

Internacionalismo Operário: a identidade de classe dos trabalhadores no transporte fluvial da Bacia do Prata.¹

Vitor Wagner Neto de Oliveira

Universidade Estadual de Campinas

RESUMO

Por vários séculos, os rios foram as estradas naturais mais eficientes; por vezes a única via de comunicação, de transporte de mercadorias e de circulação de pessoas pelo interior da América do Sul. O objetivo deste texto é discutir a formação de uma identidade de classe entre trabalhadores marítimo-fluviais que percorriam os portos da Bacia Platina, no início do século XX, fazendo as ligações entre as capitais Montevideu, Buenos Aires, Assunção e a cidade mato-grossense de Corumbá. No período estudado, os movimentos de resistência operária, como as greves, motins e a formação de grêmios e sindicatos, estavam presentes em todas as regiões citadas. Nas lutas, a categoria dos tripulantes de navios civis despontava pela combatividade e organização.

PALAVRAS CHAVE

Trabalhadores, Bacia do Prata, Corumbá.

ABSTRACT

For many centuries, the rivers were the most efficient natural roads, sometimes were the only route, for communication, for merchandises transport and for movement of people inside South America. The objective of this text is to discuss the constitution of a class identity among the maritime-fluvial workers that traveled along the ports of the Bacia Platina at the beginning of the 20th century, linking the capitals of Montevideo, Buenos Aires, Asuncion and Corumbá, a city of the Brazilian State of Mato Grosso. In the studied period, the typical workers movements of resistance like strikes, rebellions and the constitution of associations and unions, were present in the mentioned region. In the fights, the crews of civil ships were remarkable by their organization and combativeness.

KEY WORDS

Workers, Bacia do Prata, Corumbá.

Os rios sempre foram vias preferenciais para a expansão da colonização espanhola e portuguesa no interior das Américas, bem como para a exploração capitalista das riquezas das terras e dos povos dos sertões. Sobretudo no período anterior à construção das ferrovias - que na região em foco se dá no final do século XIX e início do XX -, foram essas estradas móveis que permitiram a inserção (periférica ou não) de terras longínquas na órbita capitalista.

A Bacia Platina, compreendendo alguns dos maiores rios da América do Sul (Paraguai, Paraná, Uruguai e da Prata), por longo tempo, foi o principal complexo hidrográfico utilizado para o transporte de mercadorias e de gente, interligando vilas e cidades aos grandes centros econômicos e administrativos das repúblicas rio-platenses, e daí rumo ao norte do Brasil e para a Europa.

Após a guerra da Tríplice Aliança (1865-1870), a navegação internacional do Rio Paraguai, que havia sido interrompida por força do governo paraguaio, reiniciou-se inaugurando uma nova fase para a história do Sul de Mato Grosso, com a intensificação do comércio e a urbanização de vilarejos ribeirinhos. Favorecida pela posição geográfica estratégica - na margem do Rio Paraguai, fronteira com a Bolívia e o Paraguai, a meio caminho entre o Prata e a capital Cuiabá -, a cidade de Corumbá tornou-se o centro de uma atividade econômica dinâmica em relação às outras localidades da grande faixa de terras do oeste brasileiro, transformando-se em entreposto comercial/fluvial que unia as repúblicas do Prata ao oeste e ao norte do Brasil.

Alguns trabalhos de História Econômica apontam para as relações comerciais entre os países do Cone-Sul americano, como é o caso da tese de Lília Medrano². A autora apresenta dados da circulação de mercadorias entre os portos brasileiros do Mato Grosso, da fronteira e litoral riograndense, com os portos fluviais do Paraguai, Argentina e Uruguai, a partir da abertura para a navegação internacional dos rios Paraná e Uruguai, em 1852, e do Paraguai, em 1856.

Outro trabalho, que tenta analisar as relações econômicas entre o Brasil e o Prata, é a dissertação de Cleide Chaves.³ A autora avança tanto na distância geográfica (Prata - Bahia), quanto no estudo das interseções entre as regiões, identificando, além do comércio de mercadorias - sobretudo o charque -, também a circulação de pessoas, o trabalho de escravos da Bahia a bordo dos navios, a fuga destes para o Uruguai e as revoltas no Porto de Salvador por melhores condições de trabalho, na primeira metade do século XIX.

No caso da circulação de mercadorias e de gente entre Mato Grosso e os países vizinhos, alguns números corroboram as evidências: em 1914,

entraram no Porto de Corumbá 80 vapores nacionais e 72 estrangeiros, sendo 34 argentinos, 30 paraguaios e 8 uruguaios. As embarcações eram tripuladas por 1.502 brasileiros ou naturalizados e 2.888 estrangeiros. No mesmo ano saíram de Corumbá, com destino principalmente ao estuário do Prata, passando por Assunção, 77 navios nacionais e 72 estrangeiros, lotados por 1.463 tripulantes nacionais e 2.831 estrangeiros. Em 1920, aportaram em Corumbá 182 navios nacionais e 35 estrangeiros, tripulados por 3.867 brasileiros e 1.836 estrangeiros. Partiram de Corumbá, no mesmo ano, 176 navios nacionais e 33 estrangeiros, com 3.667 tripulantes brasileiros ou naturalizados e 1.653 estrangeiros.⁴

Mesmo considerando que os dados referem-se a navios a vapor de grande e médio porte - deixando de fora uma imensidão de embarcações de pequeno porte (canoas, botes, chalanas...), tripuladas pelos pequenos proprietários, ou mesmo barcas que atendiam às fazendas e vilas pantaneiras -, é perceptível um movimento considerável de trabalhadores no Porto de Corumbá. Conforme os dados acima, em 1914, circularam pelo Porto 8.684 tripulantes de várias nacionalidades, trazidos ou levados por 301 embarcações igualmente de diversas bandeiras; já em 1920, o movimento no Porto foi de 11.023 marítimos, os quais chegaram ou saíram em 426 navios a vapor. Há de se notar que, em 1914, o censo populacional de Corumbá contava menos de 10 mil pessoas, enquanto, em 1920, estava próximo de 15 mil habitantes.

Em se tratando de pesquisas preocupadas com as relações de trabalho e as formas de resistência das classes trabalhadoras, ainda são poucos os autores a romperem as fronteiras político-geográficas que separam as nações orbitadas pelas águas do Prata. Dentre estes, destaco a tese de Andreas Doeswijk, que, apesar de centralizar sua análise no movimento operário argentino, não deixou de perceber a rede que entrelaça os indivíduos muito além da nação, como no caso específico dos trabalhadores marítimos, organizados pela *Federación Obrera Marítima - FOM*, da Argentina, na maioria *criollos* paraguaios, uruguaios e argentinos nativos do norte.⁵

A tese de Evaristo Duarte, apesar de focar um período posterior ao que estamos tratando, partindo da análise do movimento operário paraguaio, apresenta indícios mais fortes das relações entre trabalhadores e seus movimentos organizados na América Latina. Nas palavras do autor:

O estudo do movimento operário paraguaio exige ser focado como um aspecto do movimento operário latino-americano. Em primeiro lugar, porque compartilha com eles a mesma origem e uma herança histórica comum sedimentada ao longo de cinco séculos de constituição dos seus povos. (...) há

outra razão de peso para considerar a experiência paraguaia como parte da experiência continental. É que as ideologias e principais estruturas que o constituíram foram direta ou indiretamente influenciadas pelos movimentos latino-americanos, além de integrarem os mesmos organismos continentais.⁶

Apesar da proximidade geográfica e das evidências históricas, a historiografia do movimento operário brasileiro pouco enxerga as relações existentes entre os países do Cone-Sul americano, pois suas retinas quase sempre estiveram voltadas para a Europa. Tal visão levou a historiografia a buscar a identidade da classe trabalhadora do Brasil no outro lado do Atlântico, encontrando laços de identidade com os movimentos acontecidos naquele continente.

Disso, não decorre desconsiderar a contribuição européia na formação das *classes trabalhadoras* no Brasil, mesmo porque as ligações migratórias entre os dois lados do Atlântico, sobretudo no início do século XX, são evidentes. Da mesma forma, entendo a necessidade de buscar no pioneirismo historiográfico da Europa, particularmente nos ingleses como E. P. Thompson e Eric Hobsbawm, inspiração para analisar os movimentos das *peças comuns* em terras brasileiras. Entretanto não se podem perder de vista as singularidades econômicas, políticas e culturais que permeiam a formação da classe operária em regiões latino-americanas. Estas ressalvas valem também para as generalizações indiscriminadas que, a partir do estudo do movimento operário carioca e paulistano, pretendiam dar conta do *movimento operário brasileiro*.⁷

Portanto o desafio do debate é romper com barreiras historiográficas que se desenham conforme os limites geoeconômicos do eixo Rio-São Paulo ou da Nação e com os engessamentos do movimento operário brasileiro à matrizes teóricas, necessariamente, vindas da Europa. Para tanto, pretendo aprofundar a investigação dos indícios da formação de uma rede de relacionamentos diversos no âmbito do trabalho, possíveis porque vividos por homens também diversos.⁸

Busco nas fontes apreender a construção da identidade de classe dos trabalhadores que viviam, na maior parte do tempo, embarcados, longe do porto de origem, cúmplices de uma rotina de trabalho, resistência e diversão que os (trans)formavam em um grupo cultural homogêneo, apesar da heterogeneidade. Embarco nesta história no Porto de Corumbá, no então Mato Grosso da primeira década do XX. Não tenho certo ainda onde vou terminar essa viagem, mas, pelo que já pude perceber deste primeiro percurso, sei que o caminho das águas se desenha para além das fronteiras nacionais.

IDENTIDADE INTERNACIONALISTA

Num olhar panorâmico sobre o passado, em direção aos bairros marítimos do início do século XX, geralmente próximos aos portos, num amontoado de casas de moradia e de diversão, bordéis e vendedores ambulantes, a forma de vida em terra dos homens do mar e do rio, objetivamente não se diferenciava muito dos demais pobres, que eram acrescidos vertiginosamente, naquele início de século, a cada leva de imigrantes que chegava principalmente nos portos de entrada do estuário do Prata (Buenos Aires e Montevideu). Com o passar do tempo e o acúmulo de experiências, certamente os marítimos se diferenciariam dos demais trabalhadores por seu *modus vivendi*, por sua cultura.

Entretanto é a partir das relações de trabalho, na luta pela sobrevivência, que se pode, em primeiro momento, desenhar as características distintivas desses trabalhadores.

Devido à posição estratégica que ocupa, o transporte marítimo e fluvial, geralmente, sempre foi reconhecido pelos governos como questão de *segurança nacional*, impondo especificidades a esta atividade, desde o controle da circulação de embarcações, no caso brasileiro, pelas Capitânias dos Portos, ligadas à Marinha de Guerra, à divisão do trabalho dentro do navio, carregado da disciplina militar. Até mesmo o número de trabalhadores por embarcação era (em alguns casos continua sendo) estipulado pela Capitania, muitas vezes respeitando as imposições das associações operárias.⁹ De forma geral, assim se formava a tripulação de um navio a vapor em 1917: um piloto, dois no caso de grande cabotagem, e três quando destinada à navegação de longo curso (entre países); o número de maquinistas era definido tomando-se por base a potência das máquinas; foguistas e carvoeiros, conforme a tonelagem de carvão consumido; cabos foguistas, conforme a disposição e o número de máquinas motoras e auxiliares. O número de moços de convés, marinheiros, cozinheiros e taifeiros era estabelecido conforme o total da tripulação. Nos vapores que faziam a ligação Corumbá - estuário do Prata, a tripulação era, em média, de 30 homens.

Apesar das semelhanças com a fábrica - apontadas por Peter Linebaugh no artigo "Todas as montanhas atlânticas estremeceram" -, como, por exemplo, a unidade dos tripulantes diante da diversidade de suas funções, para a continuidade da *produção*, ou seja, da navegação, algumas características faziam do trabalho e dos trabalhadores marítimos sujeitos singulares: o contato constante, por dias e noites consecutivos, tornava-os cúmplices de intimidades e de formas de burlar as normas, como na violação de mercadorias¹⁰; as

relações descompassadas que mantinham com os grupos sociais em terra, mesmo com a família, sugerem um relativo desprendimento de valores como o casamento¹¹ ou a fixação de residência; a comunicação com grupos de operários de outras regiões ou países permitia a expansão de horizontes culturais muito além do local e do nacional; a convivência na diversidade cultural entre os próprios tripulantes e destes com os passageiros facilitava a constituição de uma cultura e linguagem bastante particular¹² etc.

Se a identidade de classe se constitui a partir da objetividade do trabalho, ela pode se manifestar, entre outras formas coletivas, na organização operária que é, segundo Cláudio Batalha, “a materialização da experiência comum no decorrer da qual se constrói a identidade coletiva” e “é, ela própria [a organização operária], um fator de reprodução dessa identidade”.¹³ No caso dos trabalhadores marítimos que faziam a ligação entre os portos de Corumbá, Assunção, Montevidéu e Buenos Aires, esta identidade coletiva se manifestou em vários momentos, desde a primeira década do século XX, com a criação de grêmios de resistência por categoria; em posterior centralização destes em federações nacionais, até a luta conjunta dos trabalhadores dos vários países contra as imposições de determinadas empresas de transporte fluvial.

No período delimitado para a pesquisa, entre 1910 a 1930, têm-se alguns acontecimentos exemplificativos da construção da identidade coletiva dos marítimos, via movimentos de resistência organizados:

a) Argentina: em 1910, deu-se a fundação da *Federación Obrera Marítima – FOM*. Em 1916 iniciou-se o período grevista promovido pela FOM, prolongado até o *Trienio Rojo* de 1919-1921, caracterizado pela combatividade dos marítimos argentinos em luta contra a *Compañía de Navegación Mihanovich*, de capital anglo-argentino. O golpe militar do General Uriburu, em setembro de 1930, limita as ações do movimento operário argentino, principalmente daqueles correntes de filiação anarquista e sindicalista revolucionária, como era o caso da FOM.¹⁴

b) Paraguai: a greve contra a empresa *Mihanovich* foi encampada pelos tripulantes paraguaios que navegavam na linha Assunção - Corumbá e, após 14 meses, os tripulantes saíram vitoriosos e fundaram a Liga de Obreros Marítimos - LOM, em 1920, com a união de vários grêmios afins. O ano de 1931, particularmente o mês de fevereiro, marca o início do recrudescimento da repressão ao movimento operário paraguaio, em vista de uma tentativa de golpe de Estado. Por longos anos, o Paraguai viveria em permanente “estado de sítio”, conforme Francisco Gaona¹⁵.

c) Brasil – Mato Grosso: em 1911, aconteceu a primeira greve

marítima em Corumbá. Entre 1917 e 1919, na mesma cidade, fundaram-se três grêmios de marítimos e um centro operário, responsáveis por três movimentos grevistas, nos anos de 1918-1920. Destaca-se também a criação da Federação Marítima Corumbaense, em 1923, que impôs aos proprietários de embarcações, a contratação de pessoal filiado. O fim desta primeira fase do movimento operário, em Corumbá, ocorreria na segunda metade da década de vinte, com o decréscimo nas lutas marítimas, em vista da intensificação da repressão aos movimentos.¹⁶

Seguindo os rastros (geralmente de poucas pegadas) dos trabalhadores, tem-se - concomitante aos acontecimentos, às vezes como protagonistas -, o entrelaçamento de caminhos de militantes e ou trabalhadores comuns. Em levantamento biográfico inicial, pode-se perceber quão costumeiro era o contato entre os trabalhadores de várias nacionalidades, sugerindo a troca de experiências no trabalho e na resistência.

No caminho percorrido até o momento, relacionei aproximadamente 800 nomes entrecruzando informações de 38 trabalhadores. Sem querer saturar o leitor com biografias descritivas, apresento, a seguir, 11 trabalhadores para exemplificar as formas de circulação e contato entre estes sujeitos:¹⁷

ASTROGILDO DE CAMPOS VIDAL [WIDAL]: brasileiro, nascido e residente em Corumbá; em 13/2/1908, com 19 anos e solteiro, registrou-se como carvoeiro (foguista) na Capitania de Mato Grosso, em Corumbá, onde permaneceria ao menos até 1911; em 4/12/1918, assinou, como testemunha, o “Termo de falecimento” de um companheiro, a bordo do vapor brasileiro “Cáceres”, no porto Tererê no Paraguai, nas proximidades da cidade mato-grossense de Porto Murtinho; em novembro de 1919, como marinheiro do vapor “Cáceres”, foi desembarcado em Assunção, juntamente com outros tripulantes, sob a acusação de promover revolta a bordo; em 18/10/1933, estava registrado na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

ELIAS ESPINOLA: paraguaio; de acordo com Francisco Gaona¹⁸, em 22/3/1905, participou, em Assunção, da assembléia que escolheu a comissão provisória e a comissão pró-estatutos da “Sociedad de Prácticos del Río Paraguay”; em 25/12/1909, estava matriculado na Capitania de Mato Grosso, como prático do Lloyd Brasileiro, para o Rio Paraguai.

IGNACIO CANDIA: em 22/3/1905, foi eleito secretário da comissão provisória da qual originaria a “Sociedad de Prácticos del Río Paraguay”¹⁹, em Assunção; em 4/12/1918, como Prático, assinou o “Termo de falecimento” de um companheiro, a bordo do vapor “Cáceres”; em 31/1/1921, como Prático do Rio Paraná, assinou o Protesto lavrado a bordo do

vapor “Miranda” (do Lloyd Brasileiro e fretado por Minas e Viação Mato Grosso), sobre um acidente sofrido pelo vapor durante manobras no porto de Buenos Aires.

JOÃO ANASTÁCIO RODRIGUES: brasileiro; em 1908, matriculou-se na Capitania em Corumbá; em 25/12/1909, era Prático do Lloyd Brasileiro; em 9/12/1920, como prático de 3ª classe, assinou como testemunha o “Protesto” lavrado a bordo do vapor “Murtinho”, em vista de um acidente em águas paraguaias, quando da viagem de Corumbá a Buenos Aires; em 15/1/1909, assinou como JOÃO ANASTASIO RODRIGUEZ a ata de fundação da sociedade “Prácticos de Ríos del Alto Paraguay”.

JOSÉ MORINIGO: paraguaio; em 25/12/1909, efetivou matrícula na Capitania, em Corumbá, como Prático do Lloyd Brasileiro; em 15/1/1909, compôs a Comissão de elaboração dos estatutos da sociedade “Prácticos de Ríos del Alto Paraguay”, em Assunção. A data de 1909 é apresentada no jornal “El Diario”, de 14/2/1910, que transcreve a ata de fundação (conforme nota 20). Já Francisco Gaona (citado na nota 19) afirma ser a data de 22/3/1905 a de criação da Sociedade, também indicando a presença de José Morinigo, mas não como componente da comissão de elaboração dos estatutos.

JOSÉ RAMIRES: em 12/6/1919, compõe a lista de “Declaração de desembarque de tripulantes” do vapor brasileiro “Ladário”, em Montevideú; é citado por Francisco Gaona²⁰ como um dos lutadores na greve de 14 meses da LOM contra a Mihanovich, entre 1920 e 1921; em março de 1931, foi preso, junto com outros militantes, pelo governo paraguaio e deportado para a Ilha Margarita, fronteira com a cidade mato-grossense de Porto Murtinho.

JUAN RUIS DIAS (RUÍZ DÍAZ): paraguaio; em 30/03/1909, participou da segunda reunião para criação da Sociedade “Prácticos de Ríos del Alto Paraguay”, em Assunção; em 12/12/1919, como Prático, fez parte da tripulação do vapor brasileiro “São José”, de propriedade da casa comercial sediada em Corumbá, Cavassa Filho & Cia. A equipagem era composta de 6 brasileiros e 15 paraguaios, no percurso de Assunção a Forte Olimpo, interior do Paraguai.

LUIS FERREIRA DOS SANTOS: brasileiro; em 1919, esteve como “sócio iniciador” da “Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante”, de Corumbá²¹; em 12/12/1919, como Contra Mestre, compôs a tripulação do vapor brasileiro “São José”.

MANUEL CABO DE VILA (ou VILLA): espanhol, natural de Pontevidra, residente em Assunção; filho de José Ramon Cabo de Vila; em 1908, aos 62 anos, casado, matriculou-se na Capitania, em Corumbá, como

Prático do rio Paraguai; manteve atualizada sua caderneta, ao menos até fevereiro de 1910 - conforme observação em sua ficha funcional, sua matrícula fora “trancada por falta de visto há mais de cinco annos”, em 28/8/1922; em 15/1/1909, na reunião de fundação da sociedade “Prácticos de Ríos del Alto Paraguay”, foi escolhido para compor a comissão de elaboração dos estatutos da entidade; em 30/3/1909, participou da segunda reunião para criação da sociedade; em 25/12/1909, era Prático do Lloyd Brasileiro, no trecho de Assunção a Corumbá; em 14/2/1910, estava como presidente da sociedade “Prácticos de Ríos del Alto Paraguay”.

PEDRO MORRO: espanhol / italiano. Ciriaco Duarte²² - que considera a lista colhida na crônica policial do jornal paraguaio “El Independiente”, de 17/5/1893 -, o descreve como padeiro, italiano e anarquista; na ficha de matrícula da Capitania de Mato Grosso, aparece como espanhol, natural de Los Barleares de Wayne; em 1908, quando do registro como padeiro de bordo na Capitania, em Corumbá, tinha 52 anos, casado, e residia em Corumbá; não há anotação de vistos em sua ficha, tendo a seguinte observação “trancada em 28/8/1922 por não ser visada há mais de 5 anos”.²³ Isso pode sugerir que, ao menos oficialmente, Pedro Morro não permaneceu muito tempo ligado à Capitania de Mato Grosso. Disso não se conclui que ele deixou a lida marítima, podendo ter efetivado registro em outra Capitania, inclusive em Assunção, e assim, permanecendo residente em Corumbá ou mesmo fazendo viagens para aquela localidade. Seu nome também está na lista de “comunistas” e “indesejáveis”, enviada pelo Consulado Geral do Brasil em Assunção ao Presidente do Estado de Mato Grosso, em 10/9/1927.

VICENTE AYALA: também está na lista de “comunistas” e “indesejáveis”, enviada, em 10/9/1927, ao Presidente do Estado de Mato Grosso; em 1941, como dirigente da LOM, compôs a lista de presos confinados na *Isla de Peña Hermosa*.

Analisando essas biografias, é possível perceber um contato constante entre trabalhadores comuns e militantes aguerridos; entre lideranças sindicais e a base dos trabalhadores; entre nacionalidades como: paraguaios, argentinos, uruguaios, brasileiros, espanhóis, italianos... Tal percepção permite sugerir a troca de experiências entre esses vários sujeitos, na forma de sobrevivência, de organização operária e de lutas no interior dos navios ou em terra.

É significativo o fato de uma das sociedades mais combativas de Assunção, a *Sociedad de Prácticos del Río Paraguay*, ser fundada por trabalhadores paraguaios matriculados na Capitania de Mato Grosso, como: Ignacio Candia, Elias Espinola, José Morinigo e Manuel Cabo de Vila. Esses trabalhadores

conduziam navios de bandeira brasileira ou paraguaia, bem como argentina ou mesmo uruguaia, no trecho entre Corumbá e Assunção, em viagens que duravam, em média, 15 dias, lotados por uma tripulação igualmente transnacional.

Provavelmente, as línguas de origem dos tripulantes (português, espanhol, guarani, puros ou com sotaque pela mistura com o italiano, por exemplo, recém-chegado ao Prata) não formavam barreiras intransponíveis para as conversas e os (des)entendimentos quanto às operações rotineiras do navio, às relações de trabalho, à vida em terra, enfim, às experiências que os faziam operários das águas.

Se estas interseções influenciaram diretamente na constituição das associações operárias em Corumbá, ainda não tenho respostas. Contudo, ao menos em relação às organizações operárias paraguaias, principalmente a LOM, as fontes primárias sistematizadas por autores militantes, como Francisco Gaona, nos três volumes de sua obra, e Ciriaco Duarte, já citados, confirmam tal dependência, que não é sempre e necessariamente via de mão única, como se verá na greve dos 14 meses.

No caso de Corumbá, além das coincidências de indivíduos matriculados como práticos do Lloyd Brasileiro, ao mesmo tempo em que fundavam uma sociedade em Assunção, tem-se ainda o caso da *Sociedad de Resistencia de Marineros e Foguistas*, de Buenos Aires, que explicitou, em 1906, por meio de carta destinada à *Federación Obrera Regional Paraguaya-FORP*, o desejo de intervir na organização de federações em Corumbá, bem como em Assunção. Dissertando sobre as singularidades da sociedade de marinheiros e foguistas, comparada a outras organizações cujas ações restringiam-se à localidade onde estava radicada, a carta salienta que a *Sociedad de Marineros y Foguistas* estava presente em quase todos os portos do litoral argentino, e, mesmo assim, não conseguia responder às exigências da categoria, caracterizada pela mobilidade:

Por estas razones, esta Sociedad ha creído conveniente motalar (sic) secciones en los puntos mas importantes del Litoral hasta la Asunción. Dichas secciones tendrian por objeto facilitar y procurar la organización de los trabajadores marítimos que (...) efectuan operaciones de esos parajes hasta B.Aires ó puertos principales de La Republica, amparándolos, así de la explotación descarada de que han sido victimas hasta ahora...²⁴

A proposta da *Sociedad* era organizar seções desde Buenos Aires até Assunção, as quais ficariam sob a responsabilidade da “Sociedad Matriz” argentina. Para exemplificar o 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 *Federación Obrera Regional Paraguaya* que assuma a tarefa de organização:

Sendo de urgente necesidad organizar también á los compañeros que trabajan desde Asunción á Corumbá, etc, y como que esta Sociedad no podrá ejercer, desde esta, su influencia por aquella navegación, (...), dicha Sección [de Assunção], com nuestro apoyo, podrá organizar á los que navegan para arriba, los que se constituirian en Sociedad independiente, siempre unida solidariamente con la Sección y, tanto la Sección como la Sociedad podrían formar, com los peones de ríbera ó estibadores una Federación de Obreros Marítimos adherida á la F.O.R. Paraguaya, com la sola diferencia de que la Sección de esta Sociedad quedaría com la tutela administrativa de la Sociedad Matriz de B.Aires, por las razones expuestas mas arriba.

Apesar das sugestões da *Sociedad* argentina, os primeiros grêmios marítimos, em Corumbá, seriam criados apenas em 1917, embora haja notícia de greve marítima já em 1911. Os primeiros grêmios de tripulantes no Paraguai surgiram somente em 1915, e a primeira greve da categoria de que se tem notícia ocorreu em outubro de 1901. A influência do movimento argentino seria sentida, com mais ênfase, em janeiro de 1920, quando da fundação da *Liga de Obreros Marítimos*, em plena greve internacional contra a empresa argentina *Compañía de Navegación Mihanovich*.

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, não só pela longevidade da paralisação (14 meses), mas também pelos frutos advindos do conflito como, por exemplo, a solidariedade entre os trabalhadores e a criação de fóruns marítimos de discussão internacional.

Segundo Francisco Gaona,²⁵ o movimento começou em 2 de janeiro de 1920, com os marítimos da FOM argentina reivindicando aumento de salários para o pessoal embarcado na Marinha Mercante argentina. As companhias particulares, com exceção da *Mihanovich*, aceitaram as exigências da federação marítima. Em vista do 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, que já contava com uma seção em Montevideu, garantiu o boicote no porto da banda oriental e, de pronto, comunicou sua decisão à *Federación Obrera Naval-FON* do Paraguai, organização que centralizava os trabalhadores de bordo e portuários paraguaios. Como o conselho diretivo

da FOM se negou a prestar solidariedade aos argentinos, os grêmios integrantes desta federação começaram a desligar-se, convertendo-se em grêmios autônomos, fundando, em 20 de janeiro do mesmo ano, a *Liga de Obreros Marítimos-LOM*.

Nos 14 meses de greve, aconteceram vários enfrentamentos - inclusive com vítimas fatais - entre a minoria que permanecera filiada à FON e a maioria ligada à LOM. 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.

Mas as condições da classe trabalhadora argentina, particularmente os marítimos, não permitiam descanso aos seus militantes. Logo após a longa batalha dos 14 meses, a federação argentina participou da greve geral, entre maio e junho de 1921, enfrentando reações dos armadores apoiados pelo governo e pela *Liga Patriótica Argentina*. Ao cabo do ano de 1928, a FOM estava bastante debilitada e novamente encontra, na solidariedade da LOM, as palavras de ânimo....

‘Crecemos gracias al sufrimento’. He ahí, porqué encontramos a vuestro heroico Consejo de Relaciones Marítimos y a la incansable F.O.M., en franco período de reorganización apresentándose a imponer a la Compañía Mihanovich la exclusividad de los trabajos de a bordo.²⁶

Essas palavras foram ditas em vista de mais uma greve contra a *Mihanovich*, em 1928, unindo as federações marítimas do Uruguai, do Paraguai e da Argentina, no *Comité Internacional Marítimo* que “aseguró y consolidó a victoria dos marítimos argentinos”.²⁷

Em setembro de 1928, o periódico argentino *La Unión del Marino* destacava a ocorrência de uma assembléia que declarou nova greve marítima, iniciada em Buenos Aires “por la violación del contrato de trabajo de parte” da *Mihanovich*. O editorial também chamava atenção para a participação, na assembléia, de representantes do Paraguai e do Uruguai:

En medio del mas calido entusiasmo tres mil trabajadores del mar proclamaron la lucha contra Mihanovich./ Por aclamacion se aprobo el orden del dia salutation de la Union Sindical Argentina retribucion del saludo./ Informe del secretario del Comite de Relaciones Marítimo./ Discursos de los representantes del Paraguay y Uruguay.²⁸

Para a vitória dos movimentos encampados pelas federações marítimas, era primordial o apoio das outras organizações operárias, como

a *Union Sindical Argentina*, mas sobretudo das federações congêneres existentes na região. Caso não houvesse esta união de forças, o boicote às empresas no porto argentino, por exemplo, seria facilmente minado pelos trabalhadores uruguaios e paraguaios, chamados a tripularem os navios de bandeira argentina. Por isso o destaque para a solidariedade de classe, como no subtítulo do editorial e na declaração de solidariedade, também citada no editorial:

Expresión del sentimiento colectivo

Los trabajadores marítimos, reunidos en asamblea, y una vez escuchados los discursos de los representantes de las organizaciones del Uruguay y Paraguay, resuelven exteriorizar sus sentimientos de confraternidad internacional, agradecido y retribuyendo las saluciones de los proletarios hermanos y de estrechar cada vez más los vínculos solidarios de los trabajadores marítimos de los tres países, hasta llegar a constituir una muralla donde se estrecharán impotentes todos los ataques del enemigo común.

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 de outubro de 1928:

MANIFESTO

Al pueblo de la República

Este organismo central del proletariado nacional, en el que están adheridas la Liga de Obreros Marítimos, la Federación Obrera del Paraguay, la Sociedad Empleados y Obreros Ferroviarios, campesinos y autónomos de la República, há resuelto por unanimidad de votos de los delegados no cargar ni descargar los vapores paquetes y de cargas de la Compañía Mihanovich (†) que hacen escalas de los puertos argentinos a los del Paraguay...²⁹

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:

...pero ella se abroga todos los derechos, todas las razones y amarra y hace amarrar a los demás armadores nacionales de la capital, por derecho de coalición o solidaridad capitalista, todos los barcos con bandera paraguayana que hacen su escala de Asunción a Corumbá (Brasil) y demás puertos paraguayos, lanzando también inauditamente a la calle a todos los obreros marítimos paraguayos, no solamente de sus barcos sino de los barcos extraños a su propiedad...

Já o Porto de Corumbá fora atingido diretamente pelos movimentos grevistas do Prata, uma vez que a *Mihanovich*, junto com o Lloyd 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 Lloyd e das casas comerciais corumbaenses - eram em grande parte provenientes dos portos platinos, a navegação para Corumbá dependia da participação dos trabalhadores corumbaenses nesses movimentos grevistas? Esta é uma questão perseguida como objetivo do trabalho.

De qualquer forma, Corumbá seria sacudida, em dezembro de 1920, com a greve dos tripulantes no serviço de transporte de malas postais, cargas e passageiros, os quais pleiteavam aumento salarial de 50%, elevação no 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* (greve de patrões) e fundaram um grêmio patronal.³⁰

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomando a carta da *Sociedad de Resistencia de Marineros e Foguistas* de Buenos Aires, datada de 1906, destinada à *Federación Obrera Regional Paraguaya*, percebe-se que os militantes argentinos já entendiam, naquele momento, que, para travar uma luta eficaz contra as empresas multinacionais de navegação, a organização operária deveria ser igualmente transnacional. Eles contavam, pelo menos, com uma vantagem nesta empreitada: os trabalhadores, por força do ofício, também eram internacionalistas. Entretanto não bastava a vontade militante; a união dos marítimos dependia dos próprios sujeitos, os quais demonstraram estar conscientes da sua condição de classe internacional em vários momentos, e, de forma mais evidente, na greve de 14 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, como visto nas biografias, o paraguaio 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 casa comercial corumbaense. Naquela oportunidade, o navio

“São José” tinha como tripulante, além do próprio Juan Dias, mais 14 paraguaios e 6 brasileiros. Entre os 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.

A história do inter-relacionamento desses trabalhadores e suas organizações, principalmente as do lado mato-grossense, ainda está por ser escrita.

NOTAS

¹ Sob este título apresentei comunicação no XXII Simpósio Nacional de História, em João Pessoa-PB (2003). Na oportunidade pude colher contribuições que agora acrescento neste artigo. Não tenho a pretensão de apresentar uma leitura conclusiva sobre o tema, mesmo porque a pesquisa que ora desenvolvo no doutorado em História Social do Trabalho na UNICAMP, sob a orientação do Prof. Cláudio Batalha, está ainda na fase de coleta e análise inicial das fontes. O projeto intitula-se “ALÉM DO MAR DEL PLATA: os trabalhadores marítimos do Sul de Mato Grosso e suas relações com o movimento operário do Paraguai, Uruguai e Argentina (1910-1926)”.

² MEDRANO, Lilia Inés Zanotti de. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina (1852-1889)*. Tese (Doutorado em História) USP-FFLCH. São Paulo: 1989 (Mimeo.)

³ CHAVES, Cleide de Lima. *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. Dissertação (Mestrado em História) UFBA. Salvador: 2001 (Mimeo)

⁴ Os dados foram elaborados a partir das informações colhidas nos “Mapas demonstrativos” constantes nos anexos dos Relatórios do Ministério da Marinha (Serviço de Documentação da Marinha, SDM-RJ e Centro de Documentação e Memória, CEDEM-Unesp/Assis), confrontados, em alguns casos, com o livro de registro de “Entrada de Navios” da Alfândega de Corumbá (Instituto Luiz de Albuquerque, ILA-Corumbá), e com as “Relações dos navios despachados” no Consulado do Brasil em Assunção (Arquivo Histórico do Itamaraty-RJ).

⁵ DOESWIJK, Andreas L. *Entre camaleões y cristalizados: los anarco-bolcheviques rioplatenses, 1917-1930*. Tese (Doutorado em História) IFCH-UNICAMP. Campinas: 1998 (Mimeo.), p. 166

⁶ DUARTE, Evaristo Emigdio Colmán. *Nacionalismo e movimento operário na origem do Estado Nacional Revolucionário Paraguai: 1936-1947*. Tese (Doutorado em História) FCL-Unesp. Assis: 2002 (Mimeo.), p.117

⁷ Em relação a esta crítica ver BATALHA, Cláudio Henrique M. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências. In: *Historiografia Brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 1998, p. 145-158, particularmente a p.153

⁸ Ao estudar, no mestrado, a formação de grêmios de resistência dos trabalhadores marítimos em Corumbá, percebi os indícios de ligações existentes entre os movimentos acontecidos na cidade mato-grossense com os ocorridos no Paraguai, Argentina e Uruguai. Cf. OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Movimento operário no Sul de Mato Grosso: avanços e*

- recuos dos trabalhadores no Rio Paraguai (1917-1926). Dissertação (Mestrado em História). PUC-RS. Porto Alegre: 2000 (Mimeo.)
- ⁹ Era corrente nos portos pesquisados, inclusive em Corumbá, a determinação, por parte das associações operárias, do número de tripulante por embarcação. Sobre o *closed shop* (controle do mercado de trabalho pelos operários sindicalizados), ver SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões: da Barcelona à Moscou brasileira (trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras)*. Tese (Doutorado em História) IFCH-UNICAMP. Campinas: 2000, (Mimeo.), p.11. Do *closed shop* na Argentina consultar DOESWIJK, Andreas L. *Op. cit.* p.165
- ¹⁰ As atividades de contrabando e roubo eram comumente praticadas pelos tripulantes dos navios corumbaenses, como forma de auferirem lucros na venda de bens por eles transportados, conforme o jornal *Tribuna* de Corumbá, 25/11/1919, primeira página, que comentava uma greve declarada no navio “Fernandes Vieira” após seu proprietário acusar os tripulantes de terem roubado parte da carga. Um antigo marinheiro corumbaense também reconhece a existência destes meios nas décadas de 1950 e 60: OLIVEIRA, Timótheo Paes de, entrevista gravada em 10/10/1999 em Corumbá.
- ¹¹ Analisando o “II Livro de matrícula - pessoal, 1908” da Capitania de Mato Grosso, percebe-se que de 73 trabalhadores com mais de 20 anos de idade, apenas 28 eram descritos como casados, tendo estes em sua maioria acima dos 30 anos de idade, enquanto os solteiros contavam 45. (Arquivo: SDM-RJ)
- ¹² Edil Silva refere-se à “microsociedade” do navio a qual, segundo a autora, não teria favorecido a criação de um dialeto específico, mas “códigos de vivência”, SILVA, Edil Pedrosa da. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso (1870-1930)*. Dissertação (Mestrado em História) ICHS-UFMT. Cuiabá: 2002, (Mimeo). Noutra perspectiva Linebaugh afirma que os marítimos, do século XVI, que ligavam através do Atlântico os continentes europeu, africano e americano, constituíram um dialeto específico, o inglês *pindgin*, LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH-Marco Zero, vol.3, n.6, p.7-46, set.1983. Para uma crítica à Linebaugh, ver SWEENEY, Robert. Outras canções de liberdade: uma crítica de ‘Todas as montanhas atlânticas estremeceram’. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH-Marco Zero, vol.8, n.16, p.205-219, mar. 1988.
- ¹³ BATALHA, Cláudio H. M. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): atipicidade ou legitimidade?. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH-Marco Zero, vol.12, n.23 e 24, p.111-124, set.1991/ago.1992, p. 123
- ¹⁴ Sobre a FOM, o *Trieno Rojo* e o marco de 1930, ver DOESWIJK, Andreas L. *Op. cit.*
- ¹⁵ Sobre a LOM e a relação com o movimento argentino, consultar no Arquivo Edgard Leuenroth, AEL-UNICAMP a Coleção Francisco Gaona (microfilme), especialmente Rolo 1, “Hojeada histórica (1905-1931)”, documento AG.-01-06-001. Ver também GAONA, Francisco. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Tomo II. Assunción: RP Ediciones-CDE, 1987, p. 119
- ¹⁶ Quanto às organizações marítimas em Corumbá, ver: OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. Trabalhadores do Rio Paraguai: formas de resistência. *Fronteiras: Revista de História*. Campo Grande: UFMS, vol.4/5, n.7/9, p. 123-150, 2000/2001.
- ¹⁷ As informações foram colhidas: no “II Livro de matrícula - pessoal, 1908”, da Capitania do Porto do Estado de Mato Grosso, com sede em Corumbá (SDM-RJ); nos relatórios e

- correspondências dos consulados do Brasil no Paraguai, Uruguai e Argentina (Arquivo Histórico do Itamaraty-RJ); recortes de jornais e documentos vários das organizações operárias argentina, paraguaia e uruguaia, organizados por Francisco Gaona e arquivados em forma de microfilmes no AEL/UNICAMP; documentos do Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá; estatutos das entidades corumbaenses e ofícios vários organizados no Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, em Cuiabá; e ainda, nos três volumes da obra do militante paraguaio GAONA, Francisco. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Tomo I, Buenos Aires: Arandú, 1967; GAONA, Francisco. *Op. cit.*; GAONA, Francisco. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Tomo III, Asunción: RP Ediciones/CDE, 1990.
- ¹⁸ GAONA, Francisco. Tomo I, p.163.
- ¹⁹ Os estatutos e a ata foram publicados no jornal *El Diario*, Asunción, 14/2/1910. A tira do jornal foi enviada pelo “CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. Assumpção 15 de fevereiro de 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores”. (Repartições Consulares Brasileiras. Assunção. Ofícios reservados, 1900-1910. Localização: 238, 3, 12. Arquivo Histórico do Itamaraty-RJ)
- ²⁰ GAONA, Francisco. Tomo II, p.72
- ²¹ Seu nome consta como primeiro da lista de “sócios iniciadores”, descrita nos estatutos da entidade, aprovados em 3/7/1919 (Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - Cuiabá)
- ²² Autor militante paraguaio: DUARTE, Ciriaco. *El sindicalismo libre en el Paraguay*. 2 ed. Asunción: Rafael Peroni, 1986, p.214
- ²³ Isso pode sugerir que, ao menos oficialmente, Pedro Morro não permaneceu muito tempo ligado à Capitania de Mato Grosso, disto não se conclui que ele deixou a lida marítima, podendo ter efetivado registro em outra Capitania, inclusive em Assunção e, assim, permanecendo residente em Corumbá ou mesmo fazendo viagens para aquela localidade.
- ²⁴ Cf. carta manuscrita encaminhada assim, permanecendo residente em Corumbá ou mesmo fazendo viagens para aquela localidade.pela *Sociedad de 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 / AEL-UNICAMP)
- ²⁵ As informações deste parágrafo e dos seguintes, que descrevem a greve dos 14 meses, foram colhidas em GAONA, Francisco. Tomo II, p.68-70
- ²⁶ 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-UNICAMP)
- ²⁷ Cf. GAONA, Francisco. Tomo II, p.105
- ²⁸ Jornal *La Union del Marino*. Buenos Ayres, ?/9/1928, p.4. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 3, documento AG-17-02-003. AEL-UNICAMP).
- ²⁹ CONSEJO GENERAL de la Unión Obrera del Paraguay. *Manifiesto: al pueblo de la República*. Asunción, octubre 22 de 1928. (Coleção Francisco Gaona, documento AG-17-02-005. AEL-UNICAMP). No manifesto o símbolo (†) acompanha o nome da empresa, toda vez que ela é citada.
- ³⁰ Jornal *O Matto-Grosso*. Cuyabá, 19/12/1920, páginas 1 e 2, microfilme. (Biblioteca Izaías Paim - Campo Grande)