article, I follow some clues to help unveil the contacts between workers of fluvial transportation and their organizations in Argentina, Uruguay, Paraguay and Brazil (particularly in the fluvial harbor of Corumbá) in the beginning of twentieth century. To understand the international resistance activities of fluvial transportation workers of Prata, I chose the working class of Assunción. This choice was not aleatory, but debated as a bridge in the middle way between Prata and Mato Grosso, where was passed or installed the men and their ideas. In the Paraguayan capital I searched ways that carry me to the south (Uruguay and Argentina) and to the north (Corumbá). The concern is to find signs of organized movements on international ambit, its references and the north followed by the assuncenhos and corumbaenses associations of resistance.

Key words: maritimes, worker internationalism, Bacia do Prata.

* Doutorando em História Social pela Universidade de Campinas. *E-mail:* vitorwagner@yahoo.com.br

Introdução

Por meio de uma carta de 1906, destinada à recém-criada *Federación Obrera Regional Paraguaya (Forp)*, a *Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas*, de Buenos Aires explicitava o desejo de intervir na organização de federações em Assunção e Corumbá (Mato Grosso). Na carta, a *sociedad* destaca suas singularidades – comparada a outras organizações cujas ações restringiam-se à localidade onde estavam radicadas –, afirmando estar presente em quase todos os portos do Litoral argentino, mas, mesmo assim, não conseguia responder às exigências da categoria caracterizada pela mobilidade.¹

A proposta da *sociedad* era organizar seções desde Buenos Aires até Assunção, as quais ficariam sob a responsabilidade da “Sociedad Matriz” argentina. Para exemplificar seu plano e demonstrar suas ações, a *sociedad* relaciona várias seções já criadas no interior da Argentina, rumo à fronteira com o Paraguai. Para o trecho compreendido entre Assunção e Corumbá, a *sociedad* propõe à Forp que assuma a tarefa de organização.

Aparentemente alheio a essas sugestões da *sociedad* argentina, os primeiros grêmios marítimos em Corumbá seriam criados apenas em 1917, embora haja notícia de greve marítima já em 1911. Quanto à Assunção, apesar da primeira greve de tripulantes de que se tem notícia ter ocorrido em outubro de 1901, por aumento de salários nas embarcações da carreira Assunção-Corumbá,² e o primeiro sindicato marítimo ter sido fundado em 1915 (DUARTE, 2002, p. 197), é somente com a criação da *Liga de Obreros Marítimos (LOM)*, em 1920, que aparece, com clareza, no discurso de seus dirigentes e nas ações de solidariedade, a ligação estreita com os princípios da *Federación Obrera Marítima (FOM)* da Argentina.

A carta da sociedade dos marinheiros e foguistas argentinos é uma das únicas fontes encontradas, durante a pesquisa, em que aparece explicitamente o desejo dos marítimos argentinos de interferirem na organização de grêmios no Paraguai e em Corumbá. Quanto ao Paraguai, Francisco Gaona afirma que se deve apreender o processo de ascensão do movimento operário, no início do século XX, “no marco de uma franca e decisiva influência exercida pelo movimento anarco-sindicalista argentino”. O militante paraguaio argumenta ainda que, mesmo antes da fundação da primeira federação operária paraguaia, a Forp, em 1906, era constante a troca de correspondência entre as organizações e os militantes sindicais, de Buenos Aires e Assunção, “inclusive, alguns

sindicatos puderam ser fundados graças à ajuda recebida em dinheiro e envio de delegados desde a capital argentina”. (GAONA, 1987, p. 141). Uma das organizações portenhas que se destacavam na busca de vinculação com os companheiros paraguaios era a Sociedade de Resistência dos Marinheiros e Foguistas de Buenos Aires.

Neste artigo, pretende-se seguir outras pistas que ajudam a desvendar os contatos entre organizações operárias da Argentina, do Uruguai, do Paraguai e do Brasil. O texto é resultado parcial da pesquisa que hora é desenvolvida no doutorado em História Social, na Unicamp, com a orientação do Prof. Dr. Cláudio Batalha.

Solidariedade de classe internacional: as organizações marítimas em Assunção e suas referências argentinas

O militante operário paraguaio, contemporâneo no início do século XX, Francisco Gaona, ao discorrer sobre o embate de duas tendências sindicais no Paraguai daquele período – a anarco-sindicalista da Forp e a “reformista” do *Centro General de Obreros*, criado em 1907 para se contrapor à primeira –, ressalta que o Paraguai “era uma caixa de ressonância do que ocorria na Argentina”, reproduzindo-se em Assunção os debates ideológicos que aconteciam em Buenos Aires, entre a *Federación Obrera Regional Argentina (Fora)* e os socialistas. Em 1912 os socialistas paraguaios fundaram a *Unión Gremial del Paraguay* (UGP) “que fez sua a orientação e a tática da Unión General del Trabajadores de la Argentina”, criada pelos socialistas argentinos em 1902 e que concebia, como tática, a utilização do meio parlamentar para defesa dos interesses dos trabalhadores. Rufino Recalde Milesi, tipógrafo que seria eleito o primeiro deputado socialista paraguaio em 1923, surge como a principal liderança socialista nesse processo, “encarnando no Paraguai a tendência da Segunda Internacional Operária e Socialista”. (GAONA, 1987, p. 57).

Em 1916, o *Partido Obrero*, do Paraguai, sob a presidência de Milesi, junto com a *Sociedad de Cocineros Unidos* e a *Sociedad Oficiales Albañiles y Anexos*, toma a iniciativa de organizar uma outra federação sindical e, em 25 de agosto, surge a *Federación Obrera del Paraguay* (FOP), tendo uma existência mais prolongada do que as anteriores, até 1930, influenciando na organização de diversos grêmios. (GAONA, 1987, p. 59-60).

A FOP organizava-se nas mesmas bases da UGP de 1912. Por outro lado, a Forp, criada pelos anarco-sindicalistas em 1906, foi reerguida quase concomitantemente à FOP, em 6 de agosto de 1916, sob a sigla de *Centro Obrero Regional del Paraguay* (Corp) e sob a direção de intelectuais e dirigentes sindicais anarquistas capitaneados por Ignacio Núñez Soler e Leopoldo Ramos Gimenez, apoiando-se em vários grêmios da capital e do interior, como os dos padeiros, dos pintores e dos calçadistas. (GAONA, 1987, p. 60-61). Na década de 20, um grupo de estudantes e operários, afiliado ao comunismo, constituiu o *Comité Mixto de Obreros y Estudiantes*, logo transformado em *Comité de Acción Social*, que se apresentava, desde fevereiro de 1924, como a seção da Internacional Comunista, fundando, em novembro, o primeiro periódico marxista do Paraguai, *Bandera Roja*. (GAONA, 1987, p. 139).³ Em 1926, com a participação da FOP, da LOM e de grêmios independentes, fundou-se o *Consejo Mixto de Delegados*, que se transformou, em maio de 1927, numa nova central, a *Unión Obrera del Paraguay* (UOP), tendo como secretário-geral Recalde Milesi. (GAONA, 1987, p. 96).

No final da primeira década do século XX, Assunção já contava com cerca de 41 grêmios de resistência, sob as bandeiras, principalmente, anarquistas e socialistas, ou por elas disputadas.⁴ As disputas entre as tendências por espaços de poder nos movimentos organizados e mesmo para organizar o movimento sobre suas consignas, radicalizavam-se conforme as possibilidades que se abriam a cada período de ascenso das lutas operárias. O nascer e renascer de federações operárias no Paraguai reflete, também, um período bastante acirrado na luta dos trabalhadores por melhores condições de vida e trabalho.

Na segunda metade da década de 10 e no início da década de 20, desencadearam-se no país as mais importantes greves do período em setores primordiais para a economia, como no transporte ferroviário, em 1917, ao cabo da qual fundou-se a *Federación de Ferrovianos Unidos*, influenciando nas lutas dos trabalhadores do tanino no Alto Paraguai. Em 1918, em Puerto Sastre, também no Alto Paraguai e na fronteira com o Mato Grosso, os operários do porto entraram em greve por aumento de salários, melhores condições de trabalho e findaram declarando o comércio livre no porto. A repressão atuou energicamente, “deportando ao Brasil uma centena de ativistas”. (GAONA, 1987, p. 138). Em 1923, também no Alto Paraguai irrompeu uma importante greve em Puerto Pinasco, estabelecimento da fábrica de tanino norte-americana *New York and Paraguay Company*. A greve mobilizou, além dos operários do tanino,

“os obrageiros, peões das estâncias e inclusive os índios. Adquiriu as características de uma verdadeira insurreição armada” e teve como liderança um delegado da Fora, enviado de Buenos Aires. (GAONA, 1987, p. 76).

No Paraguai, o discurso de solidariedade de classe, inclusive numa perspectiva internacional, era quase lugar comum nos movimentos grevistas das diversas categorias. Numa condição de franca disparidade entre o poder político exercido pelos capitalistas e a ainda recente construção do poder de mobilização das sociedades operárias, o discurso de solidariedade internacional, além de ser uma consigna de diversas tendências do movimento operário da época, era também uma forma de engrossar, ao menos na retórica, as fileiras de um proletariado organizado que alcançava apenas alguns milhares. Entretanto, na categoria dos marítimos, em vista de suas características transnacionais e de sua organização em federação, a prática da solidariedade operária nacional e internacional se fazia mais constante, sobretudo nos momentos de greves e boicotes.

A greve iniciada pela FOM contra as empresas armadoras argentinas, no início do mês de janeiro de 1919, é um desses momentos privilegiados para se apreender a prática da solidariedade dos marítimos. O cosmopolitismo do porto de Buenos Aires era um fator preponderante para a sustentação da greve em território nacional, e os dirigentes da FOM tinham essa percepção ao distribuírem, entre os tripulantes de embarcações estrangeiras, um manifesto editado em quatro idiomas, no qual apresentavam a versão da FOM sobre o conflito.⁵

As demonstrações de solidariedade por parte dos tripulantes de navios estrangeiros ou pelas organizações dos países vizinhos eram destacadas diariamente, no *Boletín de la Unión del Marino*, para demonstrar a força do movimento e manter o ânimo da resistência. Na maior parte dos números do *Boletín* aparece a coluna “Solidariedade que estimula”, com a relação dos navios e as categorias, ou pessoas, que colaboravam financeiramente com a FOM, como nos casos dos tripulantes da chata uruguaia *Quebracho*, com destino a Corumbá, doadores de 20 pesos à seção da FOM de Santa Fé, e os tripulantes do vapor *Uruguay*, também de bandeira uruguaia e que fazia a linha para Corumbá, que doaram 25 pesos.⁶

Outro tipo de solidariedade mais efetivo e determinante para a vitória do movimento era o boicote aos navios argentinos em portos estrangeiros, ou a recusa dos companheiros paraguaios e uruguaiois em

tripular navios das empresas atingidas pela greve da FOM. Nesse aspecto, a greve de 1919 foi uma prévia do que seria a greve dos 13 meses, entre 1920 e 1921. Os trabalhadores paraguaios demonstraram que estavam afinados com o movimento operário argentino, tanto quanto a *Compañía Argentina de Navegación Mihanovich* estava em conexão com o governo paraguaio. Na tentativa de furar o bloqueio dos marítimos da FOM argentina, a empresa recorreu ao governo paraguaio para tripular suas embarcações que faziam o transporte entre Assunção e Buenos Aires. De imediato, os delegados dos grêmios fluviais paraguaios (cozinheiros de bordo, contramestres e patrões de chatas, moços, taifeiros, marinheiros e estivadores) reuniram-se e decidiram pelo boicote. A *Federación Naval del Paraguay (FNP)*, sob pressão da FOP, também não atendeu ao pedido da empresa e do governo.⁷

Ao final da greve, a FOM havia conseguido impor sua vontade, garantindo o controle do espaço de trabalho, com a indicação de tripulantes federados para as embarcações de bandeira argentina, uma conquista que vinha desde a greve de 1916-1917. (DOESWIJK, 1998, p. 167).⁸ A vitória da FOM em 1917 impôs o boicote como modalidade e por isso motivou a criação da *Asociación Nacional del Trabajo* que, junto com a *Liga Patriótica*, brigou sistematicamente para a destruição da organização operária e de suas práticas solidárias. (GORI, 1999, p. 254-255).

No dia 2/1/1920, começava uma greve que marcaria profundamente a história dos movimentos operários paraguaio e argentino: a greve marítima internacional, iniciada em Buenos Aires, contra a *Compañía Mihanovich*. Nesse episódio, pode-se perceber com maior clareza a influência do movimento argentino nos portos paraguaios e uruguaios.

A greve contra a companhia de capital anglo-argentina tornou-se um acontecimento importante, tanto para a História quanto para a Historiografia do movimento operário do Prata e do Paraguai, não só pela longevidade da paralisação (13 meses) e combatividade dos grevistas, mas também pelos frutos advindos do conflito, como por exemplo, a solidariedade entre os trabalhadores paraguaios, argentinos e uruguaios e a criação de fóruns marítimos de discussão internacional.

O movimento começou em 2/1/1920, com os marítimos da FOM argentina reivindicando aumento de salários para o pessoal embarcado na Marinha Mercante. As companhias particulares, com exceção da *Mihanovich*, aceitaram as exigências da federação marítima. Em vista

desse rechaço por parte da empresa, a FOM decretou o boicote contra os navios da *Mihanovich*. O pessoal filiado à federação trabalhava em sistema de turnos nos navios das outras empresas, de forma a garantir trabalho igual para todos e sustentar a greve.

A FOM argentina, que já contava com a colaboração da FOM uruguaia, garantiu o boicote nos portos da banda oriental e de pronto comunicou sua decisão à FNP, entidade vinculada ao Corp e que centralizava os trabalhadores de bordo e portuários paraguaios. Como o conselho diretivo da FNP se negou a prestar solidariedade aos argentinos, os grêmios integrantes dessa federação começaram a desligar-se, convertendo-se em grêmios autônomos. Esses, juntamente com os grêmios filiados à FOP, fundaram, em 20 de janeiro do mesmo ano, a LOM.⁹

No decorrer dos 13 meses de greve, houve vários enfrentamentos – até com vítimas fatais – entre a minoria que permanecera filiada à FNP e a maioria ligada à LOM. O primeiro enfrentamento armado deu-se quando da chegada do navio *Arapey*, da *Mihanovich*, de bandeira uruguaia, tripulado por pessoal “livre” (não-filiado à FOM-U) de Montevidéu. Os militantes da LOM não permitiram que o barco operasse no porto de Assunção, nem mesmo que os tripulantes baixassem à terra. Com essa determinação, filiados da FNP que permaneciam tripulando os navios da *Mihanovich* e da LOM, entraram em choque, advindo a primeira vítima fatal: o delegado dos estivadores ligado à LOM, Cosme Damian Montenegro. Durante os meses de greve, ocorreram mais sete conflitos, provocando a morte de onze trabalhadores e ferindo outros quatro. Aconteceu ainda o seqüestro de um maquinista naval, retirado da sede da FNP e levado para o grêmio dos fogueistas, provocando a invasão do local por marinheiros armados e oficiais da Armada. (GAONA, 1987, p. 70).

Ante tais acontecimentos e ante o prolongamento do movimento paredista, a Federação argentina decidiu enviar ajuda monetária à Liga paraguaia, para suprir as necessidades básicas dos trabalhadores filiados e garantir a sustentação da greve também no Paraguai. Com a ajuda, a LOM organizava refeições coletivas no porto e distribuía mantimentos para as famílias marítimas.¹⁰ A FOM enviou, em fevereiro de 1921, o fogueista Eliseo Sosa, como delegado colaborador, para solidificar o apoio da LOM à greve e recebeu a visita do delegado da LOM, Centurión, em Buenos Aires, em julho de 1920.¹¹

Uma fonte bastante importante para se perceber o desenvolvimento da greve e as trocas de informações entre as organizações paraguaias, argentinas e uruguaias, é o *Boletín de la Unión del Marino*, editado pela FOM argentina de dois em dois dias, durante os meses de greve.¹² No *Boletín* n. 3, de 13/3/1920, em artigo sob o título “Sem novidade”, a FOM criticava a atitude de alguns marítimos uruguaios de terem tripulado um navio da *Mihanovich*, chamando-os “carneiros”.¹³ No mesmo número, outro artigo denominado “A Liga Marítima Paraguaiá: Boicota o *Arapey*” noticia que havia recebido telegramas da LOM e do “camarada Milesi”, relatando que os “patrões, estivadores, marinheiros, foguistas” e os grêmios afins filiados à LOM “boicotaram” o vapor uruguaio *Arapey*, tripulado em Montevideú por “carneiros”.

O comentário dos articulistas do boletim ressalta as expectativas da FOM em relação à LOM. “Conhecemos a valentia de nossos camaradas paraguaios e desde logo esperávamos vê-los assumindo a digna atitude solidária que nos comunicam.” O artigo continua afirmando que os “carneiros” – se é que “lhes sobra uma ponta de vergonha” – estariam com remorso ao sentir o repúdio dos trabalhadores conscientes do Paraguai, da Argentina e do Uruguai. Encerra elogiando a atitude dos marítimos paraguaios e apontando para “quando chegue a ocasião saber retribuir como corresponde a solidariedade...”

A vitória de um movimento de boicote a uma empresa de âmbito internacional como a *Mihanovich* dependia da solidariedade dos trabalhadores de outros portos, e a FOM sabia cativar essas alianças. Desde sua fundação, em 1910, a Federação dos Marítimos Argentinos buscava apoiar, por vezes incitar ou organizar, movimentos nos países vizinhos, como forma de se colocar numa esfera internacional, pois sabia que sua força dependeria do poder de articulação para além das fronteiras nacionais e, por vezes, das categorias profissionais.

O boicote ao navio *Arapey* torna-se emblemático para se apreender a força da solidariedade dos paraguaios aos companheiros argentinos. O navio havia partido de Montevideú, e antes mesmo de aportar em Assunção, a LOM já anunciara o boicote, reforçado no dia 20 de março em telegrama comentado no *Boletín* n. 5 no artigo “Solidariedade dos camaradas paraguaios”. A LOM assegurava que não permitiria ao governo paraguaio se sujeitar às pressões da *Mihanovich* em mudar a bandeira do navio para a nacionalidade paraguaia, como forma de burlar o boicote. Mais uma vez, a FOM ressaltava a confiança na solidariedade dos marítimos paraguaios, ainda mais naquele momento em que se dava –

conforme o artigo – a visita dos representantes da FOM em Assunção. No dia 23 de março, o *Boletín* n. 7 anunciava a chegada do *Arapey* em Assunção, depois de sofrer “um sem-número de percalços”. De forma irônica, o artigo descreve a recepção “cordial” dos trabalhadores paraguaios aos tripulantes do *Arapey*: “Eram tão efusivas as manifestações de ‘apeço’ de que lhes era objeto, que optaram por não baixar à terra, solicitando uma forte custódia da polícia por temor de se ver maltratados pelas carícias de nossos camaradas paraguaios.” O barco estava fundeado na baía de Assunção, e a tripulação, impedida de baixar à terra, já estava sem alimento e combustível. O artigo ironiza também a eficiência dos tripulantes, sugerindo que a empresa contratou homens em Montevideu sem experiência de navegação.

Em três artigos no *Boletín* n. 6, de 24/3/1920, a FOM criticava a imprensa paraguaia, particularmente o periódico *Tribuna*, que conclamava os marítimos paraguaios a tripularem os navios da *Mihanovich* em defesa dos interesses nacionais. Os ataques da imprensa paraguaia mereceram ainda um debate em assembléia da FOM e um longo artigo em que destaca a interdependência dos trabalhadores marítimos argentinos, uruguaios, paraguaios e brasileiros, na luta por melhores condições de vida e trabalho. Essa fonte é uma das poucas em que a FOM se refere explicitamente aos trabalhadores brasileiros, que nesse caso eram os que faziam a linha da *Mihanovich* para Corumbá:

O triunfo dos marítimos argentinos – entre os quais há muitos paraguaios – sinalizaria mais um avanço no caminho percorrido pelos trabalhadores, e determinaria a derrota definitiva da soberba estúpida de uma época na qual os operários paraguaios, argentinos, uruguaios, etc. eram simples coisas para aquela [a *Mihanovich*]. E tão seguros disso estão os operários do Paraguai, Argentina, Uruguai, Brasil, etc. [...] Eles estreitam fileiras; estabelecem vínculos de solidariedade mais sólidos, e se dispõem como no caso atual a bater em bloco o inimigo comum. Sim, senhores do “La Tribuna” de Assunção. Os operários marítimos do Paraguai, Uruguai e Brasil têm interesses e conveniência em que seus irmãos da Argentina [...] triunfem sob a casa *Mihanovich*.¹⁴

Era relativamente comum a diversidade de nacionalidade dos trabalhadores que compunham as organizações operárias no início do

século XX, particularmente em Buenos Aires. Mas o que caracterizava a FOM era que, em suas fileiras, havia uma transnacionalidade regional, o que a aproximava da realidade nacional dos seus filiados e a colocava em conexão quase direta com as federações ou grêmios operários dos países vizinhos. Os dirigentes da FOM tinham essa clareza em vista da própria pressão exercida pela base transnacional e por isso estavam atentos para as lutas dos trabalhadores além das fronteiras argentinas.¹⁵

Nos dois primeiros meses da luta contra a *Mihanovich*, a LOM boicotou exclusivamente os navios que partiam da Argentina e do Uruguai em direção ao Paraguai ou que partiam do Paraguai em direção ao Prata. Na linha Assunção-Corumbá-Assunção, os vapores da *Mihanovich* continuaram circulando, exceto aqueles que vinham do Prata em direção a Corumbá. Essa era uma decisão tomada em assembléia da LOM e explícita bem os objetivos do boicote: solidariedade com os marítimos argentinos.¹⁶

Entretanto, em abril de 1920, a LOM declarou greve à *Mihanovich* em vista das arbitrariedades cometidas pela empresa, após a decisão da liga de não tripular navios que faziam a rota Buenos Aires-Montevideú-Assunção, bem como fazendo outras reivindicações, entre elas, o reconhecimento, por parte da empresa, da *Sociedad Capitanes y Práticos de Cabotaje Nacional*, recém-criada a partir da dissidência do grêmio de capitães e práticos.¹⁷ Com a declaração de greve, a rota para Corumbá também estaria suspensa.¹⁸

Em março de 1921, a LOM teve suas reivindicações aceitas, destacando-se a conquista do pagamento de horas extras e a instituição do *closed shop*, ou seja, do controle da mão-de-obra pela organização operária.¹⁹ Os trabalhadores que tripulavam navios, durante o boicote e a greve, deviam ser demitidos e substituídos por pessoal filiado à LOM. Esse último ponto atendido foi uma exigência da FOM argentina que atingia também os portos argentinos e era uma resposta aos trabalhadores que furaram o boicote e a greve, tripulando navios da *Mihanovich*, principalmente os de bandeira uruguaia.

Essa decisão surpreendeu a tripulação do vapor “Humaitá” – que havia trocado a bandeira argentina pela paraguaia na tentativa de burlar o bloqueio – quando fazia uma viagem de Buenos Aires a Assunção. Revoltado com o acordo a que chegaram os grevistas e a empresa, com relação à demissão dos fura-greves, o capitão Fructuoso Bernal decidiu mandar à pique o *Humaitá*, no riacho, próximo ao porto paraguaio de Antequere.²⁰

Em ofício de 22/4/1921 ao ministro das Relações Exteriores, o Cônsul do Brasil em Assunção relatou o acontecido, de forma ligeiramente diferente da imprensa operária, acrescentando outras informações relevantes. Diante da impossibilidade de um acordo entre a LOM e a FNP, em relação aos tripulantes desembarcados, o comandante do “Humaitá”, ao mesmo tempo presidente da FNP, sabendo dos sentimentos de vingança da LOM, resolveu repentinamente abandonar o porto de Assunção à noite, em direção ao Norte, talvez na esperança de combinar uma ação conjunta com o pessoal de outros barcos, da mesma federação, ou porque não tivesse o apoio que esperava. Ao chegar à altura de Buena Vista, o comandante meteu-o a pique, atravessando-o no canal de passagem obrigatório de todos os vapores que seguiam para o Norte. O Cônsul encerra destacando que o assunto ainda estava pendente, e que todos os vapores da *Mihanovich* continuavam amarrados, sem tripulação.²¹

O periódico da FOM argentina, *La Unión del Marino*, de fevereiro de 1921, traz em primeira página, artigos que relatam a solução do conflito. A empresa *Mihanovich* reconheceria a FOM e demais grêmios de oficiais como representantes das tripulações dos navios, concedendo a exclusividade dos seus afiliados no trabalho de bordo.²²

Garantir o controle da mão-de-obra era de fundamental importância para a FOM argentina, como também para a FOM uruguaia e a LOM, pois garantiria a manutenção de seu poder como interlocutoras entre operários e patrões/governos. Num momento de greve, principalmente num movimento prolongado como esse, o *closed shop* era a garantia de manter os barcos parados. Entretanto, existiam sempre trabalhadores que escapavam a esse controle e que eram procurados pelos armadores para lotarem as embarcações boicotadas, e a *Mihanovich* soube aproveitar-se da debilidade da FOM uruguaia para trocar de bandeira e arregimentar tripulantes no porto de Montevideú. Todavia, os navios eram tripulados não só por uruguaios, mas também por argentinos da *Liga Patriótica* e por paraguaios da FNP. Artigo de *La Unión del Marino* lamenta a fragilidade da cooperação dos trabalhadores uruguaios com o movimento e o fato de não conseguirem “limpar de traidores os barcos uruguaios” e, para completar o triunfo, haveria de se fazer com que fossem expulsos dos barcos os “cruiros”, deixando a entender que o acordo firmado na Argentina e no Paraguai não atingia o Uruguai, ao menos no que concernia ao *closed shop*.²³

As condições da classe trabalhadora no Paraguai e na Argentina, particularmente dos marítimos, não permitiam descanso aos seus militantes e, logo após a longa batalha dos 13 meses, os dois países seriam sacudidos por greves gerais. No Paraguai, o Corp convocou paralisação por tempo indeterminado em apoio aos trabalhadores grevistas dos bondes. A FOP aderiu ao movimento, garantindo uma greve geral e estimulando as discussões em torno da formação de uma única central sindical.

Na Argentina, a FOM sai derrotada da greve geral de maio e junho de 1921. Conforme Andrés Doeswijk (1998, p. 174-176), a greve fora declarada para pressionar o governo de Yrigoyen a não ceder às exigências da ANT pelo ingresso de trabalhador livre (não-federado) nas atividades do porto e da navegação.²⁴ O governo *radical* de Yrigoyen, que em movimentos anteriores havia cedido às reivindicações operárias, demonstrou radicalmente que havia mudado de opinião, sob pressão dos conservadores, e, em 29 de maio de 1921, quando se reuniam as duas Foras (anarquista e sindicalista) e os grêmios autônomos para tratar da greve geral, caíram presos mais de cento e oitenta dirigentes de diversas tendências.

Os rompe-greves, assegurados pelas forças do governo e da *Liga Patriótica Argentina* – os quais se atreveram a pisar pela primeira vez numa área que, à semelhança dos bairros operários Boca e Barracas, não lhes era permitido (DOESWIJK, 1998, p. 176), tiveram acesso ao trabalho, minando a resistência dos grevistas.²⁵ A derrota nesse movimento significou o fim do período de ascensão e poder quase que absoluto da FOM, exercido em grande parte pelo controle do mercado de trabalho. A federação marítima perdeu a prerrogativa arduamente conquistada de principal interlocutora sindical do governo.²⁶

Em 1928, a FOM ainda tentava se refazer da derrota de 1921²⁷ e novamente encontra, na solidariedade da LOM, palavras de ânimo: “Crescemos graças ao sofrimento”. É aí, porque encontramos o vosso heróico Consejo de Relaciones Marítimos e a incansável F.O.M., em franco período de reorganização, apresentando-se a impor à *Compañía Mihanovich* a exclusividade dos trabalhos de bordo.”²⁸

Essas palavras foram ditas no porto de Assunção por Francisco Gaona, membro do *Consejo Federal* da LOM, aos tripulantes do vapor argentino *Bruselas*. A FOM acabara de sair duma greve contra a *Mihanovich*, motivada pela demissão do capitão do *Bruselas*, Roque Villalba, logo acrescida de outras reivindicações.²⁹ O movimento uniu

as federações marítimas do Uruguai, do Paraguai e da Argentina num *Comité Internacional Marítimo* que “assegurou e consolidou a vitória dos marítimos argentinos”. (GAONA, 1987, p. 105).³⁰

Em setembro de 1928, durante o segundo mandato presidencial de Hipólito Yrigoyen, o periódico argentino *La Unión del Marino* destacava a ocorrência de uma assembléia, com a participação de três mil trabalhadores, que declarou a greve marítima iniciada em Buenos Aires “pela violação do contrato de trabalho por parte” da *Mihanovich*.³¹ O editorial chamava a atenção para a participação, na assembléia, de representantes da *Unión Sindical Argentina* além de organizações de marítimos do Paraguai e do Uruguai.

Provavelmente, mais do que nunca, a FOM argentina precisava contar com o apoio das federações paraguaia e uruguaia para sair vitoriosa desse embate. Só uma articulação eficaz nos vários portos, ou ao menos nas capitais das três repúblicas, conseguiria impor a vontade da FOM num momento, ainda de fragilidade da organização, no contexto do segundo mandato presidencial de Hipólito Yrigoyen. Por isso, antes mesmo da declaração da greve, procurou acercar-se do apoio da USA e, sobretudo, das federações congêneres estrangeiras. Caso não houvesse essa união de forças, o boicote às empresas no porto argentino seria facilmente minado pelos trabalhadores uruguaios e paraguaios, chamados a tripular navios de bandeira argentina, como já havia acontecido na greve dos 13 meses.

No lado paraguaio da luta contra a *Mihanovich*, a FOM teve a solidariedade de diversas categorias do porto, representadas pelas organizações que assinaram um manifesto divulgado pelo conselho geral da *Unión Obrera del Paraguay*, em 22/10/1928.³² No longo manifesto, a união operária critica os ataques, por parte da empresa, à solidariedade internacional dos trabalhadores e denuncia ações patronais que tentavam minar a resistência marítima.

Por sua parte, a empresa articulava um *lockout* das demais companhias fluviais do Paraguai, impedindo o transporte de mercadorias e passageiros mesmo entre portos nacionais, isolando o Paraguai do comércio exterior. Era uma tentativa de formar opinião contrária ao movimento operário, pois o desabastecimento atingia diretamente comerciantes e consumidores, pressionando o governo a adotar medidas repressivas contra os grevistas.

Ao final de outubro de 1928, a greve e o boicote contra a *Mihanovich* chegam ao fim com a vitória das organizações operárias,

relatada eloqüentemente pelo conselho da LOM, em forma de manifesto: “Os marítimos do Paraguai, da Argentina e do Uruguai, com esse triunfo, sentem-se abraçados fortemente. Os corações proletários não reconhecem fronteiras. O direito de associação e a liberdade sindical são reconhecidos por todas as legislações do mundo.”³³

As organizações marítimas em Corumbá e suas referências paraguaias e platinas: algumas considerações

As fontes encontradas não permitem identificar com clareza as vinculações ideológicas das organizações dos trabalhadores marítimos corumbaenses.³⁴ Todavia, os trabalhadores marítimos em Corumbá constituíram uma cultura de classe por meio de experiências variadas, tidas no contato com grupos de imigrantes e de tripulantes oriundos de diversas localidades, como do Paraguai, da Argentina e do Uruguai. Como visto, as capitais dessas repúblicas tinham em seus portos, no início do século XX, um movimento operário forte e aguerrido, de tendências variadas como: anarquista, anarco-bolchevique, socialista, socialista-revolucionária etc., as quais nem sempre aparecem de forma clara nas fontes, mesmo porque na prática sindical essas ideologias se confundiam. O contato dos marítimos mato-grossenses do sul com outros trabalhadores de navios ou portos platinos teria trazido influências dessas correntes ideológicas predominantes no movimento operário daqueles países, mas que se adaptaram à realidade local.

Identificar como se dava objetivamente essas influências ideológicas é uma tarefa árdua em vista das poucas pistas deixadas pelos trabalhadores. Diferentemente das organizações operárias e das lutas por elas organizadas em Assunção, Buenos Aires e Montevideú, as quais tinham um contato internacional intenso, com estruturas de organização, de comunicação e de manifestação pública complexas como federações, partidos e jornais que jogavam um peso considerável na vida social daquelas capitais, os grêmios de Corumbá não contavam com essas estruturas, um partido operário, por exemplo, ou tinham pouca inserção na sociedade corumbaense, como a imprensa operária.³⁵

As poucas referências dessa influência estão na documentação oficial do governo em relação ao fechamento da fronteira aos sujeitos *perigosos à ordem pública*; na relação dos nomes de *personas non gratas* que entravam no Mato Grosso via rio Paraguai;³⁶ nas correspondências

enviadas pela Associação Comercial e pela Capitania dos Portos ao governo do estado; na imprensa local que cobria os acontecimentos relacionados às greves no porto de Corumbá, entre outras fontes, como no relatório do capitão do porto de Corumbá, Durval Julião, em 1923. Esse acusava os marítimos corumbaenses em greve de ligação com o “movimento comunista que durante um ano suspendeu toda a navegação da República Argentina”.³⁷

Em 1930, surge algo mais contundente em documento reservado do gabinete do ministro da Justiça e Negócios Interiores, endereçado ao presidente do Estado Annibal de Toledo, relatando a propaganda comunista nos portos de Corumbá e Ladário e acusando o Capitão-Tenente Francisco Gomes Paulino de “sincero entusiasta da causa comunista e um ardente propagandista de suas idéias. Exercendo aqui as funções de pintor está sempre cercado de gente da pior espécie e de estrangeiros, notadamente bolivianos e paraguaios”.³⁸

Conforme o documento do Ministério da Justiça, a ligação do movimento de resistência corumbaense com o estrangeiro era reafirmada na figura do paraguaio Aurelino Fretes, presidente da Associação dos Taifeiros, “a mais revolucionária das associações de classe de Corumbá”. Verificou o Delegado de Polícia dessa última cidade que aquela associação entrou em acordo com a *Asociación Obrera*, de Assunção, para um trabalho comum pela causa bolchevista”. O relator encerrava o documento sugerindo a aplicação da “lei da expulsão” ao Capitão-Tenente Francisco Paulino.

Da parte dos trabalhadores, quando se referem ao anarquismo, socialismo ou comunismo, suas observações são para negar tal influência, o que também não garante a completa confiabilidade em tal afirmação, em se tratando de documentos oficiais em resposta às acusações feitas pelo governo ou pelo patronato de serem movimentos *comunistas*. Nesse sentido há um documento enviado, durante uma greve em 1931, ao interventor federal Menna Gonçalves, assinado pelos presidentes das sociedades União dos Foguistas, União dos Taifeiros e dos Marinheiros Unidos, denunciando a “falta de argumentos verdadeiros” por parte dos patrões que tentavam desqualificar o movimento classificando os grevistas de comunistas.³⁹

Os representantes dos marítimos tentavam livrar-se do sentido negativo do rótulo de comunista, construído especialmente pela imprensa, após a Revolução Russa de 1917, com o objetivo de justificar

a repressão aos movimentos organizados e o combate ao avanço das conquistas dos trabalhadores.

Por outro lado, o porto de Corumbá fora atingido diretamente pelos movimentos grevistas do Prata, uma vez que a *Mihanovich*, junto com o Loyd brasileiro, era a principal empresa de navegação que fazia a ligação de Mato Grosso ao Prata e daí para o Rio de Janeiro. Como os tripulantes, sobretudo os práticos, dos navios estrangeiros para Mato Grosso – ou mesmo de propriedade do Loyd e das casas comerciais corumbaenses – eram em grande parte provenientes dos portos platinos, a navegação para Corumbá dependia dos resultados das greves acontecidas naqueles portos.

Ao mesmo tempo em que aconteciam movimentos paredistas em Assunção e no Prata, os marítimos corumbaenses também paralisavam os serviços, tendo como bandeira as mesmas reivindicações de seus companheiros estrangeiros, como na greve dos tripulantes do serviço de transporte de malas postais, cargas e passageiros, em dezembro de 1920, em Corumbá, os quais pleiteavam aumento salarial de 50%, elevação do número de tripulantes por embarcação e redução de horas trabalhadas. Em resposta à greve dos tripulantes e à aceitação de suas reivindicações por parte da Capitania dos Portos, os armadores promoveram um *lockout* e fundaram um grêmio patronal.⁴⁰

A Associação Comercial de Corumbá também representava os interesses dos empresários do transporte, uma vez que seus associados, os comerciantes, dependiam da regularidade da navegação para continuar seus negócios. Foi desempenhando essa função que a entidade enviou memorando ao presidente do Estado, detalhando a situação financeira dos empresários locais, em especial dos armadores, perante as exigências impostas pelo capitão do porto, Mario Pereira Pinto Galvão, em 1923.⁴¹

Esse memorando foi enviado em primeira mão pelo novo capitão do porto de Mato Grosso Durval Julião, ao Inspetor de Portos e Costas Francisco Barreto⁴² e, deste, ao ministro da Marinha,⁴³ acompanhado de uma minuciosa interpretação do próprio Capitão Durval Julião, que destacava os principais pontos abordados pelo memorando. A interpretação sintetizou as reivindicações da Associação Comercial, “devido a exigências da Capitania do Porto e imposições de Grêmios de tripulantes”:

a) As lanchas e rebocadores empregadas na navegação deste Estado sejam arroladas e não registradas, sendo a tripulação das mesmas fixadas por proposta de seus comandantes b) que as pequenas lanchas a serviço exclusivo de proprietários de xarqueadas e fazendas sejam dispensadas de formalidades regulamentares c) que os pequenos barcos a vela [...] e as canoas de proprietários rurais sejam também livres de formalidades.

Segundo o Capitão Durval Julião, essas reivindicações dos proprietários de embarcações existiam em decorrência das exigências feitas por seus antecessores na Capitania dos Portos de Mato Grosso, os quais impuseram um número mínimo de práticos e mestres por embarcação, aumentando, portanto, os custos com mão-de-obra. Assim que assumiu o posto de capitão do porto, Durval Julião revogou tais exigências, atendendo ao pedido dos empresários.

Outra reclamação dos proprietários de embarcações, confirmada pelo capitão do porto, estava relacionada aos movimentos de reivindicação dos grêmios dos marítimos, influenciados pelo “movimento comunista” da República argentina. Conforme o capitão, a infiltração de elementos estrangeiros que influenciaram na criação dos grêmios fora possível pelo fato de a polícia estadual que “falha e pouco previdente não adotou medidas convenientes” permitindo a fundação de “toda série de grêmios” e o “direito de greve usado e abusado pela massa bruta das tripulações”. Para o capitão do porto, estava clara a influência de comunistas externos, pois, na sua análise, a *massa bruta* sozinha não seria capaz de organizar-se em associações para defesa de seus direitos.

No Brasil, eram as capitânicas dos portos que tinham a incumbência de *manter a ordem* nos portos, contando, quando preciso, com a Marinha de Guerra e a Força Pública, entre outros organismos do Estado. Mas, tomando como referência trecho retirado do mesmo memorando, percebe-se que a polarização dos movimentos de reivindicação em Corumbá levou a discordância ao interior da Capitania dos Portos de Mato Grosso.

Mesmo assim [face à falta de pessoal da flotilha e da polícia] os Capitães de Portos procuraram corrigir o mal tomando todas as medidas possíveis um, porém, o Capitão de Corveta Arthur Frederico de Noronha divergiu de seus colegas e daí [...] ao assumir o cargo de Capitão do Porto,

em Abril do corrente ano, os grêmios de tripulantes, já então federados, redobram suas exigências, impondo aos Armadores as maiores humilhações.

Note-se nesse trecho o destaque dado à Organização Federativa dos Trabalhadores. Trata-se de um momento de complexidade da luta operária em Corumbá, levando à união dos vários grêmios de categorias em torno do consenso, calcado na origem de classe. A federação também significou um avanço no poder de força e nas conquistas dos trabalhadores, a ponto de impor aos empresários a contratação de pessoal associado:

É assim que as guarnições são escolhidas pela federação, não podendo embarcar o matriculado que não seja associado; é comum, um ou mais tripulantes [...] não querer desembarcar; a federação impõe o desembarque, e o proprietário, diante da ameaça de ficar com sua embarcação amarrada por falta de práticos, maquinistas, foguistas, etc. cede. A Capitania toma conhecimento desses fatos, abre inquérito, ouve os tripulantes que não queriam desembarcar, e os mesmos, coagidos, temerosos de ataques noturnos em ruas mal policiadas [sic] negam que sejam vítimas e declaram que pediram seus desembarques.

Seja verdadeira ou falsa a acusação de Durval Julião, em que a federação coagia os trabalhadores a desembarcarem, percebe-se a adoção de práticas e organização levadas a cabo em outros portos, como os de Santos, do Rio de Janeiro, do Prata e do Paraguai. Essas práticas, por sua vez, exigiam dos trabalhadores um centralismo organizacional bastante complexo, conseguido somente em movimentos respaldados em sua base. Em Corumbá, esse reconhecimento fora construído por meio da história de luta das várias categorias de trabalhadores no transporte fluvial, especialmente a partir de 1917, quando ocorre a fundação dos primeiros grêmios naquela cidade.

Ao encerrar o ponto acerca das reivindicações dos tripulantes e ao relatar seus esforços individuais, legais e ilegais, o capitão do porto, amparado pela costumeira política personalista, própria da Primeira República no Brasil, colocava-se claramente em defesa dos interesses dos armadores.

O documento elaborado pela Capitania dos Portos de Mato Grosso, discorrendo sobre o memorando da Associação Comercial,

também foi enviado ao presidente do Estado, acompanhado de solicitação de reforço policial para reprimir os grêmios dos marítimos, que “atualmente confederados aumentam diariamente suas exigências em obediência a estatutos e decisões de assembleias.”⁴⁴

De qualquer modo, nem as exigências dos armadores por liberdade na manutenção de suas embarcações, com vistas a seus lucros, de um lado, nem as reivindicações dos marítimos em impor o número mínimo de tripulantes por embarcação, melhorando assim as condições de trabalho e vida, de outro, foram resolvidas naquele ano de 1923, mesmo com toda a interferência do presidente do Estado e do ministro da Marinha.

Em 1925, o assunto foi posto em pauta novamente por Durval Julião por meio de ofício, em que anexava cópia do trecho do memorando produzido pela Associação Comercial, em 1923, e afirmava: “É conhecida a minha orientação tolerante e harmonisadora nos serviços afetos a Capitania do Porto deste Estado. Garantindo o direito dos fracos, respeitando os dos poderes em ação harmonisadora tudo tem feito em benefício da harmonia necessária entre armadores e tripulantes.”⁴⁵

Retomando a carta da *Sociedad de Resistencia de Marineros e Foguistas*, de Buenos Aires, datada de 1906, destinada à *Federación Obrera Regional Paraguaya*, citada no primeiro tópico deste artigo, percebe-se que os militantes argentinos já entendiam, naquele momento, que para se travar uma luta eficaz contra as empresas multinacionais de navegação, a organização operária deveria ser igualmente transnacional. Eles contavam pelo menos com uma vantagem nessa empreitada: os trabalhadores, pela força do ofício, também eram internacionalistas. Entretanto, não bastava a vontade militante, pois a união dos marítimos dependia dos próprios sujeitos, que demonstraram estar conscientes da sua condição de classe internacional em vários momentos e, de forma mais evidente, na greve de 13 meses contra a empresa argentina de navegação *Mihanovich*, nos anos de 1920 e 1921.

O fato de os trabalhadores marítimos serem registrados por Capitania, podendo tripular navios de diversas empresas ou bandeiras, aumentava a probabilidade de novos contatos. Assim, um paraguaio como Juan Dias, presente em 1909 na reunião de fundação da sociedade *Práticos de Ríos del Alto Paraguay*, de Assunção, pôde estar, em dezembro de 1919, como tripulante do vapor brasileiro *São José*, de propriedade de uma casa comercial corumbaense. Naquela oportunidade, o navio *São José* tinha como tripulante, além do próprio Juan Dias, mais 13

paraguaios e seis brasileiros. Entre esses últimos estava Luis dos Santos, um dos “sócios iniciadores” da Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante, constituída em Corumbá, em julho daquele mesmo ano.⁴⁶

O navio é outro espaço com probabilidade de se encontrar o elo entre os movimentos acontecidos em Corumbá com o movimento operário do Paraguai, do Uruguai e da Argentina, pois, no seu interior, possibilita compreender o cotidiano do trabalho, os contatos estabelecidos entre trabalhadores, inclusive militantes, ou seja, a vivência inter-étnica. É o que tenho perseguido nas minhas pesquisas de doutorado.

Notas

¹ Cfe. carta manuscrita encaminhada pela SOCIEDAD de DE RESISTENCIA Resistencia de Marineros e Foguistas de Buenos Aires ao secretário da *Federación Obrera Regional Paraguaya* (FORP), em 8/7/1906. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 1, Documento AG-01-20-001) – Arquivo Edgard Leuenroth Unicamp – AELEL.

² *La Democracia*. “La huelga en los buques”. Assunción, 23/12/1901. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 1, Documento AG-01-08-002) – Arquivo Edgard LeuenrothEL. De acordo com Francisco Gaona, na Argentina, a primeira greve marítima aconteceu em 1894, quando foguistas e marinheiros pararam por aumento de salários. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 1, Documento AG-01-05-001) – AEL.EL.

³ *Idem*. p.139. Conforme Evaristo Duarte (, *Op cit.*2002, p. 130), “o partido [comunista] paraguaio foi fundado em 1928, embora houvesse um agrupamento aparentemente reconhecido pela III Internacional desde 1924, mas que acabou se dissolvendo”. Por outro lado, Gaona (1987, p., *Op cit.* (Tomo II), p.168) afirma que o PC foi organizado em 1924 e reorganizado em fevereiro de 1928.

⁴ Cfe. *Idem*. p.57. Duarte (2002, p. 196), M. *Obreros, utopias & revoluciones*. Assunción: Centro de Documentación y Estudios, 1993. *Apud*. DUARTE, *Op cit.* p.196, entre os anos de 1912 e 1922, foram criadas 77 novas organizações sindicais no Paraguai.

⁵ O comentário sobre a receptividade do manifesto no porto de Buenos Aires está no *Boletín de la Unión del Marino*. Órgano de la Federación Obrera Marítima (Adherida a la Fora). Edición

diaria. “Nuestro manifiesto a los marítimos extranjeros”. Núm. 1, 19/2/1919 – Biblioteca Popular Juan B. Justo, Buenos Aires – BPPBJ.

⁶ *Boletín de la Unión del Marino*. *Idem*. Núm. 9, 28/2/1919; Núm. 13, 7/3/1919; Núm. 16, 11/3/1919; Núm. 23, 19/3/1919 – BPPBJ.

⁷ *Boletín de la Unión del Marino*. *Idem*. “Solidaridad de los obreros paraguayos”. Núm. 29, 26/3/1919. – BPPBJ.

⁸ DOESWIJK, A. *Op cit.* p.167. Nesse momento, a luta se dava também no Paraguai, cfe. COMITÉ DE PROPAGANDA. Federación Naval del Paraguay. “Pedro Machado, Trabajadores de América.” Asunción, 4 de diciembre de 1916. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 4, Documento AG-17-04-004) – AELEL. Os uruguaios também se mobilizaram em apoio à FOM argentina, cfe. manifesto da SOCIEDAD DE RESISTENCIA de Foguistas de Montevideo. Monte-video, enero, 16 de 1917, AVS. “Impresos sobre reivindicaciones sociales, 1916-1919”, Caja 219, Carpeta 7 – Archivo General de la Nación, MontevideoGN – AGN.

⁹ Conforme Duarte (2002, p. 197), a LOM constituiria a “terceira grande corrente sindical do Paraguai, relativamente diferenciada da corrente anarquista e da socialista”. De acordo com Gaona (1987), a LOM era “filial” da FOM. (p. 88).

¹⁰ *Boletín de la Unión del Marino*, n. 19: “Para los marítimos paraguayos”. Buenos Aires, 29/5/1920. – BPPBJ.

¹¹ *Unión del Marino*, *Op cit.* n. 33, 28/7/1920: “Delegado paraguayo”. – BPPBJ. Em 16/10/1920 (*Boletín* n. 51)

novamente a FOM-A anuncia o envio de delegados a Assunção.

¹² *Boletín de la Unión del Marino. Órgano de la Federación Obrera Marítima* (Adherida a la Fora). Buenos Aires, n. 1, 6/3/1920 ao n. 73 de 5/2/1921 – BPJBJ.BPJBJ.

¹³ Naquele momento, a FOM uruguaia-U estava ainda se restabelecendo de uma dura derrota num movimento grevista terminado em outubro de 1919. Em editorial denominado “Correspondência de Montevideo. Los progresos de la F.O.M del Uruguay”, o *Boletín* n. 50, de 13/10/1920, chama a atenção para os esforços da federação uruguaia para se reerguer. Entretanto, quanto mais se aproximava o fim da greve, percebe-se, nos *Boletíns* publicados pela FOM argentina-A, a persistência de críticas aos “carneiros” que tripulavam navios da *Mihanovich* de bandeira uruguaia, o que pode denotar a fragilidade da federação uruguaia.

¹⁴ *Boletín de la Unión del Marino*, n. 6, 24/3/1920 – BPJBJ.

¹⁵ No *Boletín* n. 48 de 29/9/1920, a FOM é categórica ao traçar a dependência entre os movimentos marítimos na região: “Do resultado da luta que sustentamos com empenho contra a empresa *Mihanovich*, depende o porvir não só da F.O.M., senão que também das organizações marítimas do Uruguai e Paraguai”, sob o título “De nuestra acción”.

¹⁶ A decisão da LOM está na carta-resposta ao pedido da *Mihanovich* de pessoal para tripular o “Holanda”: *Boletín* n. 10, de 14/4/1920. O *Boletín* destaca também a decisão da FOM uruguaia-U de não tripular as embarcações da empresa.

¹⁷ O reconhecimento da sociedade pela empresa era condição para que os navios fossem tripulados por pessoal pertencente àquela sociedade, pois só embarcava pessoal filiado às organizações reconhecidas. Os motivos da greve da LOM contra a *Mihanovich* está no periódico *La Unión del Marino*. “Manifesto de la Liga de Obreros Marítimos”. Año X, Núm. 65, Buenos Aires, julio de 1920, p. 3, e também “Liga de Obreros Marítimos del Paraguay”. Año X, Núm. 66, agosto de 1920, p. 2. Biblioteca del Congreso, Argentina CA – BCA.

¹⁸ *Boletín de la Unión del Marino, Op cit.* n. 12 de 24/4/1920: “Paraguay: la huelga marítima” e n. 14 de 28/4/1920 “Paraguay: constitución de un nuevo sindicato de Capitanes y Practicos de Cabotaje”.

¹⁹ Ver Gaona F. (1987, p. 71). Na oportunidade da greve de 1916-1917 na Argentina, a *Sociedad Fluvial de Foguistas del Paraguay*, fundada em 1915, enviou uma carta de solidariedade aos companheiros argentinos, ressaltando a importância de se conquistar o *closed shop*: “Por experiência sabemos os benefícios incalculáveis”, principalmente na exclusão dos “carneiros” e na eliminação dos abusos e favoritismos. Com isso, a *sociedad* deixa claro que no Paraguai, anterior à Argentina, os marítimos, ou ao menos os foguistas, já haviam conquistado o embarque por meio da sociedade operária: cfe. *La Unión del Marino*, Año IV, Núm. 44, noviembre de 1916, p. 2 – BCACA.

²⁰ *Idem*. O caso do “Humaitá” é relatado pelo jornal *La Unión del Marino*. “Sabotage... amarillo”, “El caso del Humaitá”. Año XI, Núm. 75, mayo 1º de 1921, p. 3 – BCA.

²¹ CONSULADO Geral dos EU do Brasil. A Sua Excelência o Senhor Doutor José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção, 22 de abril de 1921. Officios 1921, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 6 – Arquivo Histórico do Itamaraty – AHLCONSULADO, 22 de abril de 1921, *Op cit.*

²² *La Unión del Marino*. “La solución del conflicto”, “La asamblea última”. Año XI, Núm. [ilegível], Buenos Aires, febrero de 1921, p. 1. Microfilme – BCA.

²³ DOESWIJK (1998), A. *Op cit.* no tópico 4.3 “La lucha por el *closed shop* y los pliegos de condiciones” analisa os vários embates da FOM com a *Mihanovich*, particularmente este dos 13 meses, descrevendo os pontos acordados para o fim do conflito, especialmente o *closed shop*.

²⁴ Participaram da greve geral as seguintes organizações portuárias e marítimas: FOM (10 mil trabalhadores), FO em Construc. Navales (6 mil), FO Molineros (2 mil), Obreros Estibadores (10 mil), Conductores de Carros (5 mil), Varios (3 mil), perfazendo um total de 36 mil grevistas, conforme *La Organización Obrera*. “La huelga en el puerto”. Año IV, Núm. 193, junio 4 de 1921, p. 1 – (Je/0548) – AEL.

²⁵ Nessa greve, a solidariedade marítima chegou até mesmo aos portos distantes da Europa, além do Chile: *La Organización Obrera*. “Boicot internacional”. Año IV, Núm. 184, Buenos Aires, junio 4 de 1921, p. 3 – (Je/0548) – AEL; *La Organización Obrera Op cit.* “La Solidaridad de los Marítimos Chilenos”. Año IV, Núm. 193, agosto 6 de 1921, p. 4.

²⁶ Andrés Doeswijk retoma a historiografia do movimento operário

argentino relacionada aos acontecimentos do triênio 1919-1921, conhecido como *triênio rojo* em vista do acirramento das lutas operárias na Argentina. De forma geral, os autores concordam que os acontecimentos de 1921 significaram uma mudança de direção no movimento argentino: “A expressão *retrocesso* seria bem-adequada”. (DOESWIJK, 1998. p. 176).

²⁷ Em dois momentos distintos o periódico da USA, *Bandera Proletaria*, ressalta o trabalho de reconstrução da FOM: *Bandera Proletaria*. Órgano de la Unión Sindical Argentina. “Por la reconstrucción de la F.O.M.” Año V, Núm. 283, 11/9/1926, p. 3 – Federación Libertaria Argentina – FLA; Año VII, Núm. 382, 20/10/1928, p. 4 – (FLA), “Reorganización de la sección Baranqueras de la F.O.M.” e “La Federación Obrera Marítima de Corrientes, surge nuevamente a la vida activa.”

²⁸ Jornal *El Marítimo*. “Ecos del último conflicto marítimo”. Asunción, Diciembre 7/1928, Núm. 2, Año I, p. 3. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, Documento s/n.) – AEL.

²⁹ Conforme *Bandera Proletaria*. “Los trabajadores del mar se disponen a la lucha.” Año VII, Núm. 377, 15/9/1928, p. 5 – FLA, os motivos eram a pressão da *Mihanovich* a seus tripulantes para se filiarem a uma sociedade operária e de oficiais criada pela empresa. Os três pontos de reivindicações iniciais eram: 1º) o direito a todo tripulante de pertencer a seus respectivos sindicatos autênticos; 2º) a restituição dos benefícios descontados em folha como contribuição sindical às sociedades não-reconhecidas pelos operários; 3º) o cumprimento de acordos feitos com o *Centro de Cabotaje Argentino*.

³⁰ GAONA, *Op cit.* (Tomo II, p.105). Anterior a esse conflito, a LOM havia conquistado, sem chegar à greve, uma significativa vitória contra os armadores paraguaios: a regulamentação do trabalho de bordo e na estiva. Cfe. *La Unión del Marino*. “Triunfan los marítimos del Paraguay”. Año VII, Núm. 122, Mayo de 1928, p. 1 – BCA.

³¹ Em carta enviada ao ministro da Fazenda do Paraguai, a LOM explica os motivos do movimento. A longa carta encerra com a seguinte frase: “A causa da Federación Obrera Marítima Argentina considera esta Liga de Obreros Marítimos, como sua por ser justa. E se por esse motivo se lhe vai a sacrificar, está decidida para ir ao sacrifício”. In: VILLALBA, Daniel et al. “Ecos del ultimo conflicto marítimo: una interesante presentación de la Liga de Obreros Marítimos al Ministerio de Hacienda”. Asunción, octubre 18 de 1928. In: Gaona (1987, p.105-108).

³² CONSEJO GENERAL de la Unión Obrera del Paraguay. *Manifiesto: al pueblo de la República*. Asunción, Octubre, 22 de 1928. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 4, Documento AG-17-02-005) – AEL. O conselho da UOP diz representar a LOM, a FOP, a sociedade dos ferroviários, camponeses e autônomos. Talvez essa tenha sido a resposta ao chamado que a LOM fez aos trabalhadores paraguaios, para se solidarizarem com “os camaradas argentinos”: Cfe. CONSEJO FEDERAL de la Liga de O. Marítimos. *¡Viva la Liga de Obreros Marítimos del Paraguay!, Viva la Federación Marítima Argentina!, Viva la solidaridad!* Asunción, Octubre, 15 de 1928. (Coleção Francisco Gaona, documento AG-17-02-004) – AEL. Por outro lado, em assembleia no dia 28/10, o Centro dos

Maquinistas decide levantar o boicote à *Mihanovich* e aceitar o decreto de oficialização do governo, discordando da LOM: CENTRO NAVAL de Maquinistas. “Asamblea General Extraordinaria”, Asunción, 28/10/1928. (Livro Ata, p. 112) – Centro Naval de Maquinistas, Assunção (CNM).

³³ CONSEJO FEDERAL de la Liga de O. Marítimos. *¡Viva la Liga de Obreros Marítimos! ¡Viva la Federación Obrera Marítima Argentina!* Asunción, octubre, 30 de 1928. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 4, Documento AG-17-02-006)–AEL.

³⁴ As organizações estudadas foram as seguintes: Grêmio dos Maquinistas Cívicos de Corumbá, fundado em 1917; Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante, fundada em 1919; Sociedade União dos Foguistas, fundada em 1918; Sociedade União dos Taifeiros, fundada em 1917 e o Centro Operário de Corumbá, fundado em 1919. No mestrado analisei os estatutos dessas entidades. (OLIVEIRA, 2004, p.131-154).

³⁵ Em Corumbá foi editado o jornal *A União*: “Órgão das classes operárias marítimas e terrestres”.

³⁶ A tentativa clara de *fechamento* da fronteira está num extenso ofício do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, “reservado” ao presidente do Estado, em que transmitia a cópia de um ofício do consulado em Assunção “relativo à entrada de indesejáveis no território brasileiro” e uma lista “com os nomes dos comunistas” que teriam provocado “grandes desordens em Porto Pinasco” no Paraguai. A lista compõe-se de cento e vinte e oito nomes, dentre os quais onze em destaque, por se tratar de “cabecilhas e agitadores de profissão”. BRASIL.

Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Ofício n. 293. Reservado ao Exmo. Sr. Presidente do Estado de Mato Grosso. 20 de set. de 1927. Cx. 1927-A - - Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - Apemt.

³⁷ Cfe. Ofício n. 329, ao Inspector de Portos e Costas, informa sobre o Memorial da Associação Commercial. Durval Julião - Capitão do Porto do Estado de Mato Grosso. Corumbá, 2 de ago. de 1923. Cx. 1923-D - Apemt.

³⁸ MINISTÉRIO DA MARINHA, Arsenal da Marinha do Estado de Mato Grosso. Cópia n. 309. Reservado ao presidente do Estado do Mato Grosso Annibal de Toledo. Relator João Francisco de Azevedo Milanez. Capitão de Fragata. 2 de jul. de 1930 apud Corrêa (1995, p. 70)., V. B. O trabalhador rural e urbano na terra dos coronéis. In: *Intermeio*. Campo Grande-MS: UFMS, v.1, n.1, p.53-72, 1995, p.70.

³⁹ Ofício s/n. ao Interventor Federal Coronel Antonio Menna Gonçalves. Manuel Eugenio Guimarães; José Lyvio; Manuel Maria. Corumbá, 18 de mar. de 1931. Apud Corrêa, V. B. O trabalhador rural e urbano na terra dos coronéis. In: *Intermeio*. Campo Grande-MS: UFMS, v.1, n.1, p.53-72, (1995, p. 71).

⁴⁰ Jornal *O Matto-Grosso*. Cuyabá, 19/12/1920, páginas 1 e 2, microfilme. - Biblioteca Estadual Izaías Paim, Campo Grande - Beip. Em telegrama de 28/5/1921, a companhia Minas e Viação Mato Grosso, arrendatária do vapor "Miranda", comunica ao consulado em Montevideu que o navio fizera viagem de Corumbá àquela capital platina com tripulação incompleta, contando inclusive com pessoal da Marinha de Guerra sedido pelo Arsenal de Ladário, em vista da greve no porto da cidade

mato-grossense. A Companhia justificava também a admissão de tripulantes estrangeiros em Montevideu para fazer a viagem de volta, comprometendo-se em contratar brasileiros ao chegar em Corumbá. Cfe. Consulado Geral dos Estados Unidos do Brasil, a Sua Excea. O Sr. Dr. J. M. de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo, 10/6/19121. (Telegrama n. 15, de 28/5/1921) 257-2-10 - Ofícios recebidos (cópias), 1923 - AHI.

⁴¹ Associação Commercial de Corumbá. Memorial ao Exmo. Sr. Cel. Pedro Celestino Corrêa da Costa, D.D. Presidente do Estado. Corumbá, 16 de mar. de 1923, Cx. 1923-D - Apemt. Trata-se do memorial citado anteriormente: cfe. Ofício n. 329, op. cit.

⁴² CAPITANIA DOS PORTOS do Estado de Mato Grosso. Ofício n. 310. Ao Exmo. Sr. Presidente do Estado de Mato Grosso. Relator Capitão-Tenente Durval Julião. Corumbá, 18 de jul. de 1923. Cx. 1923-D - Apemt.

⁴³ OFÍCIO n. 1.011, ao Ministro da Marinha, referente ao Memorial da Associação Commercial de Corumbá. Francisco de Barros Barreto - Inspector de Portos e Costas - Rio de Janeiro, 20 de ago. de 1923. Cx. 1923-D - Apemt.

⁴⁴ Capitania dos Portos do Estado de Mato Grosso. Ofício n. 310. Op. cit.

⁴⁵ Em 1925, o assunto foi posto novamente em pauta por Duerval Julião - em seu quarto ano à frente da Capitania dos Portos de Mato Grosso em Corumbá. Ofício s/n. ao Ilmo. Sr. Dr. Virgílio Corrêa Filho, D.D. Secretário-Geral do Estado de Mato Grosso. Durval Julião - Capitão dos Portos de Mato Grosso. Corumbá, 18 de fev. de 1925. Cx. 1925-A - Apemt.

⁴⁶ Em outro artigo apresentei biografias de trabalhadores que demonstram o contato entre argentinos, uruguaios, paraguaios e

brasileiros, além de imigrantes europeus, nos navios que navegavam os rio Paraguai e da Prata. (OLIVEIRA, 2003, p. 95-111).

Referências

CORRÊA, Valmir Batista. O trabalhador rural e urbano na terra dos coronéis. *Intermeio*, Campo Grande-MS, UFMS, v.1, n. 1, p. 53-72, 1995.

DOESWIJK, Andréas. *Entre camaleões y cristalizados: los anarco-bolcheviques rioplatenses, 1917-1930*. 1998. Tese (Doutorado em História) – Unicamp-IFCH, Campinas: 1998. (Mimeo.).

DUARTE, Evaristo Emigdio Colmán. *Nacionalismo e movimento operário na origem do Estado Nacional Revolucionário Paraguai: 1936-1947*. 2002. Tese (Doutorado em História) – FCL-Unesp, Assis: 2002. (Mimeo.).

GAONA, Francisco. *Introducción a la*

historia gremial y social del Paraguay. Asunción: Litocolor, 1987. p. 141. t. II.

GORI, Gastón. *La florestal: la tragedia del quebracho colorado*. Buenos Aires: Ameghino, 1999.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande: Ed. da UFMS, 2004.

_____. Internacionalismo operário: a identidade de classe dos trabalhadores no transporte fluvial da Bacia do Prata. *Trajetos*, Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará, v. 2, n. 4, p. 95-111, nov. 2003.