

GREVES MARÍTIMAS NO PRATA E NO PARAGUAI: SOLIDARIEDADE DE CLASSE NO INÍCIO DO SÉCULO XX.*

Vitor Oliveira
UNICAMP

Resumo

Na primeira metade do século XX as cidades de Buenos Aires, Montevideu e Assunção foram sacudidas por diversos movimentos grevistas e boicotes dos trabalhadores marítimos. O sucesso na paralisação das atividades pelos marítimos, em uma dessas cidades, dependia da solidariedade dos seus companheiros estrangeiros, em vista das proximidades e condições de portos interligados pelo transporte de mercadorias e passageiros. No artigo analiso três greves declaradas contra a empresa argentina de navegação internacional Mihanovich, entre 1919 e 1928, que mobilizaram os tripulantes desde o Prata até o Paraguai.

Palavras-chave: marítimos – greves – Cone-Sul Americano – internacionalismo.

Abstract

During the first mid of the 20th century cities like Buenos Aires, Montevideo and Assunción were shacked by several maritime workers strike movements and boycotts. Their success in paralyzing sea activities, in one of these cities, depended on solidarity from their companions in other countries, due to proximity end conditions that interconnected ports used for goods and passengers transport. In this article we analyze three declared strikes against the argentinean international navigation enterprise – Mihanovich, between 1919 and 1928, that mobilized the crew from river Plate to Paraguai.

Key-words: maritime workers – strikes – South American – internationalism.

* Este texto é parte dos resultados da pesquisa que ora desenvolvo no doutorado em História Social do Trabalho, na UNICAMP, intitulada "Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930 (Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá)", sob orientação do Prof. Dr. Cláudio Batalha.

No Paraguai, no início do século XX, 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 no discurso, 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 *Federación Obrera Argentina-FOM* contra as empresas armadoras argentinas, no início do mês de janeiro de 1919, é um destes 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 esta 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.¹

As demonstrações de solidariedade por parte dos tripulantes de navios estrangeiros ou pelas organizações dos países vizinhos eram destacadas diariamente, no *Boletín* informativo da federação, 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.²

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 uruguaios em tripular os navios das empresas atingidas pela greve. Neste 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 *Federación Obrera del Paraguay-FOP*, também não atendeu ao pedido da empresa e do governo.³

Ao final da greve, a FOM argentina 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 1916-1917.⁴ 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*, brigaram sistematicamente para a destruição da organização operária e suas práticas solidárias.⁵

No dia 2/1/1920, começava uma greve que marcaria profundamente a história do movimento operário paraguaio e argentino: a greve marítima internacional, iniciada em Buenos Aires, contra a *Compañía de Navegación Mihanovichi*. Neste episódio, pode-se perceber com maior clareza a influência do movimento argentino nos portos de Assunção e Montevideú.

A greve contra a companhia de capital anglo-argentino 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.

Segundo Francisco Gaona,⁶ o movimento começou 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 deste 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 *Federación Naval del Paraguay*, entidade 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 desta federação começaram a desligar-se, convertendo-se em grêmios autônomos. Estes, juntamente aos grêmios filiados à *Federación Obrera del Paraguay*, fundaram, em 20 de janeiro do mesmo ano, a *Liga de Obreros Maritimos-LOM*.⁷

No decorrer dos 13 meses de greve, houve vários enfrentamentos 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 com pessoal “livre” (não filiado à FOM uruguaia) 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 esta determinação, filiados da FNP, que permaneciam tripulando os navios da *Mihanovich*, e da LOM entram 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 fogueiros, provocando a invasão do local por marinheiros armados e oficiais da Armada.⁸

Ante tais acontecimentos e 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.⁹ A FOM argentina também enviou, em fevereiro de 1920, o fogueiro 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 1920.¹⁰

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.¹¹ No *Boletín* nº3, 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 de “carneiros”.¹² No mesmo número, outro artigo denominado “A Liga Marítima Paraguai: Boicota o Arapey”, noticia que havia recebido telegramas da LOM e do “camarada Milesi” relatando que os “patrões, estivadores, marinheiros, fogueiros” e os grêmios afins filiados à LOM “boicotaram” o vapor uruguaio “Arapey”, tripulado em Montevidéu por “carneiros”.

O comentário dos articulistas do boletim ressalta as expectativas da FOM em relação a LOM:

A grata notícia não nos tomou de surpresa. Conhecemos a valentia de nossos camaradas paraguaios e desde logo esperávamos vê-los assumindo a digna atitude solidária que nos comunicam.

Don Luis Dodero [presidente da *Mihanovich*] a estas horas

estará convencido que os trabalhadores marítimos formam um só bloco, apesar das fronteiras geográficas que os dividem.¹³

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 saberemos 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 estas 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 Montevideu e antes mesmo de aportar em Assunção a LOM já anunciara o boicote, reforçado no dia 20 de março em telegrama comentado no *Boletín* nº5 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* nº7 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 ‘apreço’ de que lhes era objeto, que optaram por não baixar a terra, solicitando uma forte custódia da polícia por temor de se ver maltratados pelas carícias” dos “camaradas paraguaios”. O barco estava fundeado na baía de Assunção e a tripulação impedida de baixar à terra, já 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* nº 6, de 24/3/1920, a FOM critica a imprensa paraguaia, particularmente o periódico *Tribuna*, que conclamava os marítimos paraguaios a tripularem os navios da *Mihanovich* em defesa dos interesses nacionais (artigo “A Pátria dos Senhores”). O editorial comenta que, em troca de alguns “pesos”, o jornal prestava-se a apresentar a *Mihanovich* como uma em-

presa nacional paraguaia, discurso utilizado pela empresa para obter apoio dos governos e poder mudar as bandeiras de seus navios e driblar o boicote. Os ataques da imprensa paraguaia mereceram ainda um debate em assembléia da FOM (artigo: “A Assembléia de segunda-feira”) e um longo artigo (“*Rufianismo* periodístico”) em que destaca a interdependência dos trabalhadores marítimos argentinos, uruguaios, paraguaios e brasileiros, na luta por melhores condições de vida e trabalho. Esta fonte é uma das poucas em que a FOM se refere explicitamente aos trabalhadores brasileiros, que neste caso eram os que faziam a linha da *Mihanovich* para Corumbá, no Mato Grosso:¹⁴

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 seguro 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 – entre os quais, repetimos, abundam os filhos desses países – triunfem sob a casa *Mihanovich*...

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 trans-nacionalidade 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 esta clareza em vista da própria pressão exercida pela base trans-nacional 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. Esta 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 contra a *Mihanovich*

em vista das arbitrariedades cometidas pela empresa, após a decisão da liga de não tripular os navios que faziam a rota Buenos Aires/Montevidéu-Assunção, bem como fazendo outras reivindicações, entre elas, o reconhecimento, por parte da empresa, da *Sociedad Capitanes y Prácticos de Cabotaje Nacional*, recém criada a partir da dissidência do grêmio de capitães e práticos. Com a declaração de greve, a rota para Corumbá também estaria suspensa.

Em março de 1921, a LOM teve suas reivindicações aceitas, destacando-se a conquista do pagamento de horas-extras e a instituição da *closed shop*, ou seja, do controle da mão-de-obra pela organização operária.¹⁷ Os trabalhadores que tripulavam os navios durante o boicote e a greve deviam ser demitidos e substituídos por pessoal filiado à LOM. Este último ponto atendido foi uma exigência da FOM 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.

Esta decisão surpreendeu a tripulação do vapor “Humaitá” – que havia trocado a bandeira argentina para a 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”, próximo ao porto paraguaio de Antequere.¹⁸

O periódico da FOM, *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.¹⁹

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/governo. Num momento de greve, principalmente num movimento prolongado como este, a *closed shop* era a garantia de manter os barcos parados. Entretanto, existiam sempre trabalhadores que escapavam a este 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 Montevidéu. Todavia, os navios eram tripulados não só por uruguaios, mas também por argentinos da *Liga Patriótica* e por paraguaios da FNP. O artigo de *La Unión del Marino* lamenta a fragilidade da cooperação dos trabalhadores uruguaios para 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 “crumiros”,²⁰

deixando a entender que o acordo firmado na Argentina e no Paraguai, não atingia o Uruguai, ao menos no que concernia a *closed shop*.²¹

Em janeiro de 1921, o *Centro de Maquinistas Navales* uruguaio debatia a punição a ser aplicada aos trabalhadores que estavam furando o boicote. Em assembléia com a presença de dois observadores da FOM argentina, alguns filiados propõem que se convide novamente os maquinistas a abandonarem os postos; que os maquinistas da *Mihanovich* que não responderem ao chamado do *Centro* fossem colocados à margem da organização e “castigados disciplinarmente”.²²

Na mesma assembléia aprovou-se o pacto entre o *Centro* e a FOM uruguaia prevendo: “a) Prestar mutua solidariedade nos conflitos que surja com os capitalistas ou o ‘ESTADO’ patrão”; b) a comunicação prévia de uma entidade à outra quando da declaração de greve ou boicote; c) a comunicação das decisões aprovadas em assembléias, e d) a presença de delegados do *Centro* nas discussões e nos acordos feitos pela FOM que envolvam o grêmio. Aproveitando a discussão sobre as punições aos maquinistas que desrespeitaram a decisão de boicote à *Mihanovich*, a assembléia aprova que, em se aceitando o pacto de solidariedade com a FOM uruguaia, todo o maquinista que se recusasse a ingressar no *Centro*, seria considerado “amarelo”.

No Paraguai, a greve agravou a crise interna do Partido Liberal, uma vez que o grupo que sustentava o presidente Eduardo Shaerer se opunha à greve e apoiava a *Mihanovich* bem como a repressão aos operários, enquanto que outra parcela dos liberais – agrupados em torno de Eusébio Ayala (presidente entre 1921-1923) – defendiam o movimento grevista.

Esta divisão entre os partidários de Eduardo Shaerer, denominados popularmente de *saco-mbyky* (em guarani significa *saco curto* ou *saco pequeno*), e os apoiadores de Eusébio Ayala, os *saco-pucú* (*saco grande*), agravou-se a ponto de derivar na Guerra Civil de maio de 1922 a julho de 1923. As forças leais a um e a outro bando enfrentaram-se em quase todo o território paraguaio. Na capital, os embates se deram com maior intensidade e a LOM tomou parte nas fileiras armadas dos *saco-pucú*, compondo o *Batallón Liguista* para defender o governo provisório de Eligio Ayala.

Mas as condições da classe trabalhadora no Paraguai e na Argentina, particularmente dos marítimos, não permitiam descanso aos seus militantes. Logo após a longa batalha dos 13 meses, os dois países seriam sacudidos por greves gerais. No Paraguai, o *Centro Obrero Regional del Paraguay-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.²³

Na Argentina, a FOM sai derrotada da greve geral, de maio e junho de

1921. Conforme Andrés Doeswijk,²⁴ a greve fora declarada para pressionar o governo de Yrigoyen a não ceder às exigências da *Asociación Nacional del Trabajo* pelo ingresso de trabalhador livre (não federado) nas atividades do porto e da navegação.²⁵ 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 a 29/5/1921, quando se reuniam as duas FORAS (*Federación Obrera Regional Argentina* – anarquista e sindicalista) e os grêmios autônomos para tratar da greve geral, caíram presos mais de 180 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, a semelhança dos bairros operários Boca e Barracas, não lhes era permitido –²⁶, tiveram acesso ao trabalho, minando a resistência dos grevistas. A derrota neste 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.

Em 1928²⁷, a FOM ainda tentava se refazer da derrota de 1921 e novamente encontra na solidariedade da LOM, as palavras de ânimo: “Crescemos graças ao sofrimento”. É aí, porque encontramos a vosso heróico Consejo de Relaciones Marítimos e a incansável F.O.M., em franco período de reorganização apresentando-se a impor” à *Mihanovich* “a exclusividade dos trabalhos de bordo”.²⁸

Estas 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”.³⁰

Em setembro de 1928, o periódico argentino *La Unión del Marino* destacava a ocorrência de uma assembléia que declarou a greve marítima, iniciada em Buenos Aires “pela violação do contrato de trabalho por parte” da *Mihanovich*. O editorial chamava atenção para a participação, na assembléia, de representantes do Paraguai e do Uruguai: “Em meio ao mais alto entusiasmo três mil trabalhadores do mar proclamaram a luta contra Mihanovich”.³¹

Provavelmente, mais do que nunca, a FOM argentina precisava contar com o apoio das federações paraguaia e uruguaia para sair vitoriosa deste 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-se acercar do apoio da *Union Sindical Argentina-USA* e, sobretudo das federações congêneres estrangeiras. Caso não houvesse esta união de forças, o boicote às empresas no porto argentino seria facilmente minado pelos trabalhadores uruguaio e paraguaio, chamados a tripularem os navios de bandeira argentina, como já havia acontecido na greve dos 13 meses. Por isso, o destaque para a solidariedade de classe, como no subtítulo do editorial – “Expressão do sentimento coletivo” – e na declaração de solidariedade, também citada no editorial:

Expressão do sentimento coletivo

Os trabalhadores marítimos, reunidos em assembléia, e uma vez escutados os discursos dos representantes das organizações do Uruguai e Paraguai, resolvem exteriorizar seus sentimentos de confraternização internacional, agradecendo e retribuindo as saudações dos proletários irmãos e de estreitar cada vez mais os vínculos solidários dos trabalhadores marítimos dos três países, até chegar a constituir uma muralha onde se estreitarão impotentes todos os ataques do inimigo comum.

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

MANIFESTO

Ao povo da República

Este organismo central do proletariado nacional, ao qual estão aderidas a Liga de Obreros Marítimos, a Federación Obrera del Paraguay, a Sociedad Empleados y Obreros Ferroviarios, camponeses e autônomos da República, resolveu por unanimidade de votos dos delegados não carregar nem descarregar os vapores paquetes e de cargas da Compañía Mihanovich (†) que fazem escalas dos portos argentinos aos do Paraguai...

No longo manifesto, a união operária critica os ataques, por parte da empresa, à solidariedade internacional dos trabalhadores e denuncia as ações patronais que tentavam minar a resistência marítima:

...porém ela se advoga todos os direitos, todas as razões e amarra e faz amarrar aos demais armadores nacionais da capital, por direito de coalizão ou solidariedade capitalista, todos

os barcos com bandeira paraguaia que fazem sua escala de Assunção a Corumbá (Brasil) e demais portos paraguaios, lançando também inauditamente à rua a todos os operários marítimos paraguaios, não somente de seus barcos senão dos barcos de outros proprietários...

Por sua parte, a empresa articulava um *lockout* (greve de patrões) 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 os comerciantes e os consumidores, pressionando o governo a adotar medidas repressivas contra os grevistas.³³

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:

¡ Viva a Liga de Obreros Marítimos!
¡ Viva a Federación Obrera Marítima Argentina!
[...]

Os marítimos do Paraguai, da Argentina e do Uruguai com este triunfo se sentem abraçados fortemente. Os corações proletários não reconhecem fronteiras. O direito de associação e a liberdade sindical estão reconhecido por todas as legislações do mundo.³⁴

Todavía, nesse final de década desenhava-se o clima de repressão contundente contra o movimento operário que marcaria a política dos governos golpistas e ditatoriais no Paraguai, na Argentina e no Uruguai na década de 1930 e provocaria o decréscimo nas lutas.

NOTAS EXPLICATIVAS

¹ 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 (BPJB).

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

³ *Boletín de la Unión del Marino*. "Solidaridad de los obreros paraguayos". Núm.29, 26/3/1919 - (BPJB).

⁴ DOESWIJK, Andreas. Entre camaleones y cristalizados: los anarco-bolcheviques rioplatenses, 1917-1930. Campinas: 1998. Tese (Doutorado em História) UNICAMP-IFCH (Mimeo.), p. 167.

⁵ Cf. GORI, Gastón. *La Florestal: la tragedia del quebracho colorado*. Buenos Aires: Ameghino Editora, 1999, p.254-5.

⁶ GAONA, Francisco. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987 (Tomo II), p.68-71, trata-se de uma coletânea de fontes sobre o movimento operário paraguaio organizado pelo autor que fora militante contemporâneo ao início do século XX. As informações deste parágrafo e dos seguintes, que descrevem a greve dos 13 meses, foram colhidas na obra e no acervo organizado por Gaona.

⁷ Conforme DUARTE, Evaristo Emigdio Colmán. *Nacionalismo e movimento operário na origem do Estado Nacional Revolucionário Paraguayo: 1936-1947*. Assis, 2002. Tese (Doutorado em História) FCL-Unesp/Assis, (Mimeo.), p.197, a LOM constituiria a “terceira grande corrente sindical do Paraguai, relativamente diferenciada da corrente anarquista e da socialista”. De acordo com GAONA, F. *Op cit.* a LOM era “filial” da FOM (p.88). Em 1926 a LOM passa a compor o *Consejo Mixto de Delegados*, juntamente com a FNP e grêmios independentes, e em 1927 o conselho se transforma em *Unión Obrera Del Paraguay* (p.96). Dado o caráter reformista da UOP, e por contar com os grêmios fundamentais da economia, “era tratada com certa tolerância por parte do governo.” (p.100).

⁸ GAONA, *Op cit.* p.70.

⁹ O Conselho Federal da FOM-A aprovou doação de 30.000 pesos paraguaios para a LOM. Cf. *Boletín de la Unión del Marino*. Nº19, “Para los marítimos paraguayos”. Buenos Aires, 29/5/1920 – (BPJB).

¹⁰ *Unión del Marino*. nº33, 28/7/1920, “Delegado paraguayo” – (BPJB). Em 16/10/1920 (*Boletín* nº51) novamente a FOM-A anuncia o envio de delegados a Assunção.

¹¹ *Boletín de la Unión del Marino*. Órgano de la Federación Obrera Marítima (Adherida a la FORA). Buenos Aires. Nº1 de 6/3/1920 ao nº 73 de 5/2/1921. Buenos Aires – (BPJB).

¹² A *Mihanovich* simulou a venda de parte da frota a uma tal *Compañía Uruguaya de Navegación* que tinha como presidente o Ministro da Educação do Uruguai e vice-presidente, José Dodero, que de fato era presidente da *Mihanovich* argentina, cf. DOESWIJK, A. *Op cit.* p.172. O negócio tinha por objetivo trocar as bandeiras de suas embarcações para o Uruguai, onde teria mais facilidade de completar a tripulação, aproveitando-se da fragilidade da FOM-U. Naquele momento a FOM-U estava ainda se restabelecendo de uma dura derrota num movimento grevista terminado em outubro de 1919.

¹³ Optei por traduzir do espanhol os trechos citados para facilitar ao leitor. Todavia, os títulos dos periódicos e dos artigos, quando citados em nota, permanecem conforme o original.

¹⁴ *Boletín de la Unión del Marino*. Nº6, 24/3/1920 - (BPJB).

¹⁵ No *Boletín* nº 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, assim como também das organizações do litoral e norte argentino...”. 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* nº10, de 14/4/1920. O *Boletín* destaca ainda a decisão da FOM-U de não tripular os navios da empresa.

¹⁷ GAONA, F. *Op cit.* p.71.

¹⁸ *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 – Biblioteca del Congreso, Argentina (BCA).

¹⁹ *La Unión del Marino*. “La solución del conflicto”, “La asamblea ultima”. Año XI, Núm. [ilegível], Buenos Aires, Febrero de 1921, p.1. Microfilme - (BCA).

²⁰ A imprensa operária não economizava nos adjetivos de classificação dos trabalhadores que furavam o boicote: traidores, carneiros, “crumiros” etc. ZUBILLAGA, Carlos. *Breve panorama da imigração maciça no Uruguai (1870-1931)*. In: FAUSTO, Boris. (Org.). *Fazer a América*. São Paulo: Editora da USP, pp.420-460, 2000, p.451, disserta sobre a linguagem que identificava a influência imigratória no sindicalismo uruguaio, como por exemplo o vocábulo *crumiro*. Mesmo os trabalhadores filiados à FOM, deviam respeitar alguns códigos de disciplina sindical, como, por exemplo, conflagrar movimento grevista somente com a autorização da Federação. Em artigo no jornal *La Unión del Marino*. Año XI,

Núm.75, Mayo 1º de 1921, p.1 – Arquivo Edgard Leuenroth, Campinas (AEL), Eduardo Pereyra discorre sobre a necessidade dos tripulantes respeitarem a liderança da FOM como associação representativa dos interesses dos marítimos perante os armadores. Era um alerta diante do desrespeito, por parte de alguns tripulantes, que, “desorganizadamente”, promoviam greves com alguns poucos da tripulação de um navio isoladamente: “algumas tripulações são muito rebeldes, porém às vezes não têm a delicadeza de comunicar e consultar aos demais camaradas do sindicato...”.

²¹ DOESWIJK, 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 a *closed shop*.

²² CENTRO DE MAQUINISTAS Navales. Ata de 15 de enero de 1921. Transcrita em MUSMANO, Jorge Canziani. El trabajo sindical organizado. Montevideo, junio de 1996 (mimeo.) – Arquivo do CMN, Montevideu.

²³ Em vista da ascendência de greves, o deputado Federerico García apresentou projeto de lei, em 1921, contra o direito de greve que previa a punição com prisão e trabalho forçado. O CORP lança manifesto em 27/6/1921 contra o projeto e chama a FOP para unir forças contra o governo. Mais uma vez as organizações se unificam e saem vitoriosas, impedindo a aprovação do projeto. GAONA, *Op cit.*, p.88-89.

²⁴ *Op cit.* p.174-6.

²⁵ Participaram da greve geral as seguintes organizações portuárias e marítimas: FOM (10 mil trabalhadores), F.O. em Construc.Navales (6 mil), F.O.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).

²⁶ DOESWIJK, A. *Op cit.* p.176.

²⁷ Entre 1922 e 1928 aconteceram outros movimentos grevistas, inclusive com a criação da *Unión Obrera Marítima* na Argentina, em 1922, com respaldo do patronato mas que também encamparam algumas greves, cf. DODERO, Luis. La navegación en la cuenca del Plata y sus propulsores. Memorias personales. Origen e historia de la más grande compañía de navegación fluvial y marítima privada. Buenos Aires, s/e, 1961, p.120-122.

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 en el mar se disponen a la lucha”. Año VII, Núm.377, 15/9/1928, p.? – Federación Libertaria Argentina (FLA), os motivos eram a pressão da *Mihanovich* a seus tripulantes para se filiarem numa sociedade operária e de oficiais criada pela empresa. Os 3 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, F. *Op cit.*, p.105. Anterior a este 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. Cf. *La Unión del Marino*. “Triunfan los marítimos del Paraguay”. Año VII, Núm.122, Mayo de 1928, p.1 (BCA).

³¹ Jornal *La Union del Marino*. Buenos Ayres, ?/9/1928, p.4. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 3, documento AG-17-02-003) – (AEL).

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). No manifesto o símbolo (†) acompanha o nome da empresa, toda vez que ela é citada. O conselho da UOP diz representar a LOM, a FOP, a sociedade dos ferroviários, camponeses e autônomos. Talvez esta tenha sido a resposta ao chamado que a LOM fez aos trabalhadores paraguaios, para serem solidários com “os camaradas argentinos”: Cf. CONSEJO FEDERAL de la Liga de O. Marítimos. Octubre 15 de 1928 (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 4, documento AG-17-02-

004) – (AEL). Por outro lado, em assembléia 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 Extra-Ordinaria, Asunción, 28/10/1928. (Livro Ata, p. 112) – (CNM).

³³ A *Cámara de Comercio Argentino-Paraguaya*, criada naquele ano, pressionou o governo paraguaio para a "oficialização" de todos os navios de bandeira paraguaia e para a militarização da *Mihanovich* de cabotagem nacional. Concomitante a isso, a prefeitura do porto abriu registro especial para tripulantes rompe-boicote, não prosperando esta iniciativa. Cf. GAONA, F. *Op cit.*, p. 109. O autor cita trechos de documentos da LOM. Sobre o termo *oficialização*, ver DOESWIJK, A. *Op cit.* p. 170.

³⁴ CONSEJO FEDERAL de la Liga de O. Marítimos. ¡Viva la Liga de Obreros Marítimos! ¡Viva la Federación Obrera Marítima Argentina!. Asunción, Octubre 30, 1928. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 4, documento AG-17-02-006) – (AEL).