

VITOR WAGNER NETO DE OLIVEIRA

ENTRE O PRATA E MATO GROSSO:
uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930.
(Buenos Aires, Montevideú, Assunção e Corumbá)

Campinas
2006

VITOR WAGNER NETO DE OLIVEIRA

ENTRE O PRATA E MATO GROSSO:
uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930.
(Buenos Aires, Montevideú, Assunção e Corumbá)

Tese de Doutorado apresentada ao
Departamento de História do Instituto
de Ciências Humanas da
Universidade Estadual de Campinas,
sob orientação do Prof. Dr. Claudio
Henrique de Moraes Batalha.

Este exemplar corresponde
à redação final da Tese
defendida e aprovada pela
Comissão Julgadora em
20/02/2002

BANCA

Prof. Dr. Claudio Henrique de Moraes Batalha (orientador)

Prof.Dr. Michael McDonald Hall (membro)

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva (membro)

Prof. Dra. Lilia Inés Zanotti de Medrano (membro)

Prof. Dr. Norberto Osvaldo Ferreras (membro)

Prof. Dr. Sidney Chalhoub (suplente)

Prof. Dr. Robert Wayne Andrew Slenes (suplente)

Prof. Dr. Ricardo Luís Coutro Antunes (suplente)

Campinas
2006

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP**

OL4e **Oliveira, Vitor Wagner Neto de**
 “Entre o Prata e Mato Grosso : uma viagem pelo mundo do
trabalho marítimo de 1910 a 1930 (Buenos Aires, Montevideu,
Assunção e Corumbá)” / Vitor Wagner Neto de Oliveira. - -
Campinas, SP : [s. n.], 2006.

Orientador: Claudio Henrique de Moraes Batalha.
Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Pessoal da marinha mercante. 2. Movimento operário.
3. Trabalhadores – Condições sociais. 4. Solidariedade.
5. Internacionalismo. 6. Paraguai, Rio, Bacia. 7. Prata, Rio da
(Argentina e Uruguai). I. Batalha, Cláudio Henrique de Moraes.
II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e
Ciências Humanas. III. Título.

Palavras-chave em inglês (Keywords): **Merchant seamen**
 Labor movement
 Workers – Social conditions
 Solidarity
 Internationalism
 Paraguay river
 Plate River (Argentina and
 Uruguay)

Área de Concentração: Historia Social do Trabalho

Titulação: Doutorado em História

Banca examinadora: **Prof. Dr. Michael McDonald Hall (membro)**
 Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva (membro)
 Profa. Dra. Lilia Inês Zanotti de Medrano (membro)
 Prof. Dr. Norberto Osvaldo Ferraras (membro)
 Prof. Dr. Sidney Chalhoub (suplente)
 Prof. Dr. Robert Wayne Andrew Slenes (suplente)
 Prof. Dr. Ricardo Luís Coutro Antunes (suplente)

Data da defesa: 20 de fevereiro de 2006.

Dedico este trabalho
a Celma,
a Anita,
aos meus pais (*in memoriam*),
aos meus irmãos e irmãs,
aos trabalhadores.

AGRADECIMENTOS

A imagem do trabalho de pesquisa como algo individual, particular, privado, feito por alguém solitário, sem conexão com o mundo exterior, se desmonta nesse momento dos agradecimentos. Aqui a gente percebe que não fez nada sozinho. São tantos os colaboradores que se torna impossível elencar, pois a memória é falha e não consegue guardar a todos que me ajudaram nesses quatro anos de doutorado. Fica a certeza de que esta tese é fruto de um esforço coletivo. Muito obrigado aos anônimos.

Um agradecimento especial ao professor Cláudio Batalha pela orientação pautada na liberdade de criação do orientado.

Aos professores e colegas da pós-graduação na Unicamp que possibilitaram momentos de agradáveis debates, particularmente o Fernando Teixeira da Silva, Michael Hall, Maria Clementina Cunha, Marcelo, Mônica, Bia, Erika, Aline, Ricardo.

Ao pessoal do GT Mundos do Trabalho pelo diálogo teórico, seja nos encontros de pesquisa ou pela rede mundial de computadores. Menções especiais ao Adhemar da Silva Junior, pela presteza em que me atendeu, desde o primeiro contato ainda no mestrado, e ao Norberto Ferreras pelas dicas.

Aos professores Valmir Corrêa e Lúcia Salsa Corrêa pela disponibilidade do acervo particular.

Ao professor Sérgio Norte, da Unesp, pelas indicações de fontes e bibliografias.

Aos amigos José Sales, Jocimar e Rose pelas leituras atentas.

As amigas da época da graduação em Mato Grosso do Sul, Elaine, Maristela, Stela e Eliane, as quais reencontrei em Campinas e que me receberam com a hospitalidade sorridente de sempre.

Aos amigos de Três Lagoas que permitiram a fuga da tese em momentos de tensão

A Ana Maria, ao Divino, a Tânia e ao Ary pelo auxílio em alguns trabalhos.

Aos funcionários dos diversos arquivos, bibliotecas e sindicatos no Brasil, no Paraguai, na Argentina e no Uruguai, pela disponibilidade em ajudar, apesar de todas as adversidades com que os arquivos históricos se deparam quanto a verbas e estruturas físicas.

Aos funcionários da Unicamp, particularmente ao Júnior e ao pessoal do CECULT que nunca mediram esforços para atenderem aos meus nem sempre claros pedidos.

Ao CNPq que, desde a iniciação científica, financia minhas pesquisas. Espero estar retribuindo os investimentos públicos, contribuindo para um novo pensar da história.

Um estudo histórico centrado sobre um espaço líquido tem todos os encantos, e, mais seguramente ainda, todos os perigos de uma novidade.

Estando ambos os pratos da balança extremamente pesados, terei tido, no fim das contas, razão ao decidir-me pelo lado do risco, e ao pensar, imprudentemente, que a aventura valia bem a pena?
Fernand Braudel (1983, p.23)

SIGLAS

AGN – Archivo General de la Nación, Montevidéo
AVS – Archivo de Virgilio Sampognaro, (AGN) Montevidéo
ACMC – Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá
AEL – Arquivo Edgard Leuenroth, Campinas
AHI – Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro
AN/B – Arquivo Nacional, Brasília
APEMT – Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, Cuiabá
ASMOB – Archivo Storico del Movimento Operário Brasileiro, CEDEM São Paulo
BBCA – Biblioteca del Banco Central de la Argentina “Dr. Raul Prebisch”, Buenos Aires
BCA – Biblioteca del Congreso, Buenos Aires
BEIP – Biblioteca Estadual Izaias Paim, Campo Grande
BNB – Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro
BNU – Biblioteca Nacional, Montevidéo
BPJBJ – Biblioteca Popular Juan B. Justo, do Partido Socialista, Buenos Aires
BVLC – Biblioteca Valmir e Lúcia Corrêa (particular), Campo Grande
CDR – Centro de Documentação Regional, UFMS Campus de Dourados
CEDAP – Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa, Unesp-Assis
CEDEM – Centro de Documentação e Memória, Unesp-São Paulo
CMN/AE – Centro de Maquinistas Navales / Alberto Etcheverry (arquivo), Montevidéo
CNM – Centro Naval de Maquinistas, Assunção (1915)
CGO – Centro General de Obreros, Paraguai (1907)
CORP – Centro Obrero Regional del Paraguay (1916)
CNT – Confederación Nacional de Trabajadores, Paraguai (1936)
NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

FLA – Federación Libertaria Argentina
FOM-A – Federación Obrera Marítima, Argentina (1910)
FOM-U – Federación Obrera Marítima, Uruguai
FNP – Federación Naval del Paraguay (1916)
FOP – Federación Obrera del Paraguay (1916)
FORP – Federación Obrera Regional Paraguaya (1906)
FORA(s) – Federación Obrera Regional Argentina (do V Congresso 1905, do IX Congresso 1915)
ILA – Instituto Luiz de Albuquerque, Corumbá
LOM – Liga de Obreros Marítimos, Paraguai (1920)
NIN – Novo Ideário Nacional, Paraguai (1929)
PC – Partido Comunista, Paraguai (1924, 1928)
PO – Partido Obrero, do Paraguai (1914 em 1918 passa a denominar PSR)
PSR – Partido Socialista Revolucionario, do Paraguai (1918, fundado em 1914 como PO)
SDM – Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro
UGP – Unión Gremial del Paraguay (1912)
UOP – Unión Obrera del Paraguay (1927)
USA – Unión Sindical Argentina (1922)
UCHICAGO – Universidade de Chicago (sítio da rede mundial de computadores)

RESUMO

Tendo o navio, o rio e o porto como espaços privilegiados e os tripulantes como personagens principais, a pesquisa aborda os “mundos do trabalho” no caminho fluído dos rios da Prata e Paraguai, passando pelas cidades portos de Buenos Aires, Montevideú, Assunção e Corumbá, ligadas fisicamente pelas águas da Bacia Platina e, numa perspectiva social, pelas relações de trabalho e de resistência operária, no início do século XX. A narrativa pretende apresentar as experiências dos trabalhadores marítimos que delinham proximidades para além fronteiras nacionais, contribuindo para romper com barreiras historiográficas que se desenham conforme os limites geo-econômicos nacionais. Apresentam-se, de início, os ambientes naturais apreendidos como espaços que se formam ao sofrerem a ação do homem, portanto, espaços dinâmicos que estabelecem fronteiras que podem não coincidir com as linhas demarcadas pelos Estados. A mobilidade da fronteira possibilita o emprego de mão-de-obra precarizada em Mato Grosso, arrematada no Paraguai e no norte Argentino. Da mesma forma, a urbanização de cidades do antigo Sul de Mato Grosso é explicada a partir dessa percepção de transnacionalização da região. No interior dos navios que faziam a ligação entre o Mato Grosso e o Prata, visualiza-se a conjugação do tempo da natureza, do tempo da máquina a vapor e das relações que os homens estabeleciam com esses elementos e entre si no cotidiano do trabalho. Nos bairros portuários, local de moradia e de convivência desses trabalhadores, tenta-se identificar as diferenças e semelhanças dos marítimos com os outros em terra. Na seqüência prioriza-se o estudo das organizações operárias de Assunção, para entender as inter-relações dos movimentos operários no Cone-Sul americano, especialmente dos marítimos. Os momentos de greves e boicotes são privilegiados na apreensão da solidariedade internacional de classe. Finaliza-se a tese apontando para a existência, no Cone-Sul, de duas faces do movimento operário: a luta organizada e a repressão coordenada, ambas internacionalmente.

Palavras-chave: Trabalhadores marítimos; resistência; solidariedade; internacionalismo operário; rio Paraguai; rio da Prata.

ABSTRACT

Having the ship, the river and the port as privileged spaces and the crew as main characters, this research is an approach to “words of work” that flowed through river Plate and Paraguai river, passing by Buenos Aires, Montevideo, Assunción and Corumbá ports, geographically connected by Platina Basin waters and, in a social perspective, by working relations and working class resistance (at the beginning of the XX century). This narrative intends to present maritime workers experiences that outline proximities beyond national borders, this way contributing to break historiographic barriers outlined according to natural geo-economic limits. At the beginning we present two natural surroundings seized as spaces formed by man’s action, so, dynamic spaces that have established limits that can or cannot agree with limits marked out by the States: this frontier mobility permits the use of precarious labor workmanship in Mato Grosso, employed in Paraguay and North of Argentina. In a similar way, cities urbanization at the South of Mato Grosso can be explained from this perception of regional transnationalization. Aboard the ships that sail from Mato Grosso to Plata rivers, we can have a joint view of nature time. Steam machine time and the relations men establish with these elements and among themselves in their daily work. In port neighbourhoods (barrios), living and social places of these workers, we try to identify differences and similarities of these maritime workers with others in land. Then, we try to give priority to a study on labour organizations from Assunción, to understand interrelations among Cone-Sul american labour movements, particularly sea workers. Strike and boycott moments are privileged places to understand international class solidarity. At last, this thesis points out to the existence at Cone-Sul of two faces in this labour movement: organized struggle and coordinated repression, both happening internationally.

Key-words: maritime workers; resistance; solidarity; labour internationalism; Paraguay river; river Plate.

LISTA DE TABELA E FIGURAS

Tabela - Movimento do Porto de Corumbá (1901 a 1929)	p.56
Figura nº 01 - Cone-Sul Americano: de Mato Grosso ao Prata	p.68
Figura nº 02 - Descarga de uma caldeira em Porto Esperança. Década de 1930	p.120
Figura nº 03 - Porto de Corumbá	p.120
Figura nº 04 - “Casa para trabalhadores” em Corumbá	p.121
Figura nº 05 - “Rancheria pitoresca” em Corumbá	p.121
Figura nº 06 - Porto de Assunção	p.177
Figura nº 07 - Parada para abastecimento no Alto Paraguai	p.177
Figura nº 08 - Porto de Montevideu	p.222
Figura nº 09 - Verso do cartão postal	p.222
Figura nº 10 - Porto de Montevideu	p.223
Figura nº 11 - Verso do cartão postal	p.223

ÍNDICE

Introdução: <i>Preparando-se para embarcar</i>	p.19
I – O CAMINHO DAS ÁGUAS...	
I.1 – A formação do espaço	p.33
I.2 – Fronteiras inconstantes: circulação e fixação do trabalhador no Prata, no Paraguai e no Sul de Mato Grosso	p.35
I.3 – O caminho que traz mudanças: o rio Paraguai e a urbanização de Corumbá	p.51
I.4 – Nacionalização da fronteira	p.66
II – DO CONVÉS AO PORTO	
II.1 – No movimento... das ondas	p.71
II.2 – A (des)ordem	p.76
II.3 – Navegar é preciso	p.85
II.4 – Entre trancos e barrancos	p.89
II.5 – O tempo da máquina e o ritmo da natureza	p.99
II.6 - Entre o rio e a cidade: o porto	p.106
III - IDÉIAS QUE NADAM CONTRA A CORRENTE...	
III.1 – Introdução à história do movimento operário paraguaio	p.125
III.2 - Meu norte é o Sul: as organizações marítimas em Assunção e suas referências argentinas	p.129
III.3 – “Os corações proletários não reconhecem fronteiras”	p.132
III.4 – O recrudescimento da repressão liberal no Paraguai	p.149

III.5 - Meu norte é o Sul: as organizações marítimas em Corumbá e suas referências paraguaias e platinas	p.153
III.6 - A questão dos práticos	p.168
IV – SOLIDARIEDADE E REPRESSÃO: faces do internacionalismo operário	
IV.1 - As conferências internacionais no Prata	p.181
IV.2 – Do outro lado da trincheira: combate aos agitadores platinos	p.189
IV.3 – Marítimos do Prata: internacionais ou internacionalistas?	p.217
Algumas considerações	p.225
Bibliografia	p.229
Fontes	p.237
Biografias descritivas	p.255
Anexos	p.259

INTRODUÇÃO*Preparando-se para embarcar**Bagagem*

Os espaços privilegiados nesta pesquisa são três: o navio, o rio e o porto. Esses compõem uma unidade espacial onde se movimentam os personagens principais da trama: os tripulantes. São esses elementos – o navio, o rio, o porto e os tripulantes – que me levaram (ou me trouxeram) de Corumbá para Assunção, daí para Buenos Aires e desta para Montevidéu.

Nesta viagem, procurei ficar atento aos acontecimentos do percurso, às relações estabelecidas entre os tripulantes no interior do navio, suas vontades e seus feitos. Objetivei, também, compreender a convivência de várias nacionalidades na hierarquia interna do navio ou com outros em terra, bem como as formas de luta e resistência que possibilitaram a configuração de um movimento operário internacionalista.

Muita coisa escapou ao meu olhar, mas aponto duas razões principais que se interligam: 1) as fontes privilegiadas por vezes ofuscaram minhas vistas para movimentos outros que não aqueles diretamente ligados ao foco de meu interesse; 2) por vezes, a ausência de fontes impossibilitou conhecer detalhes que fazem falta na compreensão do todo proposto, problema mais sentido na história dos trabalhadores em Corumbá.

Contudo, acredito que a viagem compensou o tempo e os recursos empreendidos, pois pude perceber que as águas, como vias de comunicação, mais do que aproximar essas regiões-portos comercialmente, as aproximaram social e politicamente. Portanto, a unidade da Bacia Platina não é apenas, ou tão somente, uma unidade física, mas pode ser, em alguns casos, uma unidade social e cultural, dependendo dos pontos de interseção priorizados na análise, pois a unidade não quer dizer, necessariamente, homogeneidade. Minha opção por regiões, dentro da Região Platina, não se deu aleatoriamente, mas sim por imposição do tema central, qual seja, as inter-relações entre os marítimos que faziam a ligação do estuário do Prata para Mato Grosso. Caminho que venho seguindo desde o mestrado, quando estudei as organizações desses trabalhadores em Corumbá.

Na oportunidade, esses sujeitos já “me alertavam” para a necessidade de me desprender da terra firme e embarcar nos navios para conhecê-los melhor, inclusive em terra. Agora, sinto que eles tinham razão, pois a viagem me fez apreender que, se os rios são rotas que aproximam e unificam, a unidade da região delimitada para a pesquisa, só se faz “pelo movimento dos homens”¹.

Apesar da proximidade geográfica e das evidências históricas, a maior parte da 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 e a partir das realidades do Rio de Janeiro e de São Paulo. Tal visão levou essa 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.

Um dos desafios deste trabalho é romper com barreiras historiográficas que se desenham conforme os limites geo-econômicos do eixo Rio-São Paulo ou da Nação e com os engessamentos do movimento operário brasileiro a matrizes teóricas, necessariamente, vindas da Europa. Para tanto, proponho uma investigação dos indícios da formação de uma rede de relacionamentos diversos no âmbito do trabalho, possíveis porque vividos por homens também diversos.

Disso, não decorre desconsiderar a contribuição européia na formação *das classes trabalhadoras* na região delimitada, 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 *pessoas comuns* em terras do Cone-Sul. Todavia, não se pode 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*.²

¹ Cf.: BRAUDEL, F. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*. Lisboa: Martins Fontes, 1983 (Volumes I), p.310, “O Mediterrâneo só tem unidade pelo movimento dos homens, as ligações que implica, as rotas que o conduzem”.

² A crítica a essas generalizações pode ser encontrada em BATALHA, C. H. M. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências. In: *Historiografia Brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, pp.145-158,

Alguns trabalhos de História Econômica já apontam para as relações comerciais entre os países do Cone-Sul americano, como é o caso da tese de Lilia Medrano. A autora apresenta dados da circulação de mercadorias entre os portos brasileiros do Mato Grosso, da fronteira e litoral sul-rio-grandense, 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 1856.³

Outro trabalho que tenta analisar as relações econômicas entre o Brasil e o Prata é a dissertação de Cleide Chaves. Essa 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 desses para o Uruguai e as revoltas no Porto de Salvador por melhores condições de trabalho, na primeira metade do século XIX.⁴

Em Mato Grosso do Sul, os pesquisadores também têm contribuído para mostrar os caminhos que unem o Brasil ao Prata, expandindo o conceito de *regional* para além das fronteiras do nacional. Neste aspecto, o trabalho de Lúcia Salsa Corrêa se destaca por analisar vários elementos da confecção do povo sul-mato-grossense, profundamente marcada pela presença paraguaia e pela economia platina, tendo o rio Paraguai como principal linha de unidade entre o Brasil e o Prata.⁵

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 da Bacia Platina. Dentre os quais, destaco a tese de Andreas Doeswijk que, mesmo centralizando sua análise no movimento operário argentino, entre 1917 e 1930, não deixou de perceber a rede que entrelaça os indivíduos, muito além da nação, como no caso específico de trabalhadores marítimos organizados pela Federación Obrera Maritima, da Argentina.⁶

1998, p.153. Sobre novas perspectivas de análise da classe operária na América Latina, especialmente no Brasil, ler HALL, M. M. e PINHEIRO, P. S. Alargando a história da classe operária: organização, lutas e controle. In: *Coleção Remate de Males*. Libertários & militantes. Arte, memória e cultura anarquista. Número 5, 1985, pp.96-12.

³ MEDRANO, L. I. Z. 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), São Paulo: USP-FFLCH, 1989. (Mimeo.).

⁴ CHAVES, C. de L. *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. Dissertação (Mestrado em História), Salvador: UFBA, 2001. (Mimeo.).

⁵ CORRÊA, L. S. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso (1870-1920)*. Campo Grande: UCDB, 1999.

⁶ DOESWIJK, A. *Entre camaleões y cristalizados: los anarco-bolcheviques rioplatenses, 1917-1930*. Tese (Doutorado em História), Campinas: UNICAMP-IFCH, 1998. (Mimeo.), p.166.

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.”⁷

A tese que apresento, caminha na direção de procurar as proximidades entre as cidades e os trabalhadores do subcontinente. Os rios foram as vias escolhidas para identificar as semelhanças e as inter-relações entre os movimentos operários das regiões. Confesso que o caminho das águas é um caminho tortuoso, cheio de surpresas, mas prazeroso porque revelador. As águas que poderiam, para muitos, significar separação, obstáculo, conforme Fernand Braudel, revelaram também ser “união, transporte, troca, aproximação, com a condição de que o homem se esforce por isso, aceite pagar o preço”⁸. Os sujeitos enfocados nesta pesquisa foram homens que aceitaram pagar esse preço, ultrapassando fronteiras físicas, políticas e culturais, construindo a história e transformando o espaço.

Passaporte

O avanço da pesquisa histórica sobre as experiências das pessoas comuns, percebida nos últimos anos particularmente nos países latino-americanos, desnuda as dificuldades de trabalho nesta área, principalmente pela ausência de fontes produzidas pelos sujeitos pesquisados.

Da mesma forma, o historiador que se arrisca a estudar o mundo do trabalho – habitado pelas pessoas comuns –, percebe logo as lacunas existentes nos acervos das organizações operárias e dos partidos de esquerda, em vista dos sucessivos empastelamentos e invasões das sedes dessas organizações, quando dos muitos golpes de Estado que os países da região sofreram

⁷ DUARTE, E. E. C. *Nacionalismo e movimento operário na origem do Estado Nacional Revolucionário Paraguai: 1936-1947*. Tese (Doutorado em História), Assis: FCL-Unesp/Assis, 2002. (Mimeo.), p.117.

⁸ *Op cit.* p.309.

no decorrer do século XX⁹. Os golpistas seqüestravam pessoas e queimavam arquivos, na pretensão de apagar a memória das lutas.

O descaso que existe para com os documentos, que ainda restam, produzidos pelas organizações operárias e partidos de esquerda, refletido na falta de arquivos públicos que organizem e disponibilizem essas fontes, é emblemático no Brasil como em outros países do continente. Ao Estado, porque longe de ser um ente neutro, talvez não interessa preservar a memória de seus opositores ou questionadores e, às organizações operárias, de esquerda ou as que hoje se denominam organizações não governamentais, talvez porque ainda não perceberam o valor histórico das experiências de seus antepassados.

Os poucos documentos que existem nos sindicatos, principalmente naqueles que iniciaram suas atividades nas primeiras décadas do século XX, geralmente são alojados em lugares impróprios, sobre a ação do tempo (que, neste caso, não é o seu maior inimigo) e das traças.¹⁰

Ao historiador, antes de tudo persistente, resta uma longa peregrinação a procura de vestígios esparsos que ao final deverá constituir um todo homogêneo: o texto. O desenvolvimento da tese exigiu a persistência para lutar contra as adversidades de pesquisa em história no Brasil, em Assunção, em Buenos Aires e em Montevideu.

Nesta peregrinação, fui ciente da lição dos historiadores ingleses que demonstraram que as fontes sobre as pessoas comuns podem estar em lugares antes inesperados, como nos arquivos policiais, nos debates parlamentares, nas leis, nos códigos de postura, entre tantos outros registros deixados pelo Estado e seus agentes.

Da mesma forma que os estatutos do sindicato ou o programa do partido foram pensados para regulamentar e planejar ações contemporâneas a eles, hoje servem de fonte para o historiador inferir mais do que pretendiam seus elaboradores – aquilo que está nas entrelinhas –, também os documentos oficiais sugerem muito mais do que aquilo que seus criadores pressupunham. A maior parte das fontes utilizadas nessa tese se encaixa nessa definição de *documentos oficiais*.

⁹ Lembro aqui da conversa que tive com o atual secretário do *Sindicato Único de la Administración Del Puerto* em Montevideu, quando relatou sobre as “buscas” que os soldados da Marinha fizeram no Sindicato durante a Ditadura Militar, de 1973 a 1984. Aprendiam livros e documentos, indiscriminadamente. Da mesma forma, teria acontecido com o Sindicato dos Marítimos, em Corumbá, após 1964.

¹⁰ Buscando fontes em Assunção, no *Centro de Maquinistas Navales*, deparei com uma realidade que, infelizmente, se repete em diversas outras entidades do Movimento Operário: encontrei livros atas de 1920 na área de festas do Centro, ao lado da churrasqueira, sob uma banca de cortar carne, entre sacos de carvão e espetos.

A primeira vista, *documento oficial* supõe algo emitido por algum órgão público ou autoridade e obedecendo as ordens legais. São infinitudes de papéis – geralmente com textos padronizados – da burocracia que fazem parte do cotidiano das repartições públicas. Raramente destoam destas características. Entre as exceções que vêm à memória neste momento, estão, por exemplo, as reivindicações operárias encaminhadas às *autoridades competentes*, as cartas de brasileiros enviadas ao presidente da república (neste aspecto Getúlio Vargas foi um dos destinatários mais requisitados), os famosos bilhetes de Jânio Quadros que ditavam ordens etc. São fontes que fogem ao padrão *oficial*, mas que são classificadas de *documento oficial* por terem sido destinadas à burocracia estatal ou por ela expedidas e que compõem os acervos das diversas repartições públicas já extintas ou ainda em atividade.

Contudo, o termo *documento oficial* talvez não dê conta de expressar a complexidade de fontes que se pode encontrar em um acervo originário de órgãos do Estado ou de pessoas que ocuparam cargos públicos, como, por exemplo, no caso do arquivo particular de Virgilio Sampognaro, Jefe Político y de Policía de Montevideo, organizado no Archivo General de la Nación, em Montevideú, analisado sobretudo no quarto capítulo. São várias caixas, com dezenas de pastas, catalogadas como arquivo particular, mas que constam documentos despachados ou recebidos quando Virgilio Sampognaro era chefe de polícia. Portanto, são documentos que dizem respeito ao funcionamento da repartição policial e por essas características, são fontes que, no conjunto da tese, se destacam.

Aparentemente contraditórios, os acervos do chefe de polícia, Virgilio Sampognaro e do militante operário paraguaio, Francisco Gaona – outro manancial que se destaca no corpo da tese - talvez sejam frutos da mesma vontade: guardar a *verdade* dos acontecimentos por eles protagonizados e como forma de construir sua própria memória, sua história. Ao guardar documentos que os comprometiam com a história que eles viviam, tanto um quanto outro, provavelmente estavam certos dos papéis que desempenhavam.

Sejam quais forem suas pretensões, o importante, para o historiador é que essas fontes devem ser olhadas criticamente. Tive esta preocupação em relação a todas as fontes utilizadas para o desenvolvimento do trabalho.

Período

Ao delimitar o período de 1910 a 1930 para a pesquisa, considereirei a história desses homens em associações de resistência e a história política e econômica dos países da região. Não tomo essas duas datas como barreiras, mas sim como indicações de um tempo específico, em que se pode observar os acontecimentos narrados e discutidos na tese. Um processo que tem sua gênese na década anterior ou mesmo no final do século XIX e continua, com algumas alterações, nas décadas posteriores a 1930. Por isso, vez ou outra, a presente análise extrapola esses limites.

De forma geral, em 1910, nas cidades abordadas, tem-se a ascensão do movimento operário organizado pelos marítimos, marcado pela fundação da Federación Obrera Marítima na Argentina, organização que iria influenciar, por meio de seus militantes ou de seus filiados, os movimentos de reivindicações dos trabalhadores de outros portos da região. Na outra ponta, em 1930, assiste-se a uma derrota política dos movimentos de resistência, em vista dos golpes de Estado e dos regimes ditatoriais implementados nos quatro países.

No Paraguai, o início do período coincide com a segunda fase do desenvolvimento do movimento operário paraguaio, conforme classificações de Francisco Gaona ¹¹, contada a partir de 1908, quando entra em crise o plano de estabilização do primeiro governo constitucional da *revolução* de 1904. Nessa fase, o movimento operário se caracterizou por uma maior estabilidade na organização das associações dos trabalhadores e pelo embate ideológico entre socialistas e anarquistas e desses com os conservadores.

O período se encerra com acontecimentos observados entre 1928 e 1932, que distanciam o movimento operário paraguaio da política dos liberais: em 1928, a Liga de Obreros Marítimos boicota os navios da empresa Mihanovich em solidariedade aos marítimos argentinos, o que inicia a ruptura com os liberais governistas; no 1º de Maio do mesmo ano, diversas federações se unificam em uma paralisação geral em apoio aos camponeses e contra a repressão; também em 1928, um projeto de Arcebispado leva as centrais operárias à manifestação pública e a denunciar o conservadorismo dos liberais; a relativa estabilidade econômica e política, lograda após a Guerra Civil de 1922 a 1923, fora abalada definitivamente com a crise mundial de 1929, agravando o problema do desemprego; a tentativa do governo liberal de desarticular uma greve dos operários da construção civil, iniciada em outubro de 1929, desencadeia uma reação das

¹¹ GAONA, F. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción-Buenos Aires: Editorial Arandú, 1967 (Tomo I), p. 66 e 100.

centrais e confederações operárias das diversas categorias, culminando com a edição de um decreto governamental proibindo as atividades das organizações combativas e a decretação do Estado de Sítio, em 1931. Esses acontecimentos delimitam o fim do período de desenvolvimento do movimento operário paraguaio e marcam também os preâmbulos da Guerra do Chaco, 1932-1935. O movimento operário combativo, incluindo a Liga de Obreros Marítimos, permaneceria na clandestinidade até o fim do conflito.

No Uruguai, de 1911 a 1915, dá-se o segundo governo de Batlle y Oróñez, quando se intensifica a política populista do modelo urbano-industrializador, modelo que previa uma maior participação do Estado na arbitragem dos conflitos entre capital e trabalho, melhorias nas condições de vida da população na área da saúde, da moradia e da educação. Apesar da derrota parcial nas eleições de 1916, que obrigou o *batllismo* a se aliar à oposição conservadora, tanto de seu partido, o Colorado, como do Partido Nacional, é apenas na década de 1930 que o modelo se esgota, chegando ao golpe de Estado de 1933, o que significou a intensificação da repressão ao movimento operário.

Na Argentina, o golpe de Estado de setembro de 1930 pôs fim à política do governo Hipólito Yrigoyen – da Unión Cívica Radical –, de negociação e conciliação com certos segmentos da classe operária, sobretudo àqueles ligados ao próprio radicalismo e ao socialismo, como a Federación Obrera Regional Argentina-FORA do IX Congresso, onde se alojava a Federación Obrera Marítima-FOM, fundada em 1910. Os governos que seguiram ao golpe implementaram, entre 1931 e 1933, uma política de aniquilamento das organizações operárias mais combativas, ou seja, àquelas que fugiam à institucionalidade representada pela Confederación General del Trabajo-CGT, criada 20 dias após o golpe, pela fusão da Unión Sindical Argentina-USA e da Confederación Obrera Argentina-COA. Conforme Nicolás Iñigo Carrera, “o governo militar de Uriburu aplicou a pena de morte por fusilamento; durante o governo surgido das eleições de 1931, encabeçado por Justo, se aplicou a política do seqüestro e a desapareição”. Essa era a expressão política, na Argentina, da crise capitalista mundial iniciada em 1929.¹²

A denominada “década infame”, que se estende de 1930 a 1943, caracterizou-se por uma política institucional de fraude eleitoral e de violência, incluindo o assassinato de opositores. Se

¹² CARRERA, N. I. C. *La estrategia de la clase obrera – 1936-*. Buenos Aires: Ediciones Madres de Plaza de Mayo, 2004, p.40 e 45.

no governo de Yrigoyen era a FOM e a FORA do IX Congresso os interlocutores preferenciais nas questões operárias, sobrando a repressão para os anarquistas e outras tendências, no governo golpista de Uriburu, de 1930, e de Justo, eleito em 1931, é a CGT que desempenhará esse papel.

No Brasil (Corumbá), um ano depois da fundação da FOM argentina, em 1910, acontece a primeira greve marítima na cidade mato-grossense. No decorrer do período o movimento organizado pelos marítimos seguiria no ascenso com marcos em 1917, 1918 e 1919, quando se fundam três sociedades marítimas e um centro operário, responsáveis por três movimentos grevistas entre 1918 e 1920. Em 1930, uma greve por aumento de tripulação nas embarcações une os marinheiros e taifeiros do Lloyd Brasileiro, reforçando a idéia de que, apesar dos ataques patronais, o movimento mantinha-se em ascensão. Das greves acontecidas nos anos de 1918 e 1919, até chegar a esse movimento de 1930, tem-se um avanço significativo na resistência marítima. A luta já não se dava mais isoladamente a partir da categoria, mas passava a configurar-se em uma união de forças em torno de um objetivo único: o de levar suas reivindicações junto ao patronato. A *Revolução de 30* no Brasil não mudará de imediato essa perspectiva e será mais sentida a partir de 1937 com a interferência do Estado nos sindicatos.

Roteiro

No primeiro capítulo, intitulado “O caminho das águas”, inicio apresentando os ambientes naturais onde se desenrola a trama da história, os rios que ligam o Mato Grosso ao Prata, para logo perceber esses ambientes como espaços que se (re)criam ao sofrerem a ação do homem.¹³ Esta noção de espaço irá acompanhar toda a tese. Também nesse capítulo, apresento a fronteira como problema histórico-geográfico, derivado da noção de espaço. O espaço, visto como dinâmico pela ação do homem, estabelece fronteiras que podem não coincidir com as linhas demarcadas pelo Estado, as quais são transpostas pelos sujeitos e muitas vezes ignoradas.

¹³ Cf. Ana Carlos “O processo de produção/reprodução do espaço se realiza de modo ininterrupto, apresentando, em cada momento da história, características específicas” envolvendo vários níveis: o político, o econômico e o social CARLOS, A. F. A. Geografia brasileira, hoje: algumas reflexões. *Terra livre – Mudanças globais*. 18, I, nº 18, jan.-jun., 2002, p.170. Ver também SANTOS, M. *Espaço & método*. São Paulo: Nobel, 1992 (coleção espaços), que considera o espaço como um “fator de evolução social” e “uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância economia e a instância cultural-ideológica. Isso significa que, como instância, ele contém e é contido pelas demais instâncias...” (p.1)

O rio - limite, fronteira, ponte, caminho – é o ambiente privilegiado para a narrativa, um ambiente feito caminho pelo movimento dos homens.

Essas definições de espaço e de fronteira me ajudam a entender a circulação de pessoas pela região, desde o estuário do Prata e os pampas brasileiros, até o *chaco* paraguaio, os pantanais e ervais de Mato Grosso. Tal mobilidade da fronteira possibilita o emprego de mão-de-obra precarizada - arregimentada no Paraguai e no norte Argentino - no trabalho de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e na exploração da erva-mate em território mato-grossense e terras da empresa Matte Laranjeira, núcleos captaneadores da transgressão. Da mesma forma, a urbanização de cidades do antigo Sul de Mato Grosso é explicada a partir dessa percepção de transnacionalização da região, particularmente a cidade porto de Corumbá. Encerro o capítulo apontando as tentativas do governo brasileiro para a nacionalização da fronteira, já posteriores ao período delimitado para o estudo.

No segundo capítulo, denominado “Do convés ao porto”, embarco no navio buscando entender como se dava o trabalho dos tripulantes, as divisões na execução das tarefas, a hierarquia a bordo e em terra, que ordenava a vida dentro dessa microssociedade flutuante. Minha pretensão é entender como se (des)entendiam as várias etnias presentes naquele espaço limitado, indagando sobre o que as unia e o que as dividia. Como eram resolvidas as desavenças a bordo? Qual era o alcance que as leis da terra tinham nesse mundo?

Narrando os riscos naturais de uma viagem pelos rios da Bacia Platina, desde Montevideu até Corumbá, tento entender a conjugação do tempo da natureza, do tempo da máquina à vapor e das relações que os homens estabeleciam com esses elementos e entre si. Até que ponto as leis e regulamentos marítimos pré-estabelecidos conseguiam ordenar essa complexidade e evitar a desordem e a quebra da hierarquia?

Essas circunstâncias formam as características constitutivas do operário marítimo e o diferencia de outros trabalhadores em terra. Entretanto, o ser trabalhador, suas condições de vida em terra, os aproxima da multidão do porto. Para entender esses sujeitos, identificados em suas especificidades como marítimos e em suas generalizações como trabalhador, aporto em Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá, avistando os locais de moradia e de convivência das classes trabalhadoras.

Se nos dois primeiros capítulos foram, destacadamente, os indivíduos que me ajudaram a perceber os contatos existentes entre as lutas operárias acontecidas nas cidades arroladas, no

terceiro capítulo, intitulado “Idéias que nadam contra a corrente”, são as organizações que surgem como interlocutor preferencial. Elas aparecem quase sempre em movimento, ou seja, nos momentos de ação direta das greves e boicotes.

Nesse capítulo, para entender as atividades internacionais de resistência dos marítimos, escolhi o operariado de Assunção, um operariado pouco estudado, o que exigiu uma introdução à sua história. 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 levassem tanto para o sul (Argentina e Uruguai), quanto para o norte (Corumbá). Neste momento da tese, aprofundo no problema central da pesquisa: o internacionalismo operário dos marítimos que circulavam entre o Prata e o Mato Grosso. 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.

Finalizo o capítulo discutindo a “questão dos práticos” como meio para melhor entender questões aparentemente contraditórias como o cosmopolitismo das cidades portuárias, a nacionalização das reivindicações operárias e a internacionalização dos rios.

No quarto e último capítulo proponho aprofundar a discussão sobre a solidariedade de classe e o internacionalismo operário, analisando fontes que tratam das conferências operárias internacionais, acontecidas em Montevideu e Buenos Aires nas décadas de 1910 e 1920, bem como as que apresentam a repressão ordenada também internacionalmente a partir da chefatura de polícia de Montevideu. Finalizo com uma problematização do conceito de internacionalismo operário e a sua aplicabilidade à história do movimento operário na região estudada, dialogando com uma bibliografia específica, mas sempre me reportando, direta ou indiretamente, às discussões anteriores que foram embasadas, sobretudo, nas fontes primárias.

Chamo atenção aos leitores para duas questões que dizem respeito à forma de apresentação do texto: 1ª) as citações das fontes em espanhol foram traduzidas livremente para o português, preservando a referência na língua original; 2ª) a escrita do português foi atualizada para a língua moderna, preservando a referência conforme o original.

I – O CAMINHO DAS ÁGUAS...

A superfície da água, com o tempo, tornou-se um livro maravilhoso – um livro que era uma língua morta para passageiro destreinado, mas que se revela sem reserva para mim, contando os seus mais estimados segredos tão claramente quanto se os dissesse com a voz. (...). Por todas as longas mil e duzentas milhas não havia nunca uma página que fosse destituída de interesse. (...). O passageiro que não podia lê-lo ficava encantado com uma peculiar ondulação fraca na sua superfície (...); mas para o piloto, aquela era uma passagem em itálico; de fato era mais do que isto, era uma legenda com as maiores letras maiúsculas com uma fieira de pontos de exclamações a gritar ao final dela; porque queria dizer que um destroço ou uma rocha estavam enterrados ali e que poderiam liquidar com a mais robusta de todas as embarcações que jamais flutuou. É a mais tênue e a mais simples expressão que a água pode produzir mas é a mais terrível para os olhos de um piloto.

Mark Twain (2002, p.52-53)

I.1 – A formação do espaço

Dos rios que formam a Bacia Platina, o Paraná é o mais volumoso. Nasce da confluência dos rios Grande (que tem sua fonte próxima a Belo Horizonte) e Paranaíba (que surge na serra da Mata da Corda em Minas Gerais), na divisa de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais. Corre em direção ao sul, recebendo águas de diversos afluentes e desenhando as fronteiras entre o Brasil e o Paraguai, e desse com a Argentina, onde encontra o rio Paraguai, na altura de Corrientes.

O rio Paraguai também nasce em território brasileiro, na Serra do Tombador em Mato Grosso e desce em direção à planície pantaneira, para, em Mato Grosso do Sul, delimitar a fronteira com a república paraguaia, percorrendo a parte central de seu território até Assunção, de onde segue acompanhando o limite entre Argentina e Paraguai para encontrar o rio Paraná em Corrientes. Da nascente à foz o Paraguai percorre um trecho de 2.621 quilômetros.

Do ponto de confluência em Corrientes, as águas seguem com o nome de Paraná até formar um grande delta no Prata, próximo a Buenos Aires, perfazendo, desde a confluência do rio Grande e Paranaíba, uma distância de 2.739 quilômetros.

O Uruguai é outro grande rio que desagua no Prata e que também nasce em território brasileiro, na Serra do Mar em Santa Catarina. Rumo a oeste delineia a divisa desse estado com Rio Grande do Sul. Depois, rumo ao sul, acompanha a fronteira entre Brasil e Argentina e desta com Uruguai, para desaguar no delta do Paraná em frente a Nova Palmira, percorrendo uma distância de 1.700 quilômetros.

Essas águas se confundem formando o rio da Prata, denominado também de *Mar del Plata* em vista do volume, da distância entre as duas margens e da mistura com as águas do oceano Atlântico.

A Bacia Platina compreende esses três rios principais e seus afluentes.¹ Mais do que águas que se somam, nas suas margens habitam populações que vivem uma relação histórica com o rio e, por meio desse, com outros povos. As cidades ribeirinhas, sejam metrópoles ou vilarejos - ao menos aquelas fundadas até o início do século XX, anterior ao avanço das rodovias -, têm o

¹ CAMARGO, F. da S. *Britânicos no Prata: caminhos da hegemonia*. Passo Fundo: Editora Universitária UPF, 1996, dá mais detalhes sobre os cursos d'água que formam a Bacia Platina. SILVA, M. do C. B. G. da. *Rio Paraguai: O 'mar interno' brasileiro. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais*. Tese (Doutorado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 1999 (Mimeo.), apresenta um estudo histórico e geográfico que tem o rio Paraguai como tema, particularmente o trecho que percorre o território brasileiro.

rio como referência e quase sempre foram edificadas acompanhando o curso d'água e de frente para esse. As cidades banhadas pelas dezenas de rios que formam a Bacia Platina estão em territórios do Brasil, do Paraguai, do Uruguai, da Argentina e da Bolívia. Já a região do Prata, propriamente dita, compreende o Uruguai e a Argentina que são países banhados pelo rio da Prata.²

Esses países – excetuando-se a Bolívia e acrescentando o Chile -, conformam o Cone-Sul americano, uma denominação construída historicamente e que considera o espaço geográfico em seus aspectos físico, político, econômico e social. As semelhanças entre essas nações sul-americanas vão além das experiências trágicas da colonização e dominação européia, da exploração imperialista, ou das ditaduras militares que marcaram o desenvolvimento do capitalismo no subcontinente. Elas se aproximam também na forma de constituição da classe trabalhadora, com a presença mais ou menos marcante da imigração européia, bem como na maneira de organização e práticas de resistência dos diversos sujeitos, conforme se verá em outra parte deste trabalho.

Tomo esses ambientes como espaços e como tal se formam por meio de relações conflituosas - porque históricas - por sofrerem a ação humana. Diferente do lugar - ou seja, daquilo que é dado, do instantâneo, da ordem -, o espaço, conforme Michel de Certeau, é “de certo modo animado pelo conjunto dos movimentos que aí se desdobram”, “*o espaço é um lugar praticado*”.³ Tomo esta noção de espaço para entender tanto o espaço geográfico como também as relações estabelecidas no interior do navio.

No mais, a descrição que faço do espaço estabelece fronteiras que, por vezes, não coincidem com as linhas oficiais. É uma forma de delimitar a abrangência que pretendo dar à análise. As linhas que desenham as fronteiras oficiais são entendidas aqui como parte constitutiva

² A definição de Região Platina é relativamente complexa, dependendo do enfoque histórico-geográfico (econômico, político, social ou cultural), podendo englobar regiões do sul do Brasil ao mesmo tempo em que exclui o norte da Argentina e o Paraguai, como é o caso de CHAVES, C. de L. *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. Dissertação (Mestrado em História), Salvador: UFBA, 2001 (Mimeo), p.35. Para este texto, adotarei o termo Região do Prata para me referir ao Uruguai e à Argentina, particularmente às capitais destes países, enquanto que Bacia Platina denominarei a toda região cortada pelos rios que formam a Bacia. Outras terminologias apresentadas no decorrer do trabalho ajudarão a diferenciar as diversas regiões em seus aspectos histórico-geográficos. A não definição *a priori* de “uma região”, é parte de minha preocupação em não homogeneizar arbitrariamente as diferenças inter-regionais. Pode-se dizer que na região, existem regiões. Ver CERTEAU, M. de. *A invenção do cotidiano: I. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994, p.212. Lilia Medrano, recorrendo à História Regional, também contribui na delimitação da região em estudo como sendo o “espaço fluvial platino”: MEDRANO, L. I. Z. de. *De imigrante a empresário: formação e atuação da empresa de navegação fluvial de Nicolás Mihanovich (1875-1919)*. Mesa redonda. XIX Jornadas de Historia Economica. Asociación Argentina de Historia Economica. Universidad Nacional del Comahue. San Martin de los Andes, Neuquén, 6 a 8 de octubre de 2004 (mimeo.)

³ *Op cit.* p.201-2

dos espaços e não como constituinte. São lugares de acontecimento e estão para serem transpostas pela narrativa assim como o eram pelas ações dos sujeitos pesquisados. E o rio navegado – que às vezes delinea a fronteira e por vezes a ignora – é o espaço privilegiado da análise por ser a ponte entre dois (ou mais) pontos, carregando consigo a ambigüidade, como nas palavras de Certeau, quando se refere ao relato: “O relato [...] privilegia, por suas histórias de interação, uma ‘lógica da ambigüidade’. ‘Muda’ a fronteira em ponto de passagem, e o rio em ponte. Narra com efeito inversões e deslocamentos: a porta para fechar é justamente aquilo que se abre; o rio aquilo que dá passagem...”⁴

O objeto de minha análise, portanto, não é tão somente o *caminho* (o rio), mas sim o *caminhar*, ou seja, aquilo que transforma o rio em *caminho* percorrido pelas pessoas, particularmente pelos marítimos.⁵ Ou em uma concepção braudeliana, em que concebe o espaço-movimento: “não é a água que liga as regiões do Mediterrâneo [diria da Bacia Platina], mas os povos do mar. Verdade banal, que importa tornar a dizer, neste domínio em que tantas fórmulas e imagens se perdem como que por prazer.”⁶

I.2 – Fronteiras inconstantes: circulação e fixação do trabalhador no Prata, no Paraguai e no Sul de Mato Grosso.

Desde a segunda metade do século XIX, o continente americano passou a ser o principal receptor de populações vindas, sobretudo, dos países europeus, mas também do Oriente Próximo e do Japão. Pelo estuário do Prata entrou a maior parte dos imigrantes destinados ao sul do continente, colaborando no aumento vertiginoso da população da região. A Argentina passou de 1.737.000 habitantes em 1869, para 7.885.000 em 1914, com os estrangeiros chegando a constituir 30% da população total, compreendendo várias nacionalidades, em sua maioria de

⁴ *Op cit.* p.214

⁵ CAMARGO, F. da S., *op cit* p.24, defende a idéia da “impalpabilidade material” do caminho: “A existência de um *caminho*, portanto, pressupõe o *caminhar*, e os caminhos somente existem enquanto forem utilizados ou enquanto houver a possibilidade de que isso ocorra”.

⁶ BRAUDEL, F. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*. Lisboa: Martins Fontes, 1983 (Volume I), p.310.

italianos e espanhóis, além de sírio-libaneses (denominados turcos), franceses, alemães, austríacos, ingleses, eslavos, russos (particularmente judeus) e polacos.⁷

Montevideu⁸ e especialmente Buenos Aires eram as primeiras cidades do Prata com que se deparavam os imigrantes recém-chegados. Pela condição de capitais, de portos importantes⁹, de centros urbanos relativamente estruturados, transformaram-se nas principais cidades receptoras de imigrantes no Prata. Incentivada pelas políticas públicas de colonização, parte dos estrangeiros preferiu se deslocar para o interior, em direção ao pampa e ao *chaco*. Alguns chegaram ao Paraguai¹⁰ e em menor quantidade alcançou Mato Grosso.

A variedade de idiomas – espanhol, guarani, português – e de cultura da nova terra, bem como as fronteiras políticas dos estados nacionais, não representavam barreiras para pessoas provenientes de um continente tão complexo em termos culturais e lingüísticos como a Europa, que contava com uma diversidade de países com sentimentos nacionais, por vezes, muito mais arraigados do que as ex-colônias americanas.

Os desenhos das fronteiras nos pampas, no *chaco* paraguaio e argentino, e nos pantanais brasileiros, eram linhas políticas imaginárias - às vezes acompanhando o curso dos rios - desrespeitadas pelos ameríndios e pelos nacionais. Em Mato Grosso, adquiria sentido de *fronteira da transgressão* quando ladrões de gado, bandoleiros, contrabandistas e bandos armados a

⁷ Conforme DOESWIJK, A. *Entre camaleones y cristalizados: los anarco-bolcheviques rioplatenses, 1917-1930*. Tese (Doutorado em História). Campinas: UNICAMP-IFCH, 1998. (Mimeo.), p.16 e 32: “Se bem na imigração total a Argentina ocupa o segundo lugar entre os países receptores do mundo – muito longe ainda dos 32.000.000 dos quais, desde 1832, ingressaram nos Estados Unidos – também é superada pelo Canadá no saldo imigratório, ou seja, em número de estrangeiros que se radicaram definitivamente no território. O número de europeus que se enraizaram na Argentina se aproxima bastante do Brasil...”

⁸ DRACHENBERG, L. P. de. Inmigracion y colonizacion en el Paraguay, 1870-1970. *Revista Paraguaya de Sociologia*. 12, Nº 34, setembro-dezembro, 1975, p.85, estima que no Uruguai a imigração acumulada em 1915 era de 237.675. Carlos Zubillaga, considerando os Censos Nacionais e Departamentais, bastante descontínuos, estima os estrangeiros em 181.402, em 1908, em uma população de 1.042.686, em todo o território nacional, enquanto que na capital contava-se 94.132 estrangeiros, em uma população de 309.234 habitantes. Em 1930 Montevideu estava com uma população de 655.389 pessoas, sendo 148.304 estrangeiros: cf. ZUBILLAGA, C. Breve panorama da imigração maciça no Uruguai (1870-1931). In: FAUSTO, B. (Org.). *Fazer a América*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000, p.438-9.

⁹ Conforme DOESWIJK, A. *Op cit.* p.150, o porto de Buenos Aires na década de 1920, com cerca de 20 mil trabalhadores, era o “segundo em importância da América e o oitavo no mundo”.

¹⁰ DRACHENBERG, L. P. *Op cit.* p.85 estima que a imigração acumulada no Paraguai, em 1915, era de 20.732 pessoas. Os maiores fluxos, antes da década de 1930, foram de menonitas germânicos originários de várias partes do globo. Da segunda metade da década de 30, em diante, particularmente na década de 1950, o número de imigrantes cresce em virtude da chegada dos japoneses vindos não só da pátria natal, mas de outros países latino-americanos. Os menonitas e japoneses foram atraídos pela política paraguaia de imigração que incentivou a criação de colônias agrícolas, dando-lhes independência de culto e de organização da produção.

serviço de *coronéis* atuavam de um lado e de outro da linha, fazendo suas próprias leis.¹¹ Essas fronteiras incertas, marcadas pela ausência do Estado, eram pouco significantes como limites também para os imigrantes que se aventuravam na busca de riqueza fácil ou na luta pela vida.

Da mesma forma que o capital investido no comércio, nas empresas de navegação, na construção de ferrovias, no extrativismo, nos saladeiros e nos engenhos, os braços que *desbravavam* os sertões também não conheciam limites geográficos. Mesmo para os nascidos nessa parte da América, a mobilidade do trabalho era parte de suas vidas, pois necessária para a sobrevivência.

Assim, no início do século XX, o Sul de Mato Grosso foi constituído também por um fluxo migratório de mineiros, paulistas e gaúchos, entre outros brasileiros em busca de terras férteis e fartas, para formarem, geralmente, novos latifúndios.¹²

O caminho que os sul-rio-grandenses fizeram para Mato Grosso é particularmente interessante para se pensar a maleabilidade das fronteiras do Cone-Sul. Os primeiros gaúchos que migraram para o Sul de Mato Grosso, fugindo da Revolução Federalista (1893-1895), partiram dos pampas com suas famílias em carros de boi, montados a cavalo ou mesmo a pé. Atravessaram o rio Uruguai e entraram nos departamentos argentinos de Corrientes¹³ e Missões, para retornar ao Brasil pelo Paraná ou ir pelo Paraguai até alcançar a fronteira seca com Mato Grosso nas imediações de Ponta Porã. Nos Campos de Vacaria, esses colonos e posseiros sentiam-se em casa, pois encontravam pasto e ervais nativos em abundância. Com pouco ou

¹¹ Sobre a fronteira e as populações de fronteira, particularmente na região do Sul do Mato Grosso, ver CORRÊA, L. S. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso (1870-1920)*. Campo Grande: UCDB, 1999. Nesta obra a autora analisa a história regional nas suas interseções com o Prata, inclusive no que concerne a geografia: “Os campos do Sul de Mato Grosso, assim como o Pantanal, também poderiam ser considerados como um prolongamento do Chaco argentino e paraguaio; e haveria ainda uma *continuidade geográfica* nas regiões dos ervais que se estendem desde o Vale do Paraguai, adentrando pelo Sul mato-grossense em vasto território”. A pretexto da *fronteira natural*, a autora afirma que o rio Paraguai “mais integrou do que separou” o Mato Grosso do Prata, configurando um *Brasil Platino* (p.42). Quanto à fronteira nos pampas, consultar CAMARGO, F. da S. *Op cit.* p.33-4

¹² Sobre o “avanço da fronteira” nos sertões e o massacre indígena, ver LEONARDI, V. P. de B. *Entre árvores e esquecimentos: história social nos sertões do Brasil*. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1996: “É sob esse signo da violência contra as populações nativas, cujo direito congênito à posse da terra nunca foi respeitado, que nasce e se desenvolve o latifúndio no Brasil” (p.51). Sobre as relações de trabalho rural no “extremo sul de Mato Grosso”, de 1940 a 1970, ver ALBANEZ, J. L. *Sobre o processo de ocupação e as relações de trabalho na agropecuária: o extremo sul de Mato Grosso (1940-1970)*. Dissertação (Mestrado em História), Dourados-MS, – CPD/UFMS, 2003. (Mimeo.), o autor chama atenção, também, para a inserção do migrante nordestino, principalmente a partir da década de 1950.

¹³ Em uma conversa com minha avó materna, esta dizia que meu avô Ramão Neto, já falecido, apesar de sempre ter dito que nascera no Rio Grande do Sul, era *correntino*, numa referência pejorativa a quem nasce no meio do caminho, entre Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul.

nenhum capital, cercavam terras devolutas supostamente desabitadas, ou disputavam a posse da terra com índios e nos domínios da poderosa empresa extrativista Matte Larangeira.¹⁴ Entre o final do século XIX e início do XX, cerca de 10.000 sul-rio-grandenses chegaram ao Sul de Mato Grosso.¹⁵

Também os paraguaios, fugindo da miséria do pós-Guerra da Tríplice Aliança e das conturbações políticas, partiam para Mato Grosso em busca de melhores condições de vida, acabando, quase sempre, por sujeitarem-se a trabalhos aviltantes, como na extração do quebracho¹⁶, nos saladeiros, na peonagem, como pequenos posseiros, na árdua tarefa da colheita e transporte da erva-mate nas terras da Companhia Matte Larangeira, na construção da ferrovia Noroeste do Brasil-NOB e ainda em atividades urbanas como marítimos, por exemplo, conforme tratarei noutra parte deste trabalho¹⁷, ou mesmo integrando grupos de contrabandistas, pistoleiros de aluguel e bandoleiros.

De acordo com Corrêa Filho, as revoluções no Paraguai do final do século XIX, levaram muitos paraguaios a procurar abrigo em terras sul-mato-grossenses, dentre esses,

“contavam-se vaqueiros exímios, que não tardaram em prestar o seu concurso aos fazendeiros.

Assim foi que aos poucos se distinguiram os peões do sul, conforme a terminologia que entrou a predominar na região, dos camaradas do norte, embora se aplicassem a análogos trabalhos do campo. Enquanto estes, porém, tanto manejavam o laço, como a enxada, aqueles, de admirável destreza na lida pastoril, nenhum gosto manifestavam para a labuta agrária.

De acordo com as suas preferências, o consumo de carne avultou, como elemento preponderante no regime de alimentação. De igual maneira, o uso do mate chimarrão acompanhou-os em suas migrações...”¹⁸

¹⁴ Em 1º de março de 1919, o jornal *O Matto Grosso* Cuiabá, denunciava a disputa por terras entre a Matte Larangeira e os recém-chegados. O jornal saía em defesa dos “posseiros” e contra a pretensão da empresa de armar jagunços para expulsar os “pequenos proprietários” (p.1) – BEIP.

¹⁵ RODRIGUES, J. B. *História de Mato Grosso do Sul*. São Paulo: Editora do Escritos, 1985, p.135. *Apud*, CORRÊA, V. B. *Fronteira Oeste*. Campo Grande: Editora da UFMS (Fontes Novas: Ciências Humanas), 1999 p.42.

¹⁶ Árvore típica da região limítrofe entre Brasil, Argentina e Paraguai. Da sua madeira extraía-se o tanino utilizado no curtimento de couro e no tingimento de tecidos.

¹⁷ Semelhante a outras regiões do Cone-Sul, em Mato Grosso também era comum a utilização de mão-de-obra indígena, principalmente nas fazendas de gado e na colheita da erva-mate. Nos ervais da Matte Larangeira, por exemplo, o dialeto corrente era o guarani em vista da predominância dos paraguaios e dos índios guarani, culturas que muitas vezes, na historiografia, confundem-se por causa da pouca clareza das fontes. Sobre o trabalho na Matte Larangeira, consultar ARRUDA, G. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira*. Londrina-PR: UEL, 1997, e GUILLEN, I. C. M. *O imaginário do sertão: lutas e resistências ao domínio da Companhia Matte Larangeira (Mato Grosso: 1890)*. Tese (Doutorado em História), Campinas: IFCH/ UNICAMP, 1991, (Mimeo.).

¹⁸ CORRÊA FILHO, V. *Fazendas de gado no pantanal mato-grossense*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura/SAI, 1955, p.25. *Apud*. CORRÊA, V. B. *Fronteira Oeste*. Campo Grande: Editora da UFMS, 1999 (Fontes Novas: Ciências Humanas), p.41.

A superexploração da mão-de-obra paraguaia nos ervais mato-grossenses era um assunto corrente na imprensa operária do Cone-Sul e chegou a merecer um número especial do *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, órgão governamental da Argentina, em 1914. Nesse *Boletín* relatam-se as investigações sobre as relações de vida e trabalho dos “ervateiros” e dos “obrageiros” (extração de madeira), no Alto Paraná argentino, bem como os dados ressaltando as formas de contratação e condições de trabalho nos ervais do Paraguai e do Brasil.¹⁹ O governo argentino preocupava-se com a possível utilização de trabalhadores nacionais nos ervais paraguaios e brasileiros.

O periódico anarquista *La Batalla*, publicado em Montevideu, em artigo intitulado “Do Paraguai: contra a ‘Industrial Paraguaia’”, também descreve o trabalho nos ervais e no corte de madeira no Paraguai.²⁰ No número seguinte, com o artigo “Nos ervais: a escravidão impera”, volta ao assunto e detalha a forma de exploração do trabalho na Matte Larangeira em Mato Grosso²¹, transcrevendo alguns trechos do jornal *A Noite*, do Rio de Janeiro, de 12 de dezembro de 1915, que denunciava o assassinato de trabalhadores por capatazes da empresa.²²

As autoridades brasileiras da fronteira eram coniventes com a arregimentação de paraguaios para o trabalho nos ervais. Em ofício ao Ministro das Relações Exteriores do Brasil em 1927, o Cônsul do Brasil em Assunção argumenta sobre as dificuldades em fiscalizar a entrada de estrangeiros pelo porto da empresa (Porto Murtinho), na fronteira com o Paraguai. No mesmo ofício pede explicações ao Ministério sobre as exigências aos imigrantes que ali chegavam, afirmando a impossibilidade de dar vistos nos passaportes, pois muitas pessoas não tinham o documento. Para exemplificar, lembra que o Vice-Cônsul em Conceição acusara uma irregularidade da Matte Larangeira que arrolava trabalhadores para serem introduzidos no Brasil, sem passaportes, contando com a tolerância das autoridades brasileiras. Ainda:

“No ano passado a uma turma de 54 trabalhadores foi facilitada a entrada, mediante um passaporte-lista, devidamente visado por aquele Vice-Consulado,

¹⁹ REPÚBLICA ARGENTINA. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*. Buenos Aires: Imprenta y Casa Editora Juan A. Alsina. N° 26, Abril, 30 de 1914 (245 pgs.) – BBKA. O departamento fora criado em 1907.

²⁰ *La batalla*: Periódico de ideas y crítica. Ano 1, Num.10, Montevideu, novembro de 1915, 2ª quinzena (p.3) – BNU.

²¹ A empresa tem sua origem em 1874, quando o funcionário da comissão de demarcação de fronteiras, Thomaz Larangeira, começa a explorar a erva-mate do lado paraguaio, utilizando 250 *mineiros* paraguaios. Em 1882, o governo Imperial concede-lhe autorização para exploração de uma grande extensão de terras no Sul de Mato Grosso. Posteriormente a empresa terá como acionista a oligarquia dos Murtinho e continuará contando com a benevolência e proteção do Estado. Em 1902, as ações da empresa passaram para o grupo Francisco Mendes & Cia, mantendo relações com os Murtinho, e a matriz estabeleceu-se definitivamente em Buenos Aires, principal porto de destino da erva-mate e onde, desde 1891, a empresa já contava com base. Ainda hoje, na sede em Buenos Aires, se beneficia a erva Matte Larangeira.

²² *La batalla*: Periódico de ideas y crítica. Ano 1, Num.11, Montevideu, dezembro de 1915, 1ª quinzena (p.1) – BNU.

a vista da recomendação, pelo mesmo recebida, do então Senhor Ministro [...], e das alegações do interessado, Senhor Toledo, de São Paulo, produtor de erva-mate, quanto às dificuldades de serem expedidos passaportes individuais a pessoas residentes em lugares diferentes e distantes das sedes das autoridades competentes...”²³

Uma observação manuscrita destaca a preocupação com os *indesejáveis* que poderiam entrar pela fronteira:

“Para se coibir em parte o abuso seria necessário o concurso do Presidente do Estado do Paraná a fim deste fazer sentir à Empresa Matte Laranjeira o movimento da entrada desses trabalhadores no Brasil sem os documentos exigidos em lei.

Nessas turmas de homens podem passar para o nosso território indivíduos indesejáveis, que despedidos mais tarde pela empresa por inúteis os seus serviços ficam a perambular pelo nosso país como elementos nocivos à ordem e progresso do Brasil...”

As preocupações do Consulado brasileiro em Assunção eram tão somente quanto à entrada de imigrantes sem controle na fronteira, mas em momento algum das fontes o Consulado demonstra estar atento para as denúncias de trabalho compulsório ou desrespeito a contratos por parte de empresários que arregimentavam mão-de-obra estrangeira. Pelo contrário, o Consulado saía em defesa dos interesses patronais, tentando, por um lado, evitar a entrada de “indesejáveis” que poderiam por em risco a ordem e, por outro, invalidando as críticas feitas na imprensa do Paraguai às relações de trabalho em Mato Grosso.

Assim se referia o Cônsul Geral do Brasil em Assunção, com relação à notícia veiculada na imprensa daquela capital sobre a utilização de mão-de-obra paraguaia nos trabalhos de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em 1909:

“Não é a primeira vez que a imprensa desta Capital, atualmente toda ela oficiosa, no intuito de desviar a contínua emigração de braços validos para o Brasil, onde encontram, além da tranquilidade e da segurança que lhes faltam no país, melhor remuneração, insere artigos e pequenas notícias do teor da que tenho a honra de remeter em anexo...”²⁴

Anexado ao ofício, o Cônsul encaminhava ao Ministro das Relações Exteriores, Barão do Rio Branco, o artigo “Os operários da ferrovia de Mato Grosso e seus salários”, publicado no

²³ CONSULADO GERAL DO BRASIL em Assumpção. Ofício n. 40 L.C, 17/3/1927. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras. Assunção, Offícios 1927-1930, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 11 – AHI.

²⁴ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 27 de abril de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras, Offícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

jornal *El diario*, de 26 de abril de 1909, que relatava sobre o emprego de muitos paraguaios nos trabalhos de construção:

“Foram estes seduzidos pelas promessas de bons salários, que as faziam os agentes encarregados de contratar-lo.

Resulta, entretanto, que [...] não se cumprem. Deduzimos esta conclusão dos informes que por diversos meios nos chegam.

Por esta correspondência que recebemos do Norte, nos interamos de que recentemente se produziu um protesto geral devido a que quando foram os operários, a cobrar seus salários, lhes rebaixaram estes em quase a metade sem nenhum motivo. [...] por faltar nestes momentos um representante nosso em Corumbá, os operários paraguaios se viram privados de todo apoio no caso iníquo que relatamos.

Estes fatos que, segundo parece constituir a norma de conduta dos empresários, devem servir de advertência aos camponeses que se deixando seduzir por falsas promessas se contratam para irem trabalhar de peões naquelas obras.”

O Cônsul volta a remeter ao Ministro um recorte do jornal *El diario*, de 5 de maio de 1909. O artigo, denominado “Os operários da ferrovia de Mato Grosso”, descreve como os agentes da NOB faziam o recrutamento de braços do lado paraguaio:

“... Os agentes encarregados de recrutar peões, recorrem nossos campos, oferecendo tudo quanto é imaginável para induzir aos camponeses a ir a Matto Grosso. Aos que se decidem lhes antecipam dinheiro para obrigar-los. Depois lhes embarcam, lhes levam aos desertos onde se fazem os trabalhos e começa os infelizes o mais duríssimo trabalho.

Obriga-se a trabalhar todo o dia e, freqüentemente, parte da noite. As obras avançam com uma rapidez extraordinária a custa dos maltratados operários para os quais não há consideração nem descanso. [...] Vão os pobres com a intenção de trabalhar um certo tempo, juntar um pouco de dinheiro e regressar depois trazendo para os seus lares as economias realizadas. Modesta aspiração que o insaciável egoísmo dos empresários não lhes deixam realizar, [...]. É penosa para nós a situação em que ficam em terra estranha as vítimas da exploração empresarial. E por esta razão desejamos evitar que o número dela aumente com novos contingentes de incautos surpreendidos pela verbosidade mentirosa dos agentes.”²⁵

Em 1910, o Cônsul do Brasil em Assunção retoma o assunto, criticando o Cônsul do Paraguai em Corumbá (Augusto Aponte) que teria inspirado um outro artigo na imprensa paraguaia sobre o mesmo assunto. Para defender os interesses dos construtores da NOB, o Cônsul brasileiro revela outras formas de exploração da mão-de-obra paraguaia na fronteira, desta vez pelos próprios patrícios:

²⁵ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assunção 8 de maio de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Anexo. Ofícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

“O Sr. Augusto Aponte que se mostra tão cheio de ardor humanitário pelos seus patrícios residentes no Brasil, e que tem a certeza da inexatidão do que alega por ter percorrido, a convite d’aquela Empresa, grande parte da zona em construção, é irmão do Major Adolfo Aponte, chefe militar do presídio de Bahia Negra, o qual, com o estipêndio mensal de oito mil pesos, moeda argentina, tem particularmente contrato para fornecimento de madeiras à firma alemã Otto Wulff, de Buenos Aires, sendo as terras de propriedade do Estado, o trabalho de corte, preparo e embarque feito exclusivamente e gratuitamente pelos soldados e detidos sob seu discricionário comando, todos compatriotas do Sr. Augusto e, por igual, dignos de sua compaixão.

Entretanto, parece que o procedimento do irmão do Sr. Augusto é mais merecedor do aplauso do governo paraguaio porque, a solicitação deste, discute atualmente o Congresso legislativo um projeto de lei especial promovendo a Tenente-Coronel, por merecimento, o Major Adolfo Aponte.”²⁶

Anexo ao ofício, o Cônsul brasileiro envia outro artigo com o mesmo título do de 1909, publicado em Assunção, sobre “Os operários da ferrovia de Mato Grosso”. O artigo - não assinado e que parece ter sido escrito pelos articulistas do próprio jornal - inicia afirmando que não fazia muito tempo, havia sido publicada no jornal “um aviso emanado do comitê oficial dos trabalhadores italianos, recomendando a esses não aceitar contratos de nenhuma espécie para ir a Mato Grosso a trabalhar nas obras da ferrovia”. O jornal elogia essa atitude da colônia italiana e dos consulados italianos que também aconselhavam os seus compatriotas a não irem para Mato Grosso, bem como chama atenção para que os paraguaios, conforme o jornal, a maioria dos braços na construção da ferrovia, organizassem comitês iguais aos dos italianos.

Por fim, o jornal afirma que vinha fazendo sua parte, propagando as condições de trabalho na ferrovia, embora não surtisse efeito, pois os trabalhadores eram provenientes da zona rural e não tinham acesso as notícias ou não sabiam ler.

A imigração paraguaia para o Mato Grosso não era a desejada pelas elites mato-grossenses (oligarquia rural e comerciantes), pois os braços ideais seriam os europeus. Os paraguaios, para essas elites, estavam na mesma categoria de inferioridade racial dos índios e dos mato-grossenses descendentes, por sua vez, de índios, negros e europeus abasileirados. O peso do *atraso* da província recaía nas características do povo *preguiçoso, apático e acomodado*.

Nesta perspectiva, a penetração de imigrantes nos pantanais não se fez de maneira pacífica, mas enfrentou vários obstáculos, com destaque ao elemento paraguaio, para o qual se

²⁶ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assunção 25 de julho 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras. Assunção, Ofícios 1909 – 1910. Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI.

canalizaram os sentimentos xenófobos de instituições do Estado, dentre as quais a Força Pública e algumas associações nacionalistas em Corumbá, como, por exemplo, a até então embrionária Liga Nacionalista de Corumbá, na sua fundação, em 1920.²⁷ Contraditoriamente, o sul-mato-grossense assimilou a cultura paraguaia em vários aspectos: na culinária, a *chipa*, o *tereré*, o *puchero*;²⁸ na música, a *polca-paraguaia* e o *rasqueado*, mesmo que proliferasse o sentimento antiguarani em decorrência da imposição da interpretação que a elite brasileira fizera da guerra contra o país vizinho.²⁹

Grande parte da população paraguaia que migrou para o Sul de Mato Grosso após 1870, foi composta de mulheres viúvas e crianças órfãs de pais mortos na guerra da Tríplice Aliança. Em relatório do Agente de Colonização do Porto de Corumbá, a Companhia Nacional de Navegação afirmava ter transportado de Assunção a Corumbá, em 1876, 84 homens, 150 mulheres e 42 menores. Muitos desses permaneceram na cidade apenas o tempo necessário para visitar parentes. Dos que ficaram, conforme o relatório, a “quase totalidade”, era “de mulheres perdidas, da mais baixa espécie, verdadeiras fezes da sociedade que trazem consigo os vícios mais repugnantes e aqui se vêm entregar a mais imunda devassidão fugindo completamente a todo e qualquer trabalho [...] causa de constantes desordens, roubos e desmoralização...”³⁰

O próprio Cônsul do Brasil em Assunção deixava claro qual a imagem que se reproduzia do Paraguai e do paraguaio, no Brasil, no início do século XX. Justificando a impossibilidade de atender a um ofício do Ministério do Exterior que solicitava informações sobre os programas de imigração, colonização e organização do trabalho no Paraguai, o Cônsul do Brasil afirmava que a:

²⁷ A respeito da fundação da *Liga* em Corumbá ver: LIGA NACIONALISTA CORUMBAENSE. Circular ao Exmo. e Revmo. Sr. Presidente do Estado, informando da fundação da sociedade. Lucídio Leite Pereira. Corumbá, em 29 de ago. de 1920. Cx. 1920-D - APEMT.

²⁸ A *chipa* é uma rosquinha feita de polvilho de mandioca e queijo ralado, assada ao forno; o *tereré* é uma bebida feita de erva-mate sugada de uma cuia, geralmente feita de chifre de boi, por uma bombilha de metal ou de madeira (distingue-se do chimarrão gaúcho por ser servido com água fria); o *puchero* paraguaio e mato-grossense é um cozido de osso bovino com mandioca, podendo levar ainda diversos legumes.

²⁹ A influência correntina também é sentida no atual Mato Grosso do Sul, como por exemplo no ritmo musical *chamamé*. Uma análise importante relacionada a construção da imagem do Paraguai na imprensa brasileira durante a Guerra da Tríplice Aliança está em SILVEIRA, M. C. *A batalha de papel: a guerra do Paraguai através da caricatura*. Porto Alegre: L&PM, 1996. Sobre a discriminação ao trabalhador paraguaio em Mato Grosso e a preferência pelo europeu, ver OLIVEIRA, V. W. N. de. *Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande-MS: UFMS, 2005, particularmente o capítulo 2.

³⁰ RELATÓRIO da Agência de Colonização em Corumbá, João Lopes Carneiro da Fontoura, 17 de Fevereiro de 1876 ao Presidente da Província de Matto Grosso. (manuscrito). Lata 1876-D - APEMT, *Apud.* CORRÊA, L. S., 1999, *Op cit.* p.210.

“...escassez de fontes de informações neste país, onde tudo está por organizar, e n’um lamentável estado de atraso e abandono, concorrendo também, e em grande parte, para a demora na resposta [...] a proverbial e assaz conhecida indolência do seu pessoal administrativo e atavismo de raça desta gente que apenas move-se e agita-se em torno, ou no urdimento, de tramas e conspirações políticas...”³¹

O discurso do Cônsul, à primeira vista, se assemelha muito à descrição que viajantes europeus faziam do Brasil, no mesmo período. Esse discurso também era reproduzido pelos brasileiros procedentes do centro do país, com relação ao sertão mato-grossense, bem como pelos platinos ao se referirem ao norte.

A exploração a que sofriam os paraguaios na NOB também se repetia em relação às outras nacionalidades, como japoneses e brasileiros. Por outro lado, os protestos contra as condições de trabalho se multiplicavam por toda a extensão da linha férrea. Um desses movimentos deu-se em 1910, no Município de Miranda. Segundo o jornal *O Brazil*, na oportunidade, corriam boatos em Corumbá sobre as “graves perturbações da ordem pública em Miranda”, para onde afluíram centenas de trabalhadores da Noroeste e “outros elementos maus que corrompendo os mesmos operários procuravam levá-los a um levante geral contra a atual administração daquela via férrea”. Nos dias 8 e 9 do mesmo mês de setembro, após a inauguração do trecho da linha férrea em Miranda, chegaram boatos de que havia morrido em conflito, o “famigerado desordeiro ‘Mascara de Ferro’” e Ezequiel Antunes de Souza.³²

O jornal destaca o telegrama enviado pelo engenheiro chefe da NOB, Arnaud, ao fiscal do governo junto à empresa, Pedro Gonçalves de Almeida, em que comunica a permanência das desordens e que continuava “afluir aos acampamentos de operários elementos duvidosos provocando desordens e conflitos parciais, prejudicando a ordem pública e o bom andamento dos trabalhos em Miranda e outros pontos e que a polícia do lugar é insuficiente para manter a ordem”. Conclui o artigo, que “á ultima hora conseguimos saber que o ministro da Guerra autorizou ao sr. comandante da 18ª Região Militar destacar para Miranda um contingente de força federal para proteger os trabalhadores da Noroeste”.

Para os trabalhos de construção do primeiro trecho da estrada de ferro, de 1904 a 1914, tanto do lado paulista, quanto do lado mato-grossense, arrematavam-se pessoas de várias

³¹ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção, 29 de abril de 1915. A Sua Excelência o Senhor Doutor Lauro Muller, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

³² *O Brazi*, Corumbá, 18/9/1910, nº 386, p.1 – BEIP.

partes do país e do exterior. Nesse primeiro momento, não havia, por parte da empresa contratada pelo Estado, preocupação com o emprego de mão-de-obra qualificada. Bastavam pessoas com coragem para enfrentar os perigos de regiões de florestas e de pantanais, repletas de animais selvagens e de mosquitos transmissores da malária, pessoas destemidas perante à eminência constante de ataques indígenas. Para atrair trabalhadores para esse meio, a empresa investia em propaganda e em agentes aliciadores, em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e nos países do Prata.

Para a imprensa local, defensora do “progresso” a qualquer custo, os protestos dessa “multidão” contra as condições a que eram submetidos, eram sempre arquitetados por pessoas estranhas, por indivíduos alheios. Aqueles operários “humildes” não seriam capazes de desacatar a autoridade do chefe. Entretanto, tornavam-se cada vez mais correntes as manifestações de descontentamento dos trabalhadores e a imprensa não poderia mais omitir a existência desses sujeitos e suas reivindicações.

Em 1913, com a decretação da caducidade do contrato de construção por parte do governo com a Companhia Noroeste do Brasil e o atraso de meses nos vencimentos de seus funcionários, os operários, no lado mato-grossense, paralisaram suas atividades e foram para Bauru, onde a população assistiu a uma manifestação de “famintos e esfarrapados”, expondo a situação precária da construção da estrada.³³

Os atrasos nos salários continuaram, além dos preços extorsivos nos armazéns da empresa e a falta de crédito nas praças. Em março de 1915, um movimento mais radical aconteceu, partindo de Três Lagoas, Mato Grosso, com a invasão das oficinas daquela estação, mobilizando os operários no decorrer da estrada e danificando a linha telegráfica. Os grevistas chegaram até Itapura, São Paulo, mas a repressão policial veio com maior intensidade e impediu que o movimento se alastrasse até Bauru. Muitos foram presos e outros demitidos. A empresa ferroviária expôs em telegrama a disposição de fazer os operários trabalharem pela força, além de demitir grevistas. O apoio prestado por parte de alguns órgãos da imprensa de Bauru à greve de 1913, não se deu nesse movimento por não considerá-lo “pacífico”.³⁴

Quanto aos apelos da empresa à sociedade, com referência aos movimentos dos operários, a autora Maria Inês Castro afirma que

“Durante todo o tempo que durou a construção, a Companhia Noroeste procurou destacar os ‘sacrifícios’ que fora obrigada a fazer para levar adiante a

³³ CASTRO, M. I. M. *O preço do progresso. A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas, UNICAMP-IFCH, 1993. (Mimeo.), p.219.

³⁴ *Idem*, p.223.

obra civilizadora, assentando os trilhos no sertão e semeando a riqueza em sua passagem. Em nome dessa riqueza ainda a florescer, tudo lhe era permitido e qualquer obstáculo ao trabalho na ferrovia era pintado como oposição injustificada e como resultado de campanhas difamatórias contra uma empresa preocupada somente com os interesses do país.”³⁵

Quando a ferrovia começou a operar no trecho Bauru (SP) a Porto Esperança (MT), em 1918, alguns antigos trabalhadores da construção permaneceram como operários nas máquinas, na linha e nas oficinas da empresa. Outros, com experiência ferroviária, vieram para a região da Noroeste. Os movimentos, que até então se resumiam a reivindicações de pagamento de salários atrasados e denúncia de superfaturamento nos armazéns, ganharam consignas mais gerais, como a diminuição da jornada, melhoria nas condições de trabalho, aumento salarial etc. Percebe-se também a organização de associações para defesa dos interesses dos trabalhadores e as greves seriam, a partir de então, geralmente, organizadas por tais associações.

Assim, em 1919, uma greve dos ferroviários em Aquidauana exigia “aumento de salário, demissão do médico e do inspetor de tração, assim como a revogação da remoção de Garcia”, um espanhol presidente do centro operário.³⁶

Enquanto perdurou a greve, em todo o mês de outubro, os trabalhadores tentaram mobilizar outras estações e ganhar a opinião pública para suas causas, fazendo manifestações e distribuindo panfletos em que apontavam suas condições de trabalho e suas reivindicações. O movimento findou com a acusação (e processo) contra os operários por descarrilamento de uma locomotiva e a intervenção da força pública.³⁷

Como se vê, as denúncias na imprensa paraguaia evidenciavam a situação vivida pelos trabalhadores construtores da ferrovia; condições, por sinal, muito avessas àquelas que o Cônsul do Brasil afirmara existir, de tranqüilidade, segurança e bons salários.

As notícias sobre a exploração do trabalho no norte argentino, no Paraguai e no Mato Grosso chegavam a Assunção e ao Prata trazidas, igualmente, pelos tripulantes que navegavam

³⁵ *Idem*, p.222.

³⁶ *O Matto Grosso*, Cuiabá 23/10/1919, nº1615, p.1. *O Matto Grosso*, Cuiabá 26/10/1919, nº1616, p.1. *O Matto Grosso*, Cuiabá 30/10/1919, nº, p. 1 - BEIP. O jornal, um órgão do Partido Republicano Mato-Grossense, acusava o movimento de tentar tumultuar o governo de Dom Aquino Corrêa e de estar sob o comando do chefe político do Partido Republicano Conservador, em Aquidauana, professor Bodstein.

³⁷ O processo crime, com os depoimentos e fotos da locomotiva descarrilada, está em: JUIZO FEDERAL do Estado de Matto Grosso (1029), ano 1919, local Aquidauana, autor Procurador da República, réus Francisco Garcia mais 6 operários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, assunto Denúncia, doc.n.711 (Caixa “Tribunal da Relação”) - APEMT

rio-acima. Tendo como referência a vida em Buenos Aires e Montevidéu – em alguns casos, também na Europa -, ao relatar o que viam rumo ao norte, esses tripulantes, muitas vezes, utilizavam termos como *incivilizado*, *inconsciente*, *bárbaro*, *atrasado*, *selvagem*, dentre outros, para referir-se à região e às pessoas dos lugares *longínquos*.

Durante uma viagem para Corumbá, o marítimo argentino Welko Denda conta da sua passagem por Porto Esperança³⁸, onde se explorava um tipo de palmeira utilizada para poste de telégrafo, “no remoto Alto Paraguai” a poucos quilômetros da “pitoresca cidade” de Corumbá. Sobre a mão-de-obra empregada nas “impenetráveis e frondosas selvas”, Welko salienta que se explorava de forma “bárbara e selvagem aos pobres índios da tribo dos ‘chamacocos’, índios bons e inofensivos, trabalhadores ao mesmo nível do homem branco, sofridos e curtidos seus rostos pelo ardente sol dos trópicos... As mulheres trabalham junto aos homens...”³⁹

Provavelmente, o autor do longo artigo “Resquícios de barbárie” publicado no periódico argentino *La Union del Marino*, editado pela Federación Obrera Marítima da argentina, era um marítimo engajado na luta sindical e que se espantava com a forma de exploração da mão-de-obra indígena que poderia passar despercebida ao olhar despreocupado do simples viajante.⁴⁰ Ao descrever o patrão, Welko dá mais indícios de sua militância:

“...um tal Notti, que lá em sua mocidade havia sido, em Assunção, um organizador e propagandista sindical e de idéias liberais [...] era um homem déspota, de espírito sanguinário que não trepidava em castigar [...] os pobres índios, os quais sabiam dizer, em sua linguagem peculiar, mescla de guarani e castelhano: ‘Patrón muy malo’ ... ‘Darecoy paga y trabaja mucho’.”

³⁸ Porto Esperança era a ponta extrema da estrada de ferro NOB que partia de Bauru-SP. Dali as mercadorias e passageiros eram transportadas por navio até Corumbá. Em *Tristes Trópicos* Lévi-Strauss, descreve Porto Esperança “tão mal denominado”, como o “lugar mais esquisito que se possa encontrar na face da terra, com exceção talvez de Fire Island no estado de Nova York [...] nada justifica sua existência, salvo o paredão, à beira do rio, do fim de uma linha de estrada de ferro [...] a única população são os empregados da linha: as únicas casas são as suas. São barracos de madeira construídos em pleno pântano [...] As noites são sofridas: o calor úmido, os grandes mosquitos dos pântanos [...]. As cinco horas da manhã, quando a locomotiva nos transfunde seu vapor pelo nosso fino assoalho, o calor do dia anterior ainda está ali. Nenhuma cerração, apesar da umidade, mas um céu de chumbo, uma atmosfera pesada como se um elemento suplementar tivesse se somado ao ar e o tornasse impróprio à respiração.” LÉVI-STRAUSS, C. *Tristes trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p.152-3.

³⁹ *La Union del Marino*. XIV, Núm. (ilegível), Buenos Aires, abril de 1924 (p.6) - BCA

⁴⁰ É de se notar que em 1908, Rafael Barret, um conhecido militante e intelectual libertário espanhol que atuou no Paraguai e na Argentina, fugindo de perseguições em Assunção, ao passar por terras mato-grossenses não tenha prestado atenção na forma de exploração do trabalho. Em cartas escritas durante a fuga e enviadas à sua esposa, Barret descreveu a viagem da capital paraguaia até Corumbá, passando por Porto Murtinho, onde ficara hospedado nas oficinas da Cia. Matte Lorangeira. Confessara que “Lhe repugnara encostar-se na cama dos negros”. Seguindo viagem, passou por Porto Esperança, onde pleiteou vaga de engenheiro e desenhista nos trabalhos de construção da NOB, nada conseguindo. Chegou a Corumbá em 23 de outubro de 1908. Neste ponto, o militante restringe-se a demonstrar sua decepção com a cidade, afirmando que se poderia ganhar bem, mas o custo de vida era caro e a concentração de tropas militares, em Corumbá, para defesa do Sul do estado - que recebia, mais uma vez, as investidas do bando armado de Bento Xavier - desenhava um clima tumultuado, por sinal, diferente daquele que lhe haviam dito. BARRETT, R. *Cartas íntimas. Com notas de su viuda, Francisca Lopez Maiz de Barrett*. Montevideo: Biblioteca Artigas, 1967, p.37-46.

Perante as condições de trabalho, de alimentação e de moradia impostas pelo “terrível patrão” aos cerca de 60 índios, o autor compreende ser “lógico” que os índios chegassem “algum dia a rebelar-se”. Welko Denda passa então a relatar uma conversa que teve com uma índia “já velha e demarcada horrivelmente, chamada ‘Winchita’, e um índio – o mais inteligente deles – chamado ‘Corrientes’”, os únicos da tribo que estavam sempre a bordo do navio.

O índio “Corrientes” conta a história de uma rebelião planejada por “Winchita”. Nas palavras de Welko, em uma determinada noite aquelas “selvas milenares” presenciaram um acontecimento “trágico”: “rodeado o rancho do patrão, foi situando a seu redor toda a indiada da tribo enfurecida e ébria de vingança, sublevada, indignada, produzindo espumas de raiva canina; e, em seus semblantes, se pintava um ritual de sinistra resolução...”. Acordado pelos gritos da “famélica turba”, o patrão pôs-se a organizar a defesa, juntando vários peões “que muito pouco o estimavam”, porém, vendo em perigo suas vidas, lutaram pela defesa do patrão. Aquelas “almas inconscientes do que faziam, arrasaram tudo, como um turbilhão, como uma impetuosa torrente”. Os índios, tendo a frente “Whinchita”, ferida no rosto por uma machadada, conjuntamente a “Corrientes”, “arrasaram com tudo, saqueando o estabelecimento, levando-se tudo e deixando sobre o terreno vários cadáveres de índios e de homens brancos”.

Para esse trabalhador marítimo, a rebelião indígena era fruto das condições miseráveis a que eram submetidos, mas também da falta de consciência dessas “falanges de miseráveis, parias mansos e bravos às vezes, que só servem para as obragens como elementos de uma iníqua e desumana exploração e que ao contrário dos do conto de Diderot, só sabem como bestas, a razão ou argumentação que devem comer para viver e nada mais...”.

Ora, “sob essa vida miserável de cão”, era compreensível, segundo o autor, que os índios prefeririam viver na liberdade da selva e “é lógico, é humano, é elementar, que a tribo, num ímpeto de um justo e incontrolável furor, se rebele e arrase com tudo... Porque até os índios avançam, se civilizam, e já não querem eles trabalhar mais pelo patrão e muito menos como o faziam trabalhar os primeiros exploradores da América...”.

A mescla da língua guarani com o castelhano – citadas por Welko Denda -, por vezes, com pitadas do regionalismo gaúcho, predominava principalmente nos lugares distantes dos raros centros urbanos como, nesse caso, na exploração de madeira no Pantanal, nos ervais, nas

fazendas de gado, entre outras atividades fronteiriças que utilizavam, especialmente do trabalho compulsório de índios e de paraguaios.⁴¹

A descrição de uma casa de jogos do início do século XX, - onde se apostava com “pesos paraguaios, argentinos e uruguaios, libras em ouro, papel brasileiro e *giros* da Empresa Matte Larangeira” -⁴² permite visualizar a diversidade de sujeitos que circulavam pela região de fronteira seca, com seus cavalos e carros de boi:

“Aí, nesse ranhão, de onde sai um cheiro acre, nauseabundo, misto de tabaco, cachaça e budum, estão reunidos em volta de uma grande mesa, mascates e capatazes de ervais, compradores de gado e agenciadores de erva, vagabundos e marafonas, chauffeurs, carreteiros, bochinheiros profissionais, capangas de coronéis, cabos de polícia, criminosos, cautrêros e assassinos...”⁴³

O movimento de populações no Cone-Sul era uma via de mão dupla. Da mesma forma que paraguaios desciam o rio para trabalhar na Argentina e no Uruguai ou subiam para o Mato Grosso, também os brasileiros, os argentinos e os uruguaios movimentavam-se em busca de melhores condições de vida e trabalho. Na documentação do Itamaraty é corrente o pedido de ajuda que brasileiros desempregados faziam aos consulados, para voltar ao Brasil, bem como o registro de trabalhadores brasileiros nos mesmos consulados dos países vizinhos.⁴⁴

A *fronteira da transgressão* também permitia a mobilidade de perseguidos políticos como no caso do articulista de jornais operários Rafael Barret, que circulou por Argentina, Uruguai e Paraguai. Talvez um dos mais célebres rebeldes que cruzou essas fronteiras tenha sido Luiz Carlos Prestes que, após longa marcha pelo interior do Brasil, se internou na Bolívia e

⁴¹ Cf. CORRÊA, L. S. 1999, *Op cit.* p.53-4, “O Guarani e o Castelhana, ou ainda uma mescla de ambas com o Português, foram as línguas faladas no cotidiano da fronteira, disseminadas por todo o Sul de Mato Grosso, nos portos do Baixo-Paraguai e em toda a extensa região ervateira. Em Corumbá, em fins do século passado, foi tão comum o uso de línguas estrangeiras, sobretudo do guarani, a ponto de preocupar as autoridades locais no sentido de reforçar o ensino da Língua Nacional em suas escolas.” Também no norte argentino, a língua guarani parecia predominar entre os pobres.

⁴² O “giro” era um tipo de “papel” emitido pela Matte Larangeira e que circulava por toda a região, em mãos dos trabalhadores e dos comerciantes, como “moeda”. Por outro lado, o informe de um fazendeiro alemão, estabelecido na fronteira em 1910, dá conta de que os paraguaios que trabalhavam em sua fazenda se recusavam a aceitar a moeda nacional, exigindo, sob ameaça, o pagamento em moeda paraguaia. CONSULADO Geral dos Estados Unidos do Brasil. Assumpção 26 de janeiro de 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

⁴³ PUIGGARI, U. *Nas fronteiras de Matto Grosso. Terra abandonada.* São Paulo: Mayença, 1933, p.70. *Apud.* GUILLEN, I. C. M. *Op cit.*, p.261.

⁴⁴ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 4 de janeiro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Anexo: “Relação dos brasileiros matriculados no Consulado Geral. 1908” Ofícios 1909-1910. Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI. São seis nomes de mato-grossenses, alguns identificados como marítimos: Francisco Chamorro Roa, 22 anos, solteiro, natural de Corumbá, trabalhador; Facundo Primitivo Porciuncula, 33 anos, casado, natural de Ladário, maquinista; Francisco Aniceto Porciuncula, 24 anos, solteiro, natural de Ladário, carpinteiro; Manoel Antonio dos Santos, 65 anos, solteiro, natural do Ceará, Fogueira.

depois se exilou na Argentina. Mas outros menos conhecidos também utilizavam dessa maleabilidade da fronteira para escapar da repressão. Assim se deu com outros participantes da Revolta Tenentista de 1924, iniciada em São Paulo e que depois formaria a Coluna Miguel Costa-Prestes.

Conforme o ofício do cônsul ao Ministro das Relações Exteriores, que encaminhava o comunicado do Adido Militar do Brasil em Assunção, os revoltosos, em 1927 - três anos após o levante -,

“...vivem aqui na maior miséria, sem emprego certo e permanente, como aliás, facilmente, se poderia constatar pela pobreza como se apresentam vestidos.

Ainda que a quase totalidade dessas praças pertença a unidades da 2^a. Região Militar (Estados de São Paulo e Goiás. Sede na capital de S. Paulo), sou de parecer que o repatriamento por via MATO GROSSO importa num longo percurso sem controle de autoridades militares, em zona onde existem ainda pequenos grupos rebeldes em arma, de que poderia resultar o extravio de muitas delas [...] penso que deveriam ser encaminhados por URUGUAIANA onde está, hoje, provisoriamente, a sede da 2^a. Divisão de Cavalaria...”⁴⁵

A preocupação do adido militar com a região do sul de Mato Grosso torna-se compreensível, pois ali se situavam alguns agrupamentos militares que apoiaram os paulistas. Após combates em solos mato-grossenses⁴⁶, alguns revoltosos entraram no Paraguai e, sem condições de voltar, acabaram dependendo do governo brasileiro, via consulado, para poderem retornar ao Brasil.

Em documentos posteriores, o cônsul informa ao ministro os nomes dos deportados, bem como o caminho percorrido de volta: Porto Esperança em Mato Grosso ou Paso de los Libres/Uruguaiana na fronteira da Argentina com o Rio Grande do Sul.⁴⁷

⁴⁵ CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUMPÇÃO, 18 de março de 1927. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofício n. 43 L.C. Ofícios 1927 – 1930. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 11 – AHI.

⁴⁶ Os embates entre os paulistas e as forças legalistas em Mato Grosso, deram-se no município de Três Lagoas, divisa entre os dois estados, cf. relatório da TERCEIRA COMPANHIA DO BATALHÃO DE CAÇADORES DA FORÇA PÚBLICA DO ESTADO – Ao Illmo. Senhor Tenente Coronel Romão Veriano da Silva Pereira, Commandante Geral da Força Pública do Estado. Lata 1924–D, Pasta “Força Pública” - APEMT. Outra fonte sobre os acontecimentos é um RELATÓRIO DE ORDEM PÚBLICA (s/d. sem assinatura e sem destinatário) que descreve a “revolta militar de 5 de julho, que dominou a capital de S. Paulo até o dia 27, quando resolveram os sediciosos, compelidos pelas forças legais, procurar outro campo de operações impatrióticas” chegando à divisa com Mato Grosso. Lata 1924–D, Pasta “Força Pública” - APEMT.

⁴⁷ CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUMPÇÃO. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios n. 44 L.C (18/3/1927), n. 48 L.C (5/4/1927), n. 52 L.C (11/4/1927), n. 69 L.C (25/5/1927), n. 78 L.C (17/6/1927), n. 110 L.C (18/10/1927), n. 1 L.C (10/1/1930), n. 49 L.C (8/4/1927). Ofícios 1927 – 1930. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 11 – AHI,

Interessante observar que, como em Assunção, também em Buenos Aires havia muitos brasileiros “desvalidos” que solicitavam ao consulado passagem de volta para o Brasil. Por outro lado, diferentemente de Assunção, os “desvalidos” em Buenos Aires eram em geral marítimos.

Diferente ainda do consulado em Assunção, que pagava passagem ou requisitava vaga em navios brasileiros para o repatriado, o consulado em Buenos Aires, geralmente, solicitava aos comandantes de navios brasileiros uma vaga para o repatriado e em troca esse deveria trabalhar sem receber soldos, mesmo se fosse menor de idade. Isto, provavelmente, tirava o emprego de tripulantes assalariados:

“...Tendo-se apresentado neste Consulado Geral, o menor Luiz La Placa, de nacionalidade brasileira, pedindo repatriação visto achar-se em completo estado de indigência, rogo V. S. recebê-lo a bordo do navio sob seu comando e conduzi-lo ao porto de Santos empregando-o no serviço de bordo até o seu destino. O menor Luiz La Placa conta 19 anos de idade e é natural do Estado de São Paulo...”⁴⁸

I.3 – O caminho que traz mudanças: o rio Paraguai e a urbanização de Corumbá

Por serem navegáveis em grande parte de suas extensões, os principais rios da Bacia Platina serviram de vias de penetração do colonizador, desde o século XVI, e foram motivos de disputas pelo controle da navegação por parte das nações que nasceram, no século XIX, na dependência das vias de comunicação, porque dependentes do comércio com a Europa. Em 1852, os rios Paraná e Uruguai foram abertos definitivamente à livre navegação e comércio. A abertura do rio Paraguai deu-se em 1856, e a primeira embarcação mercante a vapor passou por Corumbá, no Mato Grosso, e chegou a Cuiabá, já em 1857. Em 1858, o governo imperial celebrou contrato com José Antonio Soares, para organizar a primeira companhia de navegação com linhas entre Mato Grosso e Montevidéu. A Companhia de Navegação a Vapor do Alto-Paraguai iniciou suas atividades em 1859.⁴⁹

A livre navegação do rio Paraguai era primordial para as comunicações da província de Mato Grosso com a capital do Império, evitando o dispendioso e demorado caminho de Goiás

⁴⁸ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. Ao Senhor Antonio Severino dos Santos. Commandante do vapor nacional ‘Maranhão’. Buenos Aires 9 de setembro de 1914. 109 - “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI.

⁴⁹ Ver MEDRANO, L. I. Z. 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), São Paulo: USP-FFLCH 1989. (Mimeo.), p.298-300.

que se fazia em lombo de animais. A navegação possibilitava também o transporte de mercadorias e de passageiros em grande escala. As terras e gente mato-grossenses apareciam como promissoras e tornavam-se atrativas para os comerciantes que se aventuravam em longas distâncias, fazendo do barco sua casa e sua loja – os *caixeiros navegantes*.⁵⁰

Era na navegação pelo rio internacional que se lançava a sorte da longínqua província de Mato Grosso, buscando aproximá-la do centro do Império via região do Prata. A preocupação do governo com as fronteiras do Império talvez não fora sem razão, uma vez que a definição de limites entre as diversas nações americanas ainda era questão corrente na diplomacia continental e não raro dava a tônica para conflitos bélicos, no século XIX.

A interrupção da navegação internacional do rio Paraguai, em terras da república guarani, imposta pelo marechal Solano Lopez, expôs a dependência de Mato Grosso ao rio Paraguai. O problema só seria resolvido com a deflagração da Guerra da Tríplice Aliança com o Paraguai – ou *la Guerra Grande* como dizem os paraguaios – de 1864 a 1870.

A Guerra com o Paraguai arrasou a economia e a incipiente urbanização de Mato Grosso, particularmente do Sul da província.⁵¹ Visando à reativação do comércio internacional em Corumbá, o governo brasileiro decretou, em 1869, a isenção de tributação a todos os gêneros de importação e exportação comercializados na cidade, bem como a liberação do porto para navios estrangeiros.⁵² Avizinhando-se o fim da Guerra, o rio Paraguai seria novamente aberto à navegação internacional e esse decreto do governo desenhava uma nova fase na história de Corumbá, reconquistada após três anos de domínio paraguaio (de 3 de janeiro de 1865 a 3 de abril de 1868).

⁵⁰ Valmir Corrêa destaca as atividades dos “mascates” logo após a abertura do rio Paraguai a navegação internacional: “Na prática, estes mascates, que vinham até então praticando um comércio fluvial pela foz do Prata, pelo rio Uruguai e mesmo por parte do rio Paraguai, conseguiram acumular capital suficiente para aventurar-se em novos mercados distantes e virgens da Província de Mato Grosso. [...] Estes mascates, imigrantes nostálgicos da pátria distante, sem qualquer vínculo com a terra e tendo por casa a sua própria embarcação, traziam enfim uma característica internacional, cujos interesses estavam ligados aos mercados externos ...” CORRÊA, V. B. *Fronteira Oeste*. Campo Grande: Editora da UFMS, 1999, p.23-4. Em 1915, esta atividade ainda continuava existindo em Corumbá, só que com outras características e objetivos. Em ofício encaminhado ao intendente municipal, “um Munícipe” (assina assim), denunciava o comércio de farinha de trigo realizado no vapor *G.B.Vierci*. Ao comercializar a bordo, os vendedores tentavam escapar da cobrança de impostos, mesmo aos aplicados ao “comerciante ambulante”. EUGENIO ANTUNES DA CUNHA, Illmo. Sr. M.D. Intendente Geral deste Município. (mimeo.) Corumbá, 24/8/1915. Cx. 1914-1915-1881 - APMC.

⁵¹ Aqui não desprezo as conseqüências da Guerra, também, para a nação paraguaia que teve grande parte de sua população masculina exterminada e a economia arrasada. Sobre este assunto ver DORATIOTO, F. F. M. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

⁵² Cf. CORRÊA, L. S. Corumbá: o comércio e o casario do porto (1870-1920). In: CORRÊA, V. B., CORRÊA, L. S. e ALVES, G. L. *Casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul. Brasília: Gráfica do Senado, 1985, p.34.

A Guerra caracteriza-se como um marco na história de Mato Grosso⁵³, por exigir do governo brasileiro uma maior atenção política, econômica e estratégica a essa parte do território. Após a Guerra, a vida econômica da província passou a desenvolver-se ao longo das regiões ribeirinhas, com participação crescente das casas comerciais que desempenhavam funções das mais variadas, além de importação e exportação, como, por exemplo, a intervenção direta na produção e mesmo no sistema de “créditos”.⁵⁴ A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, edificada entre 1904 e 1914, para ligar o interior paulista a Corumbá, de certa forma foi fruto das preocupações político-estratégicas do governo brasileiro para proteção da fronteira oeste, buscando promover o povoamento da região e desvincular Mato Grosso da influência econômica do Prata.⁵⁵

Corumbá, cidade fundada em 1778, alcançou em pouco tempo a categoria de principal entreposto comercial-fluvial da região, pois em seu porto se fazia o traslado das mercadorias e passageiros que vinham do Prata, para embarcações de menor calado que subiam o rio até alcançar a capital da província, Cuiabá. A condição de *porta de entrada* de Mato Grosso possibilitou a Corumbá um relativo fluxo de comércio e de pessoas o que movimentava a pequena vila, elevada a cidade em 1878.

De acordo com o *Commercial Almanach Matto-Grossense* de 1916,

“O porto de Montevideú foi sempre o de mais importância para o Estado, por ser ali onde se verificavam os transbordos de passageiros e cargas vindos das costas do Brasil e da Europa, com destino às suas paragens. De algum tempo para cá, o porto de Assunção tomou a posição de intermediário, estabelecendo-se então linhas regulares entre aquela praça e a de Corumbá, onde termina a navegação internacional, por sua vez Assunção, em ligação com as linhas entre os portos Argentinos e Paraguaiois.”⁵⁶

⁵³ Existe vasta bibliografia sobre as causas e conseqüências deste que é considerado o maior conflito bélico em que o Brasil se envolveu no continente. Em geral, a historiografia tende a considerar a Guerra com o Paraguai um marco do final do Império e que acelerou a queda do Imperador D. Pedro II, a proclamação da República e o fortalecimento do Exército. Ver, por exemplo, COSTA, E. V. da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

⁵⁴ O armazém construído por Manoel Cavassa em Corumbá, em 1857, marco do início das atividades das casas comerciais na cidade, foi destruído durante a ocupação paraguaia e seu proprietário preso e encaminhado para a república paraguaia. Ao voltar, conseguiu indenização do Estado e levantou o primeiro sobrado da rua do Comércio, de onde se originou o conjunto arquitetônico do Casario do Porto. Cf. CAVASSA, M. *Memorandum de*. Campo Grande: EDUFMS, 1997. (Apresentação e notas: Valmir B. Corrêa e Lúcia S. Corrêa). Sobre as Casas Comerciais, ver ALVES, G. L. Mato Grosso e a História: 1870-1929. *Boletim Paulista de Geografia*. (6), p.5–81, 1989.

⁵⁵ Quanto aos motivos que condicionaram a definição do trajeto da NOB, consultar QUEIROZ, P. R. C. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil. (1904-1908)*. Campo Grande-MS: Editora da UFMS, 1997.

⁵⁶ C. DE MELLO & C. *Comercial almanach Matto-Grossense*. São Paulo: 1916, p.95-6.

Ainda, conforme o *Almanach*, no período, as empresas que faziam a navegação internacional eram a estatal Loyd Brasileiro, “a principal empresa [...] mantendo uma linha bi mensal de passageiros e cargas, e uma mensal de cargas somente entre Montevideú e Corumbá, com escala por Assunção, Concepcion, Porto Murtinho e Porto Esperança”; a “Comp. Argentina de Navegación, N. Mihanovich, de Buenos Aires, Vierci Hermanos, de Assunção, e Ml. Cavassa, Filho & C. de Corumbá”, que mantinham “uma partida regular nos dias 6-16 e 26 de cada mês, entre ambos os portos Assunção e Corumbá”⁵⁷. No período analisado, outras empresas passaram a atuar na região, como a Fluvial Brasil-Uruguai, do Uruguai, a Matarazzo de Matto Grosso e a Miguéis & Cia, de Corumbá etc.

O *Almanach Matto-Grossense* trazia informações sobre os municípios do Estado de Mato Grosso, como estatística populacional e econômica, horários de trem e navios. Era destinado, principalmente, a comerciantes e empresários interessados em investir na região. Por isso, omite os transtornos causados pelos atrasos dos trens e dos navios, particularmente do Loyd Brasileiro, motivo de queixas constantes dos mato-grossenses.⁵⁸

Outra fonte que propagava as oportunidades empresariais de Mato Grosso era o *Anuario de Matto-Grosso*. Entretanto, esse não poupava os problemas da navegação e, na edição de 1930, destacava que “o início do regime deficitário” da linha Montevideú-Mato Grosso do Loyd, havia coincidido “com o advento da República, ou, melhor, do encilhamento”. A linha era “acusada por todas as administrações, de sorvedouro” das “rendas, que o Loyd obtinha em outras seções”. Todavia, acrescenta o documento: “ao passo que a organização brasileira fracassava penosamente, crescia pouco a pouco à orla do Prata a Companhia Mihanovich [...] que hoje monopoliza em águas argentinas, paraguaias e até brasileiras.”⁵⁹

Os problemas enfrentados pela estatal Loyd Brasileiro, que passou a operar entre o Prata e o Mato Grosso, em 1884, não eram única e exclusivamente em relação à linha de Mato

⁵⁷ Há registros de navios provenientes de portos do litoral brasileiro mas são esporádicos, pois o corrente era fazer o transbordo em Montevideú. Um exemplo de navio de alto-mar é o *Gram Pará* do Loyd Brasileiro, que aportou em Corumbá em 29 de dezembro de 1909, proveniente de Recife, transportando açúcar e cachaça. Cf. DELEGACIA DE MATO GROSSO, Ministério da Fazenda. Fundo: Tesouraria da Fazenda Nacional Alfândega de Corumbá; Conteúdo: Papeis de Navio; Cx: 382; Data-limite: 1909-1910 - AN/B.

⁵⁸ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 14 de julho 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores - AHI. Comunica situação financeira do Loyd Brasileiro na praça de Assunção. Ressalta as ameaças do Banco de La República do Paraguai em editar “resoluções extremas” para receber as “letras protestas” que o Loyd devia. A empresa estatal também tinha, entre outras dívidas, as dos reparos no Navio *Nioac* que “há um ano preso neste porto por falta de pagamento dos mesmos reparos”.

⁵⁹ ANUARIO DE MATTO-GROSSO, 1930 (s/capa).

Grosso.⁶⁰ De fato, no período analisado, investir na navegação em e para Mato Grosso, não era uma tarefa das mais fáceis. Os desafios eram muitos: uma região de baixa densidade demográfica, mesmo para os padrões da época; economia frágil, sempre sujeita as intempéries do mercado continental e mundial; constante instabilidade política que quase sempre se resolvia na luta armada entre oligarquias; bandos armados que aterrorizavam os centros urbanos e a zona rural etc.

Reduzidas assim as oportunidades de bons negócios, caberia às empresas de navegação disputar a melhor fatia do mercado. As companhias privadas, principalmente a argentina Mihanovich, investiam pesado para monopolizar o transporte de cargas. Para a estatal Loyd, restava, geralmente, a parte deficitária, mantida a preços altos, talvez mais por necessidades político-estratégicas do que de mercado.

Contudo, a ligação com o Prata permitia uma agitação comercial e populacional significativa para a pequena cidade de Corumbá. Na tabela “Movimento do porto de Corumbá (1901-1929)”, pode-se perceber o movimento de chegada e partida de trabalhadores que tripulavam navios de várias bandeiras.

Alguns dados da tabela merecem um detalhamento. Em um determinado ano, o número de embarcações que entraram no porto de Corumbá, num primeiro momento, deveria ser o mesmo das que saíram, mas isso não ocorre na maioria dos anos pesquisados em que se observam diferenças pequenas. Face a isto, podem-se levantar algumas hipóteses: embarcações que deixaram de navegar, portanto deram baixas nos registros, o que era raro, mas deve ser considerado; primeira viagem de embarcações novas, recém registradas na Capitania; navios em reparos que voltavam à ativa; deve-se considerar ainda as possíveis falhas no controle e registro da Capitania, bem como a data de chegada e partida do navio, como, por exemplo, o fato de que fosse na passagem do ano, apareceria nos mapas do Ministério da Marinha em anos distintos etc.

⁶⁰ O Loyd Brasileiro foi criado em 19 de fevereiro de 1890 pelo Decreto n. 208 do Governo Provisório de Deodoro da Fonseca, agrupando-se diversas companhias de navegação subvencionadas pelo Estado. Em toda sua existência a Companhia sofreu várias intervenções em vista de crises financeiras. Já em 1892 implementou-se medidas de economia de pessoal, redução de salários e de material, em vista de crise financeira, o que gerou a primeira greve, em 1893. Cf. MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Notícia histórica e avaliação dos bens do Lloyd Brasileiro (patrimônio nacional)*. Relatório da Comissão do Patrimônio. Rio de Janeiro: Empreza Brasil Editora, novembro de 1922, p.37 – BNB.

Tabela: MOVIMENTO DO PORTO DE CORUMBÁ (1901 a 1929)

ano	número de entradas (navios / tripulantes)				número de saídas (navios / tripulantes)				movimento navios e tripulantes
	embarcações nacionais	embarcações estrangeiras	Tripulação nacional	tripulação estrangeira	embarcações nacionais	embarcações estrangeiras	tripulação nacional	tripulação estrangeira	
1901	80	38							Navios entrados: 118; Marítimos matriculados na Capitania: 466 (330 nac. e 136 estrangeiros)
1910	98	Argentina 67, Paraguai 10, Uruguai 18, Outros 3 TOTAL: 98							
1911	48	Argentina 60, Paraguai 2, Uruguai 21. TOTAL 83	1.444	2.045					
1912									Marítimos matriculados na Capitania: 397
1914	80	Argentina 34, Paraguai 30, Uruguai 8, Outros TOTAL: 72	1.502	2.888	77	Argentina 34, Paraguai 30, Uruguai 8, Outros: TOTAL: 72	1.463	2.831	Entraram 152 navios, c/ 4.390 tripulantes; saíram 149 c/ 4.294 tripulantes. Matriculas na Capitania: 183
1917	297	Argentina 5, Paraguai 43, Uruguai 4, Outros 7 TOTAL: 59	4.208 Obs.: não discrimina a nacionalidade		292	Argentina 6, Paraguai 42, Uruguai 4, Outros 7, TOTAL: 59	4.175 Obs.: não discrimina a nacionalidade		Entraram 356 navios c/ 4.208 tripulantes; saíram 351 c/ 4.175 tripulantes. Matriculas na Capitania: 130 (119 nacionias e 31 estrangeiros)
1918	197	Argentina 2, Paraguai 54, Uruguai 3, Outros 7 TOTAL: 66	2.651	3.072	197	Argentina 1, Paraguai 33, Uruguai 3, Outros 6, TOTAL: 63 Obs. Provavelmete houve algum erro no quadro	2.575	2.608	Entraram 263 navios c/ 5.723 tripulantes; saíram 260 navios c/ 5.183 tripulantes. Matriculas na Capitania: 116 (96 nac. e 20 estrangeiros)
1919	169	Argentina 2, Paraguai 29, Uruguai 2, Outros 2 TOTAL: 35	3.294	2.136	164	Argentina 2, Paraguai 29, Uruguai 2, Outros 2, TOTAL: 35	3.163	2.113	Entraram 204 navios c/ 5.430 tripulantes; saíram 199 c/ 5.276 .tripulantes. Matriculas na Capitania: 336
1920	182	Obs.: não discriminado TOTAL: 35	3.867	1.836	176	Obs.: não discriminado TOTAL: 33	3.667	1.653	Entraram 217 navios c/ 5.703 tripulantes; saíram 209 c/ 5.320 .tripulantes Matriculas na Capitania: 143
1921	77	Obs.: não discriminado TOTAL: 23	1.904	1.360	74	Obs.: não discriminado TOTAL: 23	1.904	1.360	Entraram 100 navios c/ 3.264 tripulantes; saíram 100 c/ 3.264 .tripulantes. Matriculas na Capitania: 66
1922	71	Obs.: não discriminado TOTAL: 25	1.291	1.170	69	Obs.: não discriminado TOTAL: 25	1.305	1.204	Entraram 96 navios c/ 2.461 tripulantes; saíram 94 c/ 2.509 tripulantes Matriculas na Capitania: 112
1924	332	Obs.: não discriminado TOTAL: 44	3.889	<u>724</u>	332	Obs.: não discriminado TOTAL: 44	3.940	<u>1.748</u>	Entraram 376 navios c/ 4.613 tripulantes; saíram 376 c/ 5.688 tripulantes. Matricula na Capitania: 210 (núm. legíveis)
1925	342	Obs.: não discriminado TOTAL: 58	5.006	2.216	328	Obs.: não discriminado TOTAL: 57	5.016	2.152	Entraram 400 navios c/ 7.222 tripulantes; saíram 38 c/ 7.168 .tripulantes. Matricula na Capitania: 212
1929	45	Argentina 45, Paraguai 14 22 TOTAL: 59	1.672	2.890					

Outra observação importante é quanto à tripulação nacional e estrangeira, classificação que aparece nos mapas do Ministério da Marinha e que, possivelmente, são dados fornecidos pelas capitânicas estaduais. Note-se que os números referentes às nacionalidades das tripulações são bastante inconstantes. Considerando apenas o número de tripulantes que entraram, em 1914, – que não se diferencia significativamente dos que saíram – os registrados como estrangeiros contam-se quase que o dobro dos nacionais, enquanto que em 1918 ultrapassam em mais de 13% o total de tripulantes nacionais. Em 1919, tem-se uma inversão com os nacionais ultrapassando os estrangeiros em 64,84%. Nos anos seguintes, entre altos e baixos, a diferença continua sempre contando mais nacionais do que estrangeiros, chegando, em 1924, ao menor índice de estrangeiros (18,61%) em relação aos nacionais, ou seja, os considerados nacionais eram mais de cinco vezes o total de estrangeiros.

Todavia, mesmo não alterando drasticamente esta percepção, deve-se considerar a possibilidade de erro na informação disponibilizada no mapa do Ministério da Marinha, para o caso de 1924, no que se refere à entrada de tripulantes estrangeiros (724) e à saída (1.748), uma vez que a lógica dos outros anos é uma proximidade numérica entre estas duas situações. Acompanhando a mesma lógica, é mais provável que a cifra de entrada seja 1.724.

Não foi possível apreender, também, as disparidades anuais (altas e baixas) no movimento de entrada e saída de embarcações e de tripulantes. Alguns fatores podem ser levantados: cheia e vazante dos rios; influências de conflitos bélicos ou políticos locais, regionais ou mundiais (Primeira Grande Guerra); epidemias; problemas administrativos ou financeiros dos armadores; momentos de retração e de retomada no comércio de mercadorias nas praças do Mato Grosso; greves etc.

Analisando o *Livro de matrícula* da Capitania em Corumbá,⁶¹ percebe-se que pouco mais de 50% dos trabalhadores matriculados, em 1908, eram brasileiros ou naturalizados. Apesar da maioria residir em Corumbá, uma parte considerável desses brasileiros morava em Assunção ou Montevidéu. O segundo grupo mais numeroso era o de declarados espanhóis, os quais

⁶¹ CAPITANIA DE MATO GROSSO. *II Livro de matrícula – pessoal*. 1908 - SDM. São 200 páginas numeradas que reproduzem fichas-modelo classificadas de 92 a 290. Nestas fichas tem-se a descrição de dados dos tripulantes registrados na Capitania em Corumbá, tais como: nome, nacionalidade, naturalidade, filiação, endereço de moradia, idade, características físicas, profissão etc. Existiram, no mínimo, 19 livros, pois este consultado era o 2º, e em algumas fichas encontrei anotações de abertura de nova matrícula no livro 19. Apesar de não trazer a data desta nova ficha, pode-se cogitar a década de 30, até 38, quando encerra o registro de vistos deste Livro. Nas fichas aparecem ainda anotações manuscritas de “vistos” anuais que eram dados mediante pagamento de taxa à Capitania. Quando o trabalhador ficava mais de cinco anos sem renovar o visto, era dada baixa na matrícula. A falta de visto pode indicar que o trabalhador deixou de fazer navegação para Corumbá, matriculou-se em outra Capitania, ou deixou a atividade de marítimo, podendo ser, também, que passou a trabalhar “clandestinamente”, ou mesmo por falecimento.

moravam principalmente em Corumbá, em Assunção ou em Montevidéu. Depois vinham os paraguaios que, igualmente, poderiam residir em Corumbá ou em Assunção.

A classificação de nacionais e estrangeiros nos mapas do Ministério da Marinha, que serviu de referência para montagem da tabela, não esclarece quais as bases utilizadas para a classificação: se do país de nascimento, do país de residência, do país de origem da embarcação, ou do país de registro do trabalhador junto à capitania de origem do tripulante.

Esta heterogeneidade étnica da mão-de-obra marítima, ao que parece, era corrente nas embarcações que navegavam na Bacia do Prata. Andreas Doeswijk ressalta a presença do *criollo* argentino, do paraguaio e do uruguaio nas fileiras da Federación Obrera Marítima argentina – FOM-A:

“Com respeito à presença dos *criollos*, se refere não simplesmente ao argentino nativo, o qual poderia ser filho ou neto de imigrantes europeus, mas também ao *trabajador nacional* da Mesopotâmia ou do Noroeste, os quais na prática se confundiam mais com os trabalhadores paraguaios ou um setor dos uriguaos que com os imigrantes ou descendentes deles.”⁶²

O marinheiro paraguaio, correntino⁶³ ou uruguaio na Argentina, “respondia mais a prática internacional de procurar a mão de obra mais barata e eficaz, que a antecipação de um movimento migratório inter-regional ou de países limítrofes”.⁶⁴ Essa afirmativa é comprovada, de certa forma, pelo *Livro de matrícula* da Capitania dos Portos de Mato Grosso. Observando os endereços dos marítimos registrados na Capitania, percebe-se que não se tratava de migração,

⁶² *Op cit.* p.166. No jornal *La Organización Obrera*, um artigo assinado por Augusto Pellegrini também ressaltou o cosmopolitismo da FOM e a predominância do paraguaio e o *criollo*: “O grêmio da marinha é de um cosmopolitismo tal, que se contam entre seus componentes homens de todos os países do globo, o que lhe priva de certa homogeneidade de conjunto, porém que em nenhum caso malogra a ação que possa empreender-se, e a qual concorrem todos por igual, destacando-se, por certo, o operário *criollo* e o paraguaio por sua bravura e valentia sem igual.” *La Organización Obrera*. Órgão Oficial de la Federación Obrera Regional Argentina (Adherida a la Federación Sindical Internacional). “La huelga marítima. El triunfo de la F.O.M. (Desarrollo y espíritu solidario del gremio)”. Año IV, Núm.114, Buenos Aires, Marzo 26 de 1921, p.1 - (Je/0548) - AEL. MEDRANO, L. I. Z., 2004, *op cit.*, calcula que 2/3 dos tripulantes que navegavam no *espacio fluvial platino* eram compostos por italianos e dálmatas, dos quais muitos se transformaram em proprietários de pequenas embarcações. Todavia, parece que a pesquisadora se refere ao início da imigração em massa para a Argentina, na segunda metade do século XIX. Provavelmente, nas primeiras décadas do século seguinte, esta tendência já havia se alterado e entre os marítimos talvez se encontrasse a segunda geração dos primeiros imigrantes. Ver também MEDRANO, L. I. Z., Imigração e trabalho: os italianos e a navegação fluvial no contexto platino (século XIX). *Revista do ICH*. Campinas, PUC-CAMPINAS, (1), outubro de 1997, pp.178-193.

⁶³ Sobre Corrientes, a capital da província argentina de mesmo nome, Annibal Amorim escreve que “a classe baixa fala quase que exclusivamente o guarani”, ou ainda, “os correntinos são famosos por sua robustez física e por sua inteligência vivaz. / São, em geral, bons marinheiros e excelentes soldados.” AMORIM, A. *Viagens pelo Brasil: do Rio ao Acre – aspectos da Amazônia. Do Rio a Matto Grosso*. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 191(?), p.398-9. Em 1911, a cidade de Corrientes contava, conforme este mesmo autor, 18 mil habitantes. Pelo tamanho, e mais ainda pelas características físicas (clima e vegetação do *chaco*) assemelhava-se a Corumbá.

⁶⁴ *Op cit.* p.166.

pois muitos não moravam em Corumbá, mas se matriculavam naquela Capitania por vários motivos, e talvez o principal era a oportunidade de emprego, mesmo que com salários menores comparados aos portos de Assunção, Buenos Aires e Montevideu.

Em momentos de crises de emprego, como durante a Primeira Grande Guerra, esses homens recorriam a diversos expedientes – inclusive abrindo mão de sua nacionalidade – para tentar uma vaga no disputado mercado de trabalho. Em ofício encaminhado ao agente do Lloyd Brasileiro em Buenos Aires, o Cônsul do Brasil naquela capital, chama atenção para as pessoas que, freqüentemente, “pretendem ser brasileiros pelos papeis insuficientes que possuem” e que se apresentavam no Consulado com a pretensão “de arrolarem-se nos nossos navios como tripulantes”. O Cônsul solicita ao agente que evite a admissão de trabalhadores “a bordo sem visto prévio dos seus papeis nesta Chancelaria, sobretudo na atualidade em que começamos a navegação para o Pacífico com navios requisitados aos alemães...”⁶⁵

Os números do item “movimento do Porto”, na tabela “Movimento do porto de Corumbá (1901-1929)”, permitem visualizar quantitativamente o movimento de navios e de trabalhadores marítimos em Corumbá, no decorrer de um ano, bem como as matrículas concedidas pela Capitania aos homens que iniciavam ou reiniciavam na vida marítima, ou mesmo recém-chegados a Corumbá, vindo de outras localidades onde já atuavam no ofício. Contudo, este quadro merece uma análise mais detalhada.

Em um mesmo ano, um navio poderia chegar e sair de Corumbá várias vezes.⁶⁶ Da mesma forma, os trabalhadores embarcados podiam aportar ali diversas vezes em um ano, inclusive mais vezes do que um determinado navio, pois os marítimos não eram lotados por embarcação ou por empresa, e sim chamados a tripular qualquer navio, sendo respeitada a ordem de prioridade da capitania do porto na qual estava registrado ou do sindicato, no caso do *closed shop*⁶⁷. Portanto, um mesmo trabalhador poderia ser contado mais de uma vez, e isso significa

⁶⁵ CONSULADO GERAL DO BRASIL. Ao Exmo. Senhor Geraldino Silveira, Agente do Lloyd Brasileiro em Buenos Aires, 4/9/1917. Cópia de ofício. 110 - Correspondência expedida. Autoridades brasileiras. Offícios, 1916-1918 – AHL.

⁶⁶ É o caso do vapor *Corumbá* de bandeira Argentina e propriedade da empresa Nicolas Mihanovich. Em 7 de janeiro de 1914, depois de dezesseis dias de viagem, aporta em Corumbá procedente de Buenos Aires, tendo a bordo 42 tripulantes, mais nove oficiais e o comandante. Até dezembro daquele mesmo ano o navio aportou mais nove vezes em Corumbá: 1º de fevereiro, 28 de fevereiro, 28 de março, 25 de abril, 24 de maio, 21 de junho, 19 de julho, 16 de agosto. Depois volta somente em 18 de janeiro de 1915. Cf. ALFANDEGA DE CORUMBÁ. *Entrada de navios*. Janeiro de 1914 a março de 1915 - ILA. Livro com 300 páginas que reproduzem fichas impressas com espaços para preenchimento, numeradas em segunda ordem conforme o ano.

⁶⁷ Em momento oportuno deste texto discutirei as práticas do *closed shop* nos portos estudados. De forma simplificada, o *closed shop* pode ser entendido como o controle do mercado de trabalho pelos operários sindicalizados. Todavia, DOESWIJK, A. *Op cit.* p.168 ressalta que a *oficialização* ou o *closed shop* no porto de Buenos Aires ligava a tripulação a um barco específico.

que as relações desse sujeito com a cidade ou mais precisamente com a região do porto, não eram as mesmas de um viajante ou aventureiro qualquer – comuns naquele início de século –, ainda mais se se considerar que o navio ficava um tempo aportado, sendo que em casos especiais, como a necessidade de correção de avarias ou mesmo aguardando carga para lotação, a espera poderia prolongar-se por dias. Fora de seu porto de origem, a casa do marítimo era o barco, do qual só era permitido sair com autorização do comandante. Quando a espera se prolongava, o comandante se via obrigado a liberar os homens para baixar à terra.⁶⁸

Mesmo considerando que os dados da tabela referem-se a navios a vapor de grande e médio porte - deixando de fora uma imensidão de embarcações de pequeno porte (canoas, botes, chalanas...), as quais eram tripuladas pelos pequenos proprietários e que atendiam às fazendas e vilas pantaneiras - ⁶⁹ é perceptível um movimento considerável de trabalhadores no Porto de Corumbá. Em 1914, o movimento no Porto foi de cerca de 4.300 marítimos, os quais chegaram ou saíram em 150 navios a vapor. Há de se notar que, em 1914, o censo populacional de Corumbá contava menos de 10 mil pessoas, considerando as fontes mais pessimistas, ou cerca de 15 mil para as otimistas.

O Mappa demonstrativo do pessoal matriculado existente durante o ano de 1920 é outra fonte do Ministério da Marinha que ajuda a clarear o número de marítimos ligados à Capitania dos Portos em Mato Grosso. O mapa contava 4.171 trabalhadores na ativa naquele ano, considerando a sede da Capitania em Corumbá e as agências em outras cidades que registravam todos os marítimos no estado.⁷⁰ É interessante perceber que Mato Grosso tinha números bem superiores a estados litorâneos como Piauí, Ceará, Paraíba e Paraná, bem como muito próximos

⁶⁸ O relato de um trabalhador do porto de Santos corrobora esta relação do marítimo com a cidade: “Segundo um ex-presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, Domingos Garcia, ‘havia sim intercâmbio de informações daqui pra lá, de lá pra cá. Algumas visitas também que os marinheiros faziam no sindicato, no porto, para saber como funciona isso, como funciona aquilo’”, SILVA, F. T. *A carga e a culpa*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995, p.31. De acordo com o mesmo autor, os marítimos desempenhavam o papel de “‘gazeteiros’, transmitindo informações políticas ‘em primeira mão’” SILVA, F. T. *Operários sem padrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003, p.141.

⁶⁹ Os pequenos proprietários não estão no foco da pesquisa mas chamo atenção para esta categoria, ainda existente, que, provavelmente, mobilizava quantidade significativa de cargas e passageiros e influenciava no mercado de trabalho. Para uma referência interessante de estudos sobre esta categoria na França, ver: MERGER, Michèle. *Les mariners au début du XX^e siècle: “des forains d’une espèce particulière”*. *Le mouvement social*. Les Editions ouvrières, Paris, (132), julho-setembro 1985, pp.83-100.

⁷⁰ Em 1919, foram criadas as Agências em Cáceres, Porto Murtinho e Cuiabá, sob a jurisdição da Capitania em Corumbá. Cf. BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Raul Soares de Moura, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1920, p.125 - CEDAP.

do Rio Grande do Norte, Sergipe, Espírito Santo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.⁷¹ No mapa do ano de 1924, percebe-se uma sensível redução de matriculados.⁷²

A participação de Corumbá e, por consequência, de Mato Grosso no movimento de comércio e de imigração do Prata foi talvez periférica se comparada com o volume de mercadorias e de imigrantes que chegaram nas cidades de Buenos Aires e de Montevideu. Todavia, na grande faixa de fronteira do Oeste brasileiro, a população dos maiores centros urbanos alcançava alguns milhares e Corumbá ocupava papel de destaque nessa urbanização, beneficiando-se da onda de imigração do final do século XIX e início do XX. Assim, em 1861, a população da vila era em torno de 1.245 pessoas; já em 1872 esse número era de 3.361 habitantes, e em 1876 de 6 mil.⁷³ O aumento substancial, observado logo após o fim da Guerra com o Paraguai, foi resultado do fluxo migratório proveniente de diversas nações: em 1861, havia 84 estrangeiros; em 1876 esses se aproximavam dos 4 mil⁷⁴, ou seja, 66,66 % da população era estrangeira.⁷⁵

Grande parte da população do estado era composta de militares. Segundo levantamento feito por Armen Mamigonian⁷⁶, Mato Grosso reunia, em 1888, 10,8% dos efetivos do Exército Brasileiro, representando uma taxa de 13,67 soldados por mil habitantes, de longe, a mais alta do Brasil. Em Corumbá, esses números eram acrescidos pelos efetivos militares da Marinha instalados no Arsenal de Ladário.

Conforme Nelson Werneck Sodré, pelo rio entrou em Corumbá quantidade expressiva de estrangeiros composta por trabalhadores paraguaios, fugidos da crise que se estabeleceu em

⁷¹ BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Joaquim Ferreira Chaves, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, Abril de 1921. *Mappa demonstrativo do pessoal matriculado existente durante o ano de 1920* - CEDAP.

⁷² BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, maio de 1925. *Mappa demonstrativo do pessoal matriculado existente durante o ano de 1924* - www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO.

⁷³ A população do Estado (números absolutos): 1872 (60.417); 1890 (92.827); 1900 (118.825); 1920 (246.612); 1940 (432.265). Fonte: IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro, v.32, 1971, p.41.

⁷⁴ FONSECA, J. S. da. *Viagem ao redor do Brasil: 1857 – 1878*. Rio de Janeiro: Typ. De Pinheiro, v.1, 1880, p.298.

⁷⁵ RELATÓRIO APRESENTADO À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA. Anexo 1, período 1879-1880. Rufino Enéas Gustavo Galvão – Presidente da província -. Cuiabá, 2 de abr. de 1881 - CDR, apresenta os números e nacionalidades dos estrangeiros entrados pelo porto de Corumbá em 1880: 148 homens e 80 mulheres, sendo, 65 italianos, 48 paraguaios, 32 portugueses, 18 argentinos, 16 orientais, 14 bolivianos, 9 espanhóis, 14 franceses, 4 ingleses, entre outros. Grande parte desses imigrantes trabalhava no ramo do comércio em Corumbá, alguns como proprietários.

⁷⁶ MAMIGONIAN, A. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. *GEOSUL*. Santa Catarina, (1) – 1º sem. 1986, p.42.

seu país com a derrota na Guerra, e ex-combatentes das tropas brasileiras que ficaram por essas paragens:

“Concluída a luta, iniciou-se a desmobilização. E a desmobilização teria uma conseqüência curiosa, a de contribuir para a fixação, nas terras do Oeste, dos elementos que a haviam percorrido para os misteres da guerra. Quando a obra de delimitação fronteira termina, apreciáveis grupos de antigos soldados vão se deixando ficar por ali. Em toda a zona onde houvera combate e fôra percorrida por tropas tal fato ocorreu. A expansão humana se servia de contribuição nova, destinada a cobrir os profundos e largos hiatos que a dividiam.

Do outro lado, exausto do esforço despendido, que fôra formidável, e desolado pelas conseqüências de uma luta em que se empenhara a fundo, o Paraguai iniciaria a infiltração de elementos seus nas terras do Oeste. [...].

A expansão humana encontrava, pois duas novas fontes: a dos brasileiros desmobilizados e a dos paraguaio-guaranis também desmobilizados.”⁷⁷

As informações sobre população no Brasil do século XIX e mesmo do início do século XX geralmente são desconstruídas em vista das falhas ou da falta de censo demográfico no período. Em regiões como Corumbá, havia um agravante: o fluxo populacional era constante. Desta forma, em 1905 a população urbana e rural de Corumbá, segundo Barão de Melgaço⁷⁸, estava em torno de 12 mil, enquanto que, em 1911, Annibal Amorim estima uma população de 10 mil, sendo “3.000 naturais; 2.000 paraguaios, bolivianos e correntinos; 1.000 alemães, ingleses, italianos e portugueses; 1.000 soldados; 2.000 nacionais de várias procedências, e cerca de 1.000 turcos”⁷⁹. Para 1910,

“houve igualmente um cálculo de 15 mil habitantes na cidade conforme registro do *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*: ‘o movimento, mormente pelas ruas comerciais nos dias de trabalho, é extraordinário e faz acreditar que a cidade tenha o dobro de habitantes do que ela realmente possui’.”⁸⁰

O *Commercial Almanach Matto-Grossense* de 1916 calculava uma população de 14 mil habitantes, mas “devido ao continuo movimento de passageiros em transito, apresenta um muito maior número, e dá-nos a idéia de uma regular metrópole”.⁸¹

⁷⁷ SODRÉ, N. W. *Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril*. Rio de Janeiro: José Olympo, 1941, p.101. Sabe-se que muitos soldados brasileiros que lutaram na Guerra com o Paraguai eram negros ex-escravos. Em Corumbá e outras cidades da região, estes homens encontrariam uma população de negros livres e escravos urbanos e rurais.

⁷⁸ MELGAÇO, B. de. *Vias de comunicação de Matto Grosso*. Cuiabá: UFMT, 1975, p.30.

⁷⁹ *Idem*. p.446.

⁸⁰ CORRÊA, L. S. *Op cit.* 1985, p.50.

⁸¹ C. DE MELLO & C. *Comercial almanach Matto-Grossense*. São Paulo: 1916, p.161.

Além dos marítimos propriamente ditos, ou seja, aqueles que trabalhavam no interior do navio, existiam dezenas de categorias de trabalhadores relacionados ao porto, o que aumentava a impressão de agitação que os viajantes tinham ao chegar em Corumbá.

Em artigo intitulado “Impressões”, o funcionário público Severino de Queiroz, proveniente de Cuiabá no vapor *Coxipó*⁸², do Loyd Brasileiro, destacou o tumulto de carregadores no porto, em 1932:

“Fazem-se as manobras de fundagem.

Chalaneiros impertinentes e ganhadores a perguntarem, com insistência significativa, se teriam a preferência.

Desembarcamos do paquetinho e embarcamos numa chalana, grande e aseada, com assentos tapetados, e impelida por um mulato possante e vestido de zuarte.

Pisamos em terra, e fomos logo rodeados pelos carregadores. O mais esperto pegou a empreitada, e lá se foi com as nossas malas, ladeira acima, para o hotel do estimável Sr. Francisco Gomes.”⁸³

Poderia-se acrescentar como trabalhadores relacionados às atividades do porto, os carroceiros que transportavam as mercadorias e bagagens da beira do rio até a cidade alta, os carregadores, vendedores ambulantes, agentes das casas comerciais, funcionários da Alfândega e da Capitania etc.⁸⁴

Somente na década de 1950, Corumbá passou a ter um cais de porto que possibilitasse a atracagem de navios – anteriormente existia um trapiche de madeira –, curiosamente em uma época em que a navegação já era bastante reduzida. Até então, os navios ficavam fundeados distante da margem do rio⁸⁵. Por outro lado, a cidade aos poucos recebia investimentos na infraestrutura urbana que estimulavam o clima de euforia, principalmente dos comerciantes que viam nos projetos urbanísticos, do início do século XX, o *sonho dourado* da modernidade. Assim aconteceu quando da inauguração do telégrafo, em 1904; a canalização de água, em 1914, que

⁸² O alemão Karl von den Steinen, que passou por Mato Grosso em 1884, descreve o vapor *Coxipó*: “Embaixo existe um salão e um camarote para senhoras, o local das máquinas, a cozinha, a entre cobertas. Em cima, no sentido inverso, há um galinheiro, o leme, uma parte livre onde se fazem as refeições, o camarote do capitão, outro para quatro passageiros e atrás da privada um lavatório e um espelho.” STEIN, K. von den. *O Brasil Central – Expedições em 1884 para a exploração do Rio Xingu*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1942, p.55. *Apud* SILVA, E. P. da. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso (1870-1930)*. Dissertação (Mestrado em História), Cuiabá-MT, ICHS-UFMT. 2002. (Mimeo.).

⁸³ REVISTA MENSAL ILLUSTRADA FOLHA DA SERRA. Campo Grande, Matto Grosso, n.9, junho 1932 - BVLC.

⁸⁴ Sobre a urbanização de Corumbá e os trabalhadores *formais* e *informais*, ver SOUZA, João Carlos de. *Sertão cosmopolita. A modernidade de Corumbá (1872-1918)*. Tese (Doutorado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 2001. (Mimeo.).

⁸⁵ Cf. AMORIM, *Op cit.* p.308, em 1911, Montevideú contava com um cais ainda inacabado, alguns navios tinham que fundear distante do porto. Em Assunção as embarcações também tinham que fundear no meio do rio, por falta de cais apropriado. Buenos Aires, desde final do século XIX possuía uma estrutura portuária.

permitiu levar água do rio Paraguai até a cidade alta; a energia elétrica, a rede telefônica e o calçamento de ruas que são destacados no relato de viagem de Annibal Amorim, em 1911⁸⁶.

Em passagem por Corumbá em 1912, o presidente do estado, Joaquim da Costa Marques, relatou seu otimismo em relação ao desenvolvimento urbano da cidade:

“O progresso da cidade de Corumbá já atrai a atenção de todos que ali aportam. Por toda parte vêem-se novas edificações de estilo moderno e agradável. As suas ruas e praças são bem traçadas e estão passando por importantes melhoramentos. A sua população cresce e o seu comércio desenvolve-se de um modo animador e esperançoso e vê-se que os seus habitantes têm pela confiança no seu grande futuro. Está bem iluminada a luz elétrica é servida de uma rede telegráfica e a sua municipalidade trata do serviço de abastecimento de água já iniciado e o de esgotos que certamente muito melhorarão as suas condições de salubridade pública. É e será o principal porto comercial do Estado e a sua situação uma das mais pitorescas. Tem e foram por mim visitadas: usina elétrica, fábrica de cerveja, de pães, macarrão e charutaria, e estava em via de instalação uma boa lavanderia a vapor além de outras pequenas fábricas.”⁸⁷

O abastecimento de água sempre esteve nas manchetes dos periódicos corumbaenses como problema crucial enfrentado pela população. A falta do líquido era, em parte, causada pela própria geografia da cidade, localizada em um maciço de calcário, ligada ao rio por uma ladeira íngreme. Na parte alta não há nascentes nem a possibilidade de perfuração de poços. Para quem tinha condições de pagar era servido de água do rio trazida por carroceiros. A maioria da população transportava o líquido em latas d’água ou furava cacimbas (cisternas) para coleta de água pluvial.⁸⁸

Mesmo após a inauguração do sistema de coleta d’água, em 1914, muitos moradores ainda continuavam a se servir da cacimba por não terem acesso à água bombeada ou mesmo pela precariedade dos serviços, uma vez que o mesmo motor que trabalhava na captação d’água, também gerava a energia, em horários alternados. De fato, a maioria da população não tinha acesso a essas melhorias urbanas, pois morava em bairros que cresciam desordenadamente, em casebres e cortiços.

⁸⁶ *Idem.* p.451.

⁸⁷ MENSAGEM DIRIGIDA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA. Joaquim A. da Costa Marques – Presidente do Estado - Cuyabá, 13 de maio de 1913 (microfilme). Fundação Nacional Pró-Memória, Biblioteca Nacional-RJ. Matto Grosso – Estado – Relatório dos Presidentes: Primeira República – 1913-1921. Rolo n.6 - CDR.

⁸⁸ Conforme Annibal Amorim, *Idem* p.419, os moradores de Assunção, em 1911, também construíam cisternas (denominadas pelo autor de “algibes”), para coleta de água das chuvas. A topografia da capital paraguaia (com cerca de 60 mil habitantes, no início do século XX), era semelhante à de Corumbá: à beira do rio Paraguai, o porto localizado em uma faixa estreita de terra próxima ao nível da água e o restante da cidade em uma elevação. Na outra margem do rio, de frente para a cidade, tem-se a imensidão do pantanal (*chaco*).

A falta de moradia para aluguel próximo ao centro onde se concentravam as melhorias urbanas, ou mesmo os preços dos aluguéis nessa região, empurravam cada vez mais os trabalhadores para os arredores da cidade, para os limites dos morros ou para as depressões dos terrenos. Além do aluguel, outra reclamação corrente da população do período, não necessariamente só dos pobres, era o preço dos alimentos. E o pão, como parte essencial da alimentação, era o grande vilão dos preços, pois sofria todos os solavancos da economia frágil de uma cidade dependente da importação. Bastava um atraso ou interrupção temporária do transporte de farinha da Argentina que a população corumbaense sentia logo no bolso. O pão chegou a exigir do legislativo municipal a aprovação de uma resolução uniformizando os tamanhos, os pesos e os preços dos vários tipos vendidos no município.⁸⁹

A vida em Corumbá era cara mesmo para um aventureiro como Annibal Amorim, que se queixava do preço do aluguel e da falta de prédios para tal, da escassez de aposento “nos três hotéis”, com diárias custando 10\$000, os “ovos são vendidos a 3\$000 a dúzia”, o leite “a 1\$000 o litro”, um barril de água “custa 1\$000”, verduras e hortaliças “uma fortuna”, frutas “quase não há”. Tudo isso colaborava para que a alimentação fosse “péssima”, variando entre a carne e o pescado: “carne má, cansada, vinda, às vezes, da Bolívia. Entretanto Mato Grosso é o país do gado vacum!”⁹⁰

A carência de víveres levou o legislativo corumbaense a incentivar a colonização com objetivos agrícolas e a elaborar um projeto que premiava com dinheiro o agricultor que produzisse frutas.⁹¹ Entretanto, a economia do município, como de grande parte do Mato Grosso, se sustentava no extrativismo vegetal e animal para a exportação, bem como na criação de gado também com destino ao mercado externo. Os produtos que poderiam diversificar a alimentação eram, quase todos, importados do Prata ou de São Paulo, longas distâncias que encareciam o produto e que diminuía sua qualidade. Outras regiões do Sul de Mato Grosso, de terra rocha, obteriam maior sucesso na diversificação da produção, buscando, ainda na primeira metade do século XX, suprir essa carência por meio do trabalho de colonos japoneses e europeus.

⁸⁹ CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Sala das sessões. *Resolução nº18*. 3/2/1920 - APMC

⁹⁰ *Op cit.* p.446. Em relatório à Câmara Municipal, a Intendência de Corumbá ressaltava a necessidade de fiscalizar a higiene dos vendedores de leite e de água, muitos dos quais suspeitos de estarem enfermos de lepra. Para tanto, a Intendência já havia instituído um cartão de identificação e idoneidade ao vendedor destes produtos, que garantia a higiene e a pureza do leite (não misturado com água). Mas a população não exigia do vendedor a apresentação do cartão. Cf. SAUDE PUBLICA. Illms. Srs. Presidente e mais Vereadores da Câmara Municipal. 6/11/1922 (mimeo.) - APMC.

⁹¹ CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Projecto de Postura nº20. 19/1/1926 (mimeo.) - APMC.

Estes eram os auspícios da *modernidade*. Por fim, a inserção de Corumbá e do Sul de Mato Grosso na *modernidade*⁹² significou assumir um papel periférico na divisão internacional e regional do trabalho, como espaço *aberto* em potencial. Por um lado, fornecedor de alguns poucos produtos do extrativismo como erva-mate, ipecacuanha⁹³, penas ornamentais, couros silvestres, vacum e charque⁹⁴ e, por outro, comprador de produtos industrializados e de grãos. Essa condição tornara-se possível em vista das transformações nas técnicas de navegação, vindas no bojo da Revolução Industrial – que encurtaram o tempo e a distância – e da utilização do rio Paraguai como via preferencial de comunicação e transporte.

I.4 – Nacionalização da fronteira

Pela posição estratégica de porto de importação e exportação, implantou-se em Corumbá, desde logo, organismos estatais como o Exército, a Marinha e a Alfândega, além da própria administração municipal, o que permitiu uma presença maior de brasileiros e por conseqüência, da língua portuguesa. Porém, conforme evidenciam as estatísticas de imigrantes, mesmo em Corumbá havia uma diversidade de idiomas e culturas, pela circulação de trabalhadores que tripulavam os navios vindos do Prata (paraguaios, argentinos, uruguaios, além dos espanhóis e italianos, entre outros recém chegados ao Prata) e pela presença do comerciante italiano, português, do Oriente Médio e Oriente Próximo, além da proximidade com a república boliviana.

⁹² *Modernidade* é entendida aqui como um processo de imposição/assimilação em Mato Grosso, de novas formas de produção e especialmente de consumo de produtos importados, caracterizando, assim, uma relação de dependência da região aos países centrais. Tal relação resulta na exploração da mão-de-obra pela elite agrária/comercial e na adequação das cidades para atender a essa dinâmica. Nessa perspectiva, FURTADO, C. *O mito do desenvolvimento econômico*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974, p.81, classifica de *modernização* nos países periféricos como “o processo de adoção de padrões de consumo sofisticados” pela classe dominante, “sem o correspondente progresso [...] nos métodos produtivos”, enquanto a maioria permanece em um nível de consumo que apenas permite sua sobrevivência.

⁹³ Planta típica das florestas mato-grossenses. Das raízes se extraía a emetina, muito apreciada como medicamento.

⁹⁴ CONSULADO DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL a Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevidéu, 5/10/192,8. 257 - 2 - 17 Consulados brasileiros. Montevidéu: ofícios recebidos, 1928 - AHI. Envia em anexo, relatório sobre “A navegação brasileira para o Uruguai”. À página 2 relaciona as origens dos produtos e as respectivas toneladas, transportadas do Brasil para o Uruguai. Corumbá aparece como principal origem dos produtos (em toneladas e diversidade), sendo: paina, couros, crina de animais, farinha de trigo, sebo, postes telegráficos, tripas salgadas, ipecacuanha, doce, charque, línguas secas, artigos indígenas, borracha.

Na década de 1930 e, principalmente, na de 1940, se intensificariam os projetos de *nacionalização da fronteira* com o programa colonizador do Estado Novo – inspirando-se na obra de Cassiano Ricardo, *Marcha para o Oeste* – que fora pensado com os objetivos de expandir o domínio do Estado em uma região supostamente vazia. Para tanto, na década de 1940, as Colônias Agrícolas Nacionais viriam cumprir este papel, ao atrair brasileiros para as distantes matas do Oeste.⁹⁵ Por outro lado, o cerco à Matte Larangeira, no mesmo período, se fechava com a não renovação, por parte do Estado, dos contratos de arrendamento e uma maior fiscalização da produção da Companhia.⁹⁶

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teria antecipado estes projetos, tentando aproximar o centro do país da região limítrofe. Em 1947, após ficar estacionada à margem esquerda do rio Paraguai, em Porto Esperança (aproximadamente 78 quilômetros de Corumbá), por mais de 30 anos, a ferrovia transpunha o rio e, em 1954, chegava à fronteira, inaugurando a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia. No mesmo ano, inaugurava-se o ramal da NOB, ligando Campo Grande à Ponta Porã, fronteira com o Paraguai.

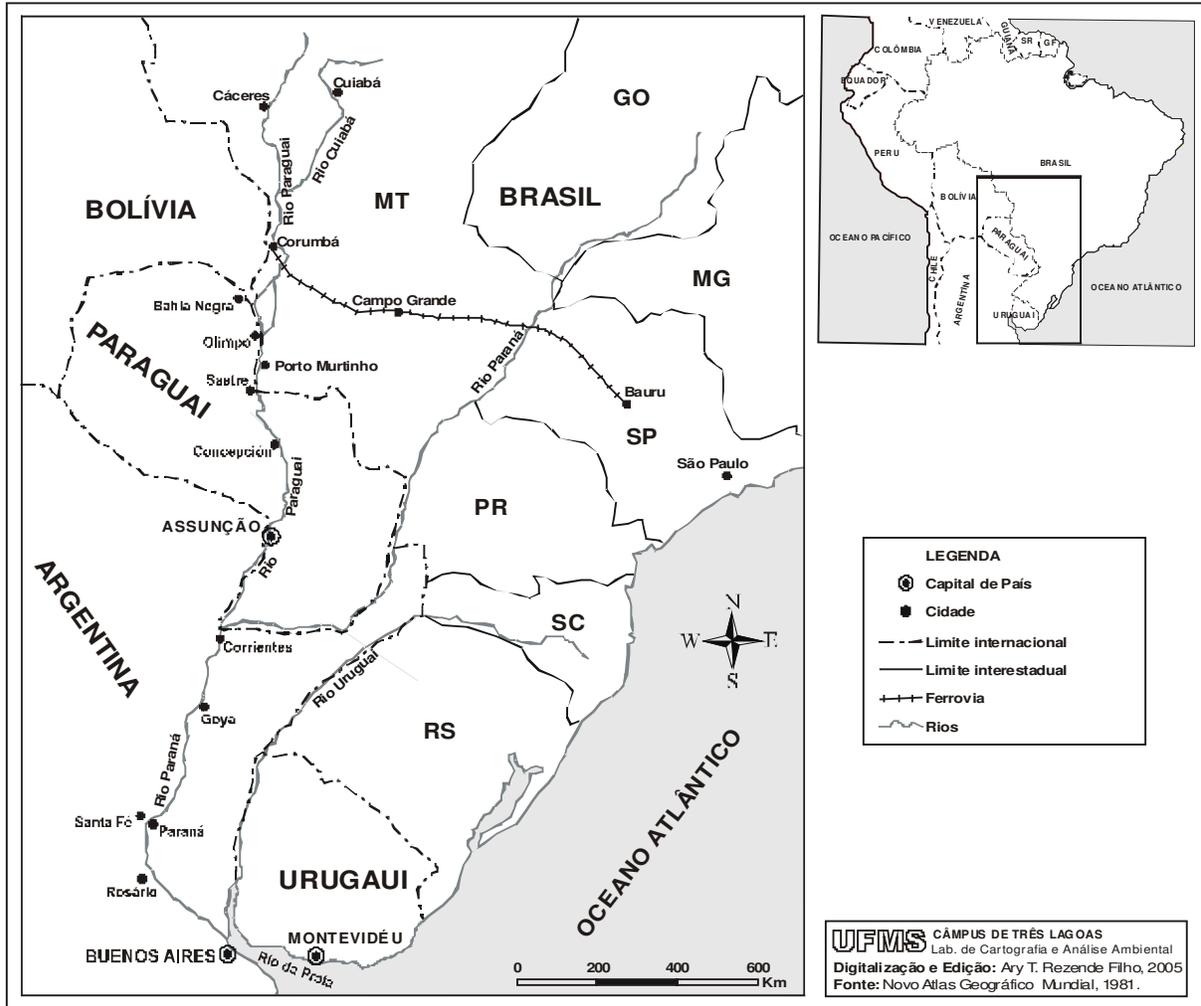
Na década de 1940, o rio Paraguai já havia perdido sua condição de principal via de comunicação do Sul de Mato Grosso com o centro do país via rio da Prata, em vista da ferrovia que efetivara a soldagem da economia mato-grossense com a paulista. A navegação de Corumbá rio acima até Cuiabá e outras cidades do norte continuaria sendo feita pelo rio, até que na década de 1950, a rodovia ligando Campo Grande a Cuiabá, acentuou a queda do movimento portuário de Corumbá.

A contemporaneidade demonstra que todos esses projetos obtiveram sucessos parciais, pois não foram capazes de impedir uma certa *guarinização* do lado brasileiro da fronteira, bem como a proliferação de antigas e novas formas de contravenções como o contrabando de produtos falsificados, o tráfico de entorpecentes e a pistolagem intrinsecamente ligada ao tráfico ou a centenária disputa por terras.

⁹⁵ Diferente dos projetos de colonização do Paraguai, anteriormente citados, que buscavam atrair estrangeiros, o Estado brasileiro do período pensou uma colonização com homens e mulheres nacionais sem terra. A Colônia Agrícola de Dourados, próxima a fronteira com o Paraguai, foi muito utilizada nos discursos varguistas como modelo. Atualmente, os índios desterrados têm lutado para reconquistar as terras ocupadas pelos colonos. Sobre a Colônia de Dourados ver: OLIVEIRA, B. C. de. *A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)*. Dissertação (Mestrado em História), Assis, FCL-Unesp/Assis, 1999. (Mimeo.) e ALBANEZ, J. L. *Op cit.*

⁹⁶ Ver: LENHARO, A. *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986 (Série Pesquisas).

Figura nº 01 - Cone-Sul Americano: de Mato Grosso ao Prata



II – DO CONVÉS AO PORTO

As cidades e a memória

O homem que cavalga longamente por terrenos selváticos sente o desejo de uma cidade. Finalmente, chega a Isidora, cidade onde os palácios têm escadas em caracol incrustadas de caracóis marinhos, onde se fabricam à perfeição binóculos e violinos, onde quando um estrangeiro está incerto entre duas mulheres sempre encontra uma terceira, onde as brigas de galo se degeneram em lutas sanguinosas entre os apostadores. Ele pensava em todas essas coisas quando desejava uma cidade. Isidora, portanto, é a cidade de seus sonhos: com uma diferença. A cidade sonhada o possuía jovem; em Isidora, chega em idade avançada. Na praça, há o murinho dos velhos que vêem a juventude passar; ele está sentado ao lado deles. Os desejos agora são recordações.

Italo Calvino (2003, p.12)

II.1 – No movimento... das ondas

Da mesma forma que o porto e o interior do navio, as lutas organizadas como a greve e o boicote também são espaços privilegiados para apreender as inter-relações dos marítimos argentinos, uruguaios, paraguaios e brasileiros. Partilhar da experiência de trabalho no interior do navio, por meio de vestígios históricos, é particularmente importante para se tentar compreender o cotidiano dos trabalhadores, seus conflitos e seus acordos. Por isso, a pretensão agora é navegar nesse ambiente, buscando âncoras explicativas do poder de mobilização e de luta dos marítimos.

A tripulação de um navio a vapor em 1917, geralmente, se formava da seguinte maneira: um piloto, dois no caso de grande cabotagem e três quando destinadas à navegação de longo curso (entre países); os maquinistas eram definidos tomando-se por base a potência das máquinas; foguistas e carvoeiros definidos pela tonelagem de carvão consumido; cabos foguistas, conforme a disposição e o número de máquinas motoras e auxiliares. Os números de moços de convés, marinheiros, cozinheiros e taifeiros seriam definidos pela Capitania, conforme o total da tripulação que nos vapores de porte médio era em torno de 30 homens.¹

Para uma viagem entre Montevideu e Corumbá, com duração média de 21 dias, dependendo das condições de navegabilidade, em um vapor do porte do *Miranda* do Loyd Brasileiro - construído em 1907, com dimensões iguais a 71,65m de comprimento, 11m de boca, 3,44m de pontal, 3,05m de calados, com capacidade para 1.108 toneladas brutas, e força de 720 hp, podendo atingir uma velocidade de 7 nós por hora e com um consumo médio de 542kg de carvão por hora –, exigia-se um total de 48 tripulantes, sendo 1 comandante, 11 oficiais e mais 36 tripulantes de diversas categorias.²

Devido à posição estratégica que ocupa, o transporte marítimo e fluvial, de modo geral, sempre foi reconhecido pelos governos como questão de *segurança nacional*, impondo especificidades a essa atividade, desde o controle da circulação de embarcações, no caso brasileiro, pelas Capitâncias dos Portos, ligada à Marinha de Guerra,³ à divisão do trabalho dentro

¹ Cf. COSTA, A. *A marinha mercante. O problema da actualidade*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917, p.52.

² Dados extraídos do: MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Noticia histórica e avaliação dos bens do Lloyd Brasileiro*. Novembro de 1922, *Op cit.* e ALFANDEGA DE CORUMBÁ. *Entrada de navios. 1915-1916 - IIA*.

³ O Decreto nº10.798, de 11 de março de 1914, instituiu novo Regulamento à Inspetoria de Portos e Costas, subordinando esta ao Ministério da Marinha (Art.3º) e o pessoal da Marinha Mercante como “segunda reserva da Armada” (Art.1º). BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1914. DECRETO N.10.798 de 11 de março 1914, Dá novo Regulamento á Inspetoria de Portos e Costas. (ANEXO). www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO. Já o Decreto nº12.188, de 6 de setembro de 1916, “Dá regulamento provisório para instrução e aproveitamento da Reserva

do navio, carregada da disciplina militar, inclusive com o uso de uniforme definido pela Marinha de Guerra⁴.

De forma geral, a hierarquia funcional se fazia assim: comandante (responsável máximo pela embarcação, tripulação, passageiros e cargas); práticos (conhecedores do rio que indicavam o melhor caminho para desviar dos bancos de areia e pedras)⁵; maquinistas (responsáveis pelo bom funcionamento de todas as peças da máquina que colocavam em movimento a embarcação a vapor); 1º comissário (a quem competia a economia do navio como pagamentos, mantimentos e, quando o caso, garantir o bem-estar dos passageiros); contramestres (sub-oficiais de convés especializados em manobra); cabos caldeirinha; despenseiros (encarregados da despensa); foguistas (os responsáveis pelo abastecimento das fornalhas); cozinheiros; marinheiros (responsáveis pela conservação do convés); carvoeiros; moços de convés (abaixo do marinheiro, desempenhavam a função de limpeza do bordo); taifeiros (subalternos do cozinheiro, responsáveis pelos serviços de mesa), e lava pratos. No período, também existia a obrigatoriedade das embarcações de longo curso levarem a bordo um médico, exigência que era comumente desrespeitada pelas empresas.⁶

Em seções como de caldeira, de cozinha e de máquinas, tocadas pelos foguistas, cozinheiros, taifeiros e maquinistas, existia uma classificação hierárquica por ofício, como, por exemplo, 1º, 2º, 3º e 4º maquinistas. O chefe de máquinas ou 1º maquinista tinha este título

Naval”, sendo que em seu Art.1º fica “facultada ao pessoal da Marinha Mercante Nacional [...] sua inscrição na reserva naval” e no Art.4º obriga os comandantes a notificarem o Estado Maior da Armada “o número de dias que os respectivos navios permanecerão no porto” da capital da República. BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1917. DECRETO N.12.188 de 6 de setembro de 1916, Dá regulamento provisório para instrução e aproveitamento da Reserva Naval (ANEXO). www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO. Estes decretos tentavam atender a uma necessidade de *defesa nacional*, em vista da Primeira Grande Guerra.

⁴ No Decreto n.539, de 9 de fevereiro de 1917, o Ministério da Marinha proibia “aos oficiais [da Marinha Mercante] o uso de platinas e galões nas fitas dos bonés; aos inferiores, os distintivos usados na armada e reserva naval; e, finalmente, aos marinheiros e foguistas, as guarnições nas golas das camisas.” Estabelece ainda, “que nos uniformes dos oficiais deverá sempre figurar, sobre os punhos e logo acima dos galões, si os houver, o distintivo da empresa de Navegação.” Cf. BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, Abril de 1918, DECRETO N.539 de 9/2/1917 (ANEXO), p.88 - CEDAP.

⁵ A descrição do personagem Capitão Giles, que Joseph Conrad faz no conto *A linha de sombra*, é bastante sugestivo para se pensar a função do práctico: “Seu cérebro devia ser um verdadeiro depósito de recifes, posições, rumos, imagens de promontórios, formas de costas obscuras, aspectos de inumeráveis ilhas, desertas ou não.” CONRAD, J. *A linha de sombra: uma confissão*. Rio de Janeiro: O Globo/ São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003, p.24.

⁶ CONSULADO Geral dos E. U. do Brasil. Assumpção, 20 de dezembro de 1918 ao “S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Offícios Julho de 1918 a 1919, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4 - AHI. Comunica a decisão da Inspeção de Saúde de Corumbá em exigir o cumprimento, por parte das empresas de navegação, particularmente a argentina Mihanovich, do regulamento que impõe a obrigatoriedade de ter um médico a bordo de cada navio. A observância no cumprimento da lei se dava em vista de epidemia de gripe em Assunção. Segundo a Mihanovich não havia médico disponível para navegar o *Aurora*, como também estava parado o navio brasileiro *Miranda*. Com isso, a navegação de passageiros estava impedida.

conquistado por anos de serviço e depois de passar por provas teóricas e práticas feitas pela Capitania dos Portos. Era responsável pela seção de máquinas, desempenhando também funções burocráticas de apontamento de horários de funcionamento das máquinas, de saída de um porto e chegada a outro, quantidade de combustível utilizado etc. Também competia ao chefe de máquinas zelar pelo bom andamento dos trabalhos e, em caso de faltas de seus imediatos, levar ao conhecimento do comandante.

O arquivo particular de Alberto Etcheverry – doado pela família, após sua morte, ao Centro de Maquinistas Navales de Montevideu – revela que ele era um chefe de máquinas uruguaio bastante aplicado. Iniciou sua carreira no início da década de 1920, e logo se destacou por estar sempre atento às inovações técnicas das máquinas, buscando nos livros de física e mecânica o aperfeiçoamento de seu ofício, dedicação que lhe garantiu alguns certificados e honrarias.

Em carta destinada ao comandante de um determinado navio⁷, Alberto Etcheverry sugere a substituição do 3º maquinista por falta de dedicação ao trabalho e por ser visto, durante a guarda da noite, de zero às 4 horas, fora de sua seção e conversando, “a qual é uma falta grave”, tendo provocado queixas do 2º maquinista “seu chefe imediato o qual teve que fazer ele e o 4º maquinista os trabalhos do dito Sr.”. No início da carta, tem-se a descrição de parte do trabalho dos maquinistas:

“...Depois de muitos dias de navegação, as máquinas principais e auxiliares [...] necessitam uma [ilegível] e ajuste em geral e muitos detalhes de trabalhos manuais [...] para o qual os maquinistas têm já seu trabalho destinado cada um por seções, dirigidas pelo maquinista chefe e sob a vigilância direta do 2º maquinista sendo por tanto num navio de tonelada como o nosso, três maquinistas...”

Aparentemente, a hierarquia de funções no interior do navio era bastante rígida e pretendia ser inibidora de faltas. A vigilância constante do próprio companheiro, em funcionando a contento do comandante e dos armadores, deveria contribuir para o bom andamento dos trabalhos e para o distanciamento entre homens que, no ofício, se diferenciavam pelo *status* da classificação (1º, 2º, 3º...). Como se verá, esses objetivos foram alcançados em parte, e em alguns momentos, no cotidiano do trabalho. Entretanto, o sentido de pertencimento a um coletivo, a um grupo social homogêneo em sua heterogeneidade, parece ter predominado entre os tripulantes dos

⁷ Na carta Alberto Etcheverry não cita o nome do vapor nem o nome do comandante, tão pouco data ou assina a mesma carta. Provavelmente trata-se de uma carta de Etcheverry da década de 1920, porque, no acervo organizado pelo próprio maquinista, a carta encontra-se entre outros documentos de tal período. Por outro lado, identifiquei o autor pela caligrafia e pela lógica do acervo, quando manuscritos ou mimeografados, são documentos produzidos pelo próprio Etcheverry. ALBERTO ETCHEVERRY. Sr. Comandante. (mimeo.), 3 páginas - CMN/AE.

navios que navegavam nos grandes rios formadores do Prata, o que permite a utilização de termos generalizantes tais como: comandante e subalternos, tripulantes, marinheiros, marítimos, entre outros, para se referir aos embarcados e, marítimos, classe operária, classe trabalhadora etc., para falar desses trabalhadores como um todo, bem como os termos movimento operário e movimento de resistência, quando dos movimentos organizados por e a partir desses sujeitos.

A lista de pessoal do navio *São José*, de propriedade da casa comercial corumbaense Manoel Cavassa Filho e Cia, durante uma viagem de Assunção ao Fuerte Olimpo, norte do Paraguai divisa com o Brasil, em 1919, é um exemplo de como se dava a tripulação de um vapor mercante de porte médio, que fazia a linha Assunção-Corumbá. O navio levava a reboque a chata *Taguató* de 200 toneladas e mais 95 toneladas em seus compartimentos de carga.

“EMPREGOS	NOMES	NACIONALIDADE
Capitão	Vicente Provenzano	Brasileiro
Práticos	Rafael Centurion (h)	Paraguaio
Idem	Juan Ruis Diaz	Idem
Maquinista	Juan Albino Cordeiro	Brasileiro
2º Idem	Lazaro Villamayor	Idem
Foguistas	Eusebio Benites	Paraguaio
Idem	Hermenegildo Aguero	Idem
Idem	Zacarias Romero	Idem
Carvoeiro	Antonio Benegas	Paraguaio
Idem	Luis Dias Miranda	Brasileiro
C.Mestre	Luis Ferreira dos Santos	Idem
Marinheiro	Manuel Gonzales	Paraguaio
“	Doroteo Medina	Idem
“	Mateo Acosta	Idem
“	Manuel Morales	Idem
Cozinheiro	Eusebio Gonzales	Paraguaio
2º “	Crispin Flores	Brasileiro
Moços	Juan Candia	Paraguaio
Idem	Carlos Leiva	Idem
Timoneiro	Pablo Ortigoza	Idem
Idem	Rafael Cubilla	Idem” ⁸

A lista era uma exigência que o Consulado do Brasil em Assunção fazia às empresas brasileiras ou estrangeiras que transportavam mercadorias ou passageiros para o Brasil. Era uma

⁸ *São José*, lista de tripulantes, 12/12/1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918 – 1921. Maço: 608, 1, 19 - AHI. Mesmo se tratando de uma embarcação de bandeira e propriedade nacionais e o capitão também brasileiro, o documento fora escrito em espanhol, o que denota a diversidade lingüística e de nacionalidade presentes no interior do navio.

forma de registro da tripulação, do navio e das cargas, para o que a empresa pagava uma taxa, sendo que o Loyd Brasileiro, por se tratar de uma estatal, pagava apenas 50% do valor.⁹

O fato da maioria da tripulação desse vapor corumbaense ser de paraguaios levanta duas possibilidades de explicação: primeira, o navio fazia navegação de cabotagem em território paraguaio, portanto era obrigado a ter somente pessoal matriculado na Capitania dos Portos daquela república; segunda, não havia brasileiros suficientes para preencher todas as vagas, por isso a composição heterogênea.

Uma das conquistas das associações de marítimos, no período, fora justamente a obrigatoriedade de pessoal nacional, ou seja, matriculados na capitania de origem da embarcação lotarem navios de bandeira nacional ou que fizessem navegação de cabotagem (dentro do território nacional).¹⁰ No caso de bandeira estrangeira, o *comandante* fugia a essa regra, pois era contratado diretamente pela empresa naval para representá-la e, geralmente, era de mesma nacionalidade da empresa, que no caso do *São José* era uma casa comercial mato-grossense.¹¹ Outra exceção existia quanto aos práticos, pessoas conhecedoras de trechos do rio. Existiam práticos para cada rio ou trecho de rio: Alto Paraguai, Médio Paraguai, Baixo Paraguai, Alto Paraná, Baixo Paraná etc. Independente da nacionalidade da embarcação, o práctico a guiá-la era determinado por trecho a ser percorrido.¹²

A composição da tripulação do *São José*, de paraguaios e brasileiros, se esclarece, em parte, com um ofício do comandante do mesmo vapor, em 13 de outubro de 1919, solicitando

⁹ Em ofício ao Ministro do Exterior, o Cônsul do Brasil em Assunção se queixava da não obediência às normas consulares por parte do comandante do vapor *Oyapock* do Loyd Brasileiro, que fazia a linha para Corumbá. O ex-oficial da Armada Nacional Arthur W. Serra Belfort, “o *único* capitão da marinha mercante do Brasil que acintosa, insistente e impertinente se nega a cumprir com o disposto no art. 285 da Consolidação Consular”. Segundo o Cônsul, o comandante “não só jamais veio à Chancelaria dar entrada ou saída do seu comando, como se vê do competente livro de registro, mas nunca remeteu o ‘Diário da Navegação’ e outros livros para serem devidamente visados.” Arthur Belfort era o “único ex-oficial da Armada Nacional comandando navios mercantes na linha Montevidéu - Corumbá”. Cf. CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 11 de dezembro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios 1909 – 1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI.

¹⁰ Esta conquista levou, por vezes, a rivalidades entre os trabalhadores de diferentes etnias, particularmente no caso dos práticos. Quando tratar da questão dos práticos, aprofundarei a discussão sobre os conflitos entre os trabalhadores.

¹¹ Alguns proprietários de casas comerciais de Corumbá que possuíam seu próprio navio, geralmente apenas uma embarcação, contratavam como comandante algum parente próximo, até mesmo um filho, o que reforça a imagem do comandante como o homem de confiança do armador. Cf. o *Livro de Registro*, Vicente Provenzano, comandante do *São José*, era natural e residente em Corumbá. Em 1908, aos 23 anos de idade, solteiro, matricula-se na Capitania como práctico do rio Paraguai. Mantém atualizada sua caderneta de marítimo ao menos até 1932, quando apresenta carta de mestre de pequena cabotagem e práctico dos rios Alto Paraguai, S. Lourenço, Cuiabá e Baixo Paraguai até Assunção. CAPITANIA DE MATO GROSSO. *II Livro de matrícula – pessoal*. 1908 - SDM.

¹² Em 30 de março de 1909, o práctico Juan Ruis Dias, citado na lista, participou da segunda reunião para criação da Sociedade *Práticos de Ríos del Alto Paraguay*, em Assunção. Como se verá em outra parte deste trabalho, nas reuniões de fundação e mesmo na diretoria desta Sociedade, participaram trabalhadores matriculados na Capitania em Corumbá, o que parece não ser o caso de Juan Dias.

permissão ao Cônsul para fazer a lotação de tripulantes com pessoal paraguaio, pois “não tendo números de tripulantes de matrícula brasileira, visto não se achar neste porto, que possa preencher as vagas abertas dos tripulantes desembarcados deste Vapor e repatriado ao Brasil...”¹³

Pela data dessa solicitação – antecedente em dois meses a data da lista de tripulantes –, pode ser que se trate de montar tripulação para outra viagem. Entretanto, a falta de trabalhadores brasileiros a espera de navios no porto de Assunção pode ter se repetido na ocasião da viagem a Fuerte Olimpo, em dezembro, por isso os paraguaios compõem a maioria da tripulação. Lembrando uma fonte citada anteriormente, o fato de ser de nacionalidade paraguaia, não queria dizer que o trabalhador estivesse matriculado na Capitania dos Portos do Paraguai, podendo estar vinculado à Capitania de Mato Grosso.¹⁴

A tripulação do *São José* permite ainda perceber as possibilidades de contato entre trabalhadores brasileiros e paraguaios e, mais do que isso, o contato entre militantes de organizações operárias. Além do prático Juan Diaz que ajudou na fundação da Sociedade de Práticos de Rios del Alto Paraguay, em 1909, em Assunção,¹⁵ também estava a bordo o contramestre brasileiro Luis Ferreira dos Santos que, em 1919, estaria como “sócio iniciador” da Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante de Corumbá.¹⁶

II.2 – A (des)ordem

Os cônsules do Brasil na Argentina, no Uruguai e no Paraguai, bem como os capitães de portos eram personagens que também faziam parte da hierarquia marítima. Eram as autoridades, em terra, que acompanhavam mais de perto os acontecimentos no interior do navio, cabendo ao capitão do porto um status hierárquico superior ao do capitão do navio. Esses representavam a

¹³ *São José*. A sua Senhora Sr. Carlos Ferreira de Araujo, Consul Geral dos Estados Unidos do Brasil em Assunção. 13/10/1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918 – 1921. Maço: 608, 1, 19 - AHI.

¹⁴ CAPITANIA DE MATO GROSSO. *II Livro de matrícula – pessoal*. 1908 – SDM.

¹⁵ Em 30 de março de 1909 participou da segunda reunião para criação da Sociedade “Práticos de Ríos del Alto Paraguay”. Os estatutos e as atas das reuniões foram publicados no jornal *El Diario* de Assunção e enviados ao Ministro do Exterior do Brasil pelo Consul no Paraguai, Cf. *El Diario*, Asunción, 14/2/1910. In: CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. Assunção 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 - AHI.

¹⁶ Seu nome consta como primeiro da lista de “sócios iniciadores”, nos estatutos da entidade, aprovados em 3 de julho de 1919. SOCIEDADE DOS MARINHEIROS UNIDOS DA MARINHA MERCANTE. *Estatutos*. Corumbá: Typ. Do Commercio - BVLC.

burocracia, a *lei*, o Estado, mesmo quando o navio estava fora do território nacional, em águas internacionais.¹⁷

Para se entender as relações hierárquicas entre os capitães do porto e do navio, torna-se bastante sugestiva a descrição que o marítimo romancista inglês Joseph Conrad¹⁸ faz de seu encontro com o capitão do porto, quando de sua nomeação para comandar pela primeira vez uma embarcação: “Foi ali que minha leveza me abandonou. A atmosfera de oficialidade mataria qualquer coisa que respire o ar dos esforços humanos, extinguiria igualmente a esperança e o temor na supremacia do papel e da tinta”. Ao entrar na repartição da Capitania dos Portos em Bancoc, um funcionário o adverte: “Meu Deus! *Ele* já mandou chamá-lo duas vezes hoje.”¹⁹

Esse “Ele”, “era a autoridade suprema, o Capitão do Porto – uma pessoa muitíssimo importante aos olhos de cada um e de todos os escrevinhadores daquela sala”. O poder do Capitão Ellis estava na possibilidade aparente de jogar com os destinos dos marinheiros: “Se ele não governava as vagas de fato, fazia de conta que governava o destino dos mortais cujas vidas estavam fundidas nas águas”.²⁰

A burocracia garantia ao capitão esta superioridade aos olhos “dos mortais”, e ele, o capitão, sabia cultivar os símbolos que lhe davam esse status: “sua mão segurava uma caneta – a caneta oficial, muito mais poderosa que a espada na feitura ou destruição do destino de simples trabalhadores”. Ao abandonar a caneta, uma “mudança sutil no jeito do Capitão Ellis tornou-se perceptível, como se ele houvesse posto de lado aquele tridente de representante de Netuno”.²¹

No aperto de mão da despedida, no último minuto da sua presença com o Capitão do Porto, o narrador identifica um gesto de companheirismo, de comunhão própria das pessoas que compartilham os mesmos sentimentos, a vida do mar: um cumprimento de “adeus e boa sorte”.²² Entretanto, Joseph Conrad já havia sido ordenado comandante, ou seja, já não pertencia ao rol das pessoas comuns, da marujada. Na hierarquia, estava em condições semelhantes à do Capitão Ellis.

¹⁷ A burocracia também poderia ser representada pelo agente da empresa de transporte, pelo representante do fisco e pelos agentes da saúde pública. Estas três categorias vistoriavam as embarcações quando aportavam.

¹⁸ No conto o escritor e marítimo conta a sua primeira viagem como comandante de um navio nos mares da Tailândia, no final do século XIX. CONRAD, J. *Op cit.*, p.42.

¹⁹ O pessoal da Capitania do Porto de Corumbá compunha-se de “um capitão do porto, um encarregado de diligências, um patrão, um prático contratado, um maquinista, um foguista e seis remadores.” BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1914. (p.369). www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO

²⁰ *Op cit.* p.43.

²¹ *Idem*, p.43-4.

²² *Idem*, p.47.

Agora, o personagem da narrativa de Conrad tinha um navio para comandar. Mas, no decorrer da viagem, perceberia que no navio, as relações entre comandante e comandados são muito mais complexas do que as dicotomias interdependentes: mando/obediência, superioridade/inferioridade, oficialidade/subalternos. Para que houvesse comando, as duas partes tinham que entrar em acordo: os marinheiros teriam que respeitar o comandante na medida em que esse respeitasse os comandados. Um equilíbrio difícil de ser atingido.²³

Em um ambiente como o navio, para o bom andamento da viagem, cada trabalhador deveria desempenhar satisfatoriamente sua função definida *a priori*, caso contrário, as conseqüências poderiam vir em cadeia. Viajar durante semanas em uma rotina estafante, com as mesmas pessoas, quase sem espaço para outros afazeres que não aqueles permitidos pela rotina do trabalho, exigia do comandante e dos comandados obediência a códigos de convivência próprios da vida marítima e construídos historicamente nas adversidades desse mundo.

Mesmo as decisões do comandante – incumbido da autoridade máxima e a quem caberia punir os faltosos, inclusive com o desembarque e a prisão a bordo – deveriam, em alguns momentos, considerar a opinião dos subalternos. Talvez esta seja a característica mais marcante que diferencia a hierarquia do navio mercante do navio de guerra.

Álvaro Nascimento,²⁴ ao estudar a revolta dos marinheiros militares de 1910 – a Revolta da Chibata –, identifica no oficial comandante a figura do juiz de um “tribunal de convés”. A ele era reservado o direito de condenar e punir qualquer membro da tripulação, às vezes utilizando “requisites de crueldade para fazer valer o seu domínio junto aos subordinados.”

No caso do navio mercante, a autoridade do comandante era limitada e em muitos casos dependia da concordância da tripulação. Talvez isso se dava pela própria relação de trabalho que era fundamentalmente diferente na marinha mercante, permeada pelas relações assalariadas que permitiam uma relativa liberdade do subalterno, podendo, a qualquer momento e dependendo do mercado de trabalho, embarcar em outro navio com outro comandante, enquanto na disciplina

²³ Craig Heron chama atenção para a vida do marítimo canadense, dos anos 1930 aos 1960, a qual não tinha nada de uma novela *holliwoodiana*, pois o tempo a bordo era controlado pelas normas do *Canada Shipping Act* que penalizava os desertores e os insubordinados e fortalecia a poderosa disciplina do comandante, com direito de prender o marítimo insubordinado. Sob essa disciplina quase militar os marinheiros tinham pouco espaço para reivindicações: HERON, C. Communists, Gangsters, and Canadian Sailors. *Labour/le travail*. Journal of canadian labour sturies/ Revue d'études ouvrières canadiennes. St. John's Newfoundland, Canada: Departamen of History, Memorial University of Newfoundland, p.212, outono, 1989, pp. 231-237

²⁴ NASCIMENTO, Á. P. do. *Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910*. Tese (Doutorado em História), Campinas: UNICAMP/IFCH, 2002. (Mimeo.), p.139-40

militar podava-se ao subalterno o poder de escolha, mesmo que relativo, de seu local de trabalho e, por conseqüência, de seu comandante.

Os termos de avarias, de nascimento e falecimento a bordo, entre outros, geralmente lavrados pelos comissários, sob ordem dos comandantes, eram lidos em voz alta e assinados por vários tripulantes, configurando a concordância com os mesmos termos. Quando a situação exigia uma decisão urgente, como, por exemplo, desembarcar parte da carga para aliviar o peso quando o navio encalhava, ou fundear uma chata em caso de perigo, o comandante consultava os subalternos imediatos:

“Ata de Deliberação lavrada no Diário Náutico do rebocador nacional ‘Norte America’, às folhas 69 e 70 [...] Aos quatro dias do mês de maio do ano de mil novecentos e dezenove, a bordo do rebocador nacional ‘Norte America’, de propriedade da Companhia Minas e Viação de Mato Grosso e Comandado por Carmino Sciamarella, tendo saído do porto de Montevideú no dia nove do mês de março do mesmo ano, rebocando a cabo largo as chatas nacionais ‘Guatos’ e ‘Selma’, [...] navegando no rio Paraná, na altura do porto de Empedrado, a corrente do rio era tão forte devido a excessiva crescente do mesmo rio, impossibilitava o rebocador de prosseguir navegando com dois reboques. Nesta difícil emergência convocou o Comandante do rebocador à junta de deliberação, composta dos práticos, maquinistas, mestres, marinheiros, foguistas, taifeiros e consultou-a sobre o que convinha fazer em tais circunstancias, e foi ela de parecer que se deixasse ficar uma chata no porto de Empedrado, e se prosseguisse navegando com outra até Assunção [...] e conformando-se com o deliberado [...]. E eu Felipe Portella que a escrevi e assino...” (seguem várias assinaturas)²⁵.

Portanto, diferente do “tribunal do convés” identificado por Álvaro Nascimento na disciplina dos navios da Marinha de Guerra, nos vapores mercantes existia a “junta de deliberação” composta por comandante, oficiais e subalternos.

Por vezes, quando de um conflito não solucionado no interior do navio, uma das partes poderia baixar o assunto à terra, recorrendo à associação de classe ou mesmo diretamente à Capitania dos Portos. Neste caso, era um “tribunal externo” que daria a última palavra. É o que revela o jornal operário *La union del marino*, de Buenos Aires, na seção “vida a bordo”. Sob o título de “Medida disciplinar” e “Assuntos capitão-tripulação do vapor ‘Bruxelas’”, o jornal relata longamente a queixa registrada pelo capitão na Sociedad de Capitanes e na Federación Obrera Maritima, sobre o desrespeito à hierarquia por parte de alguns tripulantes. Segundo o capitão, quando da ancoragem no porto de Corrientes, ordenou que a tripulação de coberta trasladasse dez caixas de verduras da coberta de proa para a popa, para o que alguns homens se

²⁵ CONSULADO Geral do Brasil em Assumpção. Acta de deliberação. Rebocador nacional ‘Norte America’. 4/5/1919. Maço: 609, 3, 11. AHÍ.

negaram afirmando não ser competência “efetuar tal trabalho”. Em vista da insistência do capitão, acabaram por fazer. No porto de Assunção, a uma ordem do capitão para se fazer uma “operação extraordinária de carga” para acomodar fardos de tabaco, em horário noturno, “os marinheiros se negaram a trabalhar essas horas, afirmando que isso era de sua própria vontade trabalhar ou não.”²⁶

Forma-se um “tribunal de arbitragem” com representantes da Sociedad de Capitanes e da FOM (incluindo um marítimo que estava embarcado no *Bruxelas*). Esse “tribunal” resolve nomear “uma comissão para que se constitua no navio e investigue o ocorrido”. Após ouvir os tripulantes e o capitão, conclui-se que uma e outra parte excederam-se, mantendo a tripulação e o capitão no mesmo barco, sem alteração. O capitão recusa-se a subir a bordo com a mesma tripulação. Ao final, após trâmites na Capitania do Porto, decide-se pela troca de comando, transferindo o capitão Rodrigues para o comando do vapor *Hélios*.

Em todo caso, quando o problema envolvia a insubordinação de tripulantes, a decisão de punir e a pena a ser aplicada caberia, em um primeiro momento, ao comandante. Uma forma corrente de punição era o desembarque do tripulante no decorrer da viagem. Assim se deu com quatro espanhóis e dois brasileiros que tripulavam o vapor *Miranda* do Lloyd Brasileiro, em outubro de 1918, na linha Montevidéu-Corumbá. Sob a alegação de desobediência a uma ordem de serviço, o comandante mandou que desembarcassem no porto de Assunção, um porto distinto daquele de origem desses marítimos. Os quatro espanhóis e um brasileiro deram um jeito de regressarem a Montevidéu, sendo que um outro brasileiro, de nome Euclides de Souza, ficou em Assunção, tornando-se um problema a ser solucionado pelo Consulado do Brasil:

“Não querendo a Agência do Lloyd readmiti-lo a bordo como tripulante [...], requisitei uma passagem para o mesmo até Corumbá.

A bordo do mesmo ‘Miranda’, que partiu a 1º do corrente [dezembro], também seguiu um outro marinheiro, de nome Oscar Ribeiro Caibro, desembarcado do vapor brasileiro ‘S. José’, que atualmente faz cabotagem entre os portos d’este país. Também para este requisitei passagem, de acordo com os artigos 444 parágrafo 2º e 445, da Consolidação Consular.

Ambos [...] enfermaram de gripe e ficaram aqui sem recursos e, por esse motivo, providenciei para o seu regresso ao Brasil.”²⁷

²⁶ *La Union del marino*. Buenos Aires, Año [?], Num.54, Agosto de 1919, (p.3) – BCA.

²⁷ CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, ? de dezembro de 1918 ao “S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores.” Offícios, julho de 1918 a 1919. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4 - AHI.

O Cônsul do Brasil conclui o ofício ao Ministro das Relações Exteriores argumentando que, por ser difícil conseguir repatriar brasileiros desembarcados em Assunção, declarara aos comandantes que só permitiria o desembarque em casos excepcionais.

Mesmo sem indicar qual a falta cometida pelos tripulantes, o documento é revelador do desrespeito à hierarquia de comando no navio, além do contato entre brasileiros e espanhóis.

A prisão a bordo como forma de punição de delitos mais graves também não podia ser uma decisão totalmente arbitrária do comandante, pois exigia a obediência a alguns regulamentos que incluía terceiros como testemunhas. O Ministério da Marinha chegou a elaborar um extenso “Formulário provisório para registro de contravenções e delitos ocorridos a bordo nos navios mercantes”, em 1916, onde se previa a prisão a bordo, acompanhada de minucioso relato do acontecido, com assinaturas de várias testemunhas, bem como da “vítima” e do “delinqüente”, com nomeação, pelo comandante, de um “escrivão” de bordo responsável por lavrar os autos e “no primeiro porto onde haja autoridade policial ou judiciária”, fazer a “entrega dos presos e dos presentes autos”.²⁸

As faltas mais correntes cometidas pelos marítimos a bordo eram a desobediência a ordens de serviço, o que significava um tipo de *desacato à autoridade*, briga, embriaguez, baixar a terra sem autorização, violação de mercadorias, desobediência às regras de moralidade, revoltas coletivas, entre outras.

A fonte seguinte é reveladora da quebra de hierarquia a bordo e das punições no interior do navio. Trata-se de um diálogo, através de ofícios de 1919, entre o Cônsul do Brasil em Assunção e o Ministro do Exterior no Brasil, sobre a punição de tripulantes com desembarque do vapor *Ladario* do Loyd Brasileiro, que fazia a linha Montevidéu-Corumbá. Discordando do Ministro quanto à alegação de que o desembarque do foguista Luiz Pereira da Silva era ilegal, o Cônsul salienta que

“Esse tripulante, foguista do vapor ‘Ladario’, interpelado por mim no Consulado a vista de numerosos companheiros, do comandante, maquinistas, não negou, assim como o outro foguista que já partiu, que tivesse desobedecido a ordem do maquinista e a do comandante. [...]. Neste caso parece-me que a nota [nota de conduta na caderneta do trabalhador] não pode deixar de ser ‘má’.
- E os próprios companheiros presentes me disseram ter feito bem em desembarcá-lo.- Já ao sair de Buenos Aires, o navio teve de atrasar a partida de

²⁸ BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Op. Cit.* abril de 1917, p.125 e seguintes – UCHICAGO (reproduzido nos anexos)

2 horas porque esse tripulante tinha ido buscar uma roupa [...]-, conforme consta de declarações [...] assinada uma pelo comandante e outra pelo 1º maquinista, tiveram eles de fazer o que determinaram os foguistas insubordinados para que o navio conseguisse chegar a este porto...”²⁹

A fonte não explicita o tipo de insubordinação cometida por Luiz da Silva e seus companheiros foguistas, mas abre uma fresta por onde se podem avistar o interior do navio e a correlação de forças entre comandante, oficiais e (in)subordinados.³⁰ Para o bom andamento dos trabalhos, teria que existir um equilíbrio de forças, cada parte respeitando o espaço da outra e seus próprios limites, seja de mando por parte do comandante e dos oficiais, seja de obediência por parte dos comandados.

Essa e outras fontes demonstram que esse equilíbrio não era fácil de ser atingido naquele ambiente predominantemente masculino, em que a força poderia ser medida pelo porte físico, mas também pelo potencial de coesão de grupo ou de classe. Se a citação condiz com a realidade acontecida, em algum momento da viagem um grupo de foguistas do *Ladário* inverteu a ordem das coisas e passou a determinar ações ao invés de ser determinado. Provavelmente, esses “insubordinados” tinham noção das conseqüências advindas de seus atos como, por exemplo, o registro da nota “má” em sua caderneta ou mesmo a prisão a bordo, sugerida pelo Ministro do Exterior, em outro trecho.³¹

O Ministro argumenta que era preferível prender os revoltosos a bordo até o porto de origem (Corumbá), onde seriam julgados pela Capitania dos Portos, do que desembarcá-los em porto estrangeiro, ao que o Cônsul responde discordando:

“...A prisão a bordo é uma medida inexecutável pelo espírito de solidariedade mal entendida que hoje domina as classes marítimas. - O comandante do ‘Ladario’ a quem aliás recomendei esse alvitre, declarou que absolutamente não poderia seguir viagem nessas condições, impossibilitado como se achava de impor-se à tripulação que já dera provas do que era capaz. Igual afirmativa fizeram o 1º. e 2º. maquinistas. Talvez o conhecimento que têm os tripulantes

²⁹ CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, 27 de novembro de 1919. A S.Ex. o Sr.Dr.José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. COPIA - 22 de Novembro de 1919. Offícios, Julho de 1918 a 1919, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4. AHI.

³⁰ O movimento operário marítimo também estava atento para a questão da hierarquia a bordo. *La Aurora del Marino*. Organo de la Sección Marineros y Contramaestres. Buenos Aires, 1º de Mayo de 1925, número extraordinario - (Je/0164) - AEL, p.1, publica o artigo “A oficialidade”, assinado por “El marinero S”, apontando para as divergências quanto a unidade dos *subalternos* com os *oficiais*. Afirma que os oficiais levavam vantagens nos movimentos grevistas, auferindo mais ganhos, sem participar ativamente dos movimentos. Denuncia também a forma como a “oficialidade” velava pela disciplina a bordo, gerando vários conflitos com os *subalternos*. Por fim, afirma ser contrário a união dos oficiais na *Federación Obrera Marítima*. (p.1).

³¹ Na caderneta de matrícula do marítimo era impresso o “Regulamento das Capitánias dos Portos, anexo ao decreto n.6617 de 29 de agosto de 1907”, cf. CONSULADO GERAL DO BRASIL EM BUENOS AIRES. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1909-1915. 158-C - AHI. (Reproduzido nos anexos).

de que não se permitiria o seu desembarque aqui deu motivo a que procedessem aqueles como procederam a bordo do ‘Ladario’, dando ordens em vez de cumprir as que lhes eram dadas. A clausula 7^a. (acordo entre comandante e tripulante) representa um direito deste que se lhe não pode negar (artº. 468). E como agiria o Consulado Geral nos casos das clausulas 5^a. e 6^a. (moléstias que não podem ser tratadas a bordo)? ... peço determinar-me se devo cumprir as instruções ou o Regulamento das Capitánias dos Portos. ...”

O temor do Cônsul quanto à solidariedade dos marítimos, julgado por ele como equivocada, podia ser o que armadores e governos tinham quanto ao poder de mobilização dos trabalhadores marítimos. As cláusulas que estipulavam as relações de trabalho e de poder, entre comandante e tripulantes, não garantiam a inviolabilidade da hierarquia a bordo, e isso fica claro nas dúvidas lançadas pelo Cônsul ao Ministro do Exterior que sugerem um conflito entre normas marítimas e consulares.

As representações consulares do Brasil no Paraguai, Uruguai e Argentina eram responsáveis por controlar a passagem de navios e de tripulantes brasileiros pelos portos daquelas nações, inclusive arbitrando conflitos entre comandantes e tripulantes. Por isso, o grande volume de fontes que relatam acontecimentos no interior dos navios. Entretanto, no início do século XX, parecia existir uma incompatibilidade entre as normas consulares e marítimas, ou entre as normas consulares e o cotidiano de conflitos nos navios, o que exigia dos cônsules a consulta periódica ao Ministro do Exterior no Brasil, sobre a melhor solução para os conflitos entre tripulantes e comandantes.

Na citação seguinte, percebe-se com clareza a falta de normas objetivas que respaldassem a decisão consular a este respeito. Para o cônsul, os tripulantes desembarcados pelo comandante, perante justificativa, não deveriam ser enviados para o Brasil com custos ao Consulado. Enquanto que o ministro entendia que o comandante não tinha o direito de desembarcar tripulantes e, no desrespeito a essa norma, o Consulado deveria bancar a passagem de volta dos tripulantes.

“Senhor Ministro, - Atendendo a ordem constante do ofício de Vossa Excelência, datado de ontem, comunico-lhe que já me dirigi ao comandante do vapor ‘Caceres’ determinando-lhe em nome de Vossa Excelência, que transporte para Corumbá o fogueista Luiz Pereira da Silva, e os marinheiros Austrogildo de Campos Vidal, José Pereira, Felisberto Joaquim dos Santos e João Alfredo Arce. - Devo dizer a Vossa Excelência que já prepusera ao referido comandante os tomasse a bordo do seu navio, o que me informou estar completa a sua tripulação e não desejar levá-los por saber serem alguns revoltosos; mas o faria, uma vez que eu desse ordem nesse sentido. - Não dei

essa ordem por acarretar despesas aos cofres públicos e não terem eles direito a repatriação, uns revoltados e outros desembarcados por seu gosto...”

O cônsul responde ainda, negativamente, a alegação do ministro de que os outros tripulantes desembarcados não o foram de livre e espontânea vontade, ou seja “a pedido”, como registrado nas cadernetas, mas sim sob pressão do comandante que ameaçava fazê-lo em qualquer barranco se os tripulantes não desembarcassem em Assunção.

A imprensa operária do período dava espaço para a exposição dos conflitos acontecidos a bordo, demonstrando que o movimento operário organizado estava atento para o cotidiano do trabalho no interior dos navios, pois era aí, na relação direta entre oficiais e subalternos que a exploração se apresentava mais objetivamente. O órgão de imprensa da FOM argentina, *La union del marino*, tinha espaço reservado para as “Notas e comentários da vida a bordo”, em que os trabalhadores relatavam os acontecimentos, geralmente conflitos com os oficiais.

Na edição de novembro de 1916, os tripulantes do vapor *Mar del Plata* (não situa a rota), descrevem a relação tensa com o novo capitão do navio, Leopoldo Richiardi, que entrara em substituição ao antigo capitão. Desde o início, o capitão Richiardi teria “extremado as exigências” pretendendo que os embarcações desempenhassem “trabalho que não lhes correspondia”. Acusam o capitão de ficar a maior parte do tempo dormindo e deixar a direção da embarcação na responsabilidade de um timoneiro, o que provocou “mais de uma vez” o desvio da rota do vapor, durante uma viagem no alto-mar. A insistência do capitão em não pagar as horas extras de alguns foguistas, bem como a qualidade da comida servida a bordo, levou os foguistas a reclamar por escrito à empresa proprietária do navio, Lloyd Comercial Mar del Plata, ao que o capitão reagiu despedindo os foguistas, sem pagar-lhes as horas reclamadas, “manifestando que tomava essa medida em virtude de que se havia passado por sobre sua autoridade”. A resposta dos outros tripulantes foi rápida: “Os marinheiros tão prontos se interaram da medida disciplinar imposta [...] se solidarizaram com os foguistas desembarcando imediatamente.”³²

O capitão Leopoldo Richiardi não conseguiu manter o equilíbrio necessário para o bom andamento do trabalho a bordo. Seu despotismo desmedido provocou a revolta da tripulação. Mas, nem todos os capitães agiam dessa forma, ou nem todos eram vistos assim pelos tripulantes. Os próprios trabalhadores do *Mar del Plata*, no início do relato, afirmam que a ordem havia sido quebrada desde que o capitão anterior fora substituído por Richiardi, pois até então “o trabalho se

³² *La Union del marino*. Buenos Aires. Año IV, Núm.44, noviembre de 1916, (p.4) - BCA

realizava com gosto em meio a maior harmonia”. Nunca “nem o maquinista nem o capitão que foi substituído [...] tiveram motivo de queixa da gente.”

Os motivos mais correntes que levavam a tripulação a quebrar a hierarquia eram a alimentação de má qualidade ou racionada, o desempenho de funções que não caberiam ao ofício de registro do tripulante, o atraso de salários, o não pagamento de horas extras, a sobrecarga de trabalho, entre outros.³³

II.3 – Navegar é preciso

Nas embarcações que transportavam passageiros, a hierarquia de primeira, segunda e terceira classes servia para acomodar os viajantes conforme as condições de conforto: leito, refeição, espaço de circulação etc. Conforme Edil Pedroso Silva, essas pequenas sociedades que flutuavam pelos rios, particularmente entre Corumbá e Cuiabá, em geral, tinham no primeiro piso “os camarotes com suítes, o setor de lazer e a sala de refeições; no segundo estavam os camarotes sem suítes; e no terceiro havia apenas redes e colchões espalhados pelo chão, não se dispendo de camas.”³⁴

Existiam embarcações como o *Etrúria*, considerada “pela sociedade mato-grossense como o meio de transporte mais luxuoso”, de propriedade da empresa mato-grossense Dulce & Cia que fazia a ligação entre Corumbá e Cáceres. Em seus três pisos distribuíam-se dois camarotes com quatro camas, cinco com duas camas e um mais espaçoso, com corredores amplos, para as refeições: “No primeiro piso estavam a cozinha, o espaço dos oficiais de bordo e

³³ No mesmo número, o jornal *La union del marino* trazia relatos dos tripulantes de outras embarcações que reclamavam acerca destes assuntos. Também no Num.43 (Año IV), de Outubro de 1916, (p.3), na mesma seção o jornal trazia relatos.

³⁴ SILVA, E. P. da. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso (1870-1930)*. Dissertação (Mestrado em História), Cuiabá-MT: ICHS-UFMT, 2002 (Mimeo.), p.38. A autora se refere à “microsociedade” ao analisar o cotidiano dos passageiros e tripulantes nas embarcações que navegavam em Mato Grosso, no final do século XIX. Quatrocentos anos antes, as naus que trouxeram os portugueses para a conquista do “Novo Mundo”, teriam trazido, também, “os problemas que haveriam de se repetir, de modo assustador, nas grandes urbes modernas. A transformação do espaço em mercaodria preciosa, a ameaça do corpo contaminado (doença nos navios), a limitação dos recursos básicos para a sobrevivência (comida, água, saúde), a estrita vigilância, a punição e a divisão estamental, entre outros, se encontram condensadas nesta ‘sociedade total’”, nesta “microsociedade”, cf. GIUCCI, G. *Sem fé, lei ou rei: Brasil 1500-1532*. Rio de Janeiro: Rocco, 1993, p.46.

da tripulação, a casa das máquinas, quatro camarotes, banheiro e aparelho sanitário, alojando de forma diferenciada os passageiros em: primeira, segunda e terceira classes.”³⁵

Entretanto, existiam embarcações menores e bem mais desconfortáveis. Annibal Amorim relata sua viagem no “vaporzinho” *Brazil* do Loyd Brasileiro, em 1911.³⁶ O viajante, saído do Rio de Janeiro no confortável “Saturno”, da mesma empresa, viu-se obrigado a mudar para outra embarcação em vista do embargo do *Saturno* por dívidas que o Loyd mantinha com a casa Wilson, fornecedora de carvão no porto de Buenos Aires. O transbordo para o *Brazil*, no porto de Rosário, aconteceu mesmo sob protestos dos passageiros que reclamavam daquele vapor “pequenino, sujo, inconfortável”, em que os camarotes “com quatro metros cúbicos de capacidade, destina-se a quatro pessoas”, uns “cubículos imundos, situados no próprio salão de jantar” que não dispunham “de escarradeiras nem urinóis”, “um cheiro nauseabundo levanta-se de cada ângulo da *gaiola*”.

Se não bastassem as condições do navio, os passageiros tiveram que aguardar sete dias no porto de Rosário, sob chuva constante, fazendo as refeições e dormindo a bordo, porque a agência do Loyd em Rosário não tinha recursos nem crédito na praça para abastecer o navio de viveres e de lubrificante para as máquinas. A situação aguça ainda mais a narrativa depreciativa que o viajante fez do navio:

“...encontro a bordo do *Brazil* criaturas de índole e feitio antípodas, naturezas brutas e instintos de animais selvagens. Poucas pessoas finas, com as quais se possam trocar duas idéias, sobre assuntos fora do vulgar.

Vão aqui três indivíduos que mais parecem três desertores das penitenciárias do Rio de Janeiro. Como me pesa vê-los e ouvi-los! Esta promiscuidade incomoda-me. [...]. Tipos de hipsomanos [sic.] caracterizados, esses homens deveriam de estar viajando na proa. Esta convivência forçada com pessoas inferiores, assim nos modos como no espírito, é para mim um dos maiores sacrifícios da vida.

À hora das refeições, desprende-se do porão do pacote um cheiro pútrido, que entontece.”³⁷

Os sujeitos descritos na citação eram presença constante nas ruas das cidades, inclusive nas do Rio de Janeiro, onde morava o viajante que os descreve. Lá, nas ruas, nos cortiços, nos

³⁵ *Idem*, p.14. Os jornais de Corumbá divulgavam a lista de passageiros dos navios que chegavam no Porto. No caso do vapor “Fernandes Vieira”, quando este fazia a ligação entre Corumbá e Porto Esperança, percebe-se a divisão de 1ª e 2ª classes, sendo divulgado os nomes só dos da 1ª, quanto aos da 2ª, divulga-se o número de passageiros. Cf. *Tribuna*. Corumbá 11/8/1921. Microfilme: “Mato Grosso Jornais Diversos” 1905-1918. BEIP.

³⁶ AMORIM, A. *Viagens pelo Brasil: do Rio ao Acre – aspectos da Amazônia. Do Rio a Matto Grosso*. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 191(?), p.385. De acordo com o autor, o navio, antes de servir à linha para Mato Grosso, estava na linha “Rio Grande a Jaguarão”, na Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul.

³⁷ *Idem*. p.385

becos, essas “criaturas” incomodavam, mas não eram merecedoras de maiores detalhes, pois estavam distantes dos olhos, ou, ao menos, fora da linha de visão. Entretanto, no espaço diminuto do “vaporzinho” do Loyd, essas figuras *estranhas* aos olhos das elites, se impunham com a sua simples presença. Era impossível negar a existência desses “seres” que, na poesia do mato-grossense Manoel de Barros “incidem em andrajos”.³⁸ A aproximação dos opostos no espaço do navio não eliminava, necessariamente, as diferenças, mas ressaltava-as.

A presença desse *outro*, desse “antípoda” “inferior” poderia ser tolerada, desde que em lugar distante como na proa. Outros “antípodas” eram até mesmo desejados se ocupasse, harmoniosamente, o espaço para eles reservado, o trabalho:

“Há já 19 meses que os empregados de bordo não recebem um real de seus ordenados. Vivem de gorjetas que os passageiros lhes dão. O próprio comandante acha-se em atraso de seus honorários. Entretanto, o pessoal de bordo é bom, resignado, trabalhador. Valha-nos isso, no meio de tantos dissabores. É preciso viajar, para fazer um juízo melhor da vida. O conhecimento da alma humana é mais perfeito, vendo e sentindo o *fácies* de naturezas heterogêneas.

Vai neste vapor um rapaz que é o tipo acabado do cafajeste brasileiro. É palhaço no moral, como no físico.”³⁹

O navio de passageiros era mesmo um espaço privilegiado para se sentir os aspectos “heterogêneos” da *natureza humana*, pois ali teriam que conviver o trabalhador obediente, o *cafajeste*, o burguês... Diante de tal desventura e da “polinevrite beribérica que, um ano antes”, o viajante “contraíra nas doentias paragens do Acre”, reavivada agora em vista da “umidade de bordo, a falta de exercício físico e ao estado deplorável” do sistema nervoso, o viajante resolveu voltar para Buenos Aires para se tratar e aguardar outro navio para Mato Grosso.⁴⁰

Após vários dias de repouso no Londres Hotel, pagos pelo Ministério da Guerra, Annibal Amorim embarca no vapor *Mercedes*, para continuar viagem rumo a Corumbá: era “o melhor” daquela linha, “relativamente” confortável, os camarotes “bastante ventilados”, localizados no plano superior, não tinham “escarradeiras”, mas os “urinóis”, “cumulativamente, lhes desempenham as funções”.

No primeiro encontro com os passageiros do *Mercedes*, chegados do Rio de Janeiro no dia 26 de maio, Annibal Amorim descreve-os como tendo “um aspecto infinitamente melhor que

³⁸ BARROS, M. de. *Ensaio fotográficos*. Rio de Janeiro: Record, 2000, p.25. O poeta se refere aos seres, animados e inanimados, do pantanal, não necessariamente humanos.

³⁹ *Op cit.* p.385.

⁴⁰ *Idem.* p.390.

os do *Brazil*, de trágica memória”. Após o jantar a bordo, às 6 horas, metem-se nos fraques “muito convencidos de que estão no Brasil, e vão, pela primeira vez, passear na Avenida de Maio”, nos teatros: “tenho pena deles”, pois não “sabem que se vão expor aos olhares curiosos dos argentinos. Porque, em Buenos Aires, como de resto em todo o Rio da Prata, não se usa fraque, no diário, e muito menos bengala ou guarda-chuva.”

Mas a viagem ainda não começara, e nos longos dias de convivência a bordo, algumas revelações decepcionariam o atento aventureiro que agora dividia o camarote número 7 com um jovem boliviano, natural de Santa Cruz de la Sierra, filho de médico militar. O vapor deixa o porto de Buenos Aires, na manhã do dia 28 de maio de 1911, e às 23 horas “teve que parar” em um ponto qualquer do rio Paraná, por causa do nevoeiro. Na manhã seguinte é que o viajante pode “observar melhor” os seus companheiros de viagem.

“Ali estão: um engenheiro militar, que se destina à fortaleza de Coimbra; um ilustre cirurgião, residente em Porto Alegre [...]; um médico civil que vai a reunir-se a comissão de linhas telegráficas; um moço de fraque preto, cachimbo amarelo a boca e boné de condutor da Central a cabeça, e mais uma dezena de pessoas de tratamento.

O moço do cachimbo, com o qual antipatizei solenemente, pareceu-me poeta. Andava a dizer versos a cada momento. No terceiro dia de viagem, apesar da minha natural atitude retraída, dirigiu-me ele a palavra, dizendo que já me conhecia de nome etc., etc.

Acolhi-o, com a urbanidade própria de um homem educado; mas, no fundo [...] continuei a ver [...] um homem de alma vulgaríssima.

Fujo das intimidades de bordo, como o diabo da cruz. O perigo das viagens é que, falsamente, aproxima os homens.

Uma vez em terra, poucos se reconhecem. O egoísmo volta a imperar de novo...”⁴¹

No caminho a Corumbá, outros personagens entrariam em cena, para desespero do aventureiro endinheirado que prezava pelas *boas maneiras* e os *bons costumes*: “Em Porto Murtinho embarcou um tipo barbado, trajando uma capa mais amarela que argila destas paragens”. No horário de almoço, quando se come “o clássico *puchero*, iguaria predileta dos hispano-americanos”, o homem, “assim imundo, sentou-se a mesa”. Em conversa com o imediato do vapor, “vim a saber que aquele estranho personagem era um naturalista francês que explorava a região meridional de Mato Grosso”. Como bom observador, “notei que, ao tomar a sopa, pegava do prato com a mão esquerda, a fim de melhor colher o resto do alimento. Além disso,

⁴¹ *Idem*. p.396.

tinha o mal habito de fincar os cotovelos sobre a mesa. Conclui, de mim para mim [sic], que semelhante tipo não poderia ser um homem de ciência.”⁴²

Em uma viagem longa e cheia de contratempos como essa, os passageiros tinham que obedecer a códigos de convivência que não estavam estabelecidos previamente. Era no decorrer da viagem que os indivíduos aprendiam, cada um a sua maneira, a respeitar ou ao menos tolerar a individualidade do *outro*. O modo de se vestir, de se sentar à mesa, de falar, de gesticular, a higiene pessoal, tudo era passível ao olhar do *outro* e contribuía para construção da imagem individual perante os *outros* que compunham a pequena sociedade flutuante. Ao viajante esporádico, essa experiência poderia ser passageira, o que lhe possibilitava estabelecer laços mais tênues com os seus companheiros de bordo. Relações diferentes das que eram construídas entre os tripulantes, por vezes tão fortes que se estendiam à terra.

II.4 – Entre trancos e barrancos

Uma viagem entre o Prata e o Pantanal mato-grossense poderia durar 20 dias, como também 40 ou mais, dependendo das condições dos rios (cheia/vazante), do tempo (força do vento, tempestade), da embarcação (problemas mecânicos) e do trabalho dos tripulantes.

Partindo de Montevidéu e passando por Buenos Aires, rio acima até Mato Grosso, o navio dependeria da natureza e da habilidade do práctico para passar ileso por entre os bancos de areia, as pedras e as mudanças bruscas do tempo nas águas do Prata, considerado pelos navegantes como um dos lugares mais perigosos. Os muitos relatos de naufrágios no *Mar del Plata*, desde o século XVI, confirmam essa fama.

Conforme Juan Varese, no sugestivo capítulo “O inferno dos navegantes”, a navegação pelo estuário do Prata “era considerada tão perigosa que as companhias seguradoras inglesas e francesas fixavam uma taxa complementar, desde Castillos até Montevidéu e Buenos Aires, equivalente a das viagens de ultramar”.⁴³ O autor destaca um trecho do *Manual de la navegación del Rio de la Plata y sus principales afluentes*, produzido na segunda metade do século XIX, que vale ser citado por descrever a instabilidade do clima que muitas vezes encontravam os marítimos desprevenidos:

⁴² *Idem*. p.343.

⁴³ VARESE, J. A. *De naufrágios y leyendas en las costas de Rocha*. Montevideo: Aguilar, 1998, p.13.

“As tormentas se formam e caem com tal celeridade que é preciso estar sempre prontos para manobrar [...]. Citam-se exemplos de tempestades muito violentas entradas com tempo claro que se anunciaram somente por uma nuvem redemoinhada.

Porém o vento do sul ou sudeste é o mais perigoso. Se pegarem o barco fora do rio e não muito longe vai parar com a deriva em direção à costa de Castillos ...”⁴⁴

Entre Montevideu e Buenos Aires, o maior perigo era o *banco Inglês* que fica submerso a dois metros da superfície. Chegando nas imediações do porto Madero, em Buenos Aires, o navio deveria aguardar a chegada dos agentes da saúde, para vistoria de praxe, fundeado distante do porto, demorando horas. Após a vistoria, a embarcação seguiria a reboque para uma das “darsenas”, guiada por um práctico do porto.

Partindo de Buenos Aires, conseguindo driblar as adversidades do clima e encontrando o caminho certo – denominado de *canal do Inferno* - por entre as dezenas de ilhas no delta do Paraná, o navio seguiria esse rio, passando por várias cidades-portos do norte argentino, entre as quais Rosário, Santa Fé, Goya e Corrientes. Esse trecho era bastante movimentado, pois tanto as embarcações que iam para Assunção e Mato Grosso pelo rio Paraguai, quanto aquelas que seguiam o Paraná até Puerto Iguazu/Foz do Iguazu, passavam por esse caminho. Os constantes nevoeiros, principalmente no inverno, exigiam maior cuidado, chegando a impedir viagens à noite.

Em direção a Mato Grosso, um outro ponto que merecia cuidados redobrados era na confluência do rio Bermejo com o Paraguai, onde também se evitava a navegação noturna. Seguindo sempre na fronteira entre Paraguai e Argentina, passava-se ainda pelo porto argentino de Formosa,⁴⁵ capital da província de mesmo nome, para alcançar a baía de Assunção. Desde o norte argentino e ainda mais em Assunção, os aspectos físicos como clima e vegetação, caracterizados pelo *chaco*, não se alteram muito até os pantanais de Mato Grosso. Um calor úmido, na maior parte do ano, com um ciclo de cheia e vazante do rio que renova a vegetação natural rasteira em toda a planície, o que favorece a diversidade aquática e silvestre, inclusive com uma infinidade de insetos que picam e que aparecem em quase todos os relatos de viagem, concomitante ao calor, como a pior parte da excursão.

⁴⁴ LOBO e RIUDAVETS. *Manual de Navegación del Rio de la Plata y sus principales afluentes*. Madrid, 1866. *Apud.* VARESE, J. A. *De naufrágios y leyendas em las costas de Rocha*. Montevideo: Aguilar, 1998, p.14.

⁴⁵ 2 mil habitantes em 1911, segundo AMORIM, A. *Op cit.* p.404.

Depois de Assunção, Concepción, com 25 mil habitantes em 1911⁴⁶, era o porto mais importante do Paraguai. A partir dali, viriam povoados paraguaios menores, Forte Olimpo e Bahia Negra, na fronteira com Porto Murtinho no lado brasileiro, para depois chegar a Corumbá. Entre Assunção e Corumbá, as distâncias de um porto a outro aumentavam, por vezes, os viajantes ficavam dias sem avistar povoados. Com sorte, avistariam moradores ribeirinhos.

A visão de uma região monótona, marcada pelos ciclos naturais que nada alteravam, contrasta-se com a ferocidade das águas:

“Em novembro, começam a intensificar-se as chuvas. Os grandes rios enchem nas cabeceiras. Suas torrentes tornam-se escuras e lamacentas. Vão arrastando tudo. Levam, na subtaneidade do fenômeno, tudo o que deparam. Espantam os rebanhos que pastam nas margens que se deformam. Constroem e destroem acidentes geográficos. Espalham-se e invadem a zona em torno de seus álveos. Chegam até as terras altas. Dominam sem contrastes. Vão cavando novos leitos e abandonando caixas antigas. Nada impede esse capricho dissociador e criador que a água apresenta, numa invasão de domínios que é um dos aspectos mais expressivos e mais belos da região assolada [...]. Em março, começa a vazante. Tudo volta, gradativamente, aos seus lugares. Arrependidos das travessuras com que, por meses a fio, destruíram e construíram cousas novas e velhas, os rios retornam aos seus álveos. Deixam os campos destinados ao pastoreio.”⁴⁷

Nesse movimento de subida e descida das águas, os braços dos rios mudam de lugar, “canais, bocas e furos vão sendo formados ou destruídos pela força das águas ou pela vegetação que se desprende das margens”⁴⁸, o que podia provocar transtornos sérios ao prático desavisado que entrasse em um desses falsos caminhos ou não atentasse para os bancos de areia, pedras e as *ilhas* de camalotes⁴⁹ que deslizam sob a água no período da vazante. Nas noites de inverno, o calor sufocante pode dissipar-se repentinamente com rajadas de ventos que colocavam sob ameaça, principalmente, as embarcações de pequeno porte.⁵⁰ Esses ventos tornam-se mais

⁴⁶ Cf. AMORIM, A. *Op cit.* p.420.

⁴⁷ SODRÉ, N. W. *Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril*. Rio de Janeiro: José Olympo, 1941, p.188.

⁴⁸ Cf. SILVA, M. do C. B. G. da. *Rio Paraguai: O 'mar interno' brasileiro. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais*. Tese (Doutorado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 1999. –(Mimeo.), p.91.

⁴⁹ O camalote é um tipo de vegetação aquática que no período da vazante desprende-se das margens dos rios e desce a correnteza. O perigo estava na possibilidade da vegetação enroscar-se na hélice ou nas rodas de propulsão dos navios.

⁵⁰ Na documentação dos consulados, existem vários “protestos de avarias” que descrevem os acidentes de percurso. O comandante do navio “Diamantino”, de propriedade do Lloyd Brasileiro, arrendado a Companhia Minas e Viação de Matto Grosso, que navegava de Corumbá com destino a Montevidéu e escalas, lavra um protesto “por suposição de avarias nos carregamentos” em vista de um temporal de chuva e vento (não diz em que local) que levou água para dentro da chata que estava sendo rebocada. CONSULADO GERAL EM BUENOS AIRES. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919 - 1920. 158-E. Protestos de vapores brasileiros. N.9. A bordo do vapor nacional ‘Diamantino’, 13/10/1919 - AHI. Outra fonte de data anterior descreve as avarias nas mercadorias transportadas pelo mesmo vapor, em vista da necessidade de aliviar a carga por causa da baixa do Rio Paraná no Passo da Pátria. O navio vinha de Corumbá com destino à Buenos Aires e Montevidéu. CONSULADO GERAL EM BUENOS AIRES.

perigosos nos trechos em que o canal do rio Paraguai passa por grandes lagoas, como a Uberaba, que chega a 1000 quilômetros quadrados na fronteira entre Brasil e Bolívia; a Gaíva, também na divisa entre os dois países, podendo atingir 50 quilômetros quadrados; e a Mandioré, aproximadamente 200 quilômetros quadrados no período das cheias. Sobre a lagoa Gaíva Magna, uma subdivisão da lagoa principal, Maria do Carmo Silva salienta que essa se liga ao rio Paraguai por um canal onde

“...registra-se a ocorrência de significativas elevações da superfície da região alagada do rio as quais se propagam em sucessivas ondas produzidas, em geral, pela ação do vento. A fúria do vento redobra-se nesse espaço arrastando ou emborcando as embarcações no dorso dos vagalhões e lacera-se em desnivelamentos imensos. A travessia da referida lagoa sempre impôs cuidado aos navegantes. No período da seca, seu trecho é repleto de frisos de banco de areia [...] na cheia [...] torna-se um espaço completamente inundado encobrendo [...] imensas massas de vegetação flutuantes [...] deslizam com os cursos d’água até às passagens estreitas [...] obstruindo o leito principal e obrigando as águas desviar-se através de canais secundários. Nesse movimento, as raízes das plantas enredadas e flutuantes acumulam-se e, ao enroscar-se nas peças propulsoras das embarcações, prejudicam a normalidade do trânsito, diminuindo a velocidade ou avariando seus motores.”⁵¹

Diferente do alto-mar, a proximidade da margem do rio permitia o abastecimento de víveres, principalmente a carne vermelha, adquirida dos povoados ou moradores isolados. Os próprios tripulantes matavam a rês e estocavam a carne salgada. As populações ribeirinhas também forneciam a madeira para os fornos dos vapores. Extraída das matas ribeirinhas, eram alojadas próximas ao rio, para facilitar o abastecimento das embarcações. A descida nesses portos improvisados representava sempre um momento de perigo, em vista dos possíveis ataques de animais, como as cobras. Uma agressão contra a natureza era cometida pelas embarcações de tamanho desproporcional à largura do rio que, em diversos pontos sinuosos, tocavam nos barrancos iniciando processos de erosão agravados pelo movimento de cheia e vazante do rio.

Talvez estejam aí, no início do século, as primeiras agressões de vulto contra o meio-ambiente. A população local construiu explicações singulares para esses fenômenos naturais e de intervenção velada do homem no meio. As histórias contadas pelos pantaneiros, que também eram contadas ou construídas nas embarcações, parecem revelar esta sabedoria. O Sr. Manoel João de Carvalho, antigo marítimo, nascido em Cáceres no Mato Grosso, em 1912, conta a

Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919 - 1920. 158-E. Acta de deliberação n.6. A bordo do vapor nacional ‘Diamantino’, 2/8/1919 - AHI.

⁵¹ *Op cit.* p.94-5.

história do “Minhocão” que, como o “Mãozão”, o “Saci” etc, compõem o imaginário dos habitantes dos pantanais. Perguntado se já ouvira falar do “Minhocão”, Manoel de Carvalho responde que já viu “e muitos já viram, eu, por exemplo, viajei demais de navio, eu andava na beira do rio, minha mãe morando em perambeira do rio, eu mexia com canoa [...] eu já vi, ele fazendo o destroço na barranca, derrubando árvore, mas ele eu nunca vi. Ele fazia assim, aquele parecia um motor que vinha aí tôtôtôtôtôtô... Aí de repente, começava a mexer aquelas árvore assim, na barranca, de repente desmoronava tudo”. O entrevistado continua relatando suas observações sobre as transformações que os rios da região sofreram, como mudança de cursos e assoreamento, sempre explicadas pela ação do “minhocão”: “aí tem esse rio que era navegado e seco, passo pra outro lugar e ninguém sabe como...”⁵²

Uma das diversões dos passageiros era alvejar animais silvestres que se avistavam na barranca: “Desde a nossa entrada no rio Paraguai que os jacarés começam a prender a atenção dos passageiros, que, armados de rifles, de pistolas ou de revolveres, os alvejam, às vezes matando-os”. Os índios, quando avistados por esses passageiros, se não tinham o mesmo destino dos jacarés, não eram merecedores de maior atenção: “Às 8 da manhã passa por nós uma esquadrilha de dez canoas tripuladas por índios e índias guaranis. Um belo espetáculo, a esta hora matinal./ De bordo atiram-lhes cascas de frutas.”⁵³

Existia ainda um outro contratempo na lida marítima: as epidemias que assolavam o Cone-Sul americano. Os navios tornavam-se ambientes profícuos para a incubação e o transporte de doenças, muitas delas originárias de portos distantes, como da Europa ou América do Norte.

No espaço da embarcação pouco se podia fazer diante de uma enfermidade, ainda menos se tratasse de uma epidemia, tão comum naquele início de século. São costumeiros os termos de óbitos a bordo de navios que viajavam entre o Prata e Corumbá, alguns sem identificação das causas da morte, descrevendo apenas como “moléstia ignorada”.⁵⁴

⁵² ENTREVISTA Manoel João de Carvalho. Produção: Eudes Fernando Leite e Frederico Augusto Garcia Fernandes. Corumbá, 1996. Agradeço ao Eudes por ter disponibilizado esta entrevista. Frederico Fernandes estuda esta e outras lendas, contos, causos e mitos da região, inclusive citando trechos da entrevista com Manoel de Carvalho, em: FERNANDES, F. A. G. *Entre histórias e tererês: o ouvir da literatura pantaneira*. São Paulo: Editora UNESP, 2002, (p.163).

⁵³ AMORIM, A. *Op cit.* p.437.

⁵⁴ Segundo a cópia do “termo de óbito” de João Gonçalves, lavrado a bordo do vapor “Diamantino” do Loyd Brasileiro, que fazia a linha Corumbá - Montevideú, falecido em 18 de maio de 1925, o cabo-foguista morrera de “moléstia ignorada”. O tripulante era solteiro, tinha 59 anos e natural da Ilha da Madeira. Parte da tripulação do “Diamantino” assina o termo. CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, ao Exmo. Snr. Dr. Felix Pacheco ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo 30/10/1925. Estante 257, Prateleira 2, N.

Um artigo no periódico da FOM argentina *La union del marino*, denunciava, em 1922, as condições sanitárias dos navios. Sob o título “A tuberculose nos marinheiros”, o articulista que se denomina *Un marino*, critica a decisão do “Congresso de Higiene do Instituto Pasteur”, em Buenos Aires, de não permitir o embarque de marinheiros com tuberculose.⁵⁵ A decisão havia sido tomada com bases no relatório do Dr. Clerc que apontou para as condições insalubres dos locais onde dormiam os marinheiros. Conforme o argumento do autor, já que se constatou que os “lugares onde dormem os marinheiros estão situados em condições insuficientes, o lógico e correto seria que o congresso de higiene tivesse votado uma resolução para que essas condições fossem melhoradas”. Na seqüência, o *Marino* evidencia que os discursos e as ações sanitárias do período se assentavam ou eram delineados pelas diferenças de classes: “A vida dos trabalhadores não interessa aos capitalistas e menos aos senhores que fazem como se velassem pela saúde pública; uns e outros, quando viajam o fazem com toda comodidade e em camarotes higiênicos e ventilados.”

A divisão de 1ª, 2ª e 3ª classes, bem como a hierarquia entre comandante e subalternos, no interior do navio, mais do que definir os alojamentos dos passageiros, do comandante e dos tripulantes - os camarotes para uns e os espaços coletivos para outros -, significava também uma maior ou menor proteção contra doenças originárias da má nutrição e da falta de higiene, como destacado no artigo do *Marino*.⁵⁶ Provavelmente, um navio cargueiro tinha menos atenção quanto às condições higiênicas do que uma embarcação de passageiros, com diferença, ainda, na *classe* do navio. Todas as embarcações estavam sujeitas à fiscalização sanitária, mas, como assinala o “marino”, as exigências dos agentes de saúde pública dificilmente chegavam a questionar as condições insalubres do trabalho.

É significativo o caminho percorrido pelas epidemias. Geralmente, seguiam as rotas de navegação que, por sua vez, eram as rotas de migração humana. Atravessavam oceanos para chegar ao litoral americano, adentravam o interior do Cone-Sul subindo os rios, aportando em lugares longínquos como o Mato Grosso. Segundo Lúcia Salsa Corrêa, de 1867 a 1920, Corumbá

volume 14, Consulados brasileiros. Montevidéo: ofícios recebidos, 1925 - AHI. Em outra fonte o Consulado do Brasil em Assunção comunica ao Ministério do Exterior o falecimento de dois passageiros e um tripulante, dia 11 de abril de 1911, motivado pela *beri-beri*, a bordo do navio do Loyd Brasileiro “Brasil Fluvial”, que viajava de Corumbá para Assunção. CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, ao Exmo. Sr. J. M. da Silva Paranhos do Rio-Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção, 25/9/1911. Ofícios recebidos 1911 – 1912, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 16 - AHI.

⁵⁵ *La Union del marino*, Buenos Aires, Año XII, Num.89, Septiembre de 1922, (p.2) – BCA.

⁵⁶ BRAUDEL, F. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*. Lisboa: Martins Fontes, 1983 (Volume I), p. 372-3, relaciona as diferenças de classes ao desenvolvimento de pestes e epidemias. Conforme o autor, “a peste e as outras epidemias não são graves senão nas épocas de dificuldades materiais e alimentares. Fomes e epidemias dão-se as mãos, velha verdade que o Ocidente conhece há muito tempo”.

enfrentou 34 surtos de epidemias e, somente o cólera, em 1886-1887, contaminou cerca de mil pessoas, em uma população urbana estimada em 5 mil habitantes.⁵⁷

As aterrorizantes notícias sobre a morte de multidões em portos distantes, chegavam a Corumbá, igualmente trazidas pelos vapores flutuantes – por vezes a notícia e o fato chegavam juntos. Logo a cidade armava uma operação de guerra contra o inimigo, muitas vezes, invisível. Mas, nas condições sanitárias da passagem entre os séculos XIX e XX, era quase sempre uma luta inglória.

A tática mais difundida contra esse avassalador inimigo era a quarentena decretada a embarcações providas de regiões contaminadas ou que tivessem tripulantes com suspeita de contaminação. O navio em quarentena ficava fundeado distante do porto e às vezes era impedido de entrar em território nacional, como no caso da epidemia de peste bubônica que atingiu o Paraguai em 1899:

“...tendo permanecido fechados durante o 4º. quartel do ano próximo findo, todos os portos Brasileiros para as procedências do Paraguai, em consequência da epidemia da Peste Bubônica, durante aquele período não houve nenhum movimento marítimo e comercial, entre o Brasil e esta República, motivo pelo qual deixo de apresentar o relatório trimestral que manda o regulamento consular...”⁵⁸

Por decreto do governo do Brasil, os portos brasileiros haviam sido fechados para as embarcações providas da república paraguaia, como medida de defesa contra a “peste”. Entretanto, decretar a quarentena a um porto, era uma decisão que ultrapassava o âmbito da saúde pública, pois tinha custos econômicos e, por isso, tratava-se também de uma decisão política.

O vice-consul ao afirmar que não houve movimento marítimo entre as duas nações, entra em contradição com um seu ofício anterior. Na oportunidade, o representante brasileiro em Assunção relatou ao Ministro do Exterior as formas de contrabando que “dos portos paraguaios limítrofes do Estado de Mato Grosso” se faziam, em virtude dos portos brasileiros estarem fechados para as procedências do Paraguai, em consequência da epidemia da peste bubônica.⁵⁹

⁵⁷ CORRÊA, L. S. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*. Dissertação (Mestrado em História), São Paulo, FFLCH-USP, 1980. . (Mimeo.), p.20. Uma propaganda curiosa no jornal de Cuiabá evidencia o caminho da epidemia de gripe rumo ao norte: “Contra a influenza hespanhola tomem LEVEDO”. *O Matto Grosso*, Cuiabá, 20/3/1919, nº 1557, p.2. Microfilme “O Matto Grosso”, Cuiabá, 1897 a 1937. BEIP.

⁵⁸ VICE CONSULADO DOS E. U. DO BRAZIL. Assumpção, 20 de fevereiro de 1900. “Ao Exmo. Snr. Dr: Olyntho de Magalhães Ministro de Estado das Relações Exteriores.” “Repartições Consulares Brasileiras”. Ofícios reservados 1900 – 1903, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 12 - AHI.

⁵⁹ O contrabando existia independente do fechamento dos portos, como forma de driblar os impostos. Nessa prática, provavelmente, empregava-se número considerável de trabalhadores difícil de serem apreendidos em vista da ilegalidade da atividade. Quanto ao contrabando nas fronteiras do Cone-Sul, particularmente de erva-mate, ver ERICO, M. A. G. Estructura y desarrollo del comercio exterior del Paraguay: 1870-1918. *Revista Paraguaya de*

O contrabando feito pelas embarcações saídas de Assunção seguia o mesmo trajeto de épocas normais até o último porto limítrofe com Mato Grosso, “Bahia Negra”, a 36 horas de Corumbá, onde os *contrabandistas* transportavam as mercadorias para o lado boliviano denominado “Piedra Blanca”, a 3 horas de Corumbá, e assim chegavam até o porto da cidade mato-grossense, causando prejuízos aos cofres fazendários do Brasil.⁶⁰

Conforme Myriam Bahia Lopes, na “Conferência Sanitária Internacional realizada entre o Brasil, a Argentina, o Paraguai e o Uruguai, no ano de 1904, a quarentena nos portos é abolida”.⁶¹ Entretanto, os protocolos sanitaristas continuaram exigindo a fiscalização de navios antes de lançarem ferro em alguns portos. Nos portos de Montevideu e Buenos Aires, os passageiros e tripulantes não tinham a permissão de baixar a terra, até que os agentes de saúde vistoriassem a embarcação.⁶²

Ao marítimo que falecesse a bordo não era garantido o ritual funerário junto aos seus familiares, uma vez que o sepultamento acontecia no primeiro povoado que a embarcação aportasse. Ao comandante caberia providenciar o enterro e emitir o “termo de falecimento”, que consistia em arrolar os pertences encontrados na bagagem do falecido. A seguir, um “termo de falecimento” do taifeiro João Ferreira:

“Às 2 horas e vinte minutos da madrugada do dia 4 de Dezembro de 1918, na imediação do Porto Tererê, que fica sobre a margem direita do Rio Paraguai, a bordo do vapor ‘Caceres’ [...] faleceu repentinamente, o ex-tripulante taifeiro, de nome: João Ferreira, natural de Assunção, filho de pais ignorados, solteiro, morador na cidade antes dita, e seu cadáver, após deliberação tomada pelo Snr. Delegado de Polícia, desta Vila de Porto Murtinho, foi sepultado no cemitério desta vila. E, [...] como é de praxe, em presença dos oficiais e tripulantes abaixo assinados, passando a arrolar os bens deixados pelo finado resultou não encontrar coisa alguma concernente a roupa de seu uso, somente existe quatro vales a cobrar dos seus vencimentos a contar do mês de Outubro, Novembro e três dias do mês de Dezembro, resultando assim um total de (\$ 46.81) quarenta

Sociologia. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Assunción. Año 12, Nº 34, pp.125-155, Setiembre-Diciembre de 1975.

⁶⁰ VICE CONSULADO DOS E. U. DO BRAZIL. Assumpção, 15 de fevereiro de 1900. “Ao Exmo. Snr. Dr: Olyntho de Magalhães Ministro de Estado das Relações Exteriores.” Repartições Consulares Brasileiras, Ofícios reservados 1900 – 1903, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 12 - AHI. Outro documento, de 1918, comunica que o vapor *Aurora* encontrava-se detido em Puerto Max (norte do Paraguai), em vista de parte de sua tripulação, entre eles o capitão, o piloto e comissários, estarem enfermos. Por isso, o vapor teria que suspender sua viagem. A Companhia compromete-se em enviar outro navio em socorro. COMPANHIA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN (Nicolas Mihanovich) Lda.” Ao “Señor Consul General de los E.E. U.U del Brasil”, Assunção, 20/11/1918. “Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918 - 1921” Maço: 608, 1, 19 - AHI.

⁶¹ LOPES, M. B. *Práticas médico-sanitárias e remodelação urbana na cidade do Rio de Janeiro – 1890/1920*. Tese (Doutorado em História), Campinas: IFCH/UNICAMP, 1988.-(Mimeo), p.53.

⁶² Cf. AMORIM, A. *Op cit.* p.308.

e seis pesos ouro uruguaio com oitenta e um centésimos, vales estes que foram metidos num envelope e lacrado para ser entregue ao Snr. Cônsul Geral da República dos Estados Unidos do Brasil, em Assunção [...] Bordo do vapor ‘Caceres’ em Porto Murtinho 4 de Dezembro de 1918.”⁶³

Ao final da vida, a posse de João Ferreira se resumia a três vales por serviços prestados a duas companhias de navegação. Na descrição de sua identidade estava o local de nascimento e moradia (Assunção) e a sua profissão (taifeiro). Existiram muitos iguais a João Ferreira que carregavam como bagagem apenas a sua condição de trabalhador, configurada nos vales a receber.

Essa condição de *desapossamento* podia ser corrente no meio da marujada, mas não era a única possível. No armário de Antonio Joaquim dos Santos, a bordo do vapor brasileiro *Maceió*, aportado em Buenos Aires, encontrou-se uma lista de 34 itens, compreendendo quantias em dinheiros brasileiro e argentino, várias peças de roupas, cortinas, chapéus, bonés, perfumes, fósforos, estojo de barbear, pente, bebida, faca, caixa de segredo, par de tamancos, saco de ferramentas de marinho, diploma da sociedade dos marinheiros e livros.⁶⁴

O armário de Antonio Joaquim revela um marinho que carregava consigo os usos e costumes de muitos outros homens da época: fumar, beber, usar chapéus de feltro ou bonés, lenços, ceroulas, tamancos etc.⁶⁵ Desvenda também algo que diferenciava o marinho da maioria dos homens em terra: acompanhado de suas ferramentas de trabalho estava o diploma da sociedade de classe a que pertencia. O armário mostra ainda que o marítimo do início do século XX, poderia ser *um operário leitor*.

Antonio Joaquim fora suspenso de suas atividades no *Maceió* em vista de “insubordinação reincidente”, acabando preso pela polícia do porto de Buenos Aires, não podendo nem mesmo apanhar seus pertences a bordo. Diante da atitude do comandante de suspender Antonio Joaquim, evidencia-se um outro aspecto do cotidiano da embarcação: a cumplicidade e o companheirismo. O comandante do *Maceió* fora surpreendido “com a notícia transmitida em tom arrogante pelo marinho Celestino Alves de Cabral que se intitula fiscal da sociedade de resistência de marinheiros de que a guarnição do convés solidária com o marinho

⁶³ TERMO DE FALECIMENTO. “Caceres”, 4/12/1918. Documentos Recolhidos dos consulados brasileiros. Assunção. Maço: 609, 3, 11 - AHI. O comandante relaciona os vales que o marítimo tinha a receber, referente ao trabalho em navios do Loyd Brasileiro e da Cia. Minas e Viação Mato Grosso.

⁶⁴ “Maceió”. Arrolamento dos efetivos do marinho Antonio Joaquim dos Santos. Bordo do “Maceió”, em Buenos Ayres, 3 de janeiro [maio?] de 1918. 158-D. “Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918” - AHI.

⁶⁵ Para uma imagem aproximada do vestuário dos trabalhadores, ver a figura nº 02 “Descarga de uma caldeira em Porto Esperança”.

insubordinado” (Antonio Joaquim) determinara que “nenhum iria substituí-lo no serviço”. Não obtendo sucesso na empreitada de tentar apaziguar os ânimos, o comandante recorreu ao auxílio da polícia do porto, ficando detidos em terra, além dos 2 insubordinados, mais 11 tripulantes.⁶⁶

Ora, Antonio Joaquim não era um operário *sem eira nem beira*, desamparado. A lista de seus pertences já demonstrara isso e o diploma da sociedade dos marinheiros, encontrado em seu armário, evidencia que era um operário que participava de uma sociedade de resistência e que no “Maceió” existia ao menos mais um outro companheiro seu também filiado à sociedade, Celestino Alves Cabral.

Esse, como interlocutor entre os revoltosos e o comandante, foi chamado pelo Consulado do Brasil em Buenos Aires, onde reafirmou sua posição de fiscal da Associação de Marinheiros e Remadores (não identifica de onde) e como tal, interveio em favor do tripulante por ver que a acusação do comandante de que Antonio Joaquim dos Santos estava embriagado, era falsa.

Ao final, Celestino Cabral fora preso junto com seus companheiros e em seu armário encontrou-se diversos objetos de uso pessoal, além de postais, fotos e quatro livros. Celestino era mais um *operário leitor*.⁶⁷

No espaço que se dava a morte, também se dava a vida. Nos navios de passageiros a presença da mulher impunha um outro ritmo àquele cotidiano masculino e, também, outras surpresas. O nascimento de um bebê entre um porto e outro, de certa forma, completava o ciclo

⁶⁶ CONSULADO GERAL DO BRASIL EM BUENOS AIRES. Protesto do Capitão de Longo Curso, Jacinto Doria Cardozo, Comandante do Vapor Nacional “Maceió”, aportado em Buenos Aires. 1º/5/1918. (p.16 e 19). 180-E - “Termos. Contractos mercantis, protestos de arribadas e avarias” 1913 – 1921 - AHI. Assinaram como testemunha o protesto do capitão, somente os oficiais de bordo (1º e 3ºs pilotos e comissário) e dois taifeiros.

⁶⁷ *Maceió*. Arrolamento dos efetivos do marinheiro Celestino Alves Cabral. Bordo do “Maceió”, em Buenos Ayres, 3 de maio de 1918. 158-D. “Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918”. AHI. 158-D. “Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918” - AHI. A bagagem desses viajantes do início do século poderia ser mesmo surpreendente. Em “informações reservadas” ao chefe de polícia de Montevideu, a *Policía de Investigaciones* relatava os objetos encontrados com dois suspeitos chegados do Brasil no vapor “Cabo Santa María”: Pascual Bahamonde, que diz ser espanhol (encontrou-se em seu poder uma carta remetida de Santos de alguém que era procurado em Buenos Aires, em sua mala um recibo de aluguel, quatro munições e uma quantidade de pregos); Luís Pavissoch, que diz ser dalmata e foi marinheiro em barcos chilenos (encontrou-se em seu poder entre vários apontamentos um endereço da *Federación de Mozos*, um certificado para sentar praça como moço no vapor “Ciudad de Buenos Aires”, um endereço da adega “Germania” e um recorte do “Mundo Argentino” que fala da repressão ao anarquismo, em sua mala havia três válvulas para auto, uma mola de aço e uma caixa de pregos), cf. REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, Policía de Investigaciones. Informaciones reservadas. Montevideo, febrero 6 de 1919 (mimeo), AVS. “Documentos relacionados com la Policía de Investigaciones, 1918-1919”. Caja 218, Carpeta 16 – AGN.

daquela sociedade flutuante, em que nascer e morrer eram acontecimentos mais próximos do que a terra firme.⁶⁸

Uma passageira desacompanhada poderia tornar-se um problema a mais para o comandante manter a ordem a bordo. Por isso, algumas companhias de navegação passaram a exigir “certificados de honestidade”, já que as “senhoras viajam destino Brasil sem serem acompanhadas pessoas família e insistem ditos certificados sejam passados nosso Consulado”.⁶⁹ O telegrama do Consulado do Brasil em Montevideú solicitava ao Ministro das Relações Exteriores do Brasil informações sobre disposições que ditavam às companhias de navegação exigências de “comprovantes de honestidade” às mulheres que viajavam sozinhas.

II.5 – O tempo da máquina e o ritmo da natureza

A produção do trabalhador marítimo, nesse contexto, era marcada pela conjunção do tempo da máquina, da natureza e pelas relações que os homens estabeleciam com esses elementos e entre si. O *tempo* do trabalho, a *disciplina* e as relações entre indivíduo e coletivo, eram determinados pelo tempo da máquina, mas também pelo tempo da natureza. Esta singularidade, mais o fato da convivência vinte e quatro horas do dia, durante várias semanas, talvez seja o que distingue profundamente o trabalhador marítimo daquele empregado na indústria, do início do século XX, quando a máquina ditava a produção. Mais do que diferenças de ambiente, tratam-se

⁶⁸ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 7 de agosto de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios 1909 – 1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI. “Cumpro o dever de passar às mãos de V. Ex. a inclusa cópia do termo de nascimento da menor Luiza, ocorrido a bordo do vapor nacional ‘Oyapock’ em viagem de Montevideú para Corumbá, com escala por este porto.” CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 19 de outubro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios 1909 – 1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI. Transmite cópia “do termo lavrado”, no dia 13 de outubro de 1909, a bordo do vapor “Caceres”: “em viagem de Montevideú para esta Capital, e ancorado, por motivo de força maior, no passo Tacumbú, próximo a esta Capital, desde o dia 3 do corrente mês, e relativo ao nascimento de uma criança do sexo feminino, filha legítima do passageiro de 3^a. classe Miguel Lay e de sua mulher Jamyra Assis, ambos de nacionalidade Arabe.” Motivo de “força maior” pode ser a situação conturbada que, aparentemente, vivia o Paraguai naquele momento em vista da “revolução” comandada por Cayo Romero Pereira.

⁶⁹ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, a Sua Exa. O Snr. Dr. J. M. de Azevedo Marques. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo, 10/6/19121. (telegrama nº11 de 9/5/1921) 257 - 2 - 10 - Ofícios recebidos, (cópias) 1923 - AHI.

de formas distintas de estabelecer relacionamentos humanos e daí instituir-se *costumes em comum*, também distintos.⁷⁰

O texto de Peter Linebaugh apresenta mais elementos para se entender as semelhanças ou diferenças entre o trabalho no navio e na indústria⁷¹. Ao tecer críticas às interpretações de Thompson (afirmando que a sua obra clássica *A formação da classe operária inglesa* sofreria de uma ausência de “materialidade”) e de Hobsbawm (em *A crise da economia europeia do século XVII* em que se manifestaria a ausência de “trabalho vivo”), Linebaugh contribui para identificar novos elementos na constituição da classe operária, extrapolando os limites nacionais ou do continente europeu, bem como o período de formação da classe. O autor percebe as inter-relações entre as economias e as pessoas da Europa com outros continentes, formando uma cadeia de dependências, portanto de influências materiais e culturais, desde o século XVI com o nascimento do modo de produção capitalista e, segundo o autor, marco inicial da história do movimento operário.⁷²

Seguindo em sua análise, Linebaugh identifica no final do século XVII “quatro maneiras pelas quais o capital procura organizar a exploração do trabalho humano em sua combinação com os materiais e instrumentos de produção” e por conseqüência suas respectivas contradições. Uma dessas maneiras é o navio “modo de produção que ao nível da circulação unia os outros”, cujo “ambiente de atuação tornou-o tanto universal como *sui generis*, proporcionou o espaço onde a articulação de regras disciplinares e a proporção de capital variável para constante (homens para equipamentos) prefigurou a fábrica do futuro”⁷³.

⁷⁰ Aqui me refiro, indiretamente, a obra de THOMPSON, E. P. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, particularmente o capítulo 6, “Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial”.

⁷¹ LINEBAUGH, P. Todas as montanhas atlânticas estremeçeram. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH, (6), pp.7-46, set.1983.

⁷² *Idem* p. 31. Quanto à emergência da classe operária na sociedade britânica, o autor contrapõe-se a Thompson e Hobsbawm os quais datam esta de fins do século XVIII e início do XIX. Ressalta-se, entretanto, que Hobsbawm no artigo, diverge de Thompson quanto à “plenitude” da classe: “a classe trabalhadora não estará feita até muito depois do final do livro de Thompson”: HOBBSAWM, E. J. *O fazer-se da classe operária (1870-1914)*. In: *Mundos do trabalho: novos estudos sobre a história operária*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, (Oficina da história, v.2), p.275. Mesmo diante dessas discordâncias, pode-se perceber mais semelhanças que diferenças entre os dois autores ingleses. Neste mesmo artigo, Hobsbawm reconhece a relevância da obra de Thompson que busca os agentes históricos, formadores da classe operária inglesa, nos artesãos e na plebe pré-fabril e suas tradições que permaneceram no decorrer dos tempos: THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988 (Volume I). Uma análise sobre o tema está em NEGRO, A. L. Imperfeita ou rarefeita? O debate sobre o fazer-se da classe trabalhadora inglesa. *Revista Brasileira de História*. São Paulo. 16, (31 e 32), pp.40-61, 1996. Para uma crítica à Linebaugh, ver SWEENEY, R. Outras canções de liberdade: uma crítica de ‘Todas as montanhas atlânticas estremeçeram’. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.8, n.16, pp.205-219, mar.1988/ago.1988.

⁷³ *Op cit.* p.31.

Conforme o autor:

“O grande investimento de capital, a divisão de trabalho, o disciplinamento e repetições, a vigilância estrita, o trabalho em grupos e o afastamento do lar são as características que a navegação tinha em comum com a fábrica. Os porões dos navios levavam o trabalho cristalizado das fazendas, das manufaturas e das oficinas para seus novos destinos. O convés balouçante e arfante era o palco instável sobre o qual o proletariado navegante e internacional contava suas estórias e procurava para si o seu papel histórico.”⁷⁴

Apesar das semelhanças com a fábrica, apontadas pelo autor, algumas realidades faziam do trabalho e dos trabalhadores marítimos sujeitos singulares, como: o contato constante, por dias e noites consecutivos, tornava-os cúmplices de intimidades e de formas de burlar as normas, como na violação de mercadorias⁷⁵; a cumplicidade que existia entre sujeitos de vidas marcadas pela mobilidade, pelo cosmopolitismo, pela distância do porto de origem, pela proximidade com o *outro*, permitindo o desenvolvimento de um sentimento de pertencimento, de ser parte daquele grupo; uma cumplicidade que chegava ao limite do conhecimento da individualidade, da intimidade entre companheiros; as relações descompassadas que mantinham com os grupos sociais em terra,⁷⁶ mesmo com a família, sugerindo um relativo desprendimento de valores como o casamento⁷⁷ ou a fixação de residência; a comunicação com grupos de operários de outras

⁷⁴ *Idem* p.32.

⁷⁵ 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 de novembro de 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: ENTREVISTA Timótheo Paes de Oliveira. Gravada em 10 de outubro de 1999 em Corumbá. Um marinheiro do Rio de Janeiro também confirma a prática dos “negocinhos” para ganhar dinheiro: “Eu trazia coisas para vender, principalmente baralho francês. (...). Já guardei palha de seda, trazida do Uruguai, dentro do mastro do navio”. Confirma ser uma prática usual e até com a participação de funcionários da Alfândega. Eduardo Xavier em GOMES, A. de C. (coor.), FLAKSMAN, D. R., STOTZ, E. *Velhos militantes: depoimentos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1988, p.136.

⁷⁶ Mike Savage, a partir de leituras de sociólogos estadunidenses sobre *network analysis* “análise das redes”, sugere pensar os “fracos contatos”, ou seja, os contatos rápidos e tênues entre trabalhadores de locais diferentes, como importante na mobilização política da classe: “poderíamos deduzir que a mobilização política não se apóia apenas sobre as intensas identidades dos militantes ‘Pequenas Moscous’, mas ainda sobre a existência de ‘fracos contatos’ entre as pessoas de diferentes lugares. Isso pode fluir através de fluxos migratórios, da difusão da palavra impressa ou de outro tipo de mídia...” SAVAGE, M. Classe e história do trabalho. In: BATALHA, C. H. M., SILVA, F. T. da, FORTES, A. *Cultura de classe*. Campinas: Editora UNICAMP, 2004, pp.26-48, p.43.

⁷⁷ Analisando o *II Livro de matricula - pessoal*, 1908 – SDM, 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. Estudando o trabalho ocasional dos estivadores de Santos, Fernando Silva salienta que o “senso de liberdade e independência era acentuado entre jovens trabalhadores solteiros que podiam levar uma vida mais ‘autodeterminada’ pelo controle individual de seu tempo de trabalho e lazer”, SILVA, F. T. da. Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos. In: BATALHA, C. H. M., SILVA, F. T. da, FORTES, A. *Op cit.*, p.218. Bruce Nelson, em um estudo sobre os marítimos nos Estados Unidos nos anos 1930, também observa a “solidão” desses trabalhadores “nômades” mas, nos “homens sem lugar para ir” o sonho de tal lugar poderia alimentá-los na luta. Esses homens encontravam os seus nos bares e prostíbulos, mas também no

regiões ou países permitindo a expansão de horizontes culturais muito além do local e do nacional; a convivência na diversidade cultural entre os próprios tripulantes e desses com os passageiros facilitava a constituição de uma cultura e linguagem bastante particular etc.⁷⁸

Conforme Peter Linebaugh, o contato entre várias culturas no interior dos navios mercantes – inclusive dos tripulantes com os escravos africanos acorrentados nos porões dos navios negreiros -, nos séculos XVII e XVIII, teria possibilitado o surgimento de uma língua distinta, o “inglês pidgin”, “que se tornou nos anos tumultuosos do tráfico negreiro a linguagem da costa africana”: “uma combinação do inglês náutico, em primeiro lugar ‘saber’ do Mediterrâneo, em segundo, mais o calão hermético do ‘submundo’, em terceiro, e finalmente, a construção gramatical da África Ocidental”.⁷⁹

Apesar da polêmica em torno da definição de *pidgin*, pode-se, de forma geral, afirmar que “é um tipo *sui generis* de língua”, formado a partir do “contato de povos cujas línguas são mutuamente ininteligíveis”. É considerado ainda como uma língua surgida – diante de condições sócio-históricas dadas – de forma “emergencial”, no contato entre povos distintos. Da sua permanência no tempo, o *pidgin* poderia entrar em um processo de “crioulização”, surgindo então uma língua *crioula*, distinta do *pidgin* inicial. Nesta perspectiva, o *pidgin* é um recurso temporário, podendo desaparecer com o tempo ou transformar-se em *crioula*.⁸⁰

Outros critérios sociolingüísticos do surgimento de um *pidgin* são: no contato entre povos, ou seja, no multilingüismo, um dos povos “freqüentemente” é “superior socioeconômica e politicamente”, e é deste a língua “dominante”; “não é língua materna de ninguém” mas sim “língua de contato”; “meio precário de intercompreensão”; “modo de comunicação pragmático”; “não há nenhum sentimento de amor e fidelidade ao pidgin por parte de seus usuários. Assim que podem, abandonam-no”.⁸¹

Portanto, a formação de uma língua *pidgin* ou *crioula* só seria possível diante de algumas condições sociolingüísticas como, por exemplo, a ininteligibilidade de ambas as línguas em contato. Considerando que as línguas predominantes nos navios que ligavam o Prata à Mato Grosso, eram o espanhol, o guarani e o português (ficando de fora diversas outras línguas dos

sindicato: NELSON, B. *Workers on the waterfront: seamen, longshoremen, and unionism in the 1930s*. Chicago: University of Illinois Press, 1990, p.36-8.

⁷⁸ HERON, C. *Op cit.* p.232-3 destaca que a colaboração muito próxima exigida no trabalho dos marinheiros canadenses e sua vida social isolada como embarcados originou laços fortes de uma forma pouco usual: jovens, bem humorados, brincalhões e desligados, orgulhosos de sua coragem em alto-mar e nas tabernas.. A camaradagem no navio era um espaço de militância e solidariedade que o sindicato poderia explorar.

⁷⁹ *Op cit.* p.34.

⁸⁰ COUTO, H. H. do. *Introdução ao estudo das línguas crioulas e pidgins*. Brasília: Editoda UnB, 1996, p.15-8.

⁸¹ *Idem*, p.28.

imigrantes europeus), essas não eram totalmente ininteligíveis entre si, particularmente o espanhol-português. Quanto ao guarani, era utilizado como segunda língua no Paraguai, principalmente nos centros urbanos – diferente dos trabalhadores dos ervais onde o guarani era a primeira língua – e, portanto, para quem dominava as duas línguas, não as via como ininteligíveis e no contato com outras línguas o paraguaio utilizava, como ainda hoje o faz, o espanhol.

Ao menos dois critérios sociolingüísticos apontados por Hildo Couto parecem estar presentes no cotidiano dos navios do Prata: o espanhol como língua dominante, em vista da discrepância do número de argentinos, uruguaios e paraguaios (mesmo os naturalizados), em relação aos brasileiros e outras etnias e, também, em decorrência da superioridade socioeconômica da Argentina na região; e a convivência em um ambiente que exigia esforços de comunicabilidade entre sujeitos de etnias diferentes (comunicação pragmática).

Por outro lado, as teorias apresentadas por Hildo Couto – semelhantes à tese de Peter Linebaugh – são formuladas considerando o contexto das Grandes Navegações dos séculos XVI, XVII, XVIII e início do XIX, profundamente diferente do final do século XIX e início do XX, pois enquanto uma viagem em navio a vela entre a Europa e a América demorava meses, no Prata eram dias de viagem; a distância da terra em alto-mar, contrastava com a proximidade da margem dos rios; o estranhamento entre as culturas européias, americana, asiática e africana era bem mais acentuada no início da modernidade do que no contexto da pós-Revolução Industrial; as diferenças geográficas, econômicas e sócio-culturais entre os continentes, contrastavam-se com a proximidade e semelhanças inter-regionais do Cone-Sul americano; e, por fim, as relações de trabalho no interior dos navios à vela na época das Grandes Navegações, poderiam ser menos racionalizadora do que nos navios a vapor da pós-Revolução Industrial, onde se tinha, por um lado, a interferência direta dos Estados Nacionais, por meio das Marinhas, das Capitânicas dos Portos e dos Consulados ordenando burocraticamente e fiscalizando as relações de bordo e, por outro, a luta operária organizada conquistando direitos sociais que refletiam diretamente nas relações de trabalho no interior do navio.⁸²

Trazendo as afirmações de Peter Linebaugh para a realidade da Bacia do Prata – quanto às inter-relações entre as economias e os trabalhadores dos vários continentes e o surgimento de uma “língua *sui generis*” –, acredito que as “microsociedades” (os navios) teriam sido os agentes das inter-relações entre as economias e as sociedades do Cone-Sul, particularmente com relação

⁸² Algo sobre as relações de trabalho e os contatos inter-étnicos, nos navios do século XV ao XIX, está também em: MICELI, P. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI)*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1997 (Viagens da Voz); SILVA, L. G. *A faina e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas: Papyrus, 2001 (Textos do Tempo).

ao acúmulo de experiências dos trabalhadores de diferentes etnias. Por conseguinte, teriam favorecido a criação de *códigos de vivência*, códigos que eram transpassados para a terra, configurando-se em um aspecto da cultura marítima, mas não na criação de uma língua distinta. Por outro lado, as fontes evidenciam que era corrente o uso da língua espanhola por brasileiros, até em documentos oficiais como nos “termos” apresentados por comandantes brasileiros ao Consulado do Brasil em Assunção.⁸³

Contudo, essas “microsociedades”, ao contrário de serem “isoladas” e homogêneas, conformavam-se no contato com os “outros” em terra e na heterogeneidade étnica e de ofícios de seus integrantes. Os marítimos eram parte das classes trabalhadoras e poderiam ser, também, os elos entre trabalhadores de portos distintos.⁸⁴

O navio pode ser visto como um espaço de liberdade, mas também de aprisionamento, de impedimentos, de limitações. Para um passageiro aventureiro, a procura do *eldorado*, em busca de fazer a vida, o navio podia significar a passagem do *reino da necessidade* para o da fartura que as terras americanas prometiam.

Ao transportar pessoas, o navio transportava sonhos, esperanças, principalmente para os migrantes. Também para velhos marinheiros, acostumados à vida flutuante, estar no navio poderia ser mais do que apenas trabalhar, talvez significasse estar sem raízes que o prendesse à terra, estar sem porto.

Por outro lado, o navio como espaço de trabalho era também o espaço da limitação, do aprisionamento. Ao subir a bordo, o tripulante sabia que dificilmente poderia descer assim que o quisesse. Não tinha como, a qualquer momento e por qualquer motivo, abandonar o ambiente de serviço. Havia os limites materiais impostos pela própria *condição insular* do lugar: um espaço definido por metros, da proa a popa e do convés ao porão. Existiam também regulamentos da Marinha e da Capitania dos Portos que normatizavam as relações, com atenção especial à

⁸³ Ver, por exemplo, a lista de tripulantes do “São José”, datada de 12 de dezembro de 1919, apresentada ao Consulado em Assunção. *Op cit* - AHI. Também já se viu aqui, através do trabalho de GUILLEN, I. C. M. *Op cit.*, que a língua que predominava entre os trabalhadores da empresa Matte Larangeira, era o guarani, mesmo entre os brasileiros.

⁸⁴ Fernando Silva identifica três vertentes historiográficas sobre trabalhadores como os portuários e marítimos: a primeira seria a “desagregacionista” que, em vista das características *sui generis*, “formariam uma categoria corporativa, nepotista, mafiosa e corrupta”; no inverso, as análises “integrativas” interpretam esses trabalhadores como “massas isoladas”, ou “comunidades fechadas” propensos ao radicalismo e homogeneidade; um terceiro tipo de abordagem considera elementos das duas vertentes anteriores, como a homogeneidade/heterogeneidade, radicalismo/pragmatismo, singularidades/diferenças com outras categorias etc. Cf. SILVA, F. T. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora UNICAMP, 2003, capítulo 3.

hierarquia que garantia a vigilância. A teia de oficiais e subalternos deixava pouca margem para práticas *independentes* ou *desinteressadas*.

Novamente o conto de Joseph Conrad talvez possa clarear melhor a sensação de liberdade e aprisionamento de um marinheiro em terra ou embarcado. Ainda em terra, em um diálogo com o personagem Capitão Giles, o narrador argumenta da sua recente decisão de não mais voltar a navegar como tripulante, ao que o Capitão Giles diz, “- Um homem livre por um tempinho”, e o narrador responde afirmativamente “- Creio que posso me chamar assim – desde as onze horas”.⁸⁵

Noutra passagem, Conrad narra de forma esplêndida e ao mesmo tempo simples, a dubiedade vivida pelo personagem, ao decidir deixar a lida marítima: “Nunca na minha vida eu me sentira mais distante dos acontecimentos terrenos. Liberto do mar por algum tempo, eu preservava ainda a consciência do marinheiro, de completa independência dos assuntos de terra. Como poderiam dizer respeito a mim?”⁸⁶

Estar em terra era, para esse marinheiro, livrar-se do mar, libertar-se do cotidiano do navio, do trabalho. Por outro lado, ir pro mar, significava libertar-se dos acontecimentos da terra, estar sem raízes. Portanto, em um ou em outro lugar, existia liberdade e aprisionamento. Se o espaço do navio (não só o espaço físico, mas também o das relações de trabalho e sociais) restringia as ações, o ambiente em terra também tinha suas limitações, seus códigos de postura.

As pretensões ordenadoras da divisão do trabalho e da vigilância das ações humanas no interior do navio assemelham-se à utopia da sociedade disciplinar, a que Michel de Certeau, utilizando-se da metáfora do vagão de trem, classifica de “uma célula racionalizada. Uma bolha do poder panóptico e classificador, um módulo do isolamento que torna possível a produção de uma ordem, uma insularidade fechada e autônoma”. A racionalidade pretendida no espaço limitado e delimitado do vagão de trem (ou do navio), permite visualizar um lugar desprendido das “raízes locais”, com uma ordem imutável, em que “cada coisa está no seu lugar como na *Filosofia do Direito* de Hegel. Cada ser é colocado ali como um caráter tipográfico em uma página militarmente alinhada”.⁸⁷

Ao recorrer à metáfora do trem, Michel de Certeau tenta iluminar as relações estabelecidas na sociedade moderna, permeada por “micro-poderes” e, aparentemente, movida pelo poder “invisível” da “máquina”, que a tudo ordena. Nessa utopia, “A máquina, primeiro

⁸⁵ *Op cit.* p.25.

⁸⁶ *Op cit.* p.32.

⁸⁷ *Op cit.* p.193-4.

motor, é o deus solitário de onde sai toda a ação. Operador da divisão entre os espectadores e os seres, o motor os articula também, móvel símbolo entre eles, incansável *shifter*, produtor das mudanças de relações entre os imóveis.”⁸⁸

Michel de Certeau, ao analisar o espaço do trem e a narrativa do lugar, fornece uma bela metáfora para se entender as relações no navio:

“Carcerário e naval, análogo aos barcos e submarinos de Júlio Verne, o vagão alia o sonho e a técnica. [...]. Os contrários se coincidem durante o tempo de uma viagem. Momento estranho em que uma sociedade fabrica espectadores e transgressores de espaços, santos e bem-aventurados colocados nas auréolas-alvéolos dos seus vagões. Nesses lugares de preguiça e de pensamento [...]. As assembleias não obedecem mais às hierarquias de ordens dogmáticas: são organizadas pelo minucioso traçado da disciplina tecnocrática, racionalização muda do atomismo liberal.”⁸⁹

Ao destacar a utopia da racionalização liberal, o autor de *A invenção do cotidiano*, apresenta a sua contrapartida: as frestas no poder, as “maneiras de fazer”, as práticas cotidianas que driblam a “vigilância”, a “antidisciplina”, as portas de fugas como a do banheiro. À ordem que se pretendia imóvel e imutável do vagão colocado em movimento pela máquina, se contrapõe a agitação da estação e a submissão da máquina aos olhos do espectador.

As relações estabelecidas a bordo dos navios que navegavam a Bacia Platina talvez obedeam a essa perspectiva de Certeau: relações que conjugavam a ordem e a desordem, a disciplina e a indisciplina. E, também, à sensação de liberdade e aprisionamento relatada por Joseph Conrad.

II.6 - Entre o rio e a cidade: o porto

É a partir das relações de trabalho, na luta pela sobrevivência, que se pode, em um primeiro momento, desenhar as características distintivas dos trabalhadores marítimos. Entretanto, estudá-los em terra, tentando identifica-los em meio à multidão, permite enxergar o que os aproxima e o que os distancia dos demais.

Em um olhar panorâmico sobre o passado, em direção aos bairros marítimos do início do século XX, geralmente próximos aos portos, em um amontoado de casas de moradia e de

⁸⁸ *Idem*, p.195.

⁸⁹ *Idem*, p.196.

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 a cada leva de imigrantes que chegava principalmente nos portos de entrada do estuário do Prata. Com o passar do tempo e o acúmulo de experiências, certamente os marítimos se diferenciariam dos outros trabalhadores por seu *modus vivendi*, por sua cultura.

Em Buenos Aires, esses trabalhadores moravam especialmente no conhecido bairro portuário de *La Boca*. Distribuídos por ruas irregulares, as casas de lata eram construídas em lamaçais sobre estruturas de madeira ou de ferro para evitar enchentes, coloridas por serem pintadas com os restos de tintas para pintar os navios nos estaleiros, possuíam quintais com pequenas hortas e galinhas para complementar a alimentação dos moradores que poderia chegar a vinte pessoas, em casas de três a cinco quartos:

“Lá, nesses pântanos e brejos, onde o fedor das águas podres esverdeando ao ar livre se mistura ao cheiro do azeite frito e do *pesto ligu*r, no meio de crianças de vestuário heterogêneo, que brincavam entre o lixo das quitandas; onde as casas alternavam com bazares e lojas de ferramentas e onde toda classe de veículos atravessava as ruas a caminho do porto...”⁹⁰

Conforme Norberto Ferreras, La Boca “constituía um dos poucos redutos étnicos” de Buenos Aires, onde predominavam os italianos, particularmente os genoveses: “lá encontrávamos marinheiros, estivadores, pilotos, catraieiros e as famílias de todos eles”.⁹¹

Os *conventillos* (cortiços) eram uma alternativa para os trabalhadores que procuravam moradia, relativamente barata, e próximas ao local de trabalho: um atrativo para quem não queria e não podia gastar com transporte. Eram casarões antigos, no centro ou próximos ao centro e ao porto do Riachuelo (principalmente em La Boca), transformados em moradias para pobres, onde se alojavam dezenas de famílias. Os *conventillos* transformaram-se em pontos de encontro de diversas etnias:

“...foram apresentados pelos observadores como o espaço de homogeneização da classe, embora não usassem estes termos. O napolitano cedia parte de sua identidade regional para identificar-se com os problemas comuns dos piemonteses ou dos galegos. O *criollo* ensinava a todos eles a beber o

⁹⁰ FERRERAS, N. O. *No país da cocanha: aspectos do modo de vida dos trabalhadores de Buenos Aires. (1889-1920)*. Tese (Doutorado em História), Campinas: UNICAMP-IFCH, 2001. (Mimeo.), p.73. O mesmo autor contribui para a discussão da historiografia sobre as condições de vida da classe operária no Rio de Janeiro e Buenos Aires: FERRERAS, N. O. *Historia e historiografía de las condiciones de la vida obrera em Buenos Aires y Rio de Janeiro. Un analisis comparativo. Pós-História*. Revista de Pós-Graduação em História. Assis: Unesp, V.5, pp.11-32, 1997.

⁹¹ *Idem, Ibidem*. Guy Bourdè, estudando a formação da classe operária em Buenos Aires, ressalta que a readequação urbana, em vista do desenvolvimento industrial, concentrou os operários em regiões específicas, configurando uma divisão territorial da cidade, conforme a origem dos imigrantes. BOURDÈ, G. *La condition ouvrière à Buenos Aires à la fin du XIX^e siècle. Le mouvement social*. Paris, juillet-septembre 1973, pp.3-33 .

chimarrão. As mulheres emprestavam umas às outras seus utensílios de cozinha e trocavam dicas de como preparar melhor a carne ou as batatas ou como conseguir que um velho vestido agüentasse outra temporada.”⁹²

Buenos Aires, nas primeiras décadas do século XX, já contava com mais de um milhão de habitantes, número que crescia a cada ano. Os viajantes sempre destacavam a beleza moderna da cidade, sua riqueza econômica e cultural. Mas, mesmo ao observador desatento a outras imagens da cidade, o *caos* da região do porto não podia passar ileso aos comentários e às comparações: “Há uma enorme multidão, ao longo do cais. São emigrantes recém-chegados, são os carregadores do porto, são os vagabundos de todas as grandes cidades marítimas./ Um formigueiro humano.”⁹³

No caminho entre a multidão *desordenada* do cais e a multidão *ordenada* do centro, o viajante atravessaria “a longa faixa de terrenos alagadiços, que fica entre a cidade e a orla do estuário”, para só “depois de uns dez minutos de carro”, entrar “na parte melhor do Passeio de Julho, uma espécie de avenida Beira-mar, muito suja e mal arborizada. Em se chegando, porém, à praça de Maio, tudo muda de aspecto. Uma imensa mole humana ali se desloca.”⁹⁴

O autor da descrição de Buenos Aires era um brasileiro abastado que percorrera os portos brasileiros do Rio de Janeiro ao Acre, pela foz do Amazonas e que, em 1911, investia em uma nova aventura, partindo do Rio de Janeiro com destino ao Mato Grosso, no vapor *Saturno* do Loyd Brasileiro. Em seus relatos de viagem, destaca os aspectos econômicos, culturais e urbanísticos das cidades como o re-ordenamento de ruas e praças, bastante presentes naquele início de século na maioria das cidades por ele visitadas. Sempre fazendo paralelos com outros centros urbanos, em especial com o Rio de Janeiro, a visão que o autor tece da região do porto é quase sempre a mesma: algo distante da cidade, separado do centro, decadente, sujo, tumultuado...⁹⁵

⁹² *Idem*, p.115.

⁹³ AMORIM, A. *Op cit.* p.332.

⁹⁴ *Idem*, p.341.

⁹⁵ Outra cidade argentina visitada por Annibal Amorim, que já se fez referência anteriormente, foi Rosário. Em artigo Diego Armus e Jorge Enrique Hardoy discutem a urbanização de Rosário entre o final do século XIX e 1910, período em que a cidade alcançou o status de segundo porto argentino e segunda em número de população. Os autores apresentam uma Rosário semelhante à outras cidades portuárias, com a concentração de trabalhadores próximos ao local de trabalho, como no bairro da Refinería (de açúcar), onde também habitavam os marítimos, por ser próximo ao porto. Os autores definem três tipos de moradias “populares”: os “conventillos” dispersos pela cidade; a “vivienda unifamiliar”, muitas vezes construídas de materiais alternativos, era a mais presente em Rosário, e “oturas soluções” que englobam os trabalhadores domésticos que moravam nas casas dos patrões, o quarto do fundo, as peças subarrendadas etc. ARMUS, D. HARDOY, J. E. Entre el conventillo y la casa própria: notas sobre la vivienda popular en el Rosário del novecientos. *Revista Paraguaya de Sociología*. Assunción: Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos, 22, (64), set.-dez.1985, pp.289-296.

Anterior a essa visão de Buenos Aires, o viajante já havia passado pelo porto de Montevideú, onde teve uma impressão igualmente desagradável: “Ruas e ruelas velhíssimas bordam a orla do cais” que lembram “o antigo bairro da Saúde, no Rio de Janeiro, com os seus trapiches imundos e os seus armazéns seculares”.⁹⁶

A cidade que o passageiro topa ao desembarcar do vapor é a parte antiga (colonial) de Montevideú, onde estavam os prédios ligados às atividades portuárias, como a Alfândega, os armazéns de importação/exportação, representantes de empresas navais, associações de marítimos etc. Ali também existiam os cortiços habitados por trabalhadores, bem como os bordéis. Mesmo que as ruas fossem calçadas, raridade para as regiões portuárias, a sensação de *caos* permanecia.

Entrava-se em Montevideú “pela porta da cozinha”, para logo passar à “sala de visitas”. Para chegar à “sala de visitas” era só tomar um bonde elétrico, com bancos para “duas pessoas”, conforme o autor, mais estético e higiênico do que o do Rio de Janeiro. No centro, as diferenças com a região do porto e, também, com a cidade do Rio de Janeiro, aumentavam: “Nas ruas, não se encontra uma só pessoa descalça, nem cocheiros brigando com carroceiros, com palavrões obscenos, como é freqüente entre nós.”⁹⁷

No denominado centro, onde estava (e permanece ainda hoje) o palácio do governo, o teatro Sólon ao redor da praça Independência – esses no limite da cidade velha –, a Universidade e a Biblioteca Nacional, entre outros palácios, também viviam as pessoas desprezadas na narrativa de Annibal Amorim. Os cortiços, os cabarés, as organizações operárias etc, estavam espalhados por quase toda a cidade, com alguns focos mais concentrados na cidade velha, no centro e no distante bairro do Cerro. A seguir, transcrevo um documento encontrado no arquivo de Virgilio Sampognaro, Jefe Político y de Policía de Montevideo, produzido por um agente de polícia que investigava pessoas *suspeitas*. É um tanto longo mas é extremamente interessante por trazer um pouco do movimento de pessoas nas ruas e nas casas da capital uruguaia:

“ELSA CORDINI é Argentina, filha de italianos, se casou em Bs. Aires, porém não se consumou o matrimônio, devido a impotência do esposo.- Fugiu de Bs. Aires e veio para Montevideú alojando-se na casa da mãe, que então vivia maritalmente com um tal Bernasconi, relojoeiro, estabelecido com oficina de relojoaria na Pasiva.- (agora, vive na rua Monte Dinero 1163 Villa Crespo.) Bs. Aires.-

⁹⁶ *Op cit.* p.315. Conforeme Luis Doderó, as obras do porto de Montevideú foram contratadas em 1901, todavia, ainda em 1910 os navios de grande porte tinham que fundear distante da margem e a descarga era efetuada por lanchas. DODERO, L. *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.73.

⁹⁷ *Idem*, p.315 e 322.

Freqüentava a oficina de Bernasconi, MARIO SPAINI STEFANI, que diz ser Periodista, em outras ocasiões diz ser arquiteto; porém, em 24 de Agosto de 1917, foi remetido pela Polícia de Investigações, por fraude, apropriação indevida, proxenetismo na pessoa de Enriqueta Sciatti, domiciliada na rua San José 820, por ordem do Juiz de Instrução do 1º turno e a pedido das autoridades argentinas.-

Spaini iniciou relações com Elsa Cordini e a convenceu a abandonar a casa da mãe e a levou à pensão ‘KISS’.- A levava ao Teatro Casino e nesse ritmo de vida Cordini conheceu um fazendeiro Sr. GOÑI, quem lhe propôs retirá-la da vida galante.- Goñi, que ignorava as relações, de Spaini, entregou a Cordini dois mil pesos, para a instalação, soma que passou quase em sua totalidade ao poder de Spaini, por quanto os móveis foram comprados a prazo na loja de ‘Civeira’.- SPAINI, em companhia de um tal TOLOSA, querido de uma tal Rosa, estabelecida com pensão ou prostíbulo na rua Colonia y Andes, foi alugar a casa da rua Canelones Nº 962.- Manifestou que a inquilina, apesar de ser querida sua, mantinha relações com um Sr. Goñi, quem sustentava todos os gastos, por cujo motivo solicitou de que os recibos de aluguel fossem em nome da Cordini.- Fizeram crer que Goñi, muito provavelmente compraria a casa.-

Posteriormente Spaini, manifestou ao dono da casa, que Goñi, havia rompido as relações com Cordini e solicitou que os recibos posteriores fossem em nome do mesmo Spaini.-

Entre os vários freqüentadores da casa há um Sr. SARAIVA, que é fazendeiro, Francisco Montero (filho), Oficial da P.de Investigações e Alvaro Vazquez, Agente de 1ª. classe da mesma repartição.-

Na casa vive habitualmente Spaini, uma menina de sete anos e Cordini que faz poucos meses teve uma filha, que, apesar de Spaini haver declarado não saber se é dele, ou de outro, tratam de fazer passar como filha de Goñi para acolhe-la na Lei de filhos naturais. Nesse assunto é cúmplice também o nomeado Tolosa.- Para manter o crédito fazem crer que Goñi está disposto a entregar uma soma a título de indenização, a pagar uma pensão para a menina e a depositar uma soma prudência para dotá-la até a maior idade.-

A casa da rua Canelones 962 é de dois pisos. No alto há duas peças que até a pouco as alugava Carlos Roxlo. As quatro peças de baixo, estão habitadas por Cordini, seu concubino Spaini, a menina de sete anos e a criatura nascida por último.

Na sexta-feira 19 próximo passado.- trouxeram para a casa num carro e procedente de um arremate, vários móveis de vestibulos, cortinas, louças e livros.”⁹⁸

Os endereços indicados no documento referiam-se a ruas localizadas no centro, próximas ao limite da cidade velha. Pela descrição dos personagens, percebe-se que eram pessoas comuns que, à primeira vista, não se destacariam na multidão heterogênea das cidades portuárias do Prata. Compunham uma trama entre duas cidades que, talvez, também não fosse muito estranha àquela região e àquele início de século. Pessoas que procuravam formas de sobreviver

⁹⁸ ARCHIVO DE VIRGILIO SAMPOGNARO. Jefe Político y de Policia de Montevideo. Documentos relacionados com la Policía de Investigaciones. 1918-1919. Cajá 218, Carpeta 17, (folha 27), (mimeo.) - AGN.

ou de *se dar bem*, orquestrando um intrincado jogo de sedução e de dinheiro. Estavam presentes: a filha de imigrantes italianos, o marido sexualmente impotente, o padrasto relojoeiro, o fraudador que se dizia jornalista e arquiteto, o cáften, a meretriz e seu *príncipe encantado*, o marido traído, a amante, o oficial e o agente de polícia, o filho de pai desconhecido e *promessa de dias melhores*, o inquilino devedor, o proprietário da casa etc. Pelo movimento da casa e pelas pessoas que a freqüentavam, o observador tinha dúvidas se se tratava de uma pensão ou de um prostíbulo, realidades muito próximas no olhar de grande parte da elite do início do século XX. No meio dessa multidão, como parte dela, estavam os trabalhadores de várias categorias, alguns citados como personagens no relato.

Continuando a viagem, Annibal Amorim chega a Assunção. Se em Montevideú e Buenos Aires somente a região e as pessoas do porto mereciam os adjetivos depreciativos do viajante, na capital paraguaia é a cidade e seus habitantes como um todo que são classificados de arcaicos. Chama atenção de Annibal a falta de cais, obrigando o navio a fundear distante da margem e os passageiros a tomarem botes “remados por paraguaios falando, uns o guarani, outros um misto de português e espanhol”. A opulência dos prédios da Aduana e do Palácio do Governo, logo na primeira linha da parte alta da cidade, contrastava-se com as “ruas mal calçadas a pedra bruta, bondes de tração animal, inferiores aos da nossa antiga Carris Urbanos, de execrável memória”.⁹⁹

Com exceção de alguns pontos positivos, como a linha telegráfica e uma linha telefônica, as praças bem arborizadas, os laranjais que se espalham pela cidade, tudo o mais é pitoresco ou causa admirável decepção ao viajante. Os trens andam “aos trancos e barrancos”, as ruas são iluminadas a querosene, as índias no mercado montadas em burricos carregados de frutas e legumes, o hábito da sesta após o almoço em que tudo para, a predominância da língua guarani mesmo entre os “patrões e os caixeiros” das casas comerciais, as pessoas que andam descalças pelas ruas de Assunção etc.¹⁰⁰

Annibal Amorim relata uma Assunção – como também às outras cidades por ele visitadas – vista pelos olhos de quem queria enxergar o *progresso* e a *ordem* refletidas nas fachadas dos prédios imponentes, nas ruas calçadas, nos bondes elétricos e na *natureza*

⁹⁹ *Op cit.* p.418.

¹⁰⁰ *Idem*, p.405-34. Também em Mato Grosso, mesmo nas cidades e com mais freqüência na lida rural, os pobres de uma forma geral, incluindo os trabalhadores nativos, andavam descalços. Em ofício de 1909, o presidente da Câmara de Corumbá solicitava, ao Presidente do Estado, providências para o aparelhamento da polícia de Corumbá com “praças de bons costumes e fardados e não como atualmente sucede que na sua maioria andam descalças, chapéus de palha e em mangas de camisa.” CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Excm. Sr. Coronel Presidente do Estado. Corumbá, 29/11/1909, (mimeo.). Cx. 1906-1886 - APMC.

domesticada das praças e jardins. O impacto da realidade das ruas da cidade cegava-o para entender o diferente ou avistar mais a fundo a vida urbana, no cotidiano dos seus moradores, nas casas dos comerciantes, dos proprietários, dos trabalhadores, entre outras categorias que formavam o urbano.¹⁰¹ E é este olhar que ele lançará sobre Corumbá.

Tendo saído do Rio de Janeiro dia 18 de abril de 1911, no dia 11 de junho o “Mercedes” lança ferro “defronte da cidade, que, topograficamente, é uma miniatura da Bahia”. O viajante havia chegado a Corumbá: “Na sua parte baixa, vêem-se a alfândega, os estabelecimentos bancários e as grandes casas de importação e exportação. A cidade alta levanta-se, imponente, sobre um planalto que se estende para o sul a 35 metros acima do nível do Paraguai. De bordo vê-se a Municipalidade, o Hotel Galileu e outros edifícios notáveis.”¹⁰²

Também em Corumbá¹⁰³ as famílias pobres encontravam saída para os poucos recursos e os altos aluguéis habitando casas coletivas ou construindo casas de lata. Algumas casas e cortiços habitados por trabalhadores como os ligados à navegação, ficavam no quadrilátero central planejado após a Guerra com o Paraguai, quando a cidade foi retomada. Nesse projeto, a parte baixa, uma faixa estreita entre o rio e o morro, compreendia o porto que era ligado à parte alta por ladeiras íngremes. O centro e os bairros de moradia foram projetados para serem situados na cidade alta, entre o precipício e os morros, em quadras que obedeciam a um desenho de *tabuleiro de damas*.

Nos bairros que fugiam a esse projeto moravam os trabalhadores que não conseguiam ou não queriam pagar aluguel. As casas eram ainda mais precárias do que as centrais, pois construídas de materiais alternativos como latas, com coberturas de zinco ou improvisadas. Um desses bairros era o *Sarobá*, descrito pelo poeta corumbaense Lobivar Matos:

“SAROBÁ
 Bairro de negros,
 negros descalços, camisa riscada,
 beiçolas caídas,
 cabelo carainhé;
 negras carnudas rebolando as curvas,
 bebendo cachaça;

¹⁰¹ A população da capital paraguaia, em 1889, era estimada em 51.719, em 1914 era de 63.524 e em 1928 de 77.378. Cf. CENSO NACIONAL de Población y Viviendas del Paraguay, 1982. In.: CENTRO PARAGUAYO DE ESTÚDIOS SOCIOLOGICOS. *Revista Paraguaya de Sociología*. (Documentación Paraguaya. Estadísticas). Año 20, N° 56, pp.161-164, Enero-Abril de 1983.

¹⁰² *Op cit.* p.444.

¹⁰³ Algo da discussão que segue, sobre Corumbá, está na minha dissertação de mestrado, publicada recentemente. Aqui acrescento novas fontes que possibilitam aprofundar o estudo sobre a relação do trabalhador com a cidade. OLIVEIRA, V. W. N. de. *Estrada móvel fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande: Editora UFMS, 2005, particularmente o capítulo II, tópico “Segurança para quem?”

negrinhos sugando as mamas murchas das negras,
negrinhos correndo doidos dentro do mato,
chorando de fome,

Bairro de negros,
casinhas de lata,
água na bica pingando, escorrendo, fazendo lama;
roupa suja no chão duro, socado;
lampião de querosene piscando no escuro;
negra abandonada na esteira tossindo
e batuque chiando no terreiro;
negra tuberculosa escarrando sangue,
afogando a tosse seca no eco de uma voz mole
que se arrasta a custo
pelo ar parado.

Bairro de negros,
mulatas sapateando, parindo sombras magras,
negros gozando,
negros beijando,
negros apalpando carnes rijas;
negros pulando e estalando os dedos
em requebros descontrolados;
vozes roucas gritando sambas malucos
e sons esquisitos agarrando
e se enroscando nos nervos dos negros.

Bairro de negros,
chinfrim, bagunça,
Sarobá.”¹⁰⁴

O *Sarobá* ficava na beira do abismo, de onde se avistava o porto, e ao mesmo tempo tinha acesso fácil ao centro por estar na parte alta da cidade. Como se apreende do poema, o bairro não possuía melhorias urbanas que outras partes da cidade já contavam, em alguns casos desde ao menos 1904, como luz elétrica, água encanada, ruas pavimentadas ou delineadas. Os moradores eram de predominância negra e viviam as condições de pobreza própria às pessoas desempregadas ou muito mal remuneradas, trabalhadoras em serviços de baixa qualificação.

Na apresentação do livro que tem a mesma denominação do bairro, *Sarobá*, o poeta Lobivar Matos dá mais detalhes do que seria a vida no bairro:

“Lugar sujo, onde os brancos raramente penetram e assim mesmo, quando o fazem, se sentem repugnados com a miséria e a pobreza daquela gente. Sentem repugnância e nada mais, porque os infelizes continuam a vegetar em completo abandono, como se não fossem criaturas humanas.

¹⁰⁴ MATOS, L. *Sarobá*. Poemas. Rio de Janeiro: Minha Livraria, 1936, p.9.

Só se lembram de Sarobá quando são necessários os serviços de um negrinho. Fora daí a Favela em ponto menor é o templo da Miséria, é a mancha negra bulindo na cidade mais branca do mundo...”¹⁰⁵

A descrição do autor, ao mesmo tempo em que denuncia as condições de vida dos moradores, não se diferencia muito da visão que as elites locais tinham dos lugares de aglomeração de pobres: sempre relacionados à sujeira, ao lixo, à prostituição, à infelicidade. Mas sempre necessários, pois ali estavam os braços para o trabalho.

Para os moradores e freqüentadores do *Sarobá*, era nesse espaço, sob essas condições, que se davam as festas, os encontros, as bebedeiras, pois ali estavam os bordéis, as casas de diversão. Era no *Sarobá* que os trabalhadores da navegação moravam ou freqüentavam.

Existiam ainda trabalhadores que conseguiam morar em casas localizadas no quadrilátero delimitado da cidade, todavia distante do centro e do porto. Aí também o Estado chegava apenas na forma da cobrança de impostos, pois havia tão somente o corte das ruas, respeitando o projeto original, e a medição dos terrenos. Era o caso dos “moradores nos subúrbios”, um perímetro compreendido “das ruas Cuiabá até além da Murtinho, e da Tiradentes a Major Gama”, “geralmente pessoas de poucos recursos, uns chefes de família, outros responsáveis por crianças que acha-se em sua companhia”. Essa é a descrição dos próprios moradores, que encaminharam um abaixo-assinado com 78 nomes, ao intendente municipal, reivindicando a criação de uma escola mista do curso primário, para que seus filhos “e tutelados possam matricular-se”, haja vista que as escolas existentes achavam-se “muito distantes deste subúrbio”, exigindo das crianças enorme sacrifício, ou seja, ter que andar “debaixo de um sol ardente, como também pelas dificuldades na época das chuvas, devido as ruas não serem socadas nem ter passeios transitáveis”.¹⁰⁶

Nessas cidades a região do porto era, em geral, o espaço de moradia do marinheiro e também o preferido para os jogos e bebidas. Eram guetos conquistados dentro do poder municipal, onde a lei era delineada pelos seus próprios habitantes e um dos principais códigos de vivência era a artimanha para evitar a interferência do Estado, diga-se, da polícia, em seu meio.

¹⁰⁵ *Idem*, p.6.

¹⁰⁶ ABAIXO-ASSINADO, Ilmo Snr. Dr. Intendente-Interventor. Corumbá, 4/4/1919, (mimeo). Cx. 1913-1922 - APMC. Um dos nomes, Francisco Xavier Gomes, era paraguaio e matriculado na Capitania como foguista sob o número 180. Cf. CAPITANIA DE MATO GROSSO. *II Livro de matricula – pessoal*. 1908. SDM. Outro abaixo-assinado solicitava a instalação de uma escola no “lugar denominado Arangum, a margem do rio Paraguai, fronteiro a cidade”. ABAIXO-ASSINADO, Exmo Sr. Gnel. Cyriaco F. de Toledo, D.D.Intendente Geral do Município. Corumbá, 16/10/1919, (mimeo.). Cx. 1913-1922 – APMC.

Ali eram resolvidas as desavenças mais comuns: as intrigas de amor que, não raro, extrapolavam a intimidade dos envolvidos diretamente; pequenos furtos; dívidas de jogo e de boteco e até as de conteúdo político – diferenças étnicas e de hierarquização do trabalho – mas nem por isso resolvidas de forma diferente, ou seja: a partir da discussão verbal poderia se chegar a um assassinato, quando isto não se resolvia apenas na luta corporal.¹⁰⁷

Após vários dias vivendo sob a rígida disciplina de bordo, limitado pelas paredes de aço e madeira do navio, o marítimo descia à terra com uma ânsia quase incontrolável de liberdade: livrar-se do mundo do trabalho para entrar no *des-mundo* das ruas e dos bordéis, onde, entre um gole e outro, homens e mulheres buscavam um pouco de prazer na luta diária pela sobrevivência.

A ausência de controle em terra é o que atemorizava os comandantes dos navios quando ancorados em algum porto. A vigilância devia ser redobrada para que os tripulantes não caíssem na tentação de viver a vida desregrada da região do porto. A obrigatoriedade de permanecer a bordo durante a estadia do navio em portos de escalas, nem sempre era cumprida pelos tripulantes.¹⁰⁸

Um documento encaminhado pelo comandante do navio brasileiro *Baependy* – essa embarcação não fazia viagens para Mato Grosso – ao Cônsul do Brasil em Buenos Aires, em 1920, é revelador da atração exercida pelos *pecados terrenos* aos homens do mar e do rio:

“...V.Exca. poderá verificar quais as faltas cometidas, assim como também verificará que quase todos os tripulantes são reincidentes.

Raro é o dia, em que a maior parte da guarnição, com especialidade [sic], a da seção de máquinas se apresenta ao trabalho, em estado normal.

Embriagam-se diariamente, desrespeitando a oficialidade, deixando de cumprir as suas obrigações, baixando à terra sem permissão dos meus oficiais, cometendo assim uma série de faltas, que tenho punido com multas [...]. Mais ou menos as 5 ½ da tarde de ontem, um foguista de nacionalidade inglesa, de nome James Williams, em completo estado de embriagues, tentou fazer fogo

¹⁰⁷ Fernando Silva, contrapondo-se a idéia de isolamento e segregação dos portuários em relação à cidade de Santos, contribui para se pensar os marítimos no espaço urbano de Corumbá: “A mobilidade entre local de habitação e de trabalho não se inscrevia totalmente em seus limites: os deslocamentos tendiam a se fazer também no conjunto da cidade. O característico trabalho ocasional portuário permitia aos trabalhadores uma mobilidade incessante entre porto, casa e rua, o que alimentava seus sentimentos de liberdade e independência”, SILVA, F. T. da. *A carga e a culpa*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995, p.16.

¹⁰⁸ A estadia de um navio no porto variava segundo vários fatores: descarregar, carregar, lotação de tripulantes, abastecimento, concerto de avarias etc. A demora no porto pode significar maior possibilidade de contato com a população em terra. Um documento interessante para perceber a durabilidade do contato dos tripulantes com as pessoas do porto é o formulário da “Alfandega de Corumbá” intitulado “Despacho Marítimo”, que registrava a entrada e saída de navios no porto: o vapor argentino “Primera Misiones”, com 22 tripulantes mais o capitão, vindo de Montevidéu, entrou no porto de Corumbá em 30 de setembro de 1916 e tinha previsão de saída para dia 6 de outubro de 1916, portanto, o navio ficaria 7 dias aportado em Corumbá. DELEGACIA DE MATO GROSSO. Ministério da Fazenda. Fundo: Tesouraria da Fazenda Nacional Alfândega de Corumbá; Conteúdo: Papeis de Navio; Data-limite: 1915-1916; Cx: 389; Pasta: 1916 Vapor Argentino Misiones; proced. Montevideo; 05/10/1916 a 07/10/1916 - AN/B.

sobre o moço de convés Luis da Silva. [...] o meu imediato Hericcy [?] de Moura, dirigiu-se à proa para desarmar o mesmo fogueira, sendo desrespeitado por este, que tentou também agredi-lo, chegando mesmo a se empenhar em luta corporal. Não podendo conservá-lo mais a bordo, entreguei-o a polícia [...].

Ontem e hoje grande foi o número de fogueiras e carvoeiros, que deixaram de se apresentar a bordo, a hora regulamentar, sem motivo justificado, prejudicando assim a boa marcha dos serviços e disciplina interna do navio.

Aproveito também a oportunidade para comunicar a V.Exca. que todos os homens que ontem se dirigiram ao Consulado, nesta cidade, abandonaram o serviço sem minha permissão..”¹⁰⁹

Quando em terra, esses marítimos procuravam de imediato os prazeres proibidos a bordo, e quase sempre os encontravam no álcool e no ambiente que os circundavam: música, mulheres, companheiros e também as agressões físicas.¹¹⁰ Para muitos, essa era uma *des-ordem* preferível à vivida no interior do navio, sob as ordens dos oficiais. Por isso, não eram raros – quando possível – os casos de abandono de serviço. Ao que tudo indica, a oficialidade do *Baependy* não conseguira controlar a marujada e por motivos não citados vários tripulantes desistiram de continuar navegando sob suas ordens.

Se a fuga da ordem do convés significava a ampliação de circulação e de ação proporcionada pela cidade, essa não era, entretanto, um espaço de total desordem. Nas cidades portuárias, os órgãos do Estado preocupados com a segurança tinham na região do porto o foco de suas preocupações, justamente por ser esse o lugar onde o indesejável se mostrava mais teimosamente: os ébrios, os vagabundos, os malandros, as prostitutas, os agitadores, as idéias perigosas chegadas de fora etc.

A imprensa corumbaense – a exemplo de outras cidades – da época é recheada de artigos exigindo do poder público repressão às aglomerações de *vagabundos*. Neste sentido, o jornal *A Cidade*, de 17 de agosto de 1921, trazia a descrição, segundo sua ótica, dos pontos de concentração dos contraventores:

¹⁰⁹ *Baependy*. Exmo. Sr. Consul Geral do Brazil, em Buenos Ayres. Documento avulso, 28/10/1920. 158-E - Consulado Geral em Buenos Aires: Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919–1920 - AHI.

¹¹⁰ Diversas narrativas e mesmo parte da historiografia reforçam a imagem do marinheiro como homem rude, truculento, bebedor. Ver, por exemplo, a narrativa de Eduardo Xavier que, por ocasião dos reparos do navio brasileiro *Caxias* em Hamburgo, em 1919, morou por oito meses a bordo: “Eu morava a bordo, mas ia para terra também. Mas não em grupo, porque o pessoal marítimo é bebedor, brigão, e eu não gostava muito disso”. O pessoal descia à terra, entre outras coisas, para procurar as prostitutas, em uma Alemanha pós-guerra em que a “fome era uma coisa horrorosa. Filhas de operários que estavam na miséria saíam para a rua para arranjar homens e ganhar dinheiro...”. GOMES, A. de C. *Op cit.* p.128. Por outro lado, NELSON, B. *Op cit.* p.18-22, analisando a subcultura dos marítimos em Nova York, critica a imagem preconceituosa, herdada do período colonial mas reproduzida pelos “patrões”, “filantropos” e “alguns acadêmicos”, em que classificava os marinheiros como exóticos, “zé ninguém”, ralés, “crianças semi errantes do mar”, bêbados, brigões.

“Chamamos a atenção do Snr. Delegado de polícia para os grupos de desocupados que se multiplicam em determinados pontos da cidade, com especialidade no porto, [...] na espelunca intitulada *Restaurant Athenas* [...] e na esquina do jardim, em frente ao café *Ponto e Virgula*.

Pela manhã [...] se transita com dificuldade, tal é o número de desocupados que ali se aglomeram, sentados pelos portais e calçadas, muitas vezes bêbados e sem nenhuma compostura compatível com a moral pública.

Ali essa gente discute todos os assuntos; maquina ladroeira e trama pancadaria – verdadeira assembléia bolchevista em pleno coração do Brasil.

No *Restaurant Athenas* e cortiços adjacentes, então, os vadios dão-se ao deboche com as *hetairas* que aí vivem em criminosa promiscuidade em cochichos [ilegível] infectos e mal cheirosos...”¹¹¹

Não era a saúde das pessoas, debilitada pelo abuso da bebida, do fumo, nem as longas jornadas de trabalho que provocavam a ira da elite local, mas sim a saúde da sociedade; portanto, conforme o periódico, os anti-sociais teriam que ser extintos, para o bem da comunidade: “Uma campanha sistemática à vagabundagem é uma medida que se impõe a bem do saneamento da nossa *urbe*”.

De *vagabundo* era classificado todo e qualquer grupo ou indivíduo que não seguisse as normas de conduta social, apresentadas como referencial de boa vivência. Por conseguinte, eram colocadas no mesmo patamar da contravenção tanto as aglomerações formadas para o lazer, como as motivadas por movimentos políticos, desde que originários da classe trabalhadora. Tanto uma quanto outra eram qualificadas genericamente de “assembléia bolchevista”, como atesta o artigo citado.

Os *vagabundos* eram os preferidos das autoridades quando do recrutamento de forças para combater alguma *revolução*. O passageiro do *Mercedes*, Annibal Amorim, chegou em Corumbá, em junho de 1911, em um desses, não raros, momentos de recrutamento. O bando de Bento Xavier, bandoleiro famoso nas paragens do Sul de Mato Grosso, punha em alvoroço as forças legalistas e essas recorriam aos *desocupados*:

“No dia 13 de junho, a hora em que toda a cidade festejava a sua grande data (retomada aos paraguaios...), embarcava para as regiões meridionais do Estado uma expedição composta de 200 homens do exército e 150 da polícia [...]. Os 150 homens fornecidos pelo governo do Estado foram, na sua maioria, recrutados, à unha, nas ruas de Corumbá. Era a ressurreição do voluntariado de pão e corda, ao tempo da guerra com o Paraguai, segundo rezam as crônicas contemporâneas. Aos olhos da população aquele recrutamento pareceu a causa mais natural deste mundo.”¹¹²

¹¹¹ *A Cidade*, Corumbá 17/8/1921, nº1062, p.1. Microfilme “Mato Grosso – Jornais Diversos” 1920-1923 - BEIP.

¹¹² AMORIM, A. *Op cit.* p.448.

A polícia do porto¹¹³ cumpria em terra o papel do comandante de bordo, vigiando e punindo os marítimos, por vezes, atendendo às ordens do próprio comandante, uma autoridade que ultrapassava o espaço do navio, como evidencia um ofício ao Cônsul do Brasil em Buenos Aires, encaminhado pelo comandante Leopoldo Santos, do vapor brasileiro “Santos”, procedente de Paranaguá. Conforme o comandante, quatro tripulantes haviam tentado desembarcar sem autorização, o que o obrigou a chamar a “força do Porto”, que os conduziu ao destacamento onde passaram a noite. Segundo o Comandante, chegara ao seu conhecimento que esses mesmos tripulantes preparavam “uma greve ou um levante geral a bordo [...] a fim de que fizesse prevalecer a bordo um regulamento inventado pela associação a qual os mesmos pertencem, desrespeitando com essa tentativa o regulamento interno de bordo que não mais representa do que as Leis em Vigor da Marinha Mercante Brasileira ...”¹¹⁴

A procura por melhores condições de vida e trabalho também motivava os marinheiros a abandonarem o barco no decorrer da viagem. No relatório de 1924, a administração do Loyd Brasileiro demonstra preocupação com o número de desertores em suas embarcações nos portos norte-americanos:

“[item 74] Durante o ano foram excluídos do serviço da Companhia, 439 tripulantes, sendo: 176 por haverem desertado, 44 por crime de roubo comprovado e 219 por indisciplina.

[item 75] Adotando-se o critério da escolha cuidadosa dos tripulantes para os navios da linha da América, conseguiu-se diminuir o número de deserções nessa linha, que chegara a alcançar a media de 12 por navio.”¹¹⁵

Note-se que, no caso do Loyd, a penalidade aplicada aos que cometiam certos tipos de faltas, chegava à demissão. A escolha “cuidadosa” dos tripulantes, a que se refere o relatório, levava em consideração o histórico funcional do trabalhador, ou seja, se já havia cometido faltas e quais os tipos, bem como a frequência.

Alguns portos eram preferidos a outros e, pelo relatório do Loyd, a América do Norte parecia exercer um atrativo forte para os marítimos que se aventuravam em terras distantes.¹¹⁶

¹¹³ Em outra parte deste trabalho, ao discutir a repressão aos trabalhadores em diversos portos platinos, detalharei o regulamento da polícia do porto de Corumbá: ESTADO DE MATTO-GROSSO. *Instruções provisórias para o Serviço de Polícia dos Portos do Estado*: aprovadas por despacho do Exmo. Sr. Dr. Secretario do Interior, Justiça e Fazenda, de 21 de setembro de 1918. Cuiabá: Typ. Official, 1918 - BNB.

¹¹⁴ Santos. Protestos 1915. Protesto ao Exm. Snr. Consul da Republica dos Estados Unidos do Brazil em Buenos Aires. 4/10/1915. 158-C - B. Aires. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1909-1915 - AHI.

¹¹⁵ CIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1924*. Rio de Janeiro, 1925, p.35 – BNB.

¹¹⁶ Já o marítimo Eduardo Xavier, entrevistado por Angela Gomes, não gostava de viajar para Nova York, pois “A gente tinha que ter um cartão para andar na cidade. Então me deram o nome de ‘Red’ (...). Fui classificado de pelevermelha por causa da minha cor e fiquei chateado. Nunca mais voltei lá.” GOMES, A. de C. *Op cit.* p.129.

Mas nem sempre o marinheiro desembarcava em portos distantes, por livre e espontânea vontade. Lembre-se dos quatro espanhóis e dois brasileiros que foram desembarcados em Assunção a mando do comandante do vapor *Miranda* do Loyd Brasileiro, em outubro de 1918, em uma viagem entre Montevideu e Corumbá. Cinco tripulantes conseguiram voltar para Montevideu, enquanto um outro, residente em Corumbá, ficou por meses em Assunção, exigindo do Consulado do Brasil a interferência para possibilitar seu repatriamento.¹¹⁷

A punição com o desembarque acontecia também nos portos da Europa e lá, da mesma forma que nos portos do Cone-Sul, os marítimos tornavam-se problemas para as autoridades locais, em virtude da “indigência”.¹¹⁸

Outro ofício solicitava a permissão para ir a bordo do Vapor *Borborema*, “como tripulante gratuito, até o primeiro porto nacional, o marinheiro Manoel Veiga, matriculado na Capitania do Porto de Corumbá, que veio a este Consulado Geral apresentando caderneta e comprovando achar-se em estado de indigência.”¹¹⁹

Ao que parece a indigência era corrente no início do século, também em Corumbá. Conforme o relatório da intendência, dos 161 óbitos ocorridos no município em 1922, 86 eram indigentes, ou seja, a maioria, “determinado, sem dúvida, pela ausência de higiene, deficiência de alimentação e abuso de bebidas alcoolicas”.¹²⁰

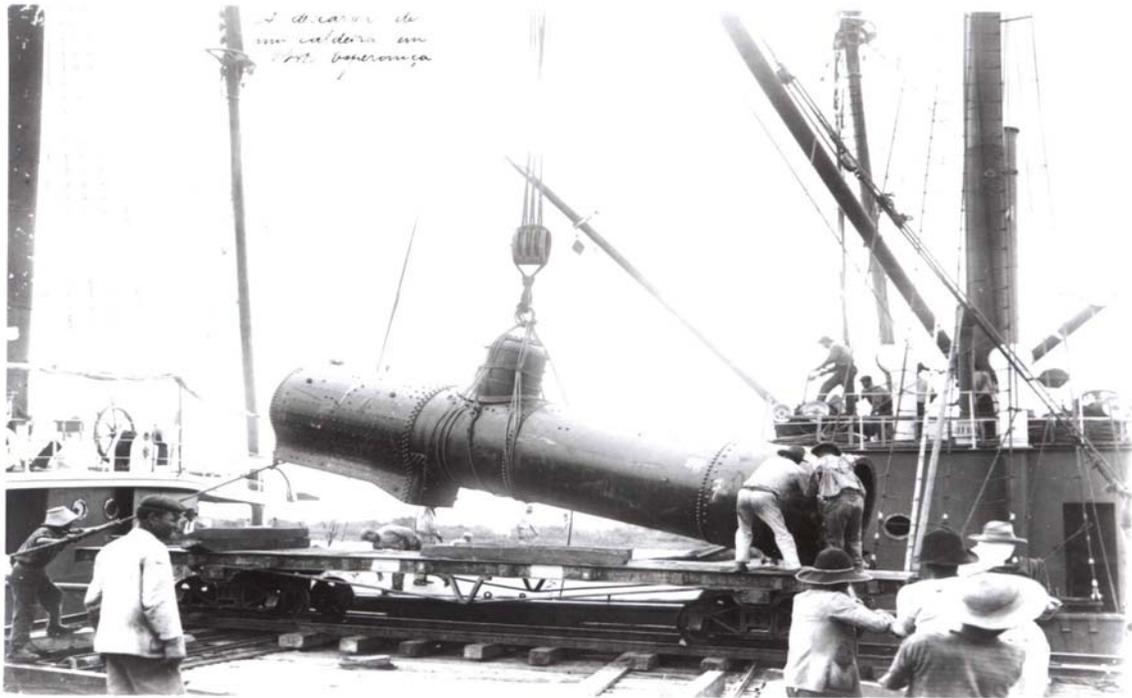
¹¹⁷ CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assunção, ? de dezembro de 1918 ao “S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores.” Offícios, julho de 1918 a 1919. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4 - AHI.

¹¹⁸ MINISTÉRIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA AO SNR. MINISTRO DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Rio de Janeiro 30 de abril de 1919. Ofício n.2282. Volume: “Ministérios. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1919 - 1922” 304 - 2 - 8 - AHI. Encaminha parecer sobre os atos de indisciplina dos tripulantes brasileiros em navios nacionais ou franceses, a bordo e em terra, no porto de Bordeaux na França.

¹¹⁹ A S. S. o Senhor Geraldino Silveira. Gente do Lloyd Brasileiro em Buenos Aires.” Em 29 de agosto de 1916. Cópia de ofício. “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI. Da mesma forma o marítimo Antonio Joaquim Pereira, também matriculado na Capitania de Corumbá, pede repatriamento por achar-se em indigência. “A S. S. o Senhor Antonio Augusto de Azevedo. Commandante do paquete nacional ‘Jupiter’.” Em 6 de julho de 1916. Cópia de ofício. “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI.

¹²⁰ SAUDE PUBLICA. *Op cit.* - ACMC.

Figura nº 02 - Descarga de uma caldeira em Porto Esperança. Década de 1930.



Arquivo Nacional: Coleção de fotografias avulsas (1860-1947), referência 02/fot.227

O guindaste que movimenta a caldeira era parte do navio. Provavelmente a carga seguiria de trem até o destino, uma vez que Porto Esperança era a ponta final da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em Mato Grosso.

Figura nº 03 - Porto de Corumbá



AYALA, S. C., SIMON, F. (org.). *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Hamburgo-Corumbá, 1914, p.110.

Figura nº 04 - “Casa para trabalhadores” em Corumbá



AYALA, S. C., SIMON, F. (org.). *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Hamburgo-Corumbá, 1914, p.325.

Figura nº 05 - “Rancheria pitoresca” em Corumbá.



AYALA, S. C., SIMON, F. (org.). *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Hamburgo-Corumbá, 1914, p.335.

III – IDÉIAS QUE NADAM CONTRA A CORRENTE

Quando cheguei a dominar a linguagem da água e a conhecer cada um dos mais insignificantes traços das bordas do grande rio tão familiarmente quanto conhecia as letras do alfabeto, havia feito uma aquisição valiosa. Mas eu tinha perdido alguma coisa, também. Tinha perdido alguma coisa que nunca mais poderia me ser restituída enquanto vivesse. Toda a graça, a beleza, a poesia tinham ido embora do majestoso rio! Ainda tenho na lembrança um certo pôr do sol maravilhoso o qual havia testemunhado quando a navegação a vapor era novidade para mim. Uma larga extensão do rio foi transformada em sangue.

Mark Twain (2002, p.54)

III.1 – Introdução à história do movimento operário paraguaio

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. Na carta, a Sociedad destaca as suas singularidades - comparada a outras organizações cujas ações restringiam-se à localidade onde estava radicada -, afirmando estar presente em quase todos os portos do litoral argentino, mas mesmo assim não conseguia responder às exigências da categoria caracterizada pela mobilidade:

“Por estas razões, esta Sociedad acredita ser conveniente montar seções nos pontos mais importantes do litoral até Assunção. Estas seções teriam por objetivo facilitar e procurar organizar os trabalhadores marítimos que [...] efetuam operações dessas paragens até B.Aires ou portos principais da República, protegendo-os, assim da exploração descarada de que têm sido vítimas até agora...”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 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 FORP que assuma a tarefa de organização:

“Sendo de urgente necessidade organizar também os companheiros que trabalham desde Assunção até Corumbá etc. e como esta Sociedad não poderia exercer, desde esta, sua influência por aquela navegação, [...], a dita Seção [de Assunção], com nosso apoio, poderá organizar aos que navegam para cima, os que se constituiriam em sociedade independente, sempre unida solidariamente com a seção e, tanto a seção como a sociedade poderiam formar, com os peões do porto ou estivadores uma Federação de Operários Marítimos aderida a F.O.R. Paraguaia, com a diferença de que a seção desta sociedade ficaria com a tutela administrativa da Sociedad Matriz de B.Aires, pelas razões expostas mais acima.”

Aparentemente alheio a essas sugestões da Sociedad argentina, as primeiras associações marítimas em Corumbá seriam criadas apenas em 1917, embora haja notícia de greve marítima já em 1911. Quanto a Assunção, apesar da primeira greve de tripulantes que se tem notícia ter ocorrido em outubro de 1901, por aumento de salários nas embarcações da carreira Assunção-

¹ Cf. carta manuscrita encaminhada 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.

Corumbá,² e o primeiro sindicato marítimo ter sido fundado em 1915,³ é somente com a criação da Liga de Obreros Marítimos, 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 da Argentina.

A carta da sociedade dos marinheiros e fogueiros argentinos é uma das únicas fontes encontradas em que aparece explicitamente o desejo dos marítimos argentinos de interferirem na organização de associações 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”. 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 a ajuda recebida em dinheiro e envio de delegados desde a capital argentina.”⁴ Uma das organizações portenhas que se destacava na busca de vinculação com os seus companheiros paraguaios era a sociedade de resistência dos marinheiros e fogueiros de Buenos Aires.⁵

Neste capítulo, pretendo seguir outras pistas que ajudem a desvendar os contatos entre organizações operárias na região delimitada, bem como a intensidade das relações e os seus resultados. Antes, porém, vejo a necessidade de contextualizar, brevemente, a história do movimento operário paraguaio, uma história pouco conhecida até mesmo na nação guarani.

² *La Democracia*. “La huelga en los buques”. Assunção, 23/12/1901. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 1, documento AG-01-08-002) - AEL. Parece que o famoso anarquista italiano Pietro Gori, esteve envolvido nessa greve, apesar das fontes paraguaias consultadas não citarem. Cf. LARROCA, J. Un anarquista en Buenos Aires. In: *Todo es Historia*. Marzo, 1971. *Apud* MEDRANO, L. I. Z. de. *De inmigrante a empresario: formación e actuación de la empresa de navegación fluvial de Nicolás Mihanovich (1875-1919)*. Mesa redonda. XIX Jornadas de Historia Económica. Asociación Argentina de Historia Económica. Universidad Nacional del Comahue. San Martín de los Andes, Neuquén, 6 a 8 de octubre de 2004 (mimeo.). O ano da greve coincide com as andanças de Gori pela América do Sul, inclusive pelo Paraguai, cf. ANDREUCCI, F. e DETTI, T. *Il movimiento operario italiano*. Dicionario biográfico, 1853-1943. Editori Riuniti: Tomo II, p.527. De acordo com Francisco Gaona, na Argentina a primeira greve marítima aconteceu em 1894, quando os fogueiros e marinheiros pararam por aumento de salários. Em 1895, 4 mil marinheiros pararam por aumento de salários e 8 horas de trabalho. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 1, Documento AG-01-05-001) - AEL.

³ Cf. DUARTE, E. E. C. *Nacionalismo e movimento operário na origem do Estado Nacional Revolucionário Paraguai: 1936-1947*. Tese (Doutorado em História), Assis: FCL-Unesp/Assis, 2002. (Mimeo.), p.197.

⁴ GAONA, F. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Assunção: Litocolor, 1987, (Tomo II), p.141

⁵ Ainda em 1906, a sociedade envia para Assunção as reivindicações que fazia aos armadores argentinos, como exemplo a ser seguido pelos marinheiros paraguaios: SOCIEDAD DE RESISTENCIA MARINEROS Y FOGUISTAS DE BUENOS AIRES. *Pliego de condiciones a regir desde el 1º de enero de 1907*. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento AG-09-05-004) - AEL.

O principal acervo de fontes sobre o movimento operário paraguaio foi organizado por Francisco Gaona, um militante contemporâneo das primeiras décadas do século XX. O acervo foi editado em três volumes, com alguns comentários do próprio Gaona e intitulados *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*, sendo o primeiro impresso em Buenos Aires, em 1967, e o segundo e o terceiro em Assunção, em 1987, após a morte do autor.⁶

Na introdução do volume I, Gaona divide o processo de formação e desenvolvimento do movimento operário e social paraguaio em três fases. A primeira compreenderia as formações das associações mutualistas de estrangeiros e nativos, imediatamente após a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), até o processo *revolucionário* liberal de 1904 e a constituição da primeira central operária, a Federación Obrera Regional Paraguaya, em 1906. As preocupações das associações, nesse período, eram em torno da defesa dos salários, em vista da crescente desvalorização; a instrução primária, procurando fundar escolas noturnas para o ensino aos operários e a seus filhos. Já nesse início, as organizações operárias buscavam uma vinculação com o exterior, sem contudo concretizar suas expectativas etc. Conforme o autor, nessa primeira fase o “anarco-sindicalismo” permeava como ideologia predominante no movimento operário incipiente, com seu núcleo de dirigentes na Sociedad de Obreros Carpinteros y Anexos, influenciando na criação da FORP, em 1906, a qual teve como tarefa imediata conchamar as associações de resistência a comemorar, pela primeira vez, o 1º de Maio no Paraguai. Em 1892, um grupo autodenominado “los hijos del Chaco” e que se auto-proclamava “comunistas-anárquicos” lançou o que seria o primeiro manifesto anarquista, no qual apresenta uma análise das condições dos trabalhadores paraguaios e conchama-os a se organizarem.⁷

A segunda fase é contada a partir de 1908, quando entra em crise o plano de estabilização do primeiro governo constitucional da *revolução* de 1904, e se encerra com a Guerra do Chaco Boreal (Paraguai/Bolívia) entre 1932-1935. Nessas primeiras décadas do século XX, o movimento operário se caracterizou por uma maior estabilidade na organização das associações dos trabalhadores; o embate ideológico entre os socialistas e os anarquistas, e desses com os conservadores, chegando em momentos esporádicos à violência física e à morte de militantes; o estabelecimento das primeiras vinculações entre os trabalhadores urbanos e rurais; a generalização das greves em setores fundamentais da economia, como o transporte, a indústria do

⁶ GAONA, F. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción-Buenos Aires: Editorial Arandú, 1967 (Tomo I). GAONA, F. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987 (Tomos II e III). Nos anos 1980 o acervo fora transferido para o Arquivo Edgard Leuenroth da UNICAMP, Brasil, como forma de proteção contra a repressão da ditadura de Stroessner, no Paraguai. O AEL fez o trabalho de microfilmagem dos documentos e devolveu-os ao Paraguai nos anos 90.

⁷ Cf. GAONA, F. *Op cit.* (Tomo I, p.66 e 100).

tanino e as zonas açucareiras; a fundação do primeiro Partido Obrero-PO, em 1914, logo denominado Partido Socialista Revolucionário-PSR, em 1918; a eleição de um deputado pelo PSR nas eleições de 1923; a fundação da seção paraguaia da Internacional Comunista em 1924; a atividade sindical extrapolando as fronteiras da capital e expandindo-se timidamente em direção ao interior; a criação de duas centrais sindicais a FORP e a FOP etc.

O terceiro período da história do movimento operário paraguaio, conforme Francisco Gaona, inicia-se com os acontecimentos políticos e sociais de 17 de fevereiro de 1936, denominado posteriormente de *febrerismo*.⁸ O movimento operário se caracteriza por sua extensão nacional sem precedentes; a participação ativa na discussão dos problemas econômicos, políticos e sociais da nação; a fundação da primeira central operária unitária, a CNT etc.

A delimitação das fases de desenvolvimento do movimento operário, feita por Francisco Gaona, considera a cronologia dos acontecimentos políticos e econômicos do Paraguai a partir da Guerra da Tríplice Aliança, uma história sempre conectada com os rumos da economia e da política do Brasil e da Argentina – *na região* -, e da Inglaterra e dos Estados Unidos da América – *para a região*.⁹ Seguirei este caminho para tentar apreender as inter-relações das organizações marítimas paraguaias com suas congêneres de além fronteiras.

A segunda fase é particularmente importante para se pensar o movimento operário paraguaio e suas conexões com os movimentos acontecidos nos países vizinhos, pois é, também, nesse período que os trabalhadores argentinos, uruguaios e brasileiros intensificam as lutas e a organização de associações, destacando-se aí as categorias ligadas ao transporte, em especial os

⁸ Iniciado por militares nacionalistas, o *Movimento Febrerista* nasceu no contexto da Guerra do Chaco e obteve apoio de setores médios e populares, inclusive do Partido Comunista, por suas propostas de reformas sociais. Chegou ao poder por meio de um golpe, em 17 de fevereiro de 1936. Ver MORAES, C. *Paraguai: a consolidação da ditadura de Stroessner (1954-1963)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000. (Coleção História, 34).

⁹ Guardando as especificidades do processo histórico do Brasil e do Paraguai, que não são poucas, a cronologia de Gaona assemelha-se – nas datas - às fases do desenvolvimento do movimento operário brasileiro, estabelecidas por parte da historiografia brasileira, mesmo considerando as divergências que se devem a pluralidade das diversas formas de interpretação do tema: até 1888, Primeira República, pós-*Revolução* de 30, Estado Novo, 1945-1964 etc. Alguns exemplos são: *a*) a partir do ritmo da industrialização, como o faz CARONE, E. *Os primórdios do movimento operário no Brasil (1820-1914). Princípios*. São Paulo, Anita Garibaldi, 1996, p.5, dividindo em 4 fases sendo: “1) da origem, pós 1820 até 1880/90; 2) 1880/90 até 1914/18; 3) 1914/18 a 1930; 4) 1930/45 em diante.”; *b*) VIANNA, L. W. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978, ressalta a estrutura organizacional sindical combinada com o papel desempenhado pelo Estado e pelo movimento operário sobre o mercado, identificando 9 momentos, iniciando-se em 1889 e findando-se em 1964 em diante; *c*) Outra vertente é apontada por SIMÃO, A. *Sindicato e Estado: suas relações na formação do proletariado de São Paulo*. São Paulo: Ática, 1981, p.3, que observa duas grandes fases, tendo como baliza “as relações recíprocas entre o sindicalismo e o Estado”, marcadas pela liberdade da *ação social de forma coletiva* em relação aos *desajustamentos e reajustamentos nas relações de produção* e, posteriormente, a interferência do Estado nas relações das classes, incluída “no processo de mudança da posição do governo no plano econômico”, perceptível a partir da década de 1920, agravando-se na década de 30.

marítimos. Por isso, vejo a necessidade de iniciar por entender os acontecimentos de 1904, sem contudo aprofundar na discussão do problema.

III.2 - Meu norte é o Sul: as organizações marítimas em Assunção e suas referências argentinas

A *revolução* de agosto de 1904, nas palavras de Francisco Gaona, não foi senão a explosão política da contradição nacional provocada pela intervenção permanente do Brasil e da Argentina nos assuntos internos paraguaios.¹⁰ Desde o fim da Guerra da Tríplice Aliança, o Brasil comandava indiretamente a política paraguaia, via Partido Colorado que tinha na figura de Pedro Juan Caballero – ex-lopizta prisioneiro das tropas brasileiras após a morte de Solano Lopez – o seu principal expoente (daí a denominação de *caballerismo*, dada aos colorados). A política econômica colorada, aliada aos interesses brasileiros, buscava atrair imigrantes e investimentos ingleses com a privatização das terras, dos prédios e das ferrovias. No início do século XX, as propriedades privatizadas estavam desvalorizadas em vista do insuficiente crescimento econômico do país, levando à falência de diversos bancos que investiram nesse tipo de negócio. Não havendo mais bens públicos a privatizar, o governo decide taxar ainda mais o comércio, desagradando grupos estrangeiros que se somaram aos nacionais descontentes, evoluindo para a *revolução liberal* de 1904.¹¹ A partir de então o Estado Paraguai, dirigido pelo Partido Liberal, irá adotar uma política nitidamente pró Argentina.

A consigna de “estreitas relações argentino-paraguaia” dos liberais permitiu a captação de consideráveis investimentos anglo-argentinos para o incremento público e, principalmente, da iniciativa privada, que possibilitaram reerguer a República Paraguai para uma posição de fornecedora para a Argentina, de alguns produtos do extrativismo¹². Era por meio do comércio, via transporte pelos rios Paraguai e Paraná, que a ligação entre Paraguai e Argentina se

¹⁰ GAONA, *Op cit.* (Tomo I, p.152)

¹¹ Esta análise está em DUARTE, E. E. C. *Op cit.*, p.63-5.

¹² GAONA, *Op cit.* (Tomo I), p.153. Segundo fontes do Itamaraty, o Brasil continuou tentando atrair a economia e a política do Paraguai para a sua órbita. Em 1920, o Cônsul brasileiro em Assunção afirmava que - a pretexto das intenções do governo brasileiro de desviar o comércio paraguaio da dependência do Rio da Prata, ou seja, da Argentina, e trazê-lo para o Brasil via ferrovia até Santos - a greve dos marítimos argentinos “foi excelente propaganda nesse sentido...”, referindo-se à greve internacional de 13 meses, que tratarei a seguir: CONSULADO Geral dos E. U. do Brasil. A Sua Excellencia o Senhor Doutor José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção, 18 de setembro de 1920. Offícios 1920, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 5 – AHI.

concretizaria. Os liberais paraguaios conseguiram manter essa política até a Guerra do Chaco, de 1932-1935, quando foram desalojados do poder pelo *nacionalismo lopizta* (ou *febrerismo*), em fevereiro de 1936, iniciando-se um novo período na história conturbada do Paraguai, o chamado Estado Nacional Revolucionário.¹³

Não eram somente as elites políticas do Paraguai que viam a Argentina como referência para a adoção de políticas econômicas. As lideranças operárias assuncenhas também se espelhavam nas organizações de resistência portenhas, para a criação de associações e para as táticas de lutas.

Francisco Gaona, ao discorrer sobre o embate de duas tendências sindicais no Paraguai do início do século XX - 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, “coincidente com o Congresso Mundial da Internacional Operária Socialista” de Amsterdã,¹⁴ 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.¹⁵ Rufino Recalde Milesi, tipógrafo que seria eleito o primeiro deputado socialista paraguaio em 1923,¹⁶ surge como a principal liderança socialista nesse processo, “encarnando no Paraguai a tendência da Segunda Internacional operária e socialista”.¹⁷

Em 1916, o Partido Obrero do Paraguai, sob a presidência de Milesi, junto a Sociedad de Cocineros Unidos e a Sociedad Oficiales Albañiles y Anexos, tomam 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, e influenciando na organização de diversas associações, dentre os quais a Sociedad de Resistência Estibadores Unidos, Sociedad de Mozos y Anexos de Abordo, Sociedad de Timoneles, Centro de

¹³ Cf. DUARTE *Op cit.* p.9-11.

¹⁴ GAONA, *Op cit.* (Tomo II), p.57.

¹⁵ *Idem.* p. 56.

¹⁶ As eleições ocorreram em plena guerra civil. Os liberais, sob a bandeira da democracia, impediram que o primeiro deputado operário do Paraguai assumisse a cadeira no parlamento. *Idem.* p.136.

¹⁷ *Idem.* p.57.

Contra maestros y Patronos de Chatas, Sociedad de Foguistas Fluviales, Sociedad de Chateros Fluviales de los Yerbales.¹⁸

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 concomitante a 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.¹⁹ Na década de 1920, um grupo de estudantes e operários, afiliados ao comunismo, constituiu o Comitê Mixto de Obreros y Estudiantes, logo transformado em Comitê de Acción Social, que se apresentavam, desde fevereiro de 1924, como a seção da Internacional Comunista, fundando, em novembro, o primeiro periódico marxista do Paraguai, *Bandera Roja*.²⁰ 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, em uma nova central, a Unión Obrera Del Paraguay-UOP, tendo como secretário geral Recalde Milesi.²¹

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. A maioria dessas organizações tinha suas sedes em dois cruzamentos no centro da cidade, sendo que os localizados na rua Alberdi com a Piribebuy eram de tendência anarco-sindicalistas e os da rua Alberdi com a Coronel Martinez apoiavam o núcleo socialista.²²

¹⁸ *Idem*. p. 59-60.

¹⁹ *Idem*. p.60-61. Conforme o mesmo autor, à p.138, Leopoldo Gimenez passaria para o lado dos socialistas.

²⁰ *Idem*. p.139. Conforme DUARTE, E. *Op cit.* p.130, “O partido 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, F. *Op cit.* (Tomo II), p.168, afirma que o PC foi organizado em 1924 e reorganizado em fevereiro de 1928.

²¹ GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.96.

²² *Idem*. p.57. A diversidade de títulos da imprensa operária paraguaia, no período, também corrobora a percepção de agitação do movimento: conforme GAONA, F. *Idem*, p.48-49, o primeiro jornal operário apareceu em 25 de outubro de 1885 sob o título de *El Artesano*, editado pelo grêmio dos gráficos, aderido à corrente socialista; em 1º de Maio de 1906 surgiu *El despertar*, órgão da FORP anarco-sindicalista; em 1908 os anarquistas iniciam a edição do *Germinal*; em 1909 aparecem quatro periódicos *El Alba* e *La Rebelión* (anarquistas), *Hacia el Futuro* e *Hacia el Porvenir*; em 1910 *Tribuna*; em 1914 *El Pueblo*; em 1915 *Prometeo* e *La Protesta Humana*; em 1917 *El Socialista*; em 1924 *Bandera Roja* de orientação comunista; em 1926 *Comuneros*, também comunista; em 1927 *El Combate*, *El Ferroviario* de tendência reformista e reaparece *El Alba*; em 1928 *Chispa Marina* e *Yunque y Arado*; em 1930 *El Marítimo* da LOM, *Voz Proletaria* (nacionalista), *Emancipación* e *El Rebelde*. Noutra fonte, Gaona afirma que *El Marítimo* fora lançado em 1928: GAONA, F. “Historia del ‘Sindicato Foguistas Fluviales’ y de sus hombres en la unión y reivindicaciones proletarias en todos los ordenes, comprobadas a travez de sus hechos en la lucha y en sacrificio.” [mimeo. p.2], (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 1, Documento AG-02-07-010) – AEL. Entre os anos de 1912 e 1922, foram criadas 77 novas organizações sindicais no Paraguai, cf. RIVAROLA, M. *Obreros, utopias & revoluciones*. Asunción: Centro de Documentación y Estudios, 1993. *Apud*. DUARTE, *Op cit.* p.196.

As disputas entre as tendências por espaços de poder nos movimentos organizados e mesmo para organizar o movimento sobre suas consignas, se radicalizavam 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 1910 e no início da década de vinte, se desencadearam 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 Ferroviários Unidos, influenciando nas lutas dos trabalhadores do tanino no Alto Paraguai. Em 1918, em Puerto Sastre, também no Alto Paraguai e 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”.²³ 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.²⁴

III.3 – “Os corações proletários não reconhecem fronteiras”

No Paraguai, o discurso de solidariedade de classe, inclusive em uma perspectiva internacional, era quase lugar comum nos movimentos grevistas das diversas categorias. Em uma 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

²³ GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.138.

²⁴ *Idem.* p.76.

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 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 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.²⁵

As demonstrações de solidariedade por parte dos tripulantes de navios estrangeiros ou pelas organizações dos países vizinhos eram destacadas diariamente, no *Boletín*, 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.²⁶

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 trabalhadores paraguaios e uruguaios em tripular os navios das empresas atingidas pela greve da FOM. 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-A, 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

²⁵ 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 - BPJBJ.

²⁶ *Boletín de la Unión del Marino*. Núm.9, 28/2/1919; Num.13, 7/3/1919; Num.16, 11/3/1919; Num.23, 19/3/1919 – BPJBJ.

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.²⁷

Ao final da greve, a FOM-A havia conseguido impor sua vontade, garantindo a manutenção do 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 1916-1917.²⁸ A vitória da FOM em 1917 impôs o boicote como modalidade e por isso motivou a criação da ANT que, junto com a Liga Patriótica, brigaram sistematicamente para a destruição da organização operária e suas práticas solidárias.²⁹

No dia 2 janeiro de 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. Nesse episódio, pode-se perceber com maior clareza a influência do movimento argentino.

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

²⁷ *Boletín de la Unión del Marino*. “Solidaridad de los obreros paraguayos”. Num.29, 26/3/1919 - BPJBJ. Os delegados resolveram tripular apenas um navio inscrito antes da declaração da greve, mas com a condição de não tocar nenhum porto argentino, até Buenos Aires, e fazer uma única viagem, sem passageiros. No *Boletín* num.35, de 24 de abril de 1919, novamente é destacado a solidariedade dos paraguaios: em assembléia, a *Sociedad Fluvial de Foguistas* de Assunção decidiu não tripular mais as embarcações argentinas em portos paraguaios, enquanto durasse o conflito. Em telegrama a sociedade solicitou informes sobre a greve e se dispôs à paralisar os barcos de cabotagem paraguaios, se a federação argentina achasse necessário.

²⁸ DOESWIJK, A. *Entre camaleones y cristalizados: los anarco-bolcheviques rioplatenses, 1917-1930*. Tese (Doutorado em História), Campinas: UNICAMP-IFCH, 1998. (Mimeo.), p.167. O autor considera essa greve como o marco de ascensão do poder da federação marítima. Nesse momento a luta se dava também no Paraguai: a FNP, organizada pela sociedade dos foguistas e outros grêmios paraguaios, provavelmente no início de 1916, lança um manifesto em dezembro desse mesmo ano, afirmando que a greve marítima no Paraguai continuava e denunciando o agente paraguaio, Pedro Machado, por arregimentar pessoal em Assunção para enviá-los à Argentina na tentativa de furar o boicote que a FOM aplicava à Mihanovich, cf. 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) – AEL. Ainda no mesmo número 29 do jornal *La Unión del Marino*, à p.1, o editorial “Los Marineros y Foguistas acuerdan ir á la huelga general si los armadores no aceptan el pliego de condiciones” destaca os pontos reivindicados pelos argentinos, ressaltando a obrigatoriedade de embarcar somente pessoal associado à FOM. Os uruguaios também se mobilizaram em apoio à FOM-A, cf. o manifesto SOCIEDAD DE RESISTENCIA FOGUISTAS DE MONTEVIDEO. Montevideo, Enero 16 de 1917, AVS. “Impresos sobre reivindicaciones sociales, 1916-1919”, Caja 219, Carpeta 7 – AGN.

²⁹ Cf. GORI, G. *La Florestal: la tragedia del quebracho colorado*. Buenos Aires: Ameghino Editora, 1999, p.254-5.

trabalhadores paraguaios, argentinos e uruguaios e a criação de fóruns marítimos de discussão internacional.³⁰

Segundo Francisco Gaona,³¹ o movimento começou em 2 de janeiro de 1920,³² 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-A, 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-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 aos grêmios filiados à FOP, fundaram, em 20 de janeiro do mesmo ano, a Liga de Obreros Maritimos-LOM.³³

³⁰ O imigrante dálmata Nicolás Mihanovich, inicia suas atividades de navegação nos anos da guerra da Tríplice Aliança com o Paraguai abastecendo as tropas no cenário da guerra, ainda como empregado de um pequeno empresário do ramo, o italiano Juan Lavarello. Com a morte desse, Mihanovich casa-se com a viúva e assume os negócios da família, transformando a companhia na principal empresa de navegação do Prata. Em 1909 Nicolás une-se ao Barão D'Erlanger, banqueiro francês radicado na Inglaterra, formando a empresa anglo-argentina (nesse período transcorre a construção da estrada de ferro NOB em Mato Grosso e a Mihanovich faz o transporte dos trilhos até Porto Esperança). A Primeira Grande Guerra abala as finanças da empresa e obriga Nicolás a procurar, na Europa, compradores de parte de sua frota. Entretanto, por ser um súdito austro-húngaro era considerado inimigo da Grã Bretanha, o que inviabilizou os negócios. Nicolás retirou-se das atividades da marinha mercante em 1918, continuando em outros empreendimentos. Alberto Doderó assume a presidência e a negociação com os ingleses, constituindo um consórcio entre ingleses, franceses e genoveses para aquisição das ações dos Mihanovich-Lavarello. Em 1930 Doderó e o banqueiro Ernesto Tornquist tornam a nacionalizar a empresa. Cf.: DODERO, L. *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; MEDRANO, L. I. Z. de. *Op cit.* 2004.

³¹ *Op cit.* (Tomo II), p.68-71. As informações deste parágrafo e dos seguintes, que descrevem a greve dos 13 meses, foram colhidas na obra e no acervo organizado por esse autor.

³² Em um manifesto convidando os trabalhadores à paralisação geral em janeiro de 1928, em homenagem ao VIII aniversário de fundação da LOM, tem-se uma descrição da história da liga, onde a greve prolongada é contada de 20 de janeiro de 1920 a 20 de março de 1921. SU VIII ANIVERSARIO. 1920 – Enero 20 – 1928. Manifiesto – invitación para del trabajo de 12 m. a 6 p.m. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 4, documento AG-17-02-001) - AEL.

³³ Conforme DUARTE, E. E. C. *Op cit.* 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.* (Tomo II) 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 as associações fundamentais da economia, “era tratada com certa tolerância por parte do governo.” (p.100).

No decorrer dos 13 meses de greve, houve vários enfrentamentos - até com vítimas fatais - entre a minoria que permaneceu 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-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 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 foguistas, provocando a invasão do local por marinheiros armados e oficiais da Armada.³⁴

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.³⁵ A FOM-A enviou, em fevereiro de 1920, o foguista 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 1920.³⁶

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-A de dois em dois dias durante os meses de greve.³⁷ No *Boletín* nº3, de 13 de março de 1920, em artigo sob o título “Sem novidade”, a FOM criticava a atitude de alguns marítimos uruguaiois de terem tripulado um navio da Mihanovich, chamando-os de

³⁴ Os filiados da LOM que morreram nos conflitos foram: Bobadilla (marinheiro), José Domingo Villar (foguista) e Modesto Brizuela (Prático). Da FNP foram: Carlos López (maquinista, dirigente da entidade), Juan Pino (presidente da entidade) e Wasmutt (timoneiro). Outros mortos, sem identificação da filiação: Ceferino Gonzáles (foguista), José Caballero (foguista), Sanabria e José Domingo Sala (foguista). Feridos: Federico Panayo, Gervasio Servín (LOM), Contreras (estivador, LOM), Rautter (comissário de bordo, LOM). O foguista seqüestrado foi Valdez. GAONA, *Op cit.* (Tomo II) p.70.

³⁵ 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 – BPJBJ.

³⁶ *Unión del Marino*. nº33, 28/7/1920, “Delegado paraguayo” BPJBJ. Em 16 de outubro de 1920 (*Boletín* nº51) novamente a FOM-A anuncia o envio de delegados a Assunção.

³⁷ *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 - BPJBJ.

“carneiros”.³⁸ No mesmo número, outro artigo denominado “A Liga Marítima Paraguaia: 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 Montevidéu por “carneiros”.

O comentário dos articulistas do boletim ressalta as expectativas da FOM-A 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.”

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-A 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 em uma 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 seus companheiros argentinos. O navio havia partido de Montevidéu 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

³⁸ A Mihanovich simulou a venda de parte da frota a uma tal *Compañia 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 em um movimento grevista terminado em outubro de 1919. Em editorial denominado “Correspondência de Montevideo. Los progresos de la F.O.M del Uruguay”, o *Boletín* nº50, de 13 de outubro de 1920, chama atenção para os esforços da federação uruguaia para se re-erguer: “Na realidade a maioria dos companheiros não devem ter apreciado a magnitude desta catástrofe. A verdade é que a F.O.M do Uruguai ao ser derrotada, foi quebrada quase totalmente”. No *Boletín* nº51 a FOM anuncia que seu Conselho Federativo havia enviado uma delegação à Montevidéu, à pedido da FOM-U, para participar de um ato no teatro Marconi, para a re-organização da FOM-U. Entretanto, quanto mais se aproximava o fim da greve, nos boletins publicados pela FOM-A persistem as críticas aos “carneiros” que tripulavam navios da Mihanovich de bandeira uruguaia, o que pode denotar a fragilidade da federação uruguaia.

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.³⁹ 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 de nossos 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 Montevidéu sem experiência de navegação. Conforme o artigo, ao sair da capital uruguaia, a grande imprensa anunciara que o navio tinha combustível e víveres para fazer uma viagem de ida e volta, sem precisar reabastecer. Entretanto, como optaram por navegar somente à noite e com “grandes precauções, como se estivessem atravessando uma zona minada” gastaram toda as provisões e o combustível, agravando as condições no interior do navio.

Em três artigos no *Boletín* nº6, de 24 de março de 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 empresa 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, uruguaiois, paraguaios e brasileiros, na luta por melhores condições de vida e trabalho. Essa fonte é uma das poucas em que a FOM se

³⁹ No *Boletín* nº7 do dia 23 de março, o artigo intitulado “Los delegados a la Asunción” relata que os enviados da FOM, que partiriam de Posadas para Assunção, foram barrados e expulsos pelas autoridades de Villa Encarnación, por serem considerados perigosos. Conforme o artigo, “A força sindical do exército do trabalho, que já penetrou nos lugares mais remotos do Chaco Argentino, não há de tardar em fazer sentir sua poderosa influência do outro lado da fronteira, para varrer com os obstáculos que se opõem a emancipação de nossa classe. A missão que não puderam cumprir nossos dignos camaradas, [...] estamos seguros que a cumprirão com nossos valentes irmãos os operários paraguaios.”

refere explicitamente aos trabalhadores brasileiros, que neste 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 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...”⁴⁰

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 essa 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.⁴¹

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 explicita bem os objetivos do boicote: solidariedade com os marítimos argentinos.⁴²

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 Práticos de Cabotaje

⁴⁰ *Boletín de la Unión del Marino*. Nº6, 24/3/1920 - BPJBJ

⁴¹ No *Boletín* nº 48 de 29 de setembro de 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”.

⁴² A decisão da LOM está na carta-resposta ao pedido da Mihanovich de pessoal para tripular o *Holanda*: *Boletín* nº10, de 14 de abril de 1920. O *Boletín* destaca ainda a decisão da FOM-U de não tripular os navios da empresa.

Nacional, recém criada a partir da dissidência do grêmio de capitães e práticos.⁴³ Com a declaração de greve, a rota para Corumbá também estaria suspensa.⁴⁴

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.⁴⁵ 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-A 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 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*, no riacho Buena Vista ou Pirí Pucú, próximo ao porto paraguaio de Antequere.⁴⁶

Em ofício de 22 de abril de 1921 ao Ministro das Relações Exteriores, o Cônsul do Brasil em Assunção relatou o acontecido, de forma ligeiramente diferente da imprensa operária,

⁴³ O reconhecimento da sociedade pela empresa era condição para que os navios fossem tripulados por pessoal pertencente àquela sociedade, pois só embarcavam filiados às organizações reconhecidas. De imediato a Sociedad Capitanes y Práticos filiou-se à FOM. Os motivos da greve da LOM contra a Mihanovich, bem como um relato dos acontecimentos, está no periódico *La Unión del Marino*. Órgano oficial de la FOM. “Manifiesto 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. BCA.

⁴⁴ Cf. *Boletín de la Unión del Marino*. nº12 de 24 de abril de 1920 “Paraguay: la huelga marítima” e nº 14 de 28 de abril de 1920 “Paraguay: constitución de un nuevo sindicato de Capitanes y Practicos de Cabotaje.” De acordo com o Cônsul brasileiro em Assunção, o governo paraguaio havia conseguido manter uma navegação mais ou menos regular entre os portos paraguaios e para Mato Grosso, utilizando-se do expediente da “oficialização” de alguns navios da Mihanovich e servindo-se do pessoal da FNP para tripulá-los. CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. A Sua Excellencia o Senhor Doutor José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assunção, 22 de abril de 1921. Officios 1921, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 6 - AHI.

⁴⁵ Ver GAONA, F. (Tomo II) *Op cit.* 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 trabalhadores 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: cf. *La Unión del Marino*. Año IV, Núm.44, Noviembre de 1916, p.2 – BCA. Quanto ao *closed shop* conquistado pelos estivadores de Santos, com comparações com outros portos, ver SILVA, F. T. da. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003, particularmente o capítulo 4. Esse tipo de controle do trabalho pelos sindicatos também reforçava a desvinculação do operário com um determinado empregador, algo que já era uma característica dos marítimos, conforme BROEZE, F. *Militancy and pragmatism an international perspective on maritime labour, 1870-1914. International review of social history*. Amsterdam: Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, 36, pp.165-200, 1991, 2, p.169.

⁴⁶ GAONA, F. (Tomo II) *Op cit.* p.71. 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.

acrescentando outras informações relevantes. Diante da impossibilidade de um acordo entre a LOM e a FNP, em relação aos tripulantes desembarcados, o comandante do *Humaytá*, 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 obrigatória 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.⁴⁷

O periódico da FOM-A, *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-A e demais grêmios de oficiais como representantes das tripulações dos navios, concedendo a exclusividade dos seus afiliados no trabalho de bordo.⁴⁸

Garantir o controle da mão-de-obra era de fundamental importância para a FOM-A, como também para a FOM-U e a LOM, pois garantiria a manutenção de seu poder como interlocutoras entre operários e patrões/governo. Em um momento de greve, principalmente em um 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-U 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.⁴⁹ 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

⁴⁷ CONSULADO, 22 de abril de 1921, *Op cit.*

⁴⁸ *La Unión del Marino*. “La solución del conflicto”, “La asamblea ultima”. Año XI, Núm. [ilegível], Buenos Aires, Febrero de 1921, p.1. Microfilme. BCA.

⁴⁹ Em 1923 a LOM boicota o navio uruguaio *Batitú*, tripulado por elementos da Liga Patriótica Argentina, em solidariedade à FOM-A que lutava para manter o *closed shop*. Semelhante ao caso do *Arapey*, o *Batitú* ficou fundeado em frente ao porto de Assunção, sem poder ser descarregado em vista da recusa dos marítimos e portuários paraguaios. Cf.: *La Unión del Marino*. *El Batitú*. Año XIII, Núm.93, Enero 1923, p.1 – BCA. Nos Países Baixos da Europa, desde o final do século XIX os marítimos e doqueiros já percebiam que só conseguiriam vitórias se se organizassem internacionalmente, para evitar a contratação de trabalhadores estrangeiros não associados, cf. BROEZE, F. *Op cit.* p.188.

fossem expulsos dos barcos os “crumiros”,⁵⁰ deixando a entender que o acordo firmado na Argentina e no Paraguai, não atingia o Uruguai, ao menos no que concernia o *closed shop*.⁵¹

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-A, 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”.⁵²

Na mesma assembléia aprovou-se o pacto entre o Centro e a FOM-U 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-U que envolvam o grêmio. Aproveitando a discussão sobre as punições contra os maquinistas que desrespeitaram a decisão de boicote à Mihanovich, a assembléia aprova que, em se aceitando o pacto de solidariedade com a FOM-U, 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 Manuel Gondra, Eusébio Ayala (presidente entre 1921-1923), Eligio Ayala (presidente entre 1924-1928) e José P. Guggiari (presidente entre 1928-1932) – defendiam o movimento grevista.

Essa 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

⁵⁰ A imprensa operária não economizava nos adjetivos de classificação dos trabalhadores que furavam os boicotes e as greves: traidores, carneiros, “crumiros” etc. ZUBILLAGA, C. Breve panorama da imigração maciça no Uruguai (1870-1931). In: FAUSTO, B. (Org.). *Fazer a América*. São Paulo: Editora da USP, pp.420-460, 2000, p.438-9, p.451, disserta sobre a linguagem que identificava a influência imigratória no sindicalismo uruguaio, como por exemplo o vocábulo *crumiro*, todavia, parece não haver uma ligação direta entre vocábulos e nacionalidades. Mesmo os trabalhadores filiados à FOM, deviam respeitar alguns códigos de disciplina sindical, como, por exemplo, conflugar 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 – 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...”.

⁵¹ 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 esse dos 13 meses, descrevendo os pontos acordados para o fim do conflito, especialmente o *closed shop*.

⁵² 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.) - CMN

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.⁵³

De acordo com Francisco Gaona, havia motivos e razões de sobra para a LOM sair em defesa do governo e contra o Golpe de Estado de Eduardo Shaerer: o “esmagamento sem piedade” das greves dos ferroviários, dos marítimos da FNP, dos operários de San Antonio, do Mercado Central, entre outros grêmios terrestres, em 1916, até a grande greve marítima de 1920-1921 e a greve geral de maio de 1921, convocada pelas duas centrais CORP e FOP, em apoio aos trabalhadores dos bondes.⁵⁴

Em 1º de junho de 1923, um mês antes do término da Guerra Civil, a LOM, mais diversas federações e grêmios operários assinam um manifesto “de caráter nacional e internacional”, no qual se posicionam em relação à sedição militar. No manifesto, a guerra é classificada de sedição militar burguesa, provocada por militares e civis nacionais e estrangeiros oligárquicos e não “é nem será jamais em homenagem aos trabalhadores paraguaios nem estrangeiros sinceros”. Desde o início, “não se respeitou nem as cores políticas nem ideológicas dos mesmos para levar-nos como rebanhos aos repugnantes campos de batalha”.⁵⁵

O manifesto, nestes tons, parece estar em contradição à prática da LOM de formar o Batallón Liguista. Publicado a um mês de se encerrarem as batalhas, conclamava os trabalhadores à paz e fazia um protesto, direcionado ao governo provisório de Eusébio Ayala, contra a sedição militar, desejando, “custe o que custar”, a imposição da paz “em homenagem aos trabalhadores, ao progresso moral e demais atributos da civilização”. De fato, o documento identificava, entre a

⁵³ Conforme FLECHA, V. J. Años 20: Movimientos sócio-políticos en el Paraguay y proyeccion posterior. *Revista Paraguaya de Sociología*. Pasado y presente de la realidad social paraguaya. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Asunción: 1, pp.527-541,1995 (História Social), p.530, o fato dos aliados ao caudilhismo, inclusive as Forças Armadas, serem derrotados por forças conformadas, em sua maioria, por civis, permitiu ao setor modernizante e democrático do radicalismo implementar seu projeto de renovação política, no que a transformação do exército seria fundamental.

⁵⁴ *Op cit.* (Tomo II), p.73 e 91. Em 16 de setembro de 1921 é divulgado um manifesto, assinado por um “Comité de obreros terrestres y marítimos libres”, em apoio às candidaturas liberias (Gondra, Guggiari “e demais jovens intelectuais”), para as comissões paroquiais do Partido Liberal, contra o grupo que estava no governo. As razões dessa campanha são ressaltadas no manifesto: COMITÉ DE OBREROS TERRESTRES Y MARÍTIMOS LIBRES. “Manifiesto de los trabajadores”. Asunción, Setiembre 16 de 1921 (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 4, Documento AG-17-07-002) – AEL.

⁵⁵ FEDERACIÓN OBRERA DEL PARAGUAY, et al. “Manifiesto Obrero Contra la criminal sedición militar burguesa. Al pueblo de la Republica.” Asunción, Junio 1º de 1923. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-03-019) - AEL. Além da FOP, assinam: PS, LOM, *Capitanes y Prácticos de cabotaje Nacional*, *Cerveceros Unidos*, *Centro Naval de Maquinistas*, *La Voluntad obreros de Mercados y Mercaditos*, *Comisarios* etc.

burguesia, os responsáveis pela guerra: “um grupo de vulgares ambiciosos bem conhecidos por seus ódios à classe trabalhadora organizada e a toda correta administração financeira dos tesouros do país”. O grupo estaria representado nas figuras do coronel Chirife - comandante do Exército - e de Schaerer.

Por fim, as organizações operárias conclamavam os trabalhadores argentinos a levar o protesto contra a guerra - mais precisamente contra o grupo de Schaerer – para as ruas, praças, locais de trabalho e ao parlamento argentino. Os militantes paraguaios direcionavam o pedido de solidariedade às organizações operárias argentinas - os grêmios e federações, os partidos Socialista e Comunista - em vista da proximidade geográfica e de interesses, mas também porque, conforme o manifesto, em terras argentinas existiam “certos políticos e militares paraguaios que seguem preparando a matança” em território paraguaio. Pediam às organizações operárias argentinas que declarassem o boicote ao carregamento de armas e munições com destino ao Paraguai. A consigna que encerra o manifesto, “Abaixo, pois, a mercantil sedição político-militar ao santo grito pacifista proletário de guerra à guerra!”, talvez tenha sido o norteador literal das posições tomadas pela LOM.⁵⁶

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 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.⁵⁷

Na Argentina, a FOM sai derrotada da greve geral, de maio e junho de 1921. Conforme Andréas Doeswijk,⁵⁸ 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)

⁵⁶ Deve-se notar que houve boatos de que esse manifesto fora “plantado”: ESPINOZA, M. R. “Partido Socialista Paraguay, 1914-1928”. *Revista Paraguaya de Sociología*. Pasado y presente de la realidad social paraguaya. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Asunción: 1, 1995 (História Social), pp.543-556. A autora salienta que as entidades que supostamente assinaram o manifesto, acusaram o comandante Chirife e Schaerer de terem publicado para incitar a divisão no seio da classe operária, que apoiava a agrupação partidária governante. Por outro lado, Francisco Gaona em nenhum momento de sua coletânea cita esses boatos.

⁵⁷ 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 de junho de 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.* (Tomo II), p.88-89.

⁵⁸ *Op cit.* p.174-6.

nas atividades do porto e da navegação.⁵⁹ 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 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 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 em uma área que, a semelhança dos bairros operários Boca e Barracas, não lhes era permitido –⁶⁰, tiveram acesso ao trabalho, minando a resistência dos grevistas.⁶¹ 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.⁶²

Em 1928⁶³, a FOM ainda tentava se refazer da derrota de 1921⁶⁴ e novamente encontra na solidariedade da LOM, as palavras de ânimo: “‘Crescemos graças ao sofrimento’. É aí, porque

⁵⁹ 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.

⁶⁰ DOESWIJK, A. *Op cit.* p.176.

⁶¹ Nessa greve, a solidariedade marítima chegou até mesmo aos portos distantes da Europa. O periódico *La Organización Obrera* destacou a solidariedade dos capitães dos vapores estrangeiros que resistiam em aceitar que trabalhadores da Liga Patriótica carregassem os seus navios no porto de Buenos Aires. O mesmo artigo comenta um telegrama que havia sido enviado pelas federações operárias argentinas, às organizações na Europa, chamando atenção para as cargas argentinas efetuadas depois de 28 de maio de 1921, as quais “são ‘negras’”, ou seja, eram carregadas por fura-greves. *La Organización Obrera*. “Boicot internacional”. AñoIV, Núm.184, Buenos Aires, Junio 4 de 1921, p.3 - (Je/0548) - AEL. Os grevistas também contaram com a solidariedade dos chilenos que boicotaram os navios argentinos, a pedido da FOM. Em carta, Santiago Lazzaro, delegado da FORA, e Pano Chalavuta, secretário da F.O.Departamental de Punta Arenas, agradece ao secretário da federação chilena, Juan Gonzáles, ressaltando a transposição de fronteiras no movimento operário: “...que as linhas fronteiriças jamais poderão impedir que os trabalhadores das diferentes nações possam se unir em fortes laços solidários, alimentar os mesmos ideais e defender idênticos interesses./ Camaradas, esperamos a oportunidade de vê-los por este porto para dar-lhes um fraternal aperto de mãos, exteriorizar nossas simpatias e carinho e selar firmemente a unidade internacional tão necessária nestes momentos para abater o predomínio burguês./ Ao bandoleirismo internacional organizado pelo capitalismo [...] devemos responder com a força e a ação que emerge indiscutivelmente da unidade internacional dos trabalhadores”. *La Organización Obrera*. “La Solidariedad de los Marítimos Chilenos”. Año IV, Núm.193, Agosto 6 de 1921, p.4.

⁶² 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”. *Op cit.* p.176.

⁶³ 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, L. 1961, *op cit.*, p.120-122.

⁶⁴ Em dois momentos distintos o periódico da USA 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 -

encontramos a 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.”⁶⁵

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 de uma greve contra a Mihanovich, motivada pela demissão do capitão do *Bruselas*, Roque Villalba, logo acrescida de outras reivindicações.⁶⁶ O movimento uniu as federações marítimas do Uruguai, do Paraguai e da Argentina em um Comité Internacional Marítimo que “assegurou e consolidou a vitória dos marítimos argentinos”.⁶⁷

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.⁶⁸ 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.

Por aclamação se aprovou a ordem do dia saudação da Unión Sindical Argentina retribuição da saudação.

Informe do secretário do Comité de Relaciones Marítimo.

Discursos dos representantes do Paraguai e Uruguai.”⁶⁹

FLA. Anuncia a realização de uma assembléia convocada pelo Consejo Federal e o Comité de Unificación, para tratar da reconstrução da FOM. No contexto de luta do ano de 1928, ressurgem algumas seções da FOM: Año VII, Núm. 382, 20/10/1928, p.4 - FLA, “Reorganización de la sección Baranqueras de la F.O.M.” e “La Federación Obrera Merítima de Corrientes, surge nuevamente a la vida activa.”

⁶⁵ 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.

⁶⁶ Conforme *Bandera Proletaria*. “Los trabajadores en el mar se disponen a la lucha”. Año VII, Núm.377, 15/9/1928, p.? - FLA, os motivos eram a pressão da Mihanovich a seus tripulantes para se filiarem em uma 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.

⁶⁷ GAONA, F. *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. Cf. *La Unión del Marino*. “Triunfan los marítimos del Paraguay”. Año VII, Núm.122, Mayo de 1928, p.1 – BCA.

⁶⁸ Em carta enviada ao Ministro da Fazenda do Paraguai, a LOM explica que o movimento se iniciou na Argentina em vista da recusa da Mihanovich em aceitar o reconhecimento da FOM, solicitado pelo Consejo de Relaciones Marítimos Argentinos. A empresa havia despedido os filiados da FOM, trocando-os por trabalhadores das oficinas, como supostos filiados da entidade chamada Círculo Naval. Cf. 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, F. *Op cit.* (Tomo II), p.105-8. A longa carta encerra dizendo que a causa da FOM “a 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 sacrificio”.

⁶⁹ Jornal *La Union del Marino*. Buenos Ayres, ?/9/1928, p.4. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 3, documento AG-17-02-003) - AEL. Também está em *Bandera Proletaria*. Año VII, nº376, 1/9/1928, p.5 - FLA. Os representantes da LOM, Francisco Gaona e Daniel Villalba, chegaram a Buenos Aires com bastante antecedência,

Provavelmente, mais do que nunca, a FOM-A 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-A em um 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 essa união de forças, o boicote às empresas no porto argentino seria facilmente minado pelos trabalhadores uruguaios e paraguaios, 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 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 de outubro de 1928:

“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...”⁷⁰

pois o jornal argentino *La Republica*, publicou em 14 de agosto de 1928, a foto dos dois paraguaios, mais o secretário da FOM, Luis Prioll, quando da visita dos três à redação do jornal, para falar sobre a futura assembléia: *La Republica*. “Una delegación de marítimos paraguayos”. 14/81928. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento AG-17-02-002) – AEL. Contudo, a LOM relata que a greve fora declarada em Buenos Aires na noite do sábado, 6 de outubro: 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. Microfilme 4, documento AG-17-02-004) – AEL.

⁷⁰ 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. Não foi possível conhecer o motivo do uso, no manifesto, do símbolo (†), que pode significar falecimento, acompanhando o nome da empresa toda vez que ela é citada. O conselho da UOP diz representar a LOM, a FOP, a sociedade dos ferroviários,

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...”⁷¹

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.⁷²

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.”⁷³

camponeses e autônomos. Talvez essa 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). Por outro lado, em assembléia no dia 28 de outubro, 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.

⁷¹ Contudo, alguns navios da Companhia Argentina de Navegação – Mihanovich, bem como outras embarcações de bandeira paraguaia, continuaram navegando para Corumbá, como demonstra o livro de registro da Alfândega de Corumbá: no dia 8 de outubro fundeu o *Porto Aguirre* e em 31 de outubro aportou o *Neembucú*. ALFÂNDEGA DE CORUMBÁ. *Termo de entrada de navios 1928-1929* – ILA.

⁷² 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 essa iniciativa. Cf. GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.109. O autor cita trechos de documentos da LOM. Sobre o termo *oficialização*, ver DOESWIJK, A. *Op cit.* p.170.

⁷³ 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.

III.4 – O recrudescimento da repressão liberal no Paraguai

Se na greve dos 13 meses, entre 1920 e 1921, a LOM teve o apoio de parte dos liberais - o que determinou sua participação ao lado dos *saco pucú* na guerra civil de 1921 a 1923 – nesse boicote de 1928, com os mesmos liberais, só que no governo de José P. Guggiari, a aliança não se fez. As aproximações e os distanciamentos entre liberais e liguistas são tornados mais claros em um editorial longo de primeira página, do órgão de imprensa da LOM, em resposta às críticas do jornal *El Liberal*.

A frase que inicia o editorial é bastante reveladora de três aspectos do discurso dos dirigentes da LOM: em relação aos partidos burgueses; à defesa de uma coerência nas suas ações e à imagem feminina, em um ambiente predominantemente masculino como era o espaço dos grêmios de marítimos: “A lógica dos políticos burgueses é feminina e como tal, inconstante, veleidosa, fácil de mudar”.⁷⁴

Ao comparar a lógica dos partidos burgueses, diga-se, dos liberais, ao o que seria a *natureza* do sexo feminino, os redatores da imprensa da LOM não estavam, necessariamente, dirigindo os seus ataques às mulheres, mas sim aos liberais. Nesse discurso, às mulheres era compreensível, e mesmo esperado, que fossem inconstantes, inseguras, frágeis.⁷⁵ Mas, na política estes valores tornavam-se depreciativos.

Conforme a resposta do *El Marítimo* ao *El Liberal*, não era a LOM que havia mudado no decorrer dos cinco anos que separavam o fim da Guerra Civil, quando liberais e liguistas lutaram juntos contra o golpe militar, e a greve de 1928, mas sim os liberais que, no poder, se distanciaram da questão operária. No interregno de 1923 a 1928, evidenciou-se que entre um e outro interesse era impossível para os dois lados caminharem juntos. Essa impossibilidade apresentava-se frente a uma greve de solidariedade que ultrapassava as fronteiras nacionais e é justamente a antinomia nacionalismo X internacionalismo que marca o discurso de uma e de outra parte.

⁷⁴ *El Marítimo*. “Nuestra respuesta”. Año 1, Num.2, Asunción, Diciembre 7 de 1928, p.1. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento s/n.) – AEL.

⁷⁵ No mesmo número é publicado um artigo que discute a posição da mulher na sociedade, que não era a de trabalhadora. Aí também o sexo feminino é descrito como “débil”. *El Marítimo*. “A las trabajadoras”. Año 1, Num.2, Asunción, Diciembre 7 de 1928, p.2. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento s/n.) – AEL.

Os liberais acusavam a LOM de prejudicar os interesses nacionais ao aderir a um movimento iniciado por uma federação estrangeira, tão somente como forma de “agradecer os serviços” que os marítimos argentinos haviam prestado na ocasião da greve dos 13 meses, prejudicando a convivência harmônica entre os grupos sociais, entenda-se burguesia e trabalhadores. Em resposta, a LOM argumentava que quem causava prejuízos ao país era a empresa Mihanovich, com sua intransigência e o *lockout*. A LOM não negava que o boicote à empresa era uma demonstração de gratidão à FOM pelas conquistas anteriores e condenar o boicote, como faziam os liberais governistas, era um gesto de ingratidão para com os marítimos argentinos. Entretanto, a LOM preferia denominar de solidariedade o boicote em resposta à tentativa do capitalismo de acabar com a liberdade de associação dos “irmãos argentinos”. Quanto à harmonia entre grupos sociais, a LOM argumentava que só era possível entre os próprios trabalhadores e por isso incentivava a organização dos camponeses e dos mineiros (trabalhadores nos ervais) no interior do país. O editorial finaliza dando vivas à FOM argentina, à FOM uruguaia e à solidariedade operária.

Nos quatro últimos anos da década de 20, as lutas dos trabalhadores paraguaios já se generalizavam para o interior do país, alcançando os camponeses e assalariados rurais. Por sua parte, as organizações operárias da capital buscavam construir laços mais fortes entre si e com os movimentos do interior, para se contrapor à repressão que se intensificava e aos projetos conservadores do governo, em um contexto de aprofundamento da crise econômica que atingia diretamente o nível de emprego e a desvalorização monetária.⁷⁶

Além da greve marítima em apoio aos argentinos, outros acontecimentos, em 1928, aprofundariam a distância entre o movimento operário e os liberais governistas, dividindo, novamente, o Partido Liberal. Em 26 de abril a FOP, a LOM, a UOP e os grêmios aderidos, lançaram um decreto de paralisação geral e uma manifestação pública no 1º de Maio.⁷⁷ Em 16 de junho de 1928, a UOP, a LOM e a FOP publicam um manifesto convocando os trabalhadores da

⁷⁶ Francisco Ganona lembra a resistência dos agricultores das localidades de: Corumbá-Cue (Mariano Roque Alonso), Pedro Juan Caballero, Arroyos e Esteros, Caraguatay, Itapé, Itá, Yaguarón e Estación Sosa. *Op cit.* (Tomo II), p.97. Parece que desde, ao menos, o mês de março de 1928, os marítimos discutiam uma nova greve. Em uma assembléia do Centro de Maquinistas, para analisar as possibilidades de encampar mais uma luta, o sócio Pedro Ego, argumentando que devia-se esgotar todas as negociações, revela mais um elemento que agravava a crise econômica do país: a seca prolongada, uma das maiores até então registrada no Paraguai, que atingia diretamente a navegação fluvial, cf. CENTRO NAVAL DE MAQUINISTAS. “Asamblea Extra-ordinaria, Segunda convocatoria.”, Asunción 20/3/1928, Livro Ata, p.92 – CNM.

⁷⁷ FEDERACIÓN OBRERA DEL PARAGUAY, Liga de Obreros Marítimos. “1886 1º de Mayo 1928. Decreto del Paro General del Trabajo”. Asunción, Abril 26 de 1928. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 4, Documento AG-17-06-005) – AEL.

capital para uma paralisação geral de seis horas e manifestação pública, em protesto aos abusos e arbitrariedades cometidos pelas autoridades do Estado, o clero, os caudilhos e os latifundiários, contra os camponeses de Arroyos e Esteros. De acordo com Francisco Gaona, a paralisação aconteceu no dia 17, um sábado, e mobilizou milhares de pessoas que fizeram uma passeata pelo centro da capital, engrossada por estudantes.⁷⁸

Nesse mesmo ano, o governo, com o apoio da Cúria, apresentou um projeto de criação do Arcebisado e de vários bispados. As centrais operárias, que já se demonstravam descontentes com as críticas que alguns padres vinham fazendo às ações do movimento operário, interpretaram a atitude do governo como uma tentativa de ligar o Estado à Igreja e de implantar a educação religiosa obrigatória nas escolas. Em manifestos divulgados nos dias 29 de agosto de 1928 e 20 de setembro de 1928, o Comitê Ejecutivo de Obreros y Estudiantes e a UOP ressaltam a contradição dos liberais governistas, que utilizavam o termo progresso para justificarem a implementação do arcebisado, um projeto claramente conservador.⁷⁹

A relativa estabilidade econômica e política, lograda após a Guerra Civil de 1922 a 1923, fora abalada definitivamente com a crise mundial de 1929. Conforme Francisco Gaona, os efeitos dessa crise manifestaram-se na onda de greves em setores fundamentais, engrossada pelo descontentamento crescente dos agricultores, dos estudantes e outros setores, em vista do desemprego e a restrição do mercado. Esse panorama obrigou o governo liberal a incrementar sua política violenta contra o proletariado.⁸⁰

⁷⁸ UNIÓN OBRERA DEL PARAGUAY. Liga de Obreros Marítimos y Federación Obrera del Paraguay. *Decreto del paro general del trabajo*. Asunción, 16 junio de 1928. In. GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II) p.106. Próximo a essa data a FORP lança dois manifestos criticando a LOM e a FOP em vários aspectos, inclusive comparando a LOM à Liga Patriótica Argentina, classificando-a de fascista por querer impor a filiação da Sociedad de Resistencia Estibadores Unidos de Concepción às suas fileiras, desrespeitando a vontade da entidade que havia decidido aderir à FORP, ver: SOCIEDAD DE RESISTENCIA ESTIBADORES UNIDOS, Adherido al Centro Obrero de Concepción. “¡Alería Concepción! Pueblo Trabajador y Comerciantes en general! ¡Alerta!”. Concepción, Julio 25 de 1928 (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-01-010) – AEL; CONSEJO FEDERAL DEL CENTRO OBRERO REGIONAL DEL PARAGUAY. “A los trabajadores organizados de la Republica. Nuestra acusación a los instrumentos del Estado con careta de obreros.” Asunción, Octubre de 1928. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-01-013) – AEL. Assinam esse documento várias organizações, entre as quais uma Asociación Federalista Libertaria del Paraguay, o que sugere a tendência ideológica da FORP.

⁷⁹ UNIÓN OBRERA DEL PARAGUAY. “Del proletariado paraguayo”. Asunción Setiembre 20 de 1928. GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.101-2. COMITÉ EJECUTIVO DE OBREROS Y ESTUDIANTES. “Manifiesto a los obreros y estudiantes: a los amantes de la verdad y del progreso.” Asunción, Agosto 29 de 1928. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 02, Documento AG-09-01-012) – AEL. A reação contrária ao arcebisado talvez tenha tomado tal amplitude, em vista do contexto em que fora colocado: um momento crítico de crise econômica e política, em que o movimento operário se encontrava mobilizado quase que permanentemente. Ver GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.113.

⁸⁰ *Op cit.* (Tomo II), p.110. Nesse ano a LOM apóia a greve dos trabalhadores de dois frigoríficos do interior paraguaio, decretando o boicote aos carregamentos do frigorífico San Antonio e ainda organiza a greve dos

A greve dos oficiais e peões da construção civil de Assunção, em outubro de 1930, abriu um período de perseguição contra todo o movimento operário e o governo liberal rompeu de vez com o passado de “tolerância” frente às organizações operárias. A Sociedad de Oficiales Albañiles y Anexos havia conseguido acordar com as empresas construtoras o estabelecimento do regime de turnos de trabalho, como solução paliativa para o problema crônico do desemprego e o aumento do custo de vida. O governo de Guggiari interviu, pressionando as empreiteiras a não cumprirem o acordo, ao mesmo tempo respaldava a criação de uma sociedade de socorros mútuos de fura-greves. Essa interferência do governo provocou uma violenta reação dos grevistas levando ao assassinato do representante da sociedade de socorros, Salustiano Centurión. Frente a essas investidas governamentais, as várias tendências do movimento operário deixaram de lado suas antigas rivalidades e se uniram no Consejo Mixto de Delegados, integrado pela UOP, a FOP, a LOM, entre outras associações. O conselho decidiu, por unanimidade, apoiar os trabalhadores da construção em greve e, como medida prática, o boicote contra os empresários da construção. A 17 de fevereiro de 1931, o conselho lança um manifesto público denunciando a repressão desatada pelo governo, inclusive com prisões de vários operários, e convocando os trabalhadores paraguaios a uma greve geral por tempo indeterminado.

Utilizando como pretexto esse manifesto e a tentativa frustrada de membros do Novo Ideário Nacional-NIN e do movimento operário de tomar de assalto a cidade de Encarnación⁸¹, o governo dita, em 18 de fevereiro de 1931, o Decreto nº 39.436, proibindo o funcionamento das

trabalhadores do porto novo em Assunção. CONSEJO FEDERAL (da LOM). “Manifesto que la Liga de Obreros Marítimos lanza a la faz de la República...” Asunción, Marzo 16 de 1929. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-01-027) – AEL, CONSEJO FEDERAL DE LA L.O.M. “La Liga de Obreros Marítimos Resolvió apoyar los movimientos huelguísticos de Zaballos-cué...” Asunción, Junio 13 de 1929. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-01-032) – AEL.

⁸¹ DUARTE, E.E.C. *Op cit.* p.223, cita em nota de rodapé a vinculação do NIN e de operários na tentativa frustrada. O mesmo autor, à p.214, afirma que o NIN, junto a outros movimentos, era a expressão mais evidente de manifestação nacionalista resultante da crise do regime liberal no final da década de 20: “um agrupamento heterogêneo, porém ativo, de crítica ao liberalismo”. O NIN aparece publicamente no manifesto de agosto de 1929, assinado por um grupo de estudantes e intelectuais denominado “Nova Geração”. O documento tenta conciliar doutrinas como cristianismo, anarquismo, fascismo e nacionalismo. Sua “flexibilidade” doutrinária expressa a convergência de diversos movimentos contra o regime liberal, *Idem.* p.216. Posteriormente irão editar a revista *A Palavra* e desenvolver “uma política de penetração nos sindicatos e grêmios operários, chegando ao controle da poderosa LOM, em 1930”. Desse movimento saíram importantes quadros do PC paraguaio da década de 30 e 40. *Idem.* p.217-18. Francisco Gaona interpreta esse movimento como sendo uma rebelião da desorientada classe média paraguaia, diante da crise política, apoiada pelo setor artesanal da classe trabalhadora em cuja liderança se achava a intelectualidade juvenil da geração de vinte, sacudida pelos acontecimentos europeus, como o fascismo e o bolcheviquismo. Entretanto, noutra parte, reconhece a participação de lideranças operárias na direção do movimento: *Op cit.* (Tomo II), p.114.

associações operárias mais combativas. No mesmo dia era decretado o Estado de Sítio em toda a república, desencadeando a prisão de mais de 400 militantes.⁸²

Esses acontecimentos delimitam o fim de um período de desenvolvimento do movimento operário paraguaio e marcam também os preâmbulos da Guerra do Chaco, 1932-1935. Uma parcela do movimento operário, especialmente aquela de maior poder de luta, permaneceria na clandestinidade até o fim do conflito e retomaria sua organização pública, com a participação mais acentuada dos comunistas, em 1936, no contexto do Estado Nacional Revolucionário,⁸³ um período que, conforme Evaristo Duarte, se estenderia até a guerra civil de 1947 e se caracteriza pela maior “intervenção das classes trabalhadoras” na vida política; “as necessidades de reprodução da força de trabalho foram gradativamente incorporadas às funções estatais na forma de uma legislação trabalhista; começou a se constituir uma burocracia estatal propriamente dita, enfim, iniciou-se um processo de modernização.”⁸⁴

III.5 - Meu norte é o Sul: as organizações marítimas em Corumbá e suas referências paraguaias e platinas

Ao analisar os estatutos das associações dos marítimos corumbaenses, criadas entre 1917 e 1919, fica perceptível a predominância do mutualismo como forma de organização sindical. Essa constatação não descarta, pura e simplesmente, a possibilidade de resistência dessas organizações. O fato de uma associação operária ter em seu programa o auxílio mútuo não a impede de travar lutas contra o patronato. Essa constatação também remete a uma forma singular de organização, própria das regiões distantes dos centros propagadores do movimento operário, que moldavam as idéias sindicais predominantes nesses centros à sua realidade.⁸⁵

⁸² Os acontecimentos de outubro de 1930 a fevereiro de 1931 foram relatados por GAONA, *Op cit.* (Tomo II), p.115-120. De início, o decreto proibia o funcionamento das seguintes associações: LOM, “Sindicato de O. Albañiles y Anexos, de Pintores, de Obreros Ebanistas y Anexos, de Mosaistas, Federaciones de Obreros em Calzado, Obrera del Paraguay”.

⁸³ Em 2 de março de 1936 um grupo de delegados de seções da LOM se reuniu em Assunção para reorganizar a entidade, dissolvida em 1931, decidindo pela filiação à nova central operária, a Confederación Nacional de Trabajadores-CNT. Cf. GAONA, F. (Tomo III) *Op cit.* P.17.

⁸⁴ DUARTE, E. *Op cit.* p.11.

⁸⁵ Foram analisados os seguintes estatutos: GREMIO DOS MACHINISTAS CIVIS DE CORUMBÁ. Estatuto de 19 de nov. de 1917 (anexo). Ofício n.4 para D. Aquino Corrêa, solicita Licença para o funcionamento do mesmo Gremio, na qualidade de Digno Presidente do Estado. Corumbá, 27 de jan. de 1918. Cx. 1918-C - APEMT; SOCIEDADE DOS MARINHEIROS UNIDOS DA MARINHA MERCANTE. Estatutos aprovado em 3 de jul. de 1919. Typ. do Commercio. Corumbá, 1919 - BVBC; SOCIEDADE UNIÃO DOS FOGUISTAS. Estatutos. Typ. da Luz: Corumbá, 1918 - BVBC; SOCIEDADE UNIÃO DOS TAIFFEIROS. Estatutos. Fundada a 20 de junho de 1917

Pode-se dizer que *resistir dentro da ordem e da lei* era o lema das associações dos marítimos em Corumbá, conforme os documentos estudados, principalmente os estatutos. Mesmo no caso de movimentos grevistas dos marítimos - os quais são registrados na cidade desde ao menos 1911, portanto anterior à fundação das associações – procurava-se atuar dentro dos limites da legalidade, mas sempre pressionando no sentido de ampliar essa margem legal.

As fontes encontradas não permitem identificar com clareza as vinculações ideológicas das organizações operárias corumbaenses. Entretanto, rotular essas organizações de reformistas ou “amarelas” talvez seja demasiado simplista, o que pode impedir a compreensão das artimanhas da resistência operária em um ambiente não industrial e de urbanização incipiente.

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 anteriormente, 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.⁸⁶ O contato dos marítimos mato-grossenses do sul com outros trabalhadores nos navios ou portos platinos teria trazido influências dessas correntes ideológicas predominantes no movimento operário daqueles países, mas que se adaptaram à realidade local. Conforme Lúcia Salsa Corrêa

“Corumbá, por suas características e vulnerabilidade, tornou-se permeável a todo tipo de influência externa, tanto econômica como social política e cultural. Assim, repercutiram as crises irradiadas dos portos platinos, como: surtos epidêmicos de pestes; reflexos diretos de carestias, colapsos de abastecimento, tendências altistas nos preços, ação de atravessadores, fretes monopolizados e

na Cidade de Corumbá, Matto-Grosso. Typ. do Commercio, Corumbá, 1917 - BVBC, e da entidade geral CENTRO OPERARIO DE CORUMBÁ. Estatutos aprovados em Assembléa Geral de 16 de out. de 1919. Typ. do Commercio. Corumbá - BVBC. Também foi analisado o regimento do GREMIO DOS MACHINISTAS DA MARINHA CIVIL, fundado em 20 de maio de 1917. Regimento e Organizações Administrativas. Aprovado em Assembléa Geral Extraordinaria de 5 de outubro de 1919. Corumbá - BVBC. Para conhecer detalhes dessas fontes, ver OLIVEIRA, V. W. N. de. *Estrada móvel fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande: Editora UFMS, 2005, particularmente o capítulo 3. No mesmo texto discuto a desmistificação do mutualismo como uma tendência da *pré-história* do movimento operário brasileiro, para tanto teço comparações entre as associações dos marítimos corumbaenses e as mutuais analisadas por DE LUCA, T. R. *O sonho do futuro assegurado*. São Paulo: Contexto, CNPq, 1990. (República).

⁸⁶ A imprensa corumbaense comumente noticiava acontecimentos relacionados ao anarquismo na Argentina, como o caso da prisão dos “anarquistas russos” Wald e Juan Sclesbuk, em Buenos Aires. Cf. *A Cidade*, 16 de jan. de 1919 – BEIP. No caso do Sul do Brasil o contato com o Prata parece ter sido intenso na Primeira República, como ressalta LONER, B. A. *Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)*. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária-UFPel/Rede Unitrabalho, 2001, p.234, nessa página a autora salienta que esse contato talvez explique “a sobrevivência do anarquismo” no sul por tanto tempo.

contrabando; reflexos de conflitos políticos nos países vizinhos e movimentos grevistas de trabalhadores dos portos na ‘Bacia do Prata’.”⁸⁷

Identificar como se dava objetivamente essas influências ideológicas é uma tarefa árdua em vista das poucas pistas deixadas pelos trabalhadores. Diferente das organizações operárias e das lutas por elas organizadas em Assunção, Buenos Aires e Montevideu 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, as associações de Corumbá não contavam com essas estruturas, como um partido operário, por exemplo, ou tinham pouca inserção na sociedade corumbaense, como a imprensa operária⁸⁸.

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,⁸⁹ 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, que acusava os marítimos corumbaenses em greve de ligação com o “movimento comunista que durante um ano suspendeu toda a navegação da República Argentina”.⁹⁰

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

⁸⁷ CORRÊA, L. S. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso (1870-1920)*. Campo Grande: UCDB, 1999, p.158

⁸⁸ Em Corumbá foi editado o jornal *A União*: “Órgão das classes operárias marítimas e terrestres”, entretanto não foi encontrado nenhum exemplar. No fundo ASMOB, trazido da Itália para o CEDEM em São Paulo, encontrei referência a um número de 25 de maio de 1921. Está no catálogo mas não se acha no acervo do CEDEM. Devo esta indicação a Adhemar Lourenço da Silva Junior.

⁸⁹ A tentativa clara de *fechamento* da fronteira está em um 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 a 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 NEGOCIOS INTERIORES. Ofício n.293. Reservado ao Exmo. Sr. Presidente do Estado de Matto Grosso. 20 de set. de 1927. Cx 1927-A - APEMT.

⁹⁰ Cf. OFÍCIO n.329, ao Inspector de Portos e Costas, informa sobre o Memorial da Associação Comercial. Durval Julião - Capitão do Porto do Estado de Matto-Grosso - Corumbá, 2 de ago. de 1923. Cx.1923-D - APEMT. Voltarei a discutir o memorial nos parágrafos posteriores.

ardente propagandista de suas idéias. Exercendo aqui as funções de pintor está sempre cercado de gente da pior especie e de estrangeiros, notadamente bolivianos e paraguaios.”⁹¹

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 Asociacion 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.⁹²

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*.

Neste sentido, em 1931, há um documento enviado 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 contra o pessoal embarcado e pertencentes às sociedades que representamos, pretendem os que desejam e não conseguem escravizá-los, prolongar até os dias de hoje, um artifício crudelissimo, terrível, hediondo até, e do qual vinham se valendo como arma infalível, nos últimos tempos do governo deposto em 24 de Outubro do ano p. findo.”⁹³

No trecho citado há uma referência à deposição do presidente do estado, Annibal de Toledo, seguida de mais um longo período de intervenção federal no estado. Nesse mesmo documento, as lideranças operárias argumentavam a respeito das táticas utilizadas pelo patronato para desqualificar o movimento:

“Esse artifício era o seguinte: qualquer atitude dos humildes trabalhadores visando melhoria para a sua situação, inspirava logo, de imediato, um grito que era assim como uma senha, mediante a qual se desencadeavam contra os oprimidos, todas as iras e todos os recursos de pesada opressão policial! Esse grito que consistia na exploradissima palavra *COMUNISTAS!*... nós o ouvimos

⁹¹ MINISTÉRIO DA MARINHA, Arsenal de Marinha do Estado de Matto Grosso. Cópia n.309. Reservado, ao presidente do estado de Matto Grosso Annibal de Toledo. Relator João Francisco de Azevedo Milanez. Capitão de Fragata. 2 de jul. de 1930, 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.70.

⁹² *Idem*.

⁹³ 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.

envergonhados até, diante da insensatez que condensava, mas produzia os seus efeitos desejados: prisões, deportações, ameaças e truculências as mais injustas, as mais revoltantes.”

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.

O movimento de reivindicação dos tripulantes corumbaenses parecia ganhar corpo em vista do acirramento das lutas operárias e da relativa perspectiva de mudanças representada pela *Revolução de 30*, relacionada, pelos representantes dos marítimos, à decisão do governo estadual Menna Gonçalves em invadir as usinas do Norte e prender os usineiros, fazendo “raiar de novo, nas Usinas do Estado, o sol vivificante de 13 de Maio – libertando quase uma centena de escravos brancos”.⁹⁴

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.⁹⁵

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 no serviço de transporte de malas postais, cargas e passageiros, em dezembro de 1920, em Corumbá, 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

⁹⁴ *Idem, ibidem.*

⁹⁵ Quando discuti as greves e boicotes internacionais contra a Mihanovich, em tópico anterior deste capítulo, citei fontes que apontam para as consequências em Corumbá, como as interrupções no comércio e na comunicação. Outro documento que corrobora para essa percepção é um ofício do consulado brasileiro em Assunção dissertando sobre a interrupção da navegação para Assunção e a limitação das viagens dessa capital para Corumbá em vista do boicote levado pela FOM-A, com solidariedade da FNP, em 1919, contra a Mihanovich. Cf. CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, 14 de abril de 1919. A Sua Excellencia o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores - AHI.

reivindicações por parte da Capitania dos Portos, os armadores promoveram um *lockout* e fundaram um grêmio patronal.⁹⁶

Também em resposta ao ascenso inicial do movimento operário em Corumbá, a Associação Comercial passou a intervir de forma costumeira, por meio de sua influência política e econômica, tomando a defesa dos interesses dos proprietários de embarcações e do comércio, junto aos governos estadual e federal.

A Associação Comercial de Corumbá representava os interesses dos empresários do transporte, uma vez que seus associados, os comerciantes, dependiam da regularidade da navegação para continuarem os 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 às exigências impostas pelo capitão do porto, Mario Pereira Pinto Galvão, em 1923.⁹⁷

Esse memorando foi enviado em primeira mão pelo novo capitão do porto de Mato Grosso, Durval Julião, ao inspetor de portos e costas Francisco Barreto⁹⁸ e, desse, ao ministro da Marinha⁹⁹, acompanhado de uma minuciosa interpretação do próprio capitão Durval Julião, o qual destacava os principais pontos abordados pelo memorando. A interpretação, mimeografada em cinco laudas, 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

⁹⁶ Jornal *O Matto-Grosso*. Cuyabá, 19/12/1920, páginas 1 e 2, microfilme. – BEIP. Em telegrama de 28 de maio de 1921 a Companhia Minas e Viação Mato Grosso, arrendatária do vapor *Miranda*, comunica ao consulado em Montevideú que o navio fizera viagem de Corumbá àquela capital com tripulação incompleta, contando inclusive com pessoal da Marinha de Guerra sedido pelo Arsenal de Ladário, em vista da greve no porto mato-grossense. A Companhia justificava também a admissão de tripulantes estrangeiros em Montevideú para fazer a viagem de volta, comprometendo-se em contratar brasileiros ao chegar em Corumbá. Cf. CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, a Sua Exa. O Snr. Dr. J. M. de Azevedo Marques. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo, 10/6/19121. (telegrama nº15 de 28/5/1921) 257 - 2 - 10 - Ofícios recebidos, (cópias) 1923 - AHL. Quanto a associação patronal dos armadores, encontrou-se apenas documentação que se refere indiretamente à existência dessa organização, como esse jornal, o relatório da Associação Comercial de 1921 e o livro ALFANDEGA DE CORUMBÁ. *Entrada de navios*. Janeiro de 1921 a dezembro de 1921 - ILA, que registra a entrada de navios, originários de Porto Murtinho, contratados pela associação.

⁹⁷ ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE CORUMBÁ. Memorial ao Exmo. Snr. 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: cf. OFÍCIO n.329, *op cit*.

⁹⁸ CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE MATTO-GROSSO. Ofício n.310. Ao Exmo.Snr.Presidente do Estado de Matto-Grosso. Relator Capitão-Tenente Durval Julião. Corumbá, 18 de jul. de 1923. Cx.1923-D - APEMT.

⁹⁹ OFÍCIO n.1011. Ao Ministro da Marinha, referente ao Memorial da Associação Commercial de Corumbá. Francisco de Barros Barreto. Inspetor de Portos e Costas. Rio de Janeiro, 20 de ago. de 1923. Cx.1923-D - APEMT.

proprietários de xarqueadas e fazendas sejam dispensadas de formalidades regulamentares c) que os pequenos barcos a vela que navegam nos rios Cuiabá e Taquari e as canoas de proprietários rurais sejam também livres de formalidades regulamentares.”¹⁰⁰

Segundo o capitão Durval Julião, essas reivindicações dos proprietários de embarcações existiam em decorrência das exigências feitas pelos seus antecessores na Capitania dos Portos de Mato Grosso: o capitão de corveta Arthur Noronha e o capitão Mario Pereira Pinto Galvão – esse também citado pela Associação Comercial -, os quais impuseram um número mínimo de práticos e mestres por embarcação, aumentando portanto os custos com mão-de-bra de 400\$000 para 1:200\$000 mensais.¹⁰¹ 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, era relacionada aos movimentos de reivindicação das associações dos marítimos, influenciados pelo “movimento comunista” da república Argentina, como já citado. Conforme o capitão, a infiltração de estrangeiros que influenciaram na criação das associações fora possível por causa da polícia estadual que:

“falha e pouco previdente não adotou medidas convenientes, datando dessa época toda série de perturbações ao trabalho livre, dentro da Lei. Fundaram-se toda série de grêmios; o direito de greve usado e abusado pela massa bruta das tripulações começou a perturbar a navegação. A Capitania do Porto, isolada, pouco pode fazer em benefício da ordem e da garantia de direitos; a Flotilha e o Arsenal deste Estado, desfalcados de pessoal, pouco auxilio prestam.”

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. Ao mesmo tempo em que condenava as ações dos trabalhadores, afirmando que essas perturbavam o “trabalho livre”, o autor reconhecia o direito à greve, como se existisse a possibilidade de greve sem prejuízo ao transporte de mercadorias e passageiros.

Essa aparente contradição fazia parte - e de certa forma ainda é presente - do jogo político de legalizar a desobediência, uma vez que toda greve se dá na forma de quebra da ordem, configurando-se em uma ruptura da normalidade da produção. Portanto, ao legalizar a greve, esta passa a ser normatizada e os *excessos* - termo propositadamente genérico - a serem punidos.

¹⁰⁰ *Idem.* p.1.

¹⁰¹ *Idem.* p.2.

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.¹⁰² Mas, tomando como referência o trecho abaixo 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 o aumento do mal, de modo que, ao assumir o cargo de Capitão do Porto, em Abril do corrente ano, os grêmios de tripulantes, já então federados, redobraram suas exigências, impondo aos Armadores as maiores humilhações.”¹⁰³

Note-se neste trecho o destaque dado à organização federativa dos trabalhadores. Trata-se de um momento de complexidade da luta operária em Corumbá, levando à união das várias associações de categorias em torno do consenso, calcado na origem de classe. A federação também significou um avanço no poder de força e 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, de acordo com os proprietários, 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 negam que sejam vítimas e declaram que pediram seus desembarques.”¹⁰⁴

¹⁰² Por sua vez, a Capitania era subordinada à Inspetoria de Portos e Costas, com sede no Rio de Janeiro. Um regulamento, de 1914, estipulava como incumbência do pessoal da Inspetoria: “§ 29. Sujeitar a processo administrativo e disciplinar o pessoal da marinha mercante nacional e das praticagens e para aplicação de penas disciplinares em que incorreram nos casos de *greve* e sinistro no mar e infração da polícia naval, em que se tornem precisas outras penas disciplinares, além das simples multas administrativas.” BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1914. DECRETO N.10.798 de 11/3/1914. “Dá novo Regulamento á Inspectoria de Portos e Costas” (ANEXO). www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO. Em vista da Primeira Grande Guerra, ampliou-se as funções militares da Inspetoria de Portos e Costas, especialmente em relação aos práticos: BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1918. DECRETO N.12.699 de 31/10/1917, “Amplia as attribuições militares da Inspectoria de Porto se Costas e dá outras providencias” (ANEXO) – CEDAP.

¹⁰³ *Idem, ibidem.*

¹⁰⁴ *Idem, ibidem.*

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, este reconhecimento fora construído por meio da história de luta das várias categorias de trabalhadores no transporte fluvial, especialmente a partir de 1917, quando da fundação dos primeiros grêmios naquela cidade.

Como exemplo a ser seguido na repressão ao movimento operário, o capitão do porto citava a ação do governo perante a greve iniciada pela Federação dos Marítimos e Classes Anexas, nesse momento de tendência libertária - iniciada em dezembro de 1920 e prolongada até junho de 1921, exigindo o cumprimento de acordo por parte do Loyd Brasileiro, como o embarque de pessoal filiado. O movimento arrasta outras categorias marítimas e portuárias, tendo solidariedade de trabalhadores terrestres como da construção civil.¹⁰⁵ Conforme o capitão do porto:

“Fatos idênticos passaram-se na Capital do País em princípios de 1921; lá, porém, o mal estava a vista do Governo e ele com todo o seu aparelhamento agiu. O Chefe da Nação com a sua característica energia, os Ministros, a Força Pública, Bombeiros, Polícia, Exército e Marinha agiram de acordo com a situação. À Casa de Detenção foram recolhidos 600 grevistas e lá estavam as diretorias dos grêmios com os presidentes respectivos; os grêmios invadidos e fechados e enquanto isso se passava, a Marinha fornecia pessoal para os navios. O mal foi vencido por fim e hoje, reina absoluta ordem na marinha mercante.”¹⁰⁶

As forças repressoras como um todo deveriam estar preparadas para impor a *ordem* quando essa fosse desafiada. Mais uma vez, a greve, direito reconhecido pelo capitão, era tida como fora da lei, demonstrando que, pelo fato de ser legalizada, a *desordem* não deixava de ser desafiadora. O clamor do capitão Durval Julião por repressão às associações de Corumbá se deparava com a ineficiência da Força Pública do Estado, levando o capitão a supor a repressão “dentro da Lei e fora dela”.

¹⁰⁵ Sobre a greve no Rio de Janeiro ver CAMPOS, C. H. *Op cit.*, p.170-5

¹⁰⁶ *Idem*, p.3. O ato ministerial n.2.134, de 1922, estendia a todos os fogueiros da Marinha de Guerra a resolução favorável ao fogueiro de 3ª classe, Alfredo Ferreira Penna, mandando contar para tempo de serviço os dias em que, por ordem do Ministério da Marinha, trabalhou em um vapor do Loyd por ocasião da “greve do pessoal da Marinha Mercante”, cf.: BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, maio de 1923, Actos do Poder Executivo, N.2.134, de 2/6/1922, “Contagem de Tempo, como de machina em movimento...” - CEDAP

Ao encerrar o ponto acerca das reivindicações dos tripulantes e ao relatar seus esforços individuais, legais e ilegais, o capitão do porto 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 as associações dos marítimos, que “atualmente confederados aumentam diariamente suas exigências em obediência a estatutos e decisões de assembléias, fazendo imposições ilegais e absurdas, criando-se assim uma situação de ameaça constante à navegação e conseqüentemente ao comércio, economia e vida deste Estado”.¹⁰⁷

O capitão do porto tentava culpar os marítimos pela situação de crise por que passavam o comércio e a economia do estado, bem como descreve os armadores como vítimas à “mercê da massa infelizmente ignorante que constitue as tripulações de suas embarcações”. Perante a “situação anormal” vivida naquele momento, em vista da pressão dos trabalhadores, era “necessária uma ação enérgica e pronta, sendo talvez necessária a adoção de medidas extraordinárias”. Nestas condições, o capitão Durval Julião solicitava do governo “instruções às autoridades policiais” afim de que “ajam de acordo com a situação, adotando medidas que garantam o cumprimento da Lei, a liberdade do trabalho e o direito de propriedade.”

De qualquer modo, nem as exigências dos armadores por liberdade na manutenção de suas embarcações, com vistas a seus lucros, de um lado, e 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 - em seu quarto ano à frente da Capitania dos Portos de Mato Grosso em Corumbá, indicado duas vezes consecutivas - por meio de ofício, em que anexava cópia do trecho do memorando produzido pela Associação Comercial, em 1923, e afirmava que “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 beneficio da harmonia necessária entre armadores e tripulantes.”¹⁰⁸

¹⁰⁷ CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE MATTO-GROSSO. Ofício n.310. *Op cit.*

¹⁰⁸ OFÍCIO s/n ao Illmo. Snr. Dr. Virgílio Corrêa Filho, D.D.Secretario Geral do Estado de Matto-Grosso. Durval Julião - Capitão dos Portos de Mato Grosso. Corumbá, 18 de fev. de 1925. Cx.1925-A - APEMT.

Um claro exemplo de contradição, uma vez que já demonstrara a tendência em defender os interesses dos armadores. Pode-se ainda cogitar a impossibilidade de se efetivar sua proposta de harmonia entre capital e trabalho - armadores e tripulantes.

Noutro ofício, datado de 20 de julho de 1925, Durval Julião retomou a carga de acusações às organizações dos marítimos e a cobrança do presidente do estado quanto à intervenção da polícia:

“2.- É pessima a situação atual da navegação no Estado de Mato Grosso, dada a nociva orientação dos tripulantes, que, organizados em grêmios de resistência, fazendo exigências absurdas, colocam-se fora da lei, perturbam a liberdade do trabalho, criando assim uma situação de desanimo entre os armadores, de tal maneira, que será fatal o definhamento da navegação, que trará como consequência o definhamento comercial do Estado e do seu progresso. Como fato concreto cito os casos do Lloyd Brasileiro e das Indústrias Matarazzo que já me comunicaram estar dispostas a suspender a navegação que mantêm [...] 4.- Nestas condições [...] solicito, como medida indispensável para corrigí-la a intervenção da Polícia no caso, esclarecendo e exigindo dos diretores dos referidos grêmios de resistência o respeito absoluto a lei. Se essa intervenção conciliatória não surtir efeito benéfico, solicito de V.Ex. o fechamento dessas sociedades de idéias subversivas que estão perturbando a ordem e o trabalho. 5.- Cumpre-me acrescentar que para auxiliar a ação da Polícia, disponho da Flotilha deste Estado, com cujo apoio conto em absoluto.”¹⁰⁹

É clara a tentativa do capitão de responsabilizar as associações de trabalhadores pelo decréscimo da navegação e até mesmo pelo possível encerramento das atividades do Loyd Brasileiro e das Indústrias Matarazzo.

Os motivos que levaram ao *definhamento* das atividades do Loyd e ao fechamento da Matarazzo, esta última pouco tempo depois de iniciar seus trabalhos na região, parecem não ter relação com os movimentos grevistas,¹¹⁰ os quais também existiam em outros portos onde atuavam essas empresas. O discurso do capitão, portanto, tinha o objetivo claro de formar opinião contra as organizações de resistência, responsabilizando-as pelo decréscimo do transporte fluvial, contra o qual, de certo modo, os trabalhadores lutavam na forma de resistência à exploração patronal.

¹⁰⁹ OFÍCIO n.222, ao Exmo. Snr. Presidente do Estado de Matto-Grosso. Durval Julião - Capitão dos Portos de Mato Grosso - 20 de jul. de 1925. Cx.1925-A - APEMT.

¹¹⁰ Sobre o declínio do movimento portuário em Corumbá, ver OLIVEIRA, V.W.N. de, 2005, *Op cit.* e CORRÊA, L.S. Corumbá: o comércio e o casario do porto (1870-1920). In: CORRÊA, V. B., CORRÊA, L. S. e ALVES, G. L. *Casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul. Brasília: Gráfica do Senado, 1985.

No tópico 4 do documento, Durval Julião voltava a demonstrar sua *boa vontade* diante da conciliação entre as partes, por intermédio da polícia, requisitada ao presidente do estado e auxiliada pela Flotilha em Corumbá. Encerrando sua solicitação, mais uma vez exigia o uso da força policial para o aniquilamento das associações dos trabalhadores.

Os acontecimentos corumbaenses chegaram - provavelmente via Capitania dos Portos de Mato Grosso – novamente ao conhecimento do ministro da Marinha, no Rio de Janeiro, e esse, assim como o capitão do porto, cobrou do presidente do estado “auxílio para manutenção do tráfego fluvial”, como se segue, em ofício sucinto e objetivo, de agosto de 1925:

“Rogo a V.Ex. se digne de providenciar afim de que as autoridades policiais estaduais prestem o auxílio de que necessitar a Capitania dos Portos desse Estado, para manter em boa ordem o tráfego fluvial, quando ameaçado de perturbação pela Sociedade de resistência a que estão filiados os foguistas e marinheiros mercantes matriculados naquela Capitania.”¹¹¹

Analisando as fontes, não é possível afirmar se realmente houve o uso da Força Pública do estado para a solução dos conflitos entre marinheiros civis e foguistas, de um lado, e armadores e Capitania, de outro. Mas, se se considerar o agradecimento do ministro da Marinha ao presidente do estado, pelo atendimento à sua solicitação, é possível uma resposta afirmativa:

“De posse do ofício acima referido, tenho a honra de agradecer a V. Ex. a solicitude com que esse Governo providenciou no sentido de ser prestado o auxílio de que necessitava o Capitão dos Portos desse Estado para impedir a perturbação do tráfego fluvial por parte de elementos anárquicos.”¹¹²

Ao que tudo indica, as ameaças e a repressão de fato não conseguiram calar completamente os movimentos de reivindicação no transporte fluvial em Corumbá, pois no ano seguinte, em 1926, houve novos indícios de reivindicação marítima, mesmo que não se configurassem mobilizações grevistas como as tidas no ano anterior. As referências às lutas operárias são dadas pela Empresa de Navegação Boabaid & Irmãos, a mesma que boicotara o *lockout*, em 1921. Em telegrama, a empresa justificava ao presidente do estado a solicitação de autorização para elevar os preços de fretes e passagens, perante as “dificuldades crescentes com

¹¹¹ MINISTÉRIO DA MARINHA. Ofício n. 3117, ao Snr. Presidente do Estado de Matto Grosso. Alexandrino Faria de Alencar – Ministro -. Rio de Janeiro, 21 de ago. de 1925. Cx.1925-B - APEMT.

¹¹² MINISTÉRIO DA MARINHA. Ofício n. 3860, ao Snr. Presidente do Estado de Matto Grosso. Alexandrino Faria de Alencar – Ministro -. Rio de Janeiro, 16 de out. de 1925. Cx.1925-B - APEMT.

que luta [...], quer em pessoal, sempre exigente em seus salários, quer na aquisição e alto preço de todo o material de que necessitamos para o nosso trabalho...”¹¹³.

Em 1930, uma greve por aumento de tripulação nas embarcações une os marinheiros e taifeiros do Lloyd Brasileiro, reforçando a idéia de que, apesar dos ataques patronais, o movimento mantinha-se em ascensão. Das primeiras greves acontecidas nos anos de 1918 e 1919, até chegar a esse movimento de 1930, tem-se um avanço significativo na resistência marítima. A luta já não se dava mais isoladamente a partir da categoria, mas passava a configurar-se em uma união de forças em torno de um objetivo único: o de levar suas reivindicações junto ao patronato. Foram as experiências de mais de uma década de luta com vitórias e derrotas, durante o último período, que contribuíram para a criação, junto aos marítimos, de uma cultura de solidariedade de classe.

O termo greve passou a fazer parte do cotidiano da população de Corumbá, bastando a escrita da palavra nas páginas do jornal para chamar a atenção dos leitores. Assim, o *Tribuna* de Corumbá noticiou, na primeira página de 18 de março de 1930, o movimento unificado:

“Greve

Acham-se em greve desde ontem, os marinheiros e taifeiros que trabalham nas embarcações do Lloyd Brasileiro, na carreira desta cidade a Montevideú.

Pela Sociedade União dos Taifeiros e pela Sociedade dos Marinheiros Unidos, foi pedido a Superintendência do Lloyd, aqui, o aumento de lotação no seu pessoal de taifa e de convéz, sob a alegação de excesso de serviço, tendo-lhes recusado o pedido pelo sr. Cmte. Benedito Leal.

Em vista disso declararam-se em greve os marítimos dessas classes, desembarcando todos do vapor ‘Uruguay’, que zarpou hoje para Montevideú, tripulado por pessoal da Flotilha e do Arsenal de Marinha do Ladário, cedido pelo Cmte. Rogerio de Sequeira.

Até a hora de levantar ferros, esteve o ‘Uruguay’ garantido por uma força de polícia, devidamente armada e municada, como medida de precaução contra os grevistas, que, entretanto, se portaram em atitude de completo pacifismo.”¹¹⁴

Alterava-se também a relação da imprensa com o movimento dos marítimos, pois já não bastava anunciar a greve em poucas linhas. A situação exigia informações complementares: atuação policial, se houvera conflito físico, qual a posição do patronato, a situação da navegação, entre outras. Contudo, o comportamento do jornal, noticiando os acontecimentos com certa

¹¹³ BOABAID & IRMÃOS. (telegrama) Ao presidente do estado. Cuiabá, 22 de maio de 1926. Cx.1926-B - APEMT.

¹¹⁴ Jornal *Tribuna*. Corumbá, 18/3/1930 (p.1) - BEIP.

independência, restringia-se ao limite da não agressão a uma categoria que conquistava espaço na sociedade local. Alimentando essa aparente independência, o jornal voltou ao assunto no dia 9 de maio de 1930, publicando uma nota assinada pelo primeiro secretário da Sociedade dos Marinheiros Unidos, Antonio Pereira Silva, em que esclarecia “a verdade dos fatos”, perante os boatos sobre a greve:

“As classes dos taifeiros e dos marinheiros, sobrecarregados de serviços estafantes nos navios do Lloyd Brasileiro, da carreira desta cidade a Montevideú, apresentaram as suas reclamações e solicitaram o aumento do pessoal seguinte: um cosinheiro, um taifeiro e um moço de convés. Não eram desarrazoadas essas pretensões se considerar-se que esses navios, com tripulação superior a trinta (30) homens, têm apenas um cosinheiro! Considere-se ainda que todas as viagens transportam passageiros, mas mesmo sem eles, o cosinheiro era forçado a trabalhar das 4 da madrugada até as 10 da noite, para poder dar conta das suas obrigações.”

A nota, por meio da comparação com outras embarcações de menor calado, tentava demonstrar quão desgastante era o trabalho do cozinheiro, tendo que servir sete refeições diárias para tripulantes e passageiros. Argumentava ainda com a necessidade da contratação de mais dois moços de convés, para os navios *Paraguay*, *Argentina* e *Uruguay*, o que foi desconsiderado pelo Loyd. Nestas condições, explicava a nota, os marinheiros e taifeiros

“... acharam por bem desembarcar, isto porém, de forma pacífica, sem a menor ameaça e sem mais exigências.

Não pediram aumento de salário como se apregoa por aí; não ameaçaram, como também se diz. Recolheram-se apenas para suas residências, comunicando às sociedades respectivas o motivo porque o faziam. Estas, que já estavam cientes e acordes com o seu procedimento, lhe deram o conforto da sua solidariedade, sem, contudo, ter qualquer gesto de hostilidade para com as autoridades constituídas, que sempre respeitaram, e para com a administração do Lloyd Brasileiro.

Fazendo esta declaração visamos apenas esclarecer o público dos motivos que levaram os taifeiros e os marinheiros a desembarcarem dos navios do Lloyd.”

A nota, ao descrever com detalhes o cotidiano na embarcação, apontando para a carga de trabalho do cozinheiro e sempre recorrendo ao caráter pacifista do movimento, tinha o claro objetivo de sensibilizar a opinião pública para sua causa. Por fim, o documento esclarecia a posição de outra categoria que se unira em favor dos marinheiros e taifeiros:

“Os foguistas, compreendendo a justiça de nossas pretensões, demitiram-se também, num gesto nobre, não tendo, entretanto, qualquer atitude agressiva, que lhes desacreditasse o passado de homens pacíficos e laboriosos.

Mostraram, apenas, que são homens que sabem discernir o justo do injusto e que levam seus sentimentos de solidariedade ao ponto de se sacrificarem pessoalmente.”

A solidariedade dos foguistas com outras duas categorias, dispostas a enfrentar as retaliações do patronato, demonstra o nível de organização e solidariedade de classe atingido pelos trabalhadores no transporte fluvial/marítimo em Corumbá. Esses sujeitos entendiam de forma peculiar as relações de classe existentes no sistema.

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 capítulo, 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 trans-nacional.¹¹⁵ Eles contavam pelo menos com uma vantagem nessa empreitada: os trabalhadores, pela 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 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, como se pode ver nas biografias descritivas (nos anexos), um paraguaio como Juan Dias, presente em 1909 na reunião de fundação da sociedade Prácticos 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 6 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.¹¹⁶

Talvez o espaço com maior probabilidade de se encontrar o elo entre os movimentos acontecidos em Corumbá com o movimento operário do Paraguai, Uruguai e Argentina seja

¹¹⁵ O artigo nº60, dos estatutos da FOM-A, de 1917, previa o ingresso de filiados aos sindicatos similares estrangeiros: transcrição e comentário dos estatutos no REPÚBLICA ARGENTINA. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*. Buenos Aires: Imprenta y Casa Editora Juan A. Alsina. Nº 40, Febrero de 1919 – BBKA.

¹¹⁶ Foi a bordo de um navio que o marítimo Eduardo Xavier recebeu convite para fazer parte do Sindicato dos Taifeiros, iniciando sua vida de militante. Cf. entrevista em GOMES, A. de C. (coord.), FLAKSMAN, D. R., STOTZ, E. *Velhos militantes: depoimentos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1988, p.129.

mesmo o interior dos navios, no cotidiano do trabalho, nos contatos estabelecidos entre trabalhadores, inclusive militantes, ou seja, na vivência inter-étnica do navio. É o que tenho buscado demonstrar particularmente no segundo capítulo e nas biografias descritivas.

Enfim, percebe-se que durante o período estudado, a organização de associações, as greves e mesmo a utilização da imprensa local foram meios encontrados pelos trabalhadores corumbaenses para buscar melhores condições de vida e trabalho. Esse processo revelou uma característica distinta daquela comumente apresentada na historiografia sobre o movimento operário nacional: a de que, longe dos grandes centros do país, só havia espaço para as relações coronelistas. Demonstra, ainda, que a cultura de classe dos marítimos mato-grossenses foi construída no contato com trabalhadores de outros portos, particularmente do Paraguai, Uruguai e Argentina, ou seja, uma cultura trans-nacional ou cosmopolita.

III.6 – A questão dos práticos

Apesar da diversidade étnica nos navios e nos portos, esses eram espaços nacionalizados onde o Estado Nação, seja a Argentina, o Paraguai, o Uruguai ou o Brasil etc, sustentava seu estandarte sinalizando que aquele era um lugar em que as leis do país regiam as relações de trabalho e de convivência, ou ao menos pretendiam reger, por vezes aproximando-se das normas empregadas nos navios militares. Para esses países que viviam na eminência, muitas vezes imaginária, de um conflito armado, era condição de *segurança nacional* que os seus trabalhadores tivessem o domínio da arte da navegação e o conhecimento dos caminhos navegáveis. Para os governos, mais do que força econômica-comercial, ter mão-de-obra nacional em seus navios significava vantagem estratégica-militar, no caso de um conflito bélico.¹¹⁷

¹¹⁷ É certo que a nacionalização da mão-de-obra era uma preocupação para com todas as profissões, principalmente no pós-30, todavia os marítimos tinham uma atenção maior neste aspecto, como revela os decretos seguintes: DECRETO N.20.291, de 12 de agosto de 1931, Aprova o regulamento para execução do art.3º do decreto n.19.482, de 12 de dezembro de 1930 “Da nacionalização do trabalho”; DECRETO N.20.303 de 19 de agosto de 1931, Dispõe sobre a nacionalização do trabalho na marinha mercante e dá outras providências. In: REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Coleção das leis de 1931. Volume II. Atos do Governo Provisório. Decretos de maio a agosto. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1942. Também, DECRETO N.20.671 de 17 de novembro de 1931, Subordina a novo preceito disposições do decreto n.20.303... In: REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Coleção das leis de 1931. Volume III. Atos do Governo Provisório. Decretos de maio a agosto. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1943.

Essa nacionalização dos espaços de trabalho dos marítimos influenciaria decisivamente na construção da unidade operária internacional – ou, de outra maneira, nas dificuldades para se conseguir tal unidade - caracterizando o processo de construção da identidade operária internacional dos marítimos como um caminho nem sempre harmônico, por vezes contraditório em relação à pretensão unificadora e igualitária dos movimentos operários organizados.

Se foi a partir das organizações nacionais como a FOM-A, a FOM-U e a LOM que o movimento operário tentou romper as fronteiras nacionais – um discurso internacionalista necessário para chamar atenção de uma multidão operária nada uniforme, composta de europeus, asiáticos e americanos do Cone-Sul - ¹¹⁸, o internacionalismo não se dava senão com a permanência e mesmo a intensificação de sentimentos nacionais próprios de um período de grande efervescência dos debates nacionalistas nos países do Cone-Sul, em vista da coincidência de datas históricas como a comemoração do centenário de independência da Argentina, em 1910, e do Brasil, em 1922, além das disputas em torno do território do *chaco* entre o Paraguai e a Bolívia.¹¹⁹

O nacionalismo poderia se manifestar de várias formas, inclusive na defesa da bandeira nacional, um símbolo bastante presente no cotidiano da embarcação. É o que revela os depoimentos de marítimos brasileiros que entraram em conflito com marítimos franceses por esses terem desrespeitado a bandeira nacional no porto de Montevidéu. Foi aberto um inquérito para apurar os fatos e as responsabilidades. De forma geral: o tripulante do vapor nacional *Taubaté*, Amaury Ferreira Duque Estrada, ao ver - a partir do caes - 3 tripulantes franceses do vapor nacional *Aracaju* (entre os quais o comandante Aufret Van Kemp), pisarem na bandeira brasileira ao desembarcarem, avisou ao seu primeiro imediato e aos seus companheiros de bordo do *Taubaté*, do ocorrido, o que causou revolta aos tripulantes do *Taubaté* os quais exigiam reparação pelo desrespeito ao símbolo nacional.

O caso terminou com a apreensão da bandeira que estava em poder dos franceses, os quais levavam para o consulado brasileiro em Montevidéu como encomenda, e a repreensão por parte dos tripulantes do *Taubaté*.¹²⁰

¹¹⁸ Quanto a diversidade étnica e cultural das “classes trabalhadoras” e a identificação nacional, ver HOBBSBAWM, E. J. *Qual é o país dos trabalhadores?*. In: HOBBSBAWM, E. J. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987 (Oficina da história, v.2), pp.89-97.

¹¹⁹ Para uma análise comparativa do nacionalismo de direita no Brasil e na Argentina, tendo como foco os intelectuais, ver BEIRED, J. L. B. *Sob o signo da nova ordem: intelectuais autoritários no Brasil e na Argentina*. São Paulo: USP; Edições Loyola, 1999.

¹²⁰ São 4 ofícios do CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, em Montevidéu, ao Ministro de Estado das Relações Exteriores, Sr. Dr. José Manoel de Azevedo Marques, um de 22/4/1920, outro de 23/4, outro

A luta dos marítimos até podia se dar contra empresas trans-nacionais, mas os trabalhadores sabiam que as conquistas eram garantidas, ou não, em última instância, pelos governos de seus países. Isso levava a uma disparidade entre os diversos países, no que concerne às garantias trabalhistas. No início do século XX, o Uruguai, por exemplo, tinha leis mais favoráveis aos trabalhadores do que a Argentina e, mais ainda, do que o Brasil e o Paraguai.

No caso dos marítimos que navegavam as águas do Prata e do Paraná/Paraguai, o apelo ao nacionalismo era ressaltado, também, quando da disputa pelo emprego, particularmente no ofício especializado, como o de prático. Grande conhecedor dos caminhos fluviais, aprendizado construído em anos de experiência e estudos, o prático era tido pela Marinha Brasileira e provavelmente da mesma forma pelos demais países do Cone-Sul, como um indivíduo estratégico para as pretensões militares. Por essa razão, mais do que os demais ofícios marítimos, a função de prático tinha um *status* diferenciado, aproximando-se do que seria uma *aristocracia operária*.¹²¹ Valorizar essa diferença era parte das preocupações das sociedades de práticos, como forma de defender os postos de trabalho conquistados.

Contudo, a Marinha Mercante em Mato Grosso sofria com a carência de braços especializados para essa e outras funções, ocupadas por estrangeiros ou não naturalizados, especialmente paraguaios, o que gerou discussões volumosas entre a Capitania dos Portos e o Ministério da Marinha, sobre a melhor solução para o problema da falta de mão-de-obra habilitada.¹²²

de 28/4 e um último de 30/4. Repartições Consulares, Montevidéu, Ofícios Recebidos janeiro-junho 1920. Estante 257, Prateleira 2, Volume 8 – AHI.

¹²¹ Relativizo esta caracterização de “aristocracia operária” por compreender que os elementos que possuo não me permitem aprofundar o estudo desse grupo de trabalhadores em suas relações com outros da mesma classe e com outras classes, bem como o nível de salário, de consumo e as condições de moradia. Para uma conceitualização de “aristocracia operária”, ver: HOBBSBAWM, E. J. *O debate sobre a aristocracia operária reexaminada*. HOBBSBAWM, E. J. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988 (Oficina da história, v.2), pp.315-348.

¹²² Em 1909, dos seis práticos matriculados na Capitania de Mato Grosso para as linhas Montevidéu-Corumbá e Assunção-Corumbá, apenas um era brasileiro, enquanto dois eram italianos, um espanhol e dois paraguaios. Cf. CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 25 de dezembro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares. Assunção. Ofícios 1909-1910. Estante 238, Prateleira 3, Volume 15 – AHI. Em 1915 o capitão do porto do estado encaminhou ofício ao Ministério da Marinha “espondo as dificuldades em que se encontra a navegação do mesmo Estado, pela falta de práticos nacionais habilitados”: OFFICIO nº182. (anexo/cópia). Ministerio dos Negocios da Marinha, comunicação nº3183. Alexandrino Faria de Alencar ao Snr. Inspector de Portos e Costas. Rio de Janeiro, 10 de mar. de 1915. Lata 153, Doc.3419 - SDM. Para resolver o problema, o ministro da Marinha resolveu reduzir a dois anos de embarque na região o período de cinco exigido pelo Regulamento de Cabotagem: MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA, comunicação nº3183. Alexandrino Faria de Alencar ao Snr. Inspector de Portos e Costas. Rio de Janeiro, 10 de mar. de 1915. Lata 153, Doc.3419 - SDM.

Em 1914, o ministro da Marinha baixava norma com vistas a resolver o problema, ao mesmo tempo em que buscava aplicar a política de garantia da *ordem* e da *segurança nacional*. Para tanto, recomendou que fossem admitidas, para os cargos de subalternos nos transportes fluvial e marítimo, “as ex-praças do Corpo de Marinheiros Nacionais e Batalhão Naval, que tenham dado baixa por conclusão do tempo legal de serviço e de cujos assentamentos consta a nota de bom comportamento”¹²³. Utilizando-se de mão-de-obra educada na disciplina militar, o ministro tentava transpor a obediência militar para o transporte mercante.¹²⁴

Mesmo com essa decisão do ministro e os acordos de livre navegação dos rios da Prata, Paraná e Paraguai, quem predominava na praticagem do estuário do Prata a Corumbá eram os trabalhadores paraguaios e argentinos¹²⁵. Essa predominância foi construída de duas formas: com a matrícula de argentinos e paraguaios na Capitania dos Portos de Mato Grosso e no retalhamento dos rios em diversos trechos colocados sob domínio das praticagens argentina e paraguaia.¹²⁶

¹²³ Cf. BRASIL. Inspectoria de Portos e Costas. Circular n.1236 ao Snr. Capitão do Porto do Estado de Matto Grosso. Rio de Janeiro, 30 de dez. de 1914. Lata 153, Doc.3419 - SDM. Conforme relatório do Ministério da Marinha, em 1917 os serviços de praticagem eram feitos livremente em território nacional, com exceção de Mato Grosso onde a praticagem exercida até o estuário do Prata era militar, BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Almirante Reformado Alexandrino Faria de Alencar. Ministro de Estado dos Negocios da Marinha, em abril de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1918, p.219 - CEDAP. Em ofício de 1918, ao comandante da Flotilha de Mato Grosso, o Estado Maior da Armada colocava à disposição do Loyd Brasileiro os práticos militares da Flotilha e estipulava que, no retorno de cada viagem os práticos deveriam apresentar-se ao comando militar. De acordo com o documento “reservado”, esta medida era uma tentativa de evitar “a situação difícil em que eventualmente se poderá encontrar a navegação brasileira nos rios Paraná e Paraguai, em face das exigências da associação de praticagem de Montevideú...”: OFÍCIO n.2330. Ministério dos Negocios da Marinha ao Exmo. Snr. Sub-Secretário das Relações Exteriores. Encaminha cópia de dois ofícios do Estado Maior da Armada. Rio de Janeiro, 23/5/1918. Ministério da Marinha, Avisos recebidos, 1906-1918, Estante 304, Prateleira 2, Volume 7 - AHI.

¹²⁴ Todavia, diante da escassez de mão-de-obra nacional habilitada, o Ministério da Marinha autorizou, em 1920, a matrícula nas capitânicas de praças excluídas das fileiras da Marinha de Guerra por não serem de “boa conduta”, desde que exibam “atestados de boa conduta civil passados pelas autoridades policiais”, cf. BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Joaquim Ferreira Chjaves. Ministro de Estado dos Negocios da Marinha, em abril de 1921. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1921, p.272 (Aennexo): AVISO n.665, de 25 de fevereiro de 1920. - CEDAP.

¹²⁵ O mesmo ministério, em 1920, ressalta a falta de trabalhadores nacionais e a predominância de paraguaios e argentinos nos serviços de praticagem do Baixo Paraguai, Paraná e do Prata: BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Joaquim Ferreira Chjaves. Ministro de Estado dos Negocios da Marinha, em abril de 1921. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1921., p.100 - CEDAP. À p.92 é destacado o excesso de pilotos, práticos, ajudantes e sub-ajudantes de maquinistas nas capitânicas de Mato Grosso e Pará. Em Mato Grosso o excesso de práticos se dava na praticagem regional e não para o Prata. Ver também BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Pelo Dr. João Pedro da Veiga Miranda, Ministro de Estado dos Negocios da Marinha. Outubro, 1922. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1922, p.199 - CEDAP.

¹²⁶ Por outro lado, o cônsul uruguaio no Paraguai reclamava, em dois ofícios de 1925, sobre a condição privilegiada dos navios argentinos que navegavam para Assunção, no que se refere a praticagem e as tarifas de praticagem, o que estaria provocando a redução do tráfico entre Montevideú e Assunção e, também, levando os navios brasileiros a evitarem os portos paraguaios. Cf. DON JUAN CARLOS BLANCO (Dr.), Ministro de Relaciones Exteriores. N°23, Asunción, diciembre 12 de 1925. “Archivo del Dr. Alfredo de Castro Legacion del Uruguay en Paraguay. Correspondencia Oficial, 1925-1927” – AGN; DON JUAN CARLOS BLANCO (Dr.), Ministro de Relaciones

Especialmente a segunda forma era severamente atacada pelo Ministério da Marinha do Brasil e pela Capitania de Mato Grosso, por desrespeitar os acordos de livre navegação, assinados no século XIX. Por outro lado, era também a forma encontrada pelas organizações operárias de garantir o controle do espaço laboral, inclusive no que se refere às vagas de trabalho e a sustentação das greves e boicotes.

Conforme o Primeiro Tenente Americo Leal, em relatório feito a bordo do vapor *Diamantino*, em 1923, e apresentado à Flotilha de Mato Grosso ¹²⁷, os práticos argentinos guiavam os navios brasileiros no trecho entre Montevideú e Humaitá, enquanto os paraguaios faziam a praticagem entre Humaitá e Corumbá. Não existiria uma lei argentina que regulamentasse a praticagem de argentinos em navios brasileiros, “sendo esta exigência satisfeita por uma praxe muito antiga”. O mesmo já não acontecia no lado paraguaio das águas, “onde um regulamento, denominado ‘Regulamento dos Práticos do Sul’ posto em vigor por um decreto de outubro de 1921, estabeleceu, para todos os navios estrangeiros, a obrigatoriedade” de práticos paraguaios. Entretanto, não havia regulamentação para a praticagem acima de Assunção, ou seja, em direção norte, para Mato Grosso, mas “sim, ‘um costume’, de todos os navios receberem práticos em Assunção, para a viagem de subida, até Corumbá”.

O tenente então passa a relatar sobre a influência da “Associação Marítima” (LOM) de Assunção, presidida pelo Capitão do Porto, afirmando que a “sociedade, que conta mais de mil homens, é considerada ali como um elemento de grande preponderância na política do país, a ponto de conseguir do Governo um decreto para fazer vigorar o referido regulamento de práticos...”.

Outro fato relatado diz do vapor brasileiro *Rio Grande*, também do Loyd, que fez uma viagem de Montevideú a Corumbá inteiramente com praticagem nacional. Ao passar pelo porto de Assunção fora obrigado a pagar à “Associação dos Marítimos”, o valor correspondente aos salários de dois práticos paraguaios, mesmo o navio seguindo viagem somente com os práticos nacionais.

No caso do vapor *Ladário*, o tenente salienta que, ao recusar o pagamento de dois práticos paraguaios em Assunção, a “Associação Marítima” teria ordenado a recusa de

Exteriores. Nº37, Asunción, diciembre 23 de 1925. “Archivo del Dr. Alfredo de Castro Legacion del Uruguay en Paraguay. Correspondencia Oficial, 1925-1927” – AGN.

¹²⁷ TENENTE AMERICO LEAL (1º). Relatório sobre a navegação dos rios da Prata, Baixo Paraná e Paraguay. 1923. (anexo) OFÍCIO n.3230. Ministério dos Negocios da Marinha. Ministro Alexandrino Faria de Alencar, ao Ministro das Relações Exteriores. Rio de Janeiro, 18/7/1923. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1923-1926. Estante 304, Prateleira 2, Volume 9 – AHI.

fornecimentos (de lenha e viveres) aos navios do Loyd Brasileiro em todo o território paraguaio, o que foi prontamente atendido pelos fornecedores à barranca do Rio Paraguai:

“depois de resolvidos os incidentes provocados pelos vapores ‘Diamantino’ e ‘Ladário’, *com a vitória para os práticos paraguaios*, o presidente da Associação Marítima escreveu uma carta-circular, dirigida aos fornecedores paraguaios, cujo portador foi um dos práticos embarcados no ‘Diamantino’, revogando a ordem anterior, em vista ‘*de terminado o incidente provocado pelo Lloyd Brasileiro, com a vitória para a Associação Marítima’ ...*”.

Durante todo o período pesquisado, encontram-se várias fontes brasileiras relatando a imposição de práticos – algumas vezes também de tripulantes de outros ofícios - estrangeiros em navios nacionais, feitas pelas organizações dos trabalhadores. O que estava em questão, na parte das organizações, era a manutenção do *closed shop* duramente conquistada nos portos platinos e no Paraguai, de um lado, e a ausência de uma sociedade de práticos em Corumbá, em vista do número reduzido de pessoas especializadas para aquela função na cidade, possibilitando o preenchimento das vagas por militares da Marinha.

Para as associações de práticos, seja do Paraguai, do Uruguai ou da Argentina, garantir a lotação dos navios com tripulantes registrados em suas respectivas capitânicas e, o mais importante, filiados às entidades operárias, era uma luta que extrapolava a questão nacional e amparava-se na condição de sobrevivência das associações que sustentavam os seus poderes no controle da mão-de-obra embarcada. Entretanto, as associações defendiam essa forma de preenchimento dos cargos de práticos utilizando-se de um discurso ligeiramente nacionalista, qual seja, de que em território nacional a praticagem deveria ser nacionalizada.

Ao se olhar a divisão dos rios em trechos, cada qual sob responsabilidade de determinada associação de práticos, percebe-se que a delimitação desrespeitava as fronteiras nacionais, como por exemplo, o trecho de praticagem argentino do Alto Paraná que ia até Humaitá, já dentro do território paraguaio, ou o do norte paraguaio que ia de Assunção à Corumbá. Parece que havia um acordo de respeito mútuo entre as organizações de práticos, cada qual respeitando o espaço da outra.

No caso de Corumbá, como não existia associação de práticos e, conforme visto anteriormente, a maioria dos trabalhadores desse ofício, matriculados na Capitania dos Portos daquela cidade mato-grossense, era composta por estrangeiros, a organização dos práticos de Assunção acabava por controlar esse trecho, impondo a todos os navios, inclusive aos brasileiros, o seu pessoal. Isso ajuda a explicar, também, a matrícula de trabalhadores paraguaios na

Capitania de Mato Grosso, ao mesmo tempo em que participavam em Assunção da criação da “Sociedad Prácticos de Ríos del Alto Paraguay”, em 1909.¹²⁸

Um dos principais objetivos dessa sociedade era coibir a navegação para Mato Grosso sem práticos paraguaios, explícito na reunião de fundação da sociedade que aprova também a formação de “uma liga de resistência com o objetivo de evitar os prejuízos resultantes para o grêmio do fato de que certos navios” originários do exterior “não têm práticos nos portos da República para a navegação ao Norte de Assunção”.¹²⁹

As empresas mais atingidas com essas imposições das associações de práticos da Argentina e do Paraguai eram as brasileiras, particularmente o Loyd Brasileiro, pois as companhias paraguaias e argentinas já possuíam pessoal nacional filiado às associações de classe.

Nestas circunstâncias, as divergências entre os trabalhadores, no que se refere à ocupação no mercado de trabalho, particularmente no caso dos práticos, aconteciam mais entre filiados às associações de classe e não filiados, do que necessariamente em relação às diferenças étnicas ou de nacionalidade. Se os primeiros tinham a garantia do emprego em vista do *closed shop*, devendo, entretanto, respeitar as decisões do movimento operário organizado, especialmente no caso de greves e boicotes, os não filiados viviam na insegurança do desemprego, esperando ser chamado para cobrir vaga, geralmente como rompe-greves.

As divergências chegavam, por vezes, às vias da ameaça física. É o que revela o prático da Armada paraguaia Antonio Eloy da Costa que guiava o vapor brasileiro *Miranda*, em abril de 1921. Em viagem de Assunção a Corumbá, encontrou-se no caminho com o vapor paraguaio *Villa de Rosario*. Ao se aproximar, viu que se tratava de um destacamento da Marinha de Guerra paraguaia e que um oficial de bordo deu ordem para que dois marinheiros armados disparassem em sua direção, quando se achava na proa do *Miranda*. Antonio retomou a direção do navio, conseguindo escapar da perseguição do destacamento paraguaio. Segundo Antonio, a questão se prendia ao fato de que os práticos paraguaios achavam-se em greve e faziam “a mais intensa guerra aos práticos que procuram trabalho” condição em que ele se encontrava.¹³⁰

¹²⁸ Cf. *El Diario*, Asunción, 14/2/1910. In: CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. Assunção 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 - AHI.

¹²⁹ *Idem*.

¹³⁰ MINISTÉRIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA ao Snr. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Rio de Janeiro 9 de abril de 1921. Ofício n.1255. Encaminha cópia do Ofício n.115 da Capitania do Porto do Estado de Matto-Grosso, ao Senhor Contra-Almirante Inspector de Portos e Costas, Corumbá 17 de março de 1921. “Ministérios. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1919 - 1922” Maço: 304 - 2 - 8 - AHI.

Não apenas as lideranças operárias enxergavam o *closed shop* como um importante instrumento de controle do mercado de mão-de-obra. Os trabalhadores comuns também tinham essa compreensão, fazendo com que os filiados impedissem o embarque de pessoal não associado. Isso se dava também com os demais ofícios, além dos práticos. Assim aconteceu quando o comandante do vapor *São José*, da Companhia Minas e Viação Mato Grosso, tentou embarcar um cozinheiro brasileiro em Assunção. Os tripulantes paraguaios desembarcaram em sinal de protesto e ameaçaram o comandante e os demais tripulantes brasileiros.¹³¹

Por fim, um exemplo cabal da disposição das federações marítimas em não aceitar brasileiros ocorreu novamente com o vapor *Miranda*. Em junho de 1921, o vapor aportou em Assunção, lotado com tripulação uruguaia e argentina, trazendo os tripulantes brasileiros como passageiros, em vista das imposições da FOM-U e FOM-A nos portos de Montevideú e Buenos Aires. Para não suspender a viagem, os consulados do Brasil nas capitais platinas e em Assunção despacharam o navio em direção a Corumbá nessas condições.¹³²

O oficial Alves da Fonseca, da Diretoria Geral dos Negócios Comerciais e Consulares do Ministério do Exterior do Brasil, argumentou que as exigências das associações de classes argentinas e uruguaias eram contrárias ao critério legal do direito internacional que garante às embarcações brasileiras estarem sujeitas às leis brasileiras, as quais ditavam que a tripulação devia ser composta de dois terços de brasileiros, além do capitão e do chefe de máquinas. Portanto, conforme o oficial, eram falsos os fundamentos de que tais associações não admitiam nos navios senão guarnições a elas filiadas e os governos argentino e uruguaio não podiam deixar que as associações de classe perturbassem esses direitos internacionais.

Para exemplificar como o Brasil dava garantias do cumprimento dessas leis, o oficial lembra que, no Rio de Janeiro, houve uma tentativa semelhante por parte das associações dos estivadores de proibir que a descarga fosse feita por estivadores não filiados. Entretanto, as autoridades locais garantiram, com a força pública, o direito dos armadores. Com isso, o oficial sugeria que o caso devia ser encaminhado pela Seção dos Negócios Políticos e que o consulado em Assunção poderia requisitar ao governo paraguaio o uso da força para expulsão dos tripulantes não requisitados. Um comentário ao final e no verso da última folha, com letra

¹³¹ CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Asunción, 17 de março de 1920. Cópia do telegrama, n.11. “Ofícios 1920”. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 5 – AHI.

¹³² Cf. CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUNÇÃO, 1/6/1921. Encaminha cópia do telegrama n.5, de 19/5/1921, ao Ministro de Estado das Relações Exteriores do Brasil (anexo ao ofício n.34). “Ofícios 1921”. Estante 238, Prateleira 4, N.volume 6 – AHI.

distinta, acrescenta que o caso do *Miranda* era idêntico ao do paquete *Martha Washington*, ocorrido em Buenos Aires e que deu lugar a um incidente com o governo estadunidense.¹³³

Para as associações dos marítimos do Prata e do Paraguai, o direito conquistado, em território nacional, de ocupar vaga nos navios estrangeiros, se sobrepunha às leis de navegação internacional acordadas entre as nações. Tratava-se de um duplo confronto: contra os armadores e governo nacionais, para garantir o direito adquirido, e contra os armadores e representações internacionais que tentavam fazer valer a livre navegação dos rios. Esses desafios não soavam estranhos para uma classe que se construía em âmbito internacional.

¹³³ DIRECTORIA GERAL DOS NEGOCIOS COMMERCIAES E CONSULARES. Alves da Fonseca, 21/5/1921. Transcrição e comentário do telegrama n.5 de 19/5/1921. “Repartições Consulares - Assunção: correspondências recebidas e expedidas, 1901-1930” (maço) Estante 239, Prateleira 1, N. volume 2 – AHI.

Figura nº 06 - Porto de Assunção



Cartão postal enviado de Assunção para Montevidéu, s/d (início do século XX)

Figura nº 07 - Parada para abastecimento no Alto Paraguai

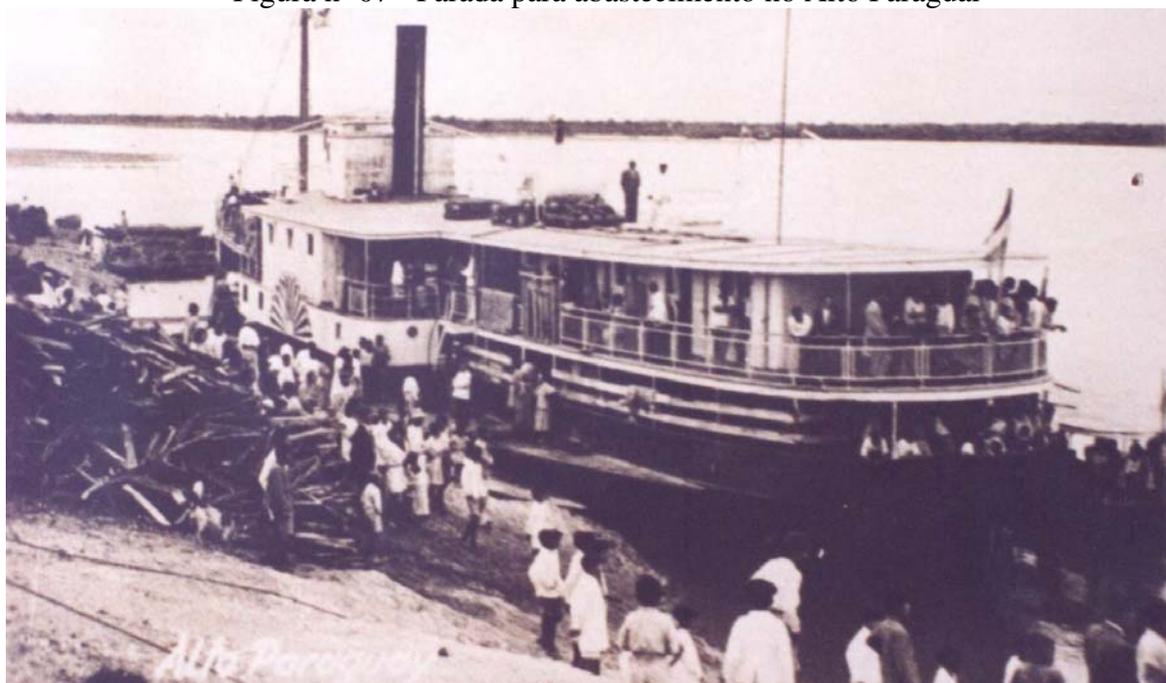


Foto de Adolfo Frifurich. Reprodução de “La rematadora antiguedades”, Assunção.

Além do desembarque e embarque de passageiros, os navios paravam em pequenos povoados para se abastecer de viveres e de lenha. A lenha, amontoada na margem do rio que aparece na imagem, servia para alimentar as caldeiras dos vapores.

**IV – SOLIDARIEDADE E REPRESSÃO:
faces do internacionalismo operário**

‘O Mediterrâneo são rotas’, rotas de terra e de mar, rotas dos rios e das ribeiras, imensa rede de ligações regulares e fortuitas, de distribuição perene de vida, de quase-circulação orgânica... O importante não é mostrar o pitoresco [...]. O importante é verificar o que uma tal rede implica de aproximações, de história coerente, a que ponto o movimento dos barcos, das bestas de carga, das viaturas, das próprias pessoas, torna o Mediterrâneo uno e, de um determinado ponto de vista, uniforme, apesar das resistências locais. O conjunto do Mediterrâneo é este espaço-movimento.

Fernand Braudel (1983, p.310)

IV.1 - As conferências internacionais no Prata

Os debates travados em fóruns internacionais do movimento operário, além de jogarem luz sobre as influências das correntes ideológicas do movimento operário europeu nos movimentos acontecidos na América do Sul, também apontam para as inter-relações das organizações de trabalhadores no continente americano, em especial no Cone-Sul.

Aqui tratarei preferencialmente da Primera Conferencia Socialista y Obrera Panamericana acontecida em Buenos Aires, em 1919, do Congreso Continental de Marítimos realizado em Montevideú, em 1926, e da Conferencia Sindical Sudamericana contra la Guerra, do Chaco, em 1929, também na capital uruguaia.

A Primera Conferencia Socialista y Obrera Panamericana convocada pelo Partido Socialista Argentino reuniu diversos delegados de partidos e associações operárias do continente, entre os dias 26 e 30 de abril de 1919. Estavam presentes representantes do Uruguai, do Equador, do Brasil, dos Estados Unidos, da Bolívia, do Perú, do Chile e do Paraguai,¹ sendo que era a primeira vez que uma organização operária paraguaia participava de uma conferência internacional.

O Partido Socialista argentino, naquele momento, encontrava-se cada vez mais mergulhado na constitucionalidade parlamentar. Esse caminho vinha sendo percorrido desde o final da Grande Guerra e após a Revolução Russa, quando a maioria dos socialistas argentinos, seguindo uma tendência internacional, passam a condenar o regime bolchevique, justamente por ter assinado a paz em separado, contrário à posição socialista de ruptura com a Tríplice Aliança. Já em 1918 essa maioria estava convencida do erro cometido pelos russos ao não respeitarem as etapas históricas revolucionárias. Essa posição dos argentinos os levará a negar o apoio a

¹ Estavam representadas as seguintes organizações: (do Perú) Partido Socialista del Perú, Centro Internacional de Lima, Confederación de Obreros Artesanos; (da Bolívia) Asamblea de las Sociedades Unidas, Partido Socialista de Bolívia, Federación Obrera de La Paz, Centro Social Obrero, Partido Socialista de Santa Cruz; Partido Obrero Socialista de Chile; Partido Socialista Uruguayo; Partido Socialista Revolucionario del Paraguay, sendo que o Partido Socialista do Equador “dado as dificuldades de último momento, não pode enviar delegado” e os partidos do Brasil e dos Estados Unidos da América do Norte, “anunciaram que se fariam presentes na Conferência”. GAONA, F. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987 (Tomo II), p.143. O autor cita artigo de *La Vanguardia* de 9 de abril de 1919. No dia 16 de abril de 1919 o jornal comenta a chegada do representante estado-unidense, *Idem* p.144. As fontes citadas por Gaona não confirmam a participação do delegado brasileiro.

qualquer movimento espontâneo das massas, como dos anarquistas, que tendesse a desestabilizar o regime democrático constitucional, espaço privilegiado para a atuação parlamentar.²

Vários assuntos foram debatidos na Conferência, como jornada e condições de trabalho, salários, conjuntura econômica no pós-Guerra etc. Um dos objetivos era propiciar informações mútuas e estudos coordenados dos problemas da classe operária continental “criando condições mais favoráveis ao movimento proletário de cada país”. Todavia, um tema em especial exigiu maior atenção dos presentes: as divergências entre Perú e Chile quanto as questões de fronteira (Tacna e Arica) que remontavam à Guerra do Pacífico do século XIX.³

Ao final a Conferência aprovou que os trabalhadores do Continente deveriam “atuar por seus próprios meios de luta, para obrigar” os governos “a submeterem a solução das questões territoriais” às deliberações da Liga das Nações⁴, seguindo uma tendência da social-democracia alemã na II Internacional.

O receio das lideranças operárias quanto a um eventual conflito bélico na região, e suas respectivas consequências para os trabalhadores, era alimentado em grande parte pelas lembranças ainda frescas da Grande Guerra. Os debatedores recorriam ao exemplo da Grande Guerra, de 1914 a 1918, e suas consequências para o proletariado europeu, para justificar a necessidade de tomada de posição por parte dos socialistas.

Esse receio ressurgiu na convocação da conferência contra a Guerra do Chaco. O encontro, realizado em fevereiro de 1929 na capital uruguaia, é particularmente importante para esta discussão, porque tornou-se um espaço de debate das idéias internacionalistas trazidas pelos delegados dos diversos países participantes, dentre os quais os representantes das nações diretamente envolvidas no conflito, o Paraguai e a Bolívia, além do Brasil, da Argentina, do Uruguai e do Perú.⁵ Em suas intervenções, os delegados faziam uma análise da conjuntura

² Cf. DOESWIJK, A. *Entre camaleones y cristalizados: los anarco-bolcheviques rioplatenses, 1917-1930*. Campinas: 1998. Tese (Doutorado em História) UNICAMP-IFCH (Mimeo.), p.93. Corroborando essa análise GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II, p.143) salienta que a Conferência exercera “uma decisiva e grande influência sobre Recalde Milesi e sua geração”, refletindo na amplitude do movimento sindical paraguaio e no novo direcionamento dado ao Partido Socialista Revolucionário “com uma acentuada tendência a complementar a ação gremial com a ação parlamentar” (p.147)

³ *Idem*

⁴ *Idem*

⁵ Estavam presentes delegados das seguintes organizações: Comitê Pró-Confederação Sindical Latino Americana, patrocinadora da Conferência, a Confederação Nacional do Trabalho da Bolívia; a União Operária do Paraguai; o Centro Operário Regional do Paraguai; a Federação Operária de Lima, Perú; o “Comitê Central Geral do Trabalho” e a Federação Sindical Regional do Rio de Janeiro, Brasil; a União Sindical Argentina, e o Bloco de Unidade do Uruguai”. *Idem*, p.150.

política e econômica de seus respectivos países e discutiam a posição a ser assumida pelo movimento operário diante dos problemas nacionais e internacionais.

Apesar dos esforços internacionalistas dos operários em tentar barrar as pretensões militares dos governos paraguaio e boliviano, o conflito bélico ocorreu entre 1932 e 1935. Todavia as propostas de não participação operária no conflito e a denúncia das razões da guerra foram resultados de um debate bastante rico que contribuiu no entendimento do internacionalismo dos trabalhadores na região, especialmente dos marítimos.

Como se viu no capítulo III, o governo liberal do Paraguai já estava debilitado em vista da conjunção de vários fatores sociais, políticos e econômicos, entre os quais, a crise mundial do final da década de 1920 e a ruptura com a frágil política de negociação com o movimento operário. A eminência da guerra com a Bolívia surgia como uma oportunidade de unir novamente as diversas forças do país, em torno do governo, para combater o inimigo externo identificado na ditadura boliviana e seu apoiador, o imperialismo *ianque*.

Entretanto, os opositores internos do governo paraguaio já haviam formado uma frente de crítica às pretensões belicistas e de apoio a uma saída negociada para o conflito. Conforme Evaristo Duarte “participavam desse amontoado opositor os colorados, os liberais da oposição (...), membros das Forças Armadas, a Liga Nacional Independente, o Novo Ideário Nacional e, no fim, até o movimento operário.”⁶

Segundo a análise deste autor, as tendências do movimento operário paraguaio – como os socialistas, comunistas e anarquistas, exceção feita a alguns anarquistas isolados – “não fizeram oposição efetiva à onda chauvinista que tomou conta do país”, em vista da eminência da guerra. A crítica nacionalista à guerra não era contundente em uma campanha anti-guerra e se limitava a denunciar a relação do governo boliviano com o imperialismo norte-americano em sua pretensão de tomar uma parte do território nacional dos paraguaios. Essa posição do movimento operário paraguaio teria sido assumida na “Resolução do Conselho da União Operária do Paraguai”, em dezembro de 1928. Os comunistas até teriam sofrido retaliações da Internacional Comunista “que havia orientado a seção paraguaia no sentido de deflagrar uma campanha antiguerreira”. Na ocasião a Internacional expulsara do partido paraguaio o secretário geral, Lucas Ibarrola, por não seguir tais orientações.⁷

⁶ DUARTE, E. E. C. *Nacionalismo e movimento operário na origem do Estado Nacional Revolucionário Paraguai: 1936-1947*. Assis, 2002. Tese (Doutorado em História) FCL-Unesp/Assis (Mimeo.), p.220.

⁷ *Idem*. p.221-3.

De fato as considerações feitas na resolução parecem apontar para uma avaliação nacionalista do conflito: denunciavam o governo boliviano e o imperialismo norte-americano de preparar uma guerra de conquista de “uma porção do território denominado Chaco Paraguai desde 1536”; acusavam o governo da Bolívia de não aceitar o pedido do governo paraguaio de negociar, nos fóruns internacionais, uma saída pacífica para a questão; destacavam a investida do exército boliviano em território sob a soberania paraguaia etc.⁸

Todavia, o documento traz indícios fortes de uma interpretação de classe e internacionalista para o conflito. Ainda nas considerações que antecedem as resoluções, as organizações operárias demonstram preocupação com o que poderia ser um prólogo de uma conflagração americana, ansiada pelos Estados Unidos, o que significaria o aprofundamento da exploração das massas e o aumento da pobreza, de um lado, e o acúmulo de riqueza de outro. Com isso, os autores alertam que toda guerra é “uma traição de lesa-civilização” e que mais do que ninguém são as classes trabalhadoras que devem se interessar pela supressão desse meio de violência.⁹

Por ser impossível a comunicação ou relação direta entre o operariado paraguaio e boliviano, conforme o documento, – em vista da situação de guerra e o regime “de tirania” na Bolívia que tolhera as liberdades públicas e de reivindicações dos trabalhadores – as organizações operárias resolvem, “em homenagem à paz, ao trabalho e ao progresso”, protestar contra a ameaça de guerra ou a guerra mesmo; sugerir às organizações operárias e camponesas das nações americanas, européias, asiáticas e dos demais continentes, bem como aos partidos de “idéias avançadas e a todos os grupos sociais que se esforcem pelo reinado da cooperação e da solidariedade humana”, que se realize um Congresso Extraordinário “ou qualquer outra ação pacifista a fim de evitar” a guerra. Ao final convoca as organizações internacionais, como a Federação Sindical Internacional, a Internacional Sindical Vermelha e o Comitê Pró-Confederação Sindical Latino Americana, para organizarem um congresso operário extraordinário com a participação das organizações operárias “sem distinção ideológica, para trabalhar pela paz e a justiça nacional e internacional”.

⁸ UNION OBRERA DEL PARAGUAY. Resolución adoptada ante la grave amenaza de guerra entre Bolivia el Paraguay. Asunción, diciembre de 1928. In: GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.189-190. A resolução foi assinada por Rufino Recalde Mílesi (secretário da UOP), Daniel Villalba (secretário da LOM), Gregorio Galeano (secretário da FOP) e Francisco Gaona (secretário da SEF, ferroviários).

⁹ Um debate sobre a violência da guerra e a violência revolucionária, contemporânea ao início do século XX, e que de certa forma influenciava as discussões nos fóruns internacionais dos trabalhadores, está na polêmica entre Kautsky e Lênin, particularmente na resposta desse último (p.149): KAUTSKY, K. *A ditadura do proletariado*; LENIN, V. *a revolução proletária e o renegado Kautsky*. São Paulo: Rumo Gráfica Editora Ltda., s/d (coleção História e Política 2).

Na descrição de Francisco Gaona, um dos delegados paraguaios presentes na Conferência, a reunião iniciou-se no dia 25 de fevereiro de 1929 no estádio Uruguai, contando com uma numerosa e entusiástica participação. Nos cartazes espalhados no estádio lia-se diversas consígnas do movimento operário internacionalista: “Os proletários não têm pátria, não se pode tirar-lhes o que não têm”; “Guerra à guerra. Viva a fraternidade dos operários e camponeses”; “Aos trabalhadores bolivianos e paraguaios nada os separa. Tudo os une”; “Durante a guerra colocar-se-a ao proletariado o seguinte dilema: servir a um ou outro grupo capitalista ou bem destruir a ambos”.¹⁰

Nos informes dos diversos delegados presentes, sobre a política e a economia dos países latino-americanos e as condições de trabalho, percebe-se o consenso no entendimento de que o Continente passava por um período de mudança do predomínio imperialista inglês para as mãos do imperialismo estado-unidense, mas que as relações de trabalho não se alteravam, prevalecendo a super-exploração do trabalhador rural, como nos ervaís, e a não regulamentação ou obediência à lei de 8 horas diárias de trabalho, os baixos salários etc.

No discurso de abertura, Eugenio Gómez, membro do Comité pro Confederación Sindical Latino Americana,¹¹ fez uma longa explanação sobre as conseqüências da dominação imperialista no continente e foi incisivo quanto a posição que o movimento operário continental deveria assumir perante o risco da guerra: “O proletariado latino-americano deve preparar-se, pois, para responder a consigna de guerra à guerra imperialista”, tomando uma série de medidas que organize e unifique os sindicatos, com primordial atenção à criação da Confederación Sindical Latino Americana¹² (prevista para ser fundada em um congresso operário em Montevidéo, em maio daquele ano).¹³

Comparando as posições de Eugenio Gómez com a resolução aprovada na Primera Conferencia Socialista y Obrera Panamericana convocada pelo Partido Socialista argentino, em

¹⁰ GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.148

¹¹ No tópico seguinte apresentarei fontes que indicam a atuação militante de Eugenio Gómez no Uruguai, desde ao menos a segunda década do XX, como secretário da FOM e da *Sociedad de Resistencia de Obreros*.

¹² *Justicia Uruguay*, 26/2/1929. “Sesiono ayer la Conferencia Contra la Guerra. El compañero Gómez presentó el informe del Comité pro Confederación Sindical Latino Americana.” (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento AG-09-01-023) – AEL.

¹³ Cf. Dulles o congresso constituinte da *Confederación Sindical* aconteceu no final de maio, em Montevidéo, contando com a presença de sete delegados brasileiros, dentre os quais uma liderança da União dos Trabalhadores Marítimos e Portuários do Brasil, entidade filiada à Confederação Geral do Trabalho do Brasil. A CGTB, por sua vez, havia sido fundada no início daquele mês no Congresso Operário Nacional, realizado no Rio de Janeiro. Três dos delegados ao congresso de Montevidéo participaram, em Buenos Aires, da Primeira Conferência Latino-Americana dos Partidos Comunistas, convocada pelo Secretariado Sul-Americano do Comintern nos primeiros dias de junho. Um dos delegados, Leôncio Basbaum, encontrou-se com Carlos Prestes, que estava exilado em Buenos Aires, para fazer-lhe a proposta do PCB de lançar seu nome como candidato à presidência: DULLES, J. W. F. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977 (Brasil século 20), p. 318-21.

1919, no que se refere às divergências entre Perú e Chile (Tacna e Arica), vistas anteriormente, percebe-se o debate que corria o mundo em torno da II e III Internacionais. Comentando o chamado que a Unión Obrera del Paraguay fez a Internacional de Amsterdam (II Internacional) e Sindical Vermelha (III Internacional) para a unidade em torno da realização da Conferência Contra a Guerra do Chaco,¹⁴ Gómez destaca que a convocatória era válida e, no que dependesse da Internacional Sindical Vermelha, ela estava pronta para a “luta contra a guerra”. Todavia, o mesmo não se daria com a Internacional de Amsterdam, pois essa era “um apêndice da Liga das Nações”.

Há de se notar que a Conferência organizada pelo Partido Socialista Argentino, em abril de 1919 – que reafirmou as diretrizes parlamentaristas da II Internacional e deliberou que o operariado latino-americano deveria “obrigar” os governos “a submeterem a solução das questões territoriais” às deliberações da Liga das Nações –, acontecera logo após a Primeira Grande Guerra, conflito determinante para o enfraquecimento da II Internacional. O Tratado de Versalhes, ainda em 1919, que tinha por objetivo pôr fim às divergências entre as nações em conflito, criaria o Bureau Internacional do Trabalho – posteriormente denominado de Organização Internacional do Trabalho –, órgão vinculado à Liga das Nações, como forma de melhorar as condições de trabalho e emprego, em um contexto de avanço do movimento operário pós Revolução Russa. Também, em 1919, se daria a fundação da III Internacional, um mês antes da Conferência do Partido Socialista Argentino.

Naquele momento as polêmicas levantadas no congresso de fundação da III Internacional, em abril de 1919, aprofundadas no segundo congresso em 1920, talvez ainda não estivessem transparentes nos debates sul-americanos. Já em 1929, na Conferência Contra a Guerra do *Chaco*, as divergências entre as internacionais Social-Democrata e Comunista deviam estar mais claras e permeavam os debates das organizações dos trabalhadores sul-americanos.¹⁵ Inclusive, em junho de 1929, a seção Sul-Americana da Internacional Comunista, instalada em

¹⁴ Cf. UNION OBRERA DEL PARAGUAY. diciembre de 1928. *Op cit.*

¹⁵ Em 1928, a Unión Sindical Uruguaya, de tendência libertária, se recusou a enviar delegado a Moscou para discutir a adesão à Sindical Vermelha. Em seu órgão de imprensa, no artigo “Ante la invitación de la Sindical Roja”, a USU tece críticas à Internacional por não questionar a repressão aos revolucionários dentro da União Soviética, ressaltando que a Internacional estava desalortizada em denunciar a exploração capitalista quando não protestava contra os crimes de seu próprio governo. No artigo “Otra invitación”, também recusa o convite da Sindical de Amsterdam: “Se nada temos que fazer em Moscou, menos ainda temos que fazer na amarelíssima Internacional de Amsterdam...”. *Unión Sindical*. Órgano de la Unión Sindical Uruguaya. Año IV, N°10, Montevideo, 24/01/1928, p.2 – BNU. Em 1923 a FOM-U estava filiada a USU, entretanto, pode ser que naquele momento a USU não estivesse alinhado ao anarquismo, como em 1928.

Buenos Aires desde ao menos 1926, faria um congresso onde discutiria a caracterização revolucionária para o Continente.¹⁶

A Conferência contra a Guerra do Chaco também foi um espaço para o debate e troca de acusações entre anarquistas do Centro Obrero Regional del Paraguay e os reformistas da Unión Obrera del Paraguay. Os primeiros acusaram os segundos de serem apoiadores do governo liberal de Guggiari. Como visto no capítulo anterior, a UOP, onde também se alojava a LOM, manteve uma relação de negociação e de proximidade com os liberais governistas, sobretudo após a greve dos 13 meses, tendo rompido somente com o desfecho do boicote em solidariedade à FOM, em dezembro de 1928. Portanto, na data da Conferência (março de 1929), era ainda recente a tática de negociação da UOP/LOM com os liberais. Todavia esses negaram qualquer participação ou proximidade com o governo paraguaio.¹⁷

A Conferência findou aprovando duas declarações propostas distintamente – mas que não tinham diferenças de fundo – pelas organizações paraguaias presentes. A primeira, apresentada pela UOP, dizia que a guerra, preparada pelos imperialistas ianque e ingleses,¹⁸ devia ser “combatida enérgica e inteligentemente sem distinção, porém enquadrada dentro do princípio da luta de classes” e finalizava lembrando as “palavras clássicas” de Marx: “Proletários de todos os países uní-vos”.¹⁹ A segunda, apresentada pelo CORP, chamava a unidade sindical nacional e latino-americana para se fazer mais eficaz na luta contra a guerra, afirmando que o Comité pro Confederación Sindical Latino Americana conformava uma das forças fundamentais para levar a cabo a luta contra a guerra.²⁰

Quanto ao Congreso Continental de Obreros Marítimos, ocorrido em 20 de março de 1926, na sede da FOM uruguaia em Montevideú, a única fonte onde se encontrou comentários é a

¹⁶ Cf. FAUSTO, B. *A Revolução de 1930: historiografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1989. O autor cita a fonte “El Movimiento revolucionario latino americano, SSA da IC, Buenos Aires, 1929”. Sobre a repercussão da Revolução Russa no Prata, ver DOESWIJK, A. *Op cit.*, particularmente o segundo capítulo “La Revolución Rusa en el Río de la Plata, 1917-1919”.

¹⁷ GAONA, F. *Op cit.* (TOMO II), p.153-4.

¹⁸ As denúncias do movimento operário de que o conflito era motivado por interesses do imperialismo norte-americano ligados ao petróleo, particularmente da empresa Standard Oil, são confirmadas por diversos autores que se debruçaram sobre o tema: ARCE, O. D. de. *O Paraguai contemporâneo (1925-1975)*. In: CASANOVA, P. G. (org.) *América Latina – História de meio século*. Brasília: Editora UnB, 1988 e CARDOZO, E. *Breve história del Paraguay*. Buenos Aires: Editorial Universitaria, 1965. Já GALEANO, E. *As veias abertas da América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983, p.177, afirma que os interesses da Standard Oil estavam do lado boliviano, enquanto que a Shell tinha interesses no lado Paraguaio do conflito. Conforme HOBBSAWM, E. J. *Era dos extremos: o breve século XX, 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p.32, na *Guerra do Chaco* morreram aproximadamente 150 mil pessoas, em uma época em que a Bolívia contava com cerca de 3 milhões de habitantes e o Paraguai 1,4 milhões.

¹⁹ *Idem*, p.154.

²⁰ *Idem*, p.156.

“Correspondencia sudamericana”, revista do Secretariado Sul-americano da Internacional Comunista.

Enviaram delegados ao evento as seguintes organizações: International Workers of the World - I.W.W, da América do Norte; I.W.W do Chile; União dos Marinheiros do Rio de Janeiro; Carvoeiros e Carpinteiros Navaes do Rio de Janeiro; FOM uruguaia; União Sindical do Transporte Marítimo da Rússia e Internacional Sindical Vermelha.²¹ É de se notar a ausência dos representantes do Paraguai (LOM) e da Argentina (FOM), talvez explicada pela linha ideológica seguida no Congresso, voltada para a Internacional Comunista, enquanto essas duas federações seguiam uma tendência mais alinhada a II Internacional.²²

Em vista da maioria das organizações marítimas convidadas não enviarem delegados, aprovou-se como primeira resolução a constituição de um comitê de relações e propaganda para preparar outro congresso, em um prazo de 15 a 18 meses, deliberando atividades a serem desenvolvidas por esse comitê.²³

Conforme a descrição da revista, uma das mais importantes resoluções do Congresso foi a posição de “participar na frente única dos trabalhadores do transporte, tratando de que por todos os meios seja criada uma única Internacional dos operários do transporte mundial” e “convidar a todas as organizações sindicais do mundo, sem distinção de nenhuma classe, para a realização de um Congresso de unidade mundial”.

Pelas propostas do representante da Internacional Sindical Vermelha, deliberou-se a oposição à “qualquer guerra desencadeada pelo capitalismo” e que todas as organizações que estivessem de acordo com o Congresso deveriam “fazer propaganda entre os operários que se encontram dentro das forças armadas do capitalismo” criando, “quando possível”, “nos centros e postos de transporte, comitês de controle para vigiar todo carregamento de armas”, o combate ao “fascismo italiano e do seu próprio país” criando “grupos de defesa contra os ataques fascistas” etc.

Talvez uma das propostas que marcou mais profundamente as diferenças ideológicas com a II Internacional tenha sido a deliberação de luta “contra a colaboração de classes” e “a luta

²¹ *La Correspondencia sudamericana*: Revista quincenal editada por el Secretariado Sudamericano de la Internacional Comunista. “El Congreso Continental de Marítimos”. Ano I, nº1, 15/4/1926, Buenos Aires – AEL. A revista de nº 2, de 30 de abril de 1926 traz a transcrição do discurso do delegado da Internacional Sindical Vermelha no Congresso.

²² O primeiro congresso da FOM argentina, em 1923, não havia aprovado a adesão à Internacional Sindical Vermelha, cf. *La Batalla Sindicalista*. Periodico quincenario editado por la Federación Sindicalista. Buenos Aires, 5 de agosto de 1923, (p.4), Julio Lavalleja, “El primer congreso de la F.O.Maritima” (Je/0163) - AEL

²³ Não se encontrou fontes sobre esse novo congresso.

de classes em favor da revolução proletária” opondo “à Federación Obrera Panamericana a unidade nacional e internacional dos sindicatos que se baseiam na luta de classes”.

Concomitante a essas resoluções gerais, deu-se ênfase a um “programa de melhorias imediatas”, que atingiam diretamente os trabalhadores marítimos: jornada de 8 horas aos marinheiros e de 6 horas para os carvoeiros e foguistas; semana de 44 horas; pagamento em dobro nos dias de feriado e nas horas extras; escala uniforme de salários para os marítimos de todos os países; uniformidade na quantidade de pessoal por barco; depois de seis meses de trabalho, férias remuneradas de duas semanas para os marítimos e de um mês para os foguistas; quando da demissão do marítimo ou do desembarque por motivo de doença, em portos estrangeiros, recebimento de salário e passagem até chegar ao porto de origem; direito de desembarcar em qualquer porto, sem castigo nem desconto de salário; alimentação e alojamento em condições satisfatórias e higiênicas e reconhecimento dos comitês de vapores, compostos pelos representantes operários de todas as seções do mesmo navio.

IV.2 – Do outro lado da trincheira: combate aos *agitadores* platinos²⁴

Na busca de entender como se dava a organização da resistência dos trabalhadores marítimos em Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá, no início do século XX, bem como compreender a coordenação de atividades de resistência conjunta nesses vários portos fluviais e marítimo-fluviais, deparei-me com um tipo oposto de organização, a qual, muitas vezes, passa despercebida aos olhos do historiador que se propõe a pesquisar o movimento operário, qual seja: a articulação racional da repressão policial, a todo indivíduo ou movimento que por diversos motivos contrapunham-se à ordem estabelecida no Uruguai das décadas de 1910 e 1920.

Nos capítulos primeiro e segundo, viu-se que o período que compreende o final do século XIX e as três primeiras décadas do século XX foi marcado por um fluxo migratório, principalmente de europeus, para o Cone-Sul americano, o que fez alterar sensivelmente o cotidiano dos centros urbanos dessa região, particularmente as cidades portuárias, que era por

²⁴ Parte da discussão deste tópico foi apresentada na II Jornada Nacional de História do Trabalho, publicada em: OLIVEIRA, V. W. N. de. Do outro lado da trincheira: combate aos ‘agitadores’ platinos. Estratégias da polícia de Montevideu no início do século XX. In: SOUZA, R. L. de e KLANOVICZ, Jó. *História: trabalho, cultura e poder*. Florianópolis: ANPUH/SC; PROEXTENSÃO/UFSC, 2004, pp.386-389.

onde chegava e onde também se estabelecia, grande parte dos imigrantes. Tais transformações exigiram mudanças também na infra-estrutura das cidades.

No caso da manutenção da ordem e segurança dos indivíduos e da propriedade, o início do século XX é rico em códigos de posturas e projetos de ordenamento, a exemplo do *Proyecto de Reglamentacion de Servicios Extraordinários que se denominará “Comisaria de Seguridad”*, de 1919, encaminhado ao chefe de polícia de Montevideú Virgilio Sampognaro.²⁵ O projeto é precedido de longa justificativa, para mudança da estrutura organizacional da polícia da capital uruguaia:

“Nossa cidade vai se transformando rapidamente, tanto em seu caráter ornamental como nas manifestações de sociabilidade do povo que o corresponde [...] uma multidão ávida de emoções, desejosa de espaços que a distraiam, das preocupações resultantes da cruel luta pela vida, se derrama por esses jardins, parques, ruas e praias produzindo aglomerações extraordinárias, desconhecidas até a pouco entre nós.”

O autor da proposta, o comissário supernumerário José Ayala Lapido, buscava inspiração para a formulação da proposta, no procedimento “prático dos ingleses”.

Entre as preocupações que motivavam a criação da “polícia de segurança”, destacava-se o carnaval, pois era “sabido que todo o povo (especialmente o povo humilde) se dedica exclusivamente a expansões”, intensificando-se, nos dias carnavalescos, a concentração de multidões. Todavia, o comissário chama atenção para que “ainda que numerosas, em sua maioria (senão todas) não é de gente disposta a delinquência e são muito raros os casos de desordem”.

Detalhando os deveres e obrigações de cada membro da força de segurança, salienta que ao sargento caberia prestar serviços, entre outros espaços como teatros, praias, etc, também nos momentos de greves dos grandes estabelecimentos, como nas ferrovias e transvias; nas manifestações públicas “e toda classe de extraordinárias aglomerações públicas”.

No parágrafo 13º do projeto, consta como obrigação da Comisaria de Seguridad, manter: “b) [...] um registro anotações de espetáculos e reuniões públicas”, “g) Idem registro de todo artista de teatro de ambos sexos que se apresente nos [teatros] da Capital [...] nome, nacionalidade, idade e estado”; parágrafo 14º “a) [na Comisaria] se exhibirá o plano interior de todos os teatros com suas entradas e saídas, saídas de emergência e ruas adjacentes”.

²⁵ PROYECTO DE REGLAMENTACION DE SERVICIOS EXTRAORDINÁRIOS QUE SE DENOMINARÁ “COMISARIA DE SEGURIDAD”. Montevideú, 1919 (mimeo.). Anexo à “Copia de la Ley de Embarque, 1919”, AVS. “Copia de la Ley de Embarque, 1919”. Caja 221, Carpeta 9 – AGN.

As dezesseis páginas, contadas entre justificativa e projeto, apresentavam-se como um esforço em aperfeiçoar as ações da força policial de Montevidéu que – desde ao menos 1916 –²⁶ vinha intensificando sua presença no cotidiano da sociedade local, com uma rede de agentes e “colaboradores” que extrapolava as fronteiras nacionais.

Pela proximidade de Montevidéu com Buenos Aires e a relativa facilidade de circulação de pessoas entre essas duas cidades portuárias, a troca de informação entre as chefaturas de polícia das duas capitais era primordial para a efetiva coibição de fuga de criminosos comuns ou de perseguidos políticos. É o que demonstra um telegrama de Eloy Ubade, da polícia de Buenos Aires, respondendo ao pedido de informação, feita por Virgilio Sampognaro, sobre alguém chamado “Juan ou Juan Romanoff”, ou ainda “Moises Bamonte”. A resposta, em telegrama de data não identificada, dizia:

“é anarquista perigoso. Em agosto de 1910 foi processado por suposta autoria do atentado no teatro Colon. Levado a cabo a 26 de junho do mesmo ano foi absolvido por esta acusação, porém condenado a três anos de prisão por atentado à autoridade e lesões, [considerado] perigoso que compreendido na Lei de residência e em virtude disso deportado do país em 15 de agosto de 1913.”²⁷

Continua acrescentando informações sobre um outro sujeito, Salvador “como o anterior anarquista perigoso para a ordem pública e por isso expulso do país em 17 de agosto de 1912 é amigo de Romanoff e foi processado conjuntamente com esse pela mesma causa (...) também foi absolvido”. Encerra o telegrama dizendo que enviara prontuários com retratos dos referidos “anarquistas”.

Na pasta em que se encontra esse telegrama não constam as fotos acima citadas, entretanto, na pasta número 7 existe uma foto de um Juan Castor Klear, com dedicatória a Salvador Denuncio, com os seguintes dizeres no verso: “Amigo inesquecível amigo e companheiro Salvador Denuncio em prova do carinho e amizade, remeto esta sincera recordação, para não esquecer jamais de que somos companheiros de causa e lutamos pela revolução social, que regenerara o mundo. Saúde e Anarquia.”²⁸

²⁶ Cf. COMISARÍA DE ÓRDENES, Montevideo. I N°026191. “Mitin socialista”. 29/4/1916. (mimeo.), AVS, “Mitins Obreros 1915-1919”. Caja 219, Carpeta 3 - AGN. No documento, comentado mais a frente, percebe-se a organização de um pelotão para a repressão de manifestações públicas.

²⁷ POLICÍA DE BUENOS AIRES, Eloy Ubade. (telegrama, data não identificada), AVS. “Actividades anarquistas. Societats secretas, 1914-1919”, Caja 219, Carpeta 1 – AGN.

²⁸ JUAN CASTOR KLEAR (foto/cartão), AVS. “Impresos sobre reivindicaciones sociales, 1916-1919”. Caja 219, Carpeta 7 - AGN. A imagem, de meio corpo, apresenta um homem de semblante sério, de chapéu, lenço no pescoço, vestindo paletó, colete e camisa, com bigode avantajado e muito bem alinhado. A foto está colada em um cartão com o logotipo da empresa que confexionou, a data de impressão (1921) e a cidade, Buenos Aires, o que pode indicar de onde foi enviado.

Conforme Andreas Doeswijk a bomba no teatro Colón, em 1909, fora atirada por Iván Ramanov, conhecido também por “Misha”, para vingar as vítimas do Centenário da Revolução de Maio, de 1910. Fora condenado a 14 anos de prisão, pena que foi substituída, posteriormente, para a expulsão. Na viagem de deportação para a Rússia, repetiu a façanha que já era comum entre esse tipo de viajante: passando por Montevidéu saltou à água onde uma lancha de seus companheiros anarquistas o esperava.²⁹

Se por um lado na história da região do Prata, do início do século XX, se destacam as ações dos anarquistas, anarco-sindicalistas, sindicalistas revolucionários, socialistas, entre outras tendências do movimento operário, por outro as autoridades policiais de ambas margens do rio, tentavam fechar o cerco aos militantes, principalmente aos imigrantes.

A Ley de Residencia – citada no telegrama –, instituída na Argentina em 1902 e aplicada até 1958 para condenar à deportação todo estrangeiro suspeito de contravenção a ordem, foi também uma prerrogativa adotada em vários países, inclusive no Brasil. Outra lei argentina que tentava barrar imigrantes indesejáveis, era a chamada Ley de Embarque, de 1916.

Em ofício, sem assinatura, encaminhado ao chefe de polícia de Montevidéu, onde se transcreve alguns artigos dessa última lei, percebe-se – além das modificações, em 1919, da lei no intuito de ampliar o controle sobre o embarque e, principalmente, o desembarque de pessoas no porto de Buenos Aires – também a busca de referência, por parte da polícia de Montevidéu, para o aperfeiçoamento do controle nos portos uruguaios. Segundo o ofício, o Art.1º da Ley de Embarque da República Argentina, ditava que ““Os certificados das autoridades judiciais e policiais, serão exigidos para justificar que o imigrante não esteve sob a ação da justiça por delitos contra a ordem social, durante os cinco anos anteriores de sua chegada ou por delitos que tenha dado lugar a penas infamantes””.³⁰ A lei previa ainda, segundo o ofício, a expulsão do estrangeiro que aportasse sem passaporte com foto, sendo que caberia ao capitão do respectivo navio a fiscalização dessa norma, podendo ser multado o capitão que desobedecesse ao regulamento. No final do ofício, observa-se que “Desde hoje a Agência Mihanovich nesta

²⁹ *Op cit.* p.61. O autor ainda acrescenta que a fuga em Montevidéu tinha a cumplicidade das autoridades em vista de o “clima social” no Uruguai ser, na época, de “mais tolerância que o da Argentina” e que “Este traslado de exilados constituiu um forte vinculo entre ambas capitais...”. Quanto a Ramanov, em 1917 era dono de uma verduraria em Montevidéu, voltando a militar após os acontecimentos da Revolução Russa. No mesmo trabalho Doeswijk apresenta vários militantes europeus que circulavam pelo Brasil e o Prata.

³⁰ JEFATURA P. Y DE POLICÍA DE LA CAPITAL. N N°682622 (mimeo.), AVS. “Copia de la Ley de Embarque, 1919”. Caja 221, Carpeta 9 – AGN. Essa é a única referência encontrada sobre a Ley de Embarque, mesmo considerando a bibliografia consultada.

[Montevideu] não despachará passagens de 2^a e 3^a para portos argentinos, se os interessados não preencherem previamente os anteriores requisitos”.³¹

No Brasil, também no ano de 1919, se intensificou a reação judicial e policial do Estado, contra as agitações operárias. Em outubro o senador Adolfo Gordo apresentou projeto de lei, aprovado pela comissão de Justiça do Senado, que previa o fechamento de associações e sindicatos, a proibição de discursos contra a ordem e as instituições do Estado, bem como a prisão para os que desobedecessem à lei. As discussões que findariam na Lei nº4.269, decretada em 1921, fora motivada, em grande parte, pelas manifestações de setembro de 1919 no Rio de Janeiro – contra a repressão aos gráficos grevistas, denúncia de violências policiais em Pernambuco e Porto Alegre, contra a proibição de circulação dos jornais *A Plebe* e *Spártacus* – e, no mesmo mês, aos grevistas da Companhia Light and Power de Porto Alegre entre outras categorias que aderiram à greve generalizada.³²

Adolfo Gordo parecia também se inspirar nas leis argentinas de repressão ao movimento operário. Buscando um aperfeiçoamento de seu projeto de 1919, o senador apresentou à comissão do Senado artigo de uma lei argentina de repressão ao anarquismo, sugerindo que fosse adaptado a seu projeto.³³

Fora da lei, o Jefe Político y de Policía de Montevideo estendia seus tentáculos até mesmo no interior das empresas e sindicatos, a fim de antecipar-se às ações do movimento operário. Para tanto, indicava operários delatores para trabalharem em empresas onde as greves eram correntes, como no caso do Frigorífico Montevideo, na vila de Cerro. Em cartão timbrado ao gerente do Frigorífico, Virgilio Sampognaro apresenta os operários Domingo e Antonio Izquierdo, os quais desejavam voltar a trabalhar naquela empresa. O chefe pede ao gerente que admita esses trabalhadores, pois seriam de inteira confiança e poderiam estar “constantemente

³¹ *Idem*. Cf. ZUBILLAGA, C. Breve panorama da imigração maciça no Uruguai (1870-1931). In: FAUSTO, B. (Org.). *Fazer a América*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, pp.420-460, 2000, p.438-9, p.427, desde meados do século XIX a república do Uruguai instituiu normas para imigração estrangeira. A lei de 18 de junho de 1890, que “constituiu a única norma global na matéria que o país conheceu”, pela primeira vez estabeleceu “critérios para definir a imigração de rejeição, responsabilizando os capitães dos navios que transportavam imigrantes pela violação destas normas”.

³² DECRETO nº 4.269 de 17 de janeiro de 1921 “Regula a Repressão do Anarchismo”. Coleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1921. Volume 1, Actos do Poder Legislativo (Janeiro a Dezembro). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922. Essa lei modificava em partes o DECRETO nº 1.162 de 12 de dezembro de 1890, que por sua vez alterava o Código Penal, e era modificada pelo DECRETO nº 5.221 de 12 de agosto de 1927. Quanto ao projeto de Adolfo Gordo ver DULLES, J. W. F. *Op cit.*, p.94-7. As fontes citadas pelo autor são, predominantemente, jornais da grande imprensa e operários, como: *O Estado de S. Paulo*, *Correio da Manhã*, *O Paiz*, *Dominante do Povo*, *A Plebe* e *Spártacus*.

³³ *Idem*.

informados sobre o movimento operário no Frigorífico” o que seria “útil tanto para a Polícia como para a empresa”. Virgilio Sampognaro confiava na discrição e subserviência de seus indicados, pois “por seu próprio interesse, saberão guardar absoluta reserva de sua missão, a qual só terão conhecimento essa gerência e eu”. O chefe de polícia conclui solicitando ao gerente que, caso concorde com a indicação, “comunique fixando a data e a maneira de apresentação dos operários Izquierdo”.³⁴

Para a polícia, esses trabalhadores eram mais eficientes do que os agentes infiltrados, pois podiam circular livremente por entre seus companheiros, percebendo – e até sentindo – a insatisfação no local de trabalho, escutando as conversas nos bares, atentos aos rumores de greves e motins, até mesmo participando de assembléias.

Trabalhadores como os Izquierdo pareciam ser comuns, pois existem no Archivo vários manuscritos, sem assinatura, endereçados ao Jefe (tão somente), relatando assembléias de padeiros para preparação da paralisação do Primeiro de Maio (sem ano) e outras lutas. Pelos termos utilizados nos bilhetes “amanhã teremos assembléia”, “eu estive na assembléia”, é bem provável tratar-se de um, ou vários, operário(s) informante(s).³⁵

Alguns colaboradores da polícia chegavam mesmo a direção de associações operárias o que, se por um lado podia levar a entidade a assumir uma posição menos radical perante o conflito capital X trabalho, por outro essas pessoas estavam mais suscetíveis à pressão tanto dos trabalhadores, como da polícia e também suas atitudes eram mais vigiadas, porque mais aparentes, tanto por um lado, como por outro.

Francisco Corney – em 1916 era secretário da Sociedad de Resistencia Trabajadores de Aduana, em Montevideu, ou como ele se apresentava, “secretário dos ‘Estivadores’, e ‘Peões da Aduana’” – era um desses sujeitos. Nas correspondências enviadas ao chefe de polícia ele deixa claras suas diferenças com os anarquistas e sua proximidade com o governo, fazendo elogios a atuação do executivo e da polícia, bem como do Partido Colorado, governista.³⁶ A documentação, em sua maioria bilhetes, é bastante volumosa, compreendendo dezenas de pastas, em duas caixas.

³⁴ JEFATURA P. Y DE POLICÍA DE LA CAPITAL, ao Sr. Gerente del Frigorífico Montevideo, Dr. Matthaw Simtson Robinson. Montevideo, Abil 17 de 1916. (cartão manuscrito), AVS. “Documentos relacionados con huelgas, 1916-1919”, Caja 219, Carpeta 4 – AGN. Um manifesto sem data, convidando o “povo” para o cortejo fúnebre do operário Melanio Garos, acusa o Frigorífico Montevideo de armar empregados “traidores” para assassinar grevistas, com a complacência da polícia: AL PUEBLO. Comité Obrero (mimeo.), AVS. “Partes de la 4ª Sección Policial, 1913-1919”, Caja 219, Carpeta 4 – AGN.

³⁵ Ver: DOCUMENTOS RELACIONADOS CON HUELGAS EN LA INDUSTRIA FRIGORIFICA, 1915-1917. AVS, Caja 219, Carpeta 6 – AGN.

³⁶ Cf. FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 9/5/1916. (carta manuscrita 5 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1915-1916”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

Em carta manuscrita, de 10 de agosto de 1916, Corney demonstra preocupação com sua posição ambígua, agravada pela sua saída (não esclarece o motivo) do emprego na aduana:

“Minha dispensa do emprego e a impossibilidade de encontrar trabalho em outros pelo rumo que tomou o assunto dos estivadores o qual, por não cumprir o senhor [ilegível] com o regulamento, os operários [ilegível] fazem me passar por vendido quando cumpro com meu dever e levei a cabo os acordos das assembléias.

Minhas espontâneas e francas manifestações de integração ao Partido Colorado [...] contribuem para que os adversários voltem seus odios contra mim.

Todos dizem que cobro soldo do governo, que estou bem empregado. [...]. Porém isso não me incomoda. [...] seguirei em prol do governo [...]. Porém, [...] [quando da] minha entrada na oficina do porto todo meu pessoal me olha mal, e nas primeiras mudanças serei dispensado sob o pretexto de ‘falta de trabalho’.

Assim, minha situação é espantosa.

Veja querido: me ocorre que melhor seria me colocar, pressuponho, em qualquer repartição. [...] Os inimigos dizem a boca cheia que farão um banquete o dia que me vejam esfarrapado a mendigar trabalho.

Tal prazer não terão [...] Pense a gravidade da minha situação, e pelo apreço que me tem e o afeto que lhe sinto veja se assim como expresso possa resolver o problema de minha vida.

Recordo quando Don Juan me dizia: ‘veja Corney, aceita um emprego. Tu não és milionário, tens muitos filhos.’

Eu, entretanto, tenho a impressão de que minha presença lhe molesta. [...] Triste é chegar a tal conclusão [...] Enfim em Vós confio, e espero pesará o exposto para resolver conseqüentemente [...].

O que lhe parece?

Para esses efeitos talvez esta tarde lhe visite e Tu que já haverás pensado a coisa me dirás a opinião que merece o exposto.”³⁷

Na concepção de Francisco Corney, suas atitudes poderiam mesmo condizer com sua situação de operário e sua condição de diretor do grêmio dos trabalhadores na aduana.³⁸ Suas convicções políticas, aliadas ao Partido Colorado – que influenciava nas suas posições perante o movimento operário –, levaram-no a cultivar inimigos no interior da classe trabalhadora organizada. Portanto, os temores explicitados na carta, não eram descabíveis, ainda mais se se considerar o relato de um agente da polícia, rubricado Luis (?), sobre uma reunião de estivadores em que Corney era um dos oradores:

³⁷ FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 10/8/1916. (carta manuscrita 8 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

³⁸ Conforme ZAIDAN FILHO, M. *Comunistas em céu aberto*, 1922-1930. Belo Horizonte: Oficina de livros, 1989, p.69, “A década de vinte verá florescer uma geração de líderes sindicais de íntimas relações com a Chefatura de Polícia do Rio de Janeiro.” O autor interpreta essas relações como casos de corrupção das lideranças, por parte da polícia, o que garantiria a orientação reformista por parte dos sindicatos dirigidos por essas lideranças. Pode ser que também obedeciam a lógica de interesses recíprocos, como o caso de Corney.

“se reuniram uns cinqüenta estivadores no local da rua Piedras nº 190.

Francisco Corney incitou aos presentes para que amanhã impedissem a realização de uma manifestação que planeja o outro grupo de estivadores. Aconselhou que se impeça essa manifestação de qualquer forma, ainda que fosse a golpes e facadas.

O operário estivador Juan Fernández, discursou dizendo que a maioria dos operários era pais de família e tinham o direito de se reunir [...] por isso fazia moção para que os membros da sociedade não seguissem os conselhos de Corney, no que a maioria dos presentes esteve de acordo.”³⁹

Essa posição de Corney, assumida publicamente, o colocava em choque direto com outros operários, como demonstrado, além de não garantir, necessariamente, o respaldo e a confiança absoluta do chefe de polícia, uma vez que o relato demonstra que Corney também era vigiado por agentes, provavelmente infiltrados, que repassavam as informações, diretamente ao chefe de polícia.

As convicções políticas coloradas do operário informante Francisco Corney podiam vir – e vieram – acompanhadas de pedidos de favorecimentos, em troca dos serviços prestados à polícia. Assim, em carta de 12 de junho de 1918, Corney expõe a Virgilio Sampognaro a pretensão de ocupar o cargo de inspetor do trabalho. Afirma ter conhecimento de que “de um momento a outro se nomearão dois inspetores de trabalho para a capital, pressuponho que serei candidato simpático ao senhor Presidente da República”, e que com a mediação do chefe de polícia “é coisa certa a solução de meu problema econômico pela saúde e educação de meus filhos.”⁴⁰

Em várias oportunidades Francisco já havia exposto suas condições financeiras desfavoráveis, o que leva a crer sua intenção de cobrar pelos *favores* prestados à polícia e ao governo, denunciando seus companheiros. Se esse último pedido foi aceito, não se sabe, entretanto, seu trabalho de informante continuou após essa data e no dia 25 de julho de 1918 ele envia nova carta ao chefe de polícia, alertando sobre a eminência de uma greve marítima: “Estimado: os acontecimentos se precipitam. [ilegível] faz presumir que a greve se iniciará amanhã./ Na noite de ontem ocorreu algo sugestivo que trouxe uma perturbação perigosa à organização portuária, e coloca em situação favorável à greve...”⁴¹

³⁹ JEFE POLITICO Y DE POLICIA DE LA CAPITAL Don Virgilio Sampognaro (ao Sr.), Montevideo, Abril 22 de 1916. (mimeo.), AVS. “Partes de la 1ª Seccion Policial, 1913-1919”, Caja 218, Carpeta 1 - AGN

⁴⁰ FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 12/6/1918. (carta manuscrita), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

⁴¹ FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 25/7/1918. (carta manuscrita 4 ps.), AVS, “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

A motivação para a greve, conforme a carta, seria em vista da saída do maquinista Rocco, da presidência do grêmio dos maquinistas e da FOM-U, por supostos motivos de saúde. Os operários desconfiavam de pressão externa para que Rocco deixasse os cargos, pois “Se são motivos de saúde os que lhe obrigam a abandonar o lugar da luta, por que, então, esses mesmos motivos não lhe obrigam a se retirar do trabalho?”

Demonstrando sua liberdade de trânsito por entre o patronato, Corney antecipa também informações sobre as ações da direção do porto: “A direção do porto lança hoje chamada aos operários para que não se deixem seduzir pelos cantos de sereia da sinagoga revolucionária. E lhes promete garantir liberdade de trabalho...”

Corney continua analisando a correlação de forças entre operários e patrões, argumentando que, com a saída de Rocco da presidência dos maquinistas e da FOM, o movimento perdia a ofensiva e abria a possibilidade da administração do porto – se “souber aproveitar a sorte” – de fazer fracassar a greve “que não só não consulta os interesses operários porque sem greve terão o aumento do salário, senão que parece que no fundo o que pretendem alguns é perturbar a normalidade no porto, para dificultar o abastecimento dos aliados, os quais fizeram nesta praça fortes compras”, referindo-se à Primeira Grande Guerra.

Essa ligação entre interesses dos grevistas e a Guerra, se dava, conforme Francisco Corney, em vista de que no porto havia muitos espanhóis e “portanto germanófilos...”.

Corney termina sugerindo ao chefe de polícia que só por intermédio da polícia evitar-se-ia a greve “garantindo solidamente a liberdade do trabalho”.

Clamar pela intervenção da força policial na solução de conflitos, parecia ser mesmo corriqueiro para esse operário. Tanto que chegou a propor, como única saída para um conflito sangrento – provavelmente político-partidário envolvendo os blancos –⁴², a declaração do Estado de Sítio.⁴³

Aqueles dias de final de ano foram mesmo bastante emblemáticos do poder de luta dos trabalhadores platinos. No caso dos marítimos, como confirmado pelo próprio informante, avizinhava-se uma greve da FOM-U em solidariedade com a FOM-A que iria expandir-se como

⁴² Cf. ZUBILLAGA, C. *Op cit.* p.423 os *blancos* eram um setor radical do Partido Nacional que nas eleições de 1916 defendiam reformas sociais e políticas, se opondo aos *colorados* governistas.

⁴³ Cf. FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 13/8/1918. (carta manuscrita 1 p.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

ondas de pedra na água, chegando ao Paraguai e com conseqüências na economia de Corumbá, já abalada pela crise da Primeira Grande Guerra.⁴⁴

Em bilhete de 22 de dezembro de 1918, novamente Corney felicita o chefe de polícia e seus subalternos pela “bizarra conduta da noite”, na manifestação da FOM-U, suspensa “sem sangue”, que permitia ainda, processar por desordem e desacato aqueles que insistiam “com sua propaganda subversiva a perturbar a ordem” nas greves que se aproximavam.⁴⁵

Os rumores de greve marítima mereceram longas considerações de Corney, destinadas ao chefe de polícia Virgilio Sampognaro. Em carta de 15 de setembro de 1918, o informante acreditava que a FOM uruguaia tinha sua autoridade abalada, pois

“... os peões de Barraca [porto] que foram definitivamente despedidos, depois de ir à greve por solidariedade com os carvoeiros [...] a federação operária regional uruguaia tampouco se anima a fazer nenhuma convocação. [...] Eles [os dirigentes das federações] têm a culpa. Sua arrogância e soberba foi tal, que pretendendo antepor sua autoridade ao do Presidente da República, bastou um gesto, deste, para por as coisas em seu lugar...”⁴⁶

Em outra parte da carta, o autor alegra-se ao concluir que a derrota da federação significava também a derrota do Partido Socialista, o qual procurava, na oportunidade do movimento pela greve, “fortificar suas ligações com seus colegas argentinos” com o propósito de precipitar a revolução socialista.

Seguindo em sua exposição, Corney clareia sua concepção de organização operária, sindicato de ajuda mútua ou de reivindicações econômicas, alheio à política: “Se ficassem limitados a seu rol econômico operário, alheio a toda política poderiam manter sua autoridade no círculo de sua esfera.”

⁴⁴ Conforme visto no capítulo 3, as greves dos marítimos do Prata adentraram o ano de 1919, com a paralização dos argentinos iniciada em janeiro e que duraria vários meses, obtendo a solidariedade dos uruguaiois e paraguaiois. Em 1918, Os marítimos uruguaiois fizeram uma greve entre os dias 26 de julho e 4 de agosto, e participaram da greve geral de 12 de agosto a 8 de setembro de 1918. Ao contrário do que relata Corney, os marítimos da FOM-A é que teriam paralizado as atividades em apoio à greve declarada pela FOM-U, em 26 de julho: Cf. REPÚBLICA ARGENTINA. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*. Buenos Aires: Imprenta y Casa Editora Juan A. Alsina. Nº 40, Febrero de 1919, p.83 – BBCA. O mesmo boletim afirma que, no Uruguai, participaram da primeira greve 1.700 marinheiros, 300 foguistas, 800 peões da aduana, 600 estivadores e 700 carvoeiros, parando mais de 271 embarcações: “A vitória significou, em especial para a [FOM-U], o que as greves de 1916-1917 significaram para a similar argentina: o amplo desenvolvimento e a consolidação definitiva da organização.” (p.83).

⁴⁵ FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 22/12/1918. (carta manuscrita 1 p.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

⁴⁶ FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 15/9/1918. (carta manuscrita 4 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

Também reafirma sua confiança nos homens do governo “que como você [o chefe de polícia], e o Poder Executivo são prevenidos, adiantando-se aos acontecimentos, criando uma sábia legislação, que copia a liberal Inglaterra, a qual tende a melhorias aos operários, a garantir ao capital o mesmo que ao trabalhador, criador da riqueza social.”

A expectativa de Corney, quanto ao fracasso da FOM, ao menos nesse momento, não se confirmara e a Federação caminhava a passos largos em direção a um movimento grevista internacional, acompanhado pelo próprio operário informante, conforme carta manuscrita de 8 de janeiro de 1919, onde se lê que a “hora esperada e prevista do movimento marítimo internacional” havia chegado.⁴⁷

Diante desse alarme, Corney novamente delineaia sugestões, ao chefe, para derrotar o movimento “e salvar o Uruguai de suas conseqüências”:

“É provável que hoje a [FOM-U], esta noite, acorde o boicote aos portos argentinos, obedecendo a ordens emanadas da [FOM-A].

E bem, aí vai a idéia. ‘Proceder, esta mesma noite, (se aprovado o boicote) o fechamento do local da [FOM-U], e locais onde se tratara e propagara o boicote [...] considerando que a federação [...] declarando o boicote a um país estrangeiro se arroga atribuições que são competência do Estado [...] e que pelo mesmo, compromete, a dita federação, Às cordiais e boas relações que nosso governo mantém com aquele povo e poderes públicos, e em salvaguarda da amizade internacional [...] se fecha o local ou locais da [FOM-U], ficando proibida toda reunião, manifestação, ou conferência que tiver relação com o boicote aos portos argentinos.’...”

Na seqüência, Corney demonstra toda sua perspicácia diante do assunto, ao prever que essa atitude abriria um precedente que, no futuro, poderia beneficiar ao Uruguai “na mesma forma que hoje se beneficiaria a Argentina”. O informante conclui seu raciocínio ressaltando, mais uma vez, a necessidade da solidariedade extranacional (do governo uruguaio, via polícia, com o governo argentino) para combater a solidariedade internacional dos marítimos: “Assentado, como disse, o precedente internacional, e feito prática, se quebraria em absoluto a solidariedade internacional que tantos prejuízos promete à economia, trabalho e ordem dos povos.”

⁴⁷ FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 8/1/1919. (carta manuscrita 4 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN. As fontes do movimento operário não confirmam a derrota da FOM-U nas greves de 1918, entretanto, em 1919 parece que as expectativas de Corney se confirmaram. Quando tratei da greve dos 13 meses (1920-1921), no capítulo 3, apontei para a preocupação da FOM-A com a debilidade da FOM-U em vista da derrota na greve que terminou em outubro de 1919: Cf. *Boletín de la Unión del Marino..* Organo de la Federación Obrera Marítima (Adherida a la FORA). Buenos Aires, N°50, 13/10/1920, “Correspondência de Montevideo. Los progresos de la F.O.M del Uruguay” – BPJBJ. Provavelmente, trata-se da greve em solidariedade com a FOM-A.

Nas correspondências seguintes, de Corney encaminhadas a Virgilio Sampognaro, todas sem data, não se fala mais do movimento grevista, ou seja, as referências vão até as vésperas da greve, até os preparativos. Tampouco as cartas esclarecem se foram adotadas as suas sugestões para evitar a greve. Entretanto, em carta de 7 páginas, sem data, Corney elogia a determinação do chefe de polícia que impediu as ações operárias. O elogio ao governo uruguaio e a polícia faz um contraponto à crítica ao governo argentino “cúmplice” dos grevistas.⁴⁸

Opina ainda, acerca da possibilidade, que se aventava, de formação de “forças civis” para garantir a ordem. Na opinião de Francisco Corney, isso seria um descrédito às Forças Armadas, ao Poder Executivo e mesmo à chefatura de polícia, além de implicar “um princípio, em regra, de ‘luta de classes’: ‘de um lado estarão os civis que defendem a burguesia, e do outro os bolcheviques’, a revolução social se moveria.”

Como já salientado, a função de informante não era privilégio de Francisco Corney, mas era rotina de diversos agentes policiais e informantes civis. Pedro R. Silva era outro desses que assinavam bilhetes – inclusive colocava o endereço, Emilio Rais, 2409 –, como o que relatava a tentativa de greve dos marítimos:

“... cumprindo com minhas missões, me é grato comunicar, que faz três dias, que alterno na [FOM] e também com os foguistas e peões de Aduana, e segundo pode se comprovar, que a maioria dos homens, estão se dando conta da manobra que querem fazer para leva-los a greve, porém [...] dizem que estão cansados de greves. Os que fazem muita propaganda [...] são os membros da Federación Regional Obrera porém já garanto que fracassarão. Se o Sr. Chefe quiser que eu faça propaganda entre os operários da federação para que cesse a comissão atual, me ponho a suas ordens, para acatar o que o Sr. Chefe ordene.”⁴⁹

Outros informantes preferiam o anonimato e não assinavam os bilhetes destinados ao chefe de polícia, como o que comunica a chegada à cidade, vindo do Brasil, do “conhecido Guillermo Gustaffson de nacionalidade russa”. Afirma que o enunciado estava em comunicação com vários empregados de dois frigoríficos de Montevideú. Fala ainda do intuito dos revolucionários de apoderarem-se das forças militares. Quanto a nacionalidade dos supostos

⁴⁸ FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 8/1/1919 (NÃO É ESTA). (carta manuscrita 4 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1919”, Caja 216, Carpeta 23 - AGN.

⁴⁹ PEDRO R. SILVA. Montevideo s/d. (bilhete manuscrito) AVS. “Actividades anarquists. Societads secretas, 1914-1919”, Caja 219, Carpeta 1 - AGN.

revolucionários, “quase todos são russos, espanhóis e uruguaios. Há também alguns italianos do partido blanco”.⁵⁰

Os bilhetes informativos, alguns mimeografados, outros sem assinatura, extensos ou rápidos, descrevem ainda reuniões limitadas aos representantes gremiais, o que leva a pensar que havia informantes infiltrados tanto no público como nas reuniões internas de organizações do movimento operário.

A posição de um operário colaborador da polícia, não era confortável. Ainda mais em um caso como o de Corney, em que a situação era pública. O por que de um operário contribuir com a polícia, é uma pergunta para a qual não se tem uma resposta fácil. A resposta mais óbvia, de que seria colaboração em troca de favores, como emprego e dinheiro, é uma meia resposta. Vimos que os irmãos Izquierdo foram indicados pelo Jefe para trabalharem no Frigorífico Montevideo, sob a condição de serem delatores. No caso de Corney, parece que ele esperava ajuda do *Jefe* para poder arrumar outro emprego e em mais de uma carta ele relata sua situação financeira crítica na esperança de obter ajuda do Jefe, ajuda que parecia insistir em não chegar. Mesmo assim, Corney mantinha, inabalável, suas convicções políticas coloradas, um posicionamento que era público.

Ora, Corney poderia ser mais um informante anônimo para a multidão, como diversos outros que se correspondiam com o chefe por meio de bilhetes sem identificação. Os informantes e delatores pareciam estar em muitos lugares, mas só Corney aparecia publicamente. Talvez ele não se enxergasse como traidor dos trabalhadores e isso nos remete a um debate necessário na historiografia do movimento operário, qual seja, a idealização do operário e da militância operária do início do século XX, bem como a face anônima do poder.⁵¹

Além desses fiéis colaboradores, a polícia da capital uruguaia contava com uma rede de agentes organizados em seções por bairros. A 1ª Sección, que compreendia o porto e grande parte da cidade antiga, era uma das principais, ou ao menos a que mais enviou relatórios ao chefe de polícia – considerando o acervo consultado. Nessa parte da cidade, localizavam-se muitas

⁵⁰ JEFE POLITICO (ao). Montevideo 18 Enero 1919. (bilhete manuscrito, sem assinatura) AVS. “Actividades anarquists. Societads secretas, 1914-1919”, Caja 219, Carpeta 1 - AGN.

⁵¹ Ser operário militante podia não ser contrastante com o apoio ao governo do partido Partido Colorado, pois esse governo trazia em sua bagagem a política reformista do batllismo que atendia, em certa medida, as reivindicações dos trabalhadores. Todavia, esse não era um posicionamento à esquerda, mesmo no campo reformista onde os colorados eram combatidos pelos radicais blancos do Partido Nacional, conforme chamei atenção na introdução deste trabalho.

associações de resistência, particularmente aqueles ligados às atividades do porto, como os filiados à FOM-U. Por isso os militantes ligados a FOM aparecem constantemente nos documentos da 1ª Sección enviados ao chefe de polícia, onde se descrevem as discussões e deliberações de assembléias, os discursos em manifestações etc.

O conteúdo das informações permite sugerir a existência de agentes infiltrados no movimento operário, acompanhando as assembléias e manifestações públicas. A seguir, passo a citar trechos de algumas dessas fontes, as quais, geralmente, seguem um padrão:

“Hoje se reuniu na [FOM] no local que possui na rua Ytuzaingó n° 1490, comparecendo à Assembléia uns trezentos trabalhadores dos distintos ramos portuários.

Se tratou [...] da organização e marcha da Federación. [...] José San Román, colocou à consideração da Assembléia, uma moção que tem por objetivo pedir à Administração do Porto [...]. A reunião começou às 21 e 15 e terminou às 22 e 30 sem que ocorresse outra novidade.”⁵²

“Na sede da [FOM] [...] se efetuou às 21 e 15 de ontem, uma reunião à qual compareceram uns 300 operários da Bahía. Nesta Assembléia resolveram apresentar reivindicações à Administração do Porto, exigindo que se cumpra o horário oficial e que lhes dêem o aumento de salário solicitado [...]. A [FOM] apresentará as reivindicações e marcará a data e prazo que lhes deve dar para contestar as referidas reivindicações [...] e cujo prazo não será maior de 24 horas, – e em seu efeito imediatamente se declarará a greve geral na Bahía. – Se notava entre todos os trabalhadores que havia comparecido à Assembléia, tendências exaltadas para a greve [...]. – Fizeram uso da palavra Mario Lanzón, José San Román y Marcelino Rodríguez, o 1° socialista, o 2° estivador e o 3° operário do Ministério de O. Públicas, – os quais em suas oratórias [alertaram para que] não se deixem surpreender por um manifesto falso que divulgarão as Autoridades da Administração do Porto, exortando-os à greve sem que a Federação tenha ainda decretado [...]. Encerra-se a ata às 22 e 30.”⁵³

“... às 21 horas de ontem se efetuou na sede da [FOM] [...], uma conferência à qual compareceram uns 80 operários portuários.- Fizeram uso da palavra os agitadores anarquistas Juan Llorca e Aníbal Miramar, [...] trataram de preparar a massa para a luta [...] exortou aos presentes a comparecer na Assembléia que se efetuará às 21 horas do dia de hoje, no Centro Internacional [...] na qual ficará constituída a Federação Marítima Sul-Americana [...] com a presença de um delegado da [FOM-A]. [...] terminou o ato às 22 e 45.”⁵⁴

⁵² JEFE POLÍTICO Y DE POLICÍA DE LA CAPITAL (ao Señor). Montevideo, Mayo 31 de 1918. (mimeo. rubrica indecifrável), AVS. “Partes de la 1ª Seccion Policial, 1913-1919”. Caja 218, Carpeta 1- AGN.

⁵³ JEFE (ao Sr.). Montevideo, Junio 1° de 1918. (mimeo. sem assinatura), AVS. “Mitins obreros, 1915-1919”. Caja 219, Carpeta 3 – AGN.

⁵⁴ JEFE (ao Sr.). Montevideo, Junio 2 de 1918. (mimeo. sem assinatura), AVS. “Mitins obreros, 1915-1919”. Caja 219, Carpeta 3 – AGN.

“Hoje [...] compareceram na sede [da FOM] [...] uns 450 indivíduos estivadores.

O assunto primordial [...] foi: comunicar a esta agrupação sindical as atitudes a serem assumidas em caso de que lhes fora desfavorável a contestação da solicitação de aumento de salário que fizeram à Administração do Porto, em resumo, os foguistas, marinheiros, e peões da aduana concordaram em ir à greve.

O secretário Eugenio Gomez, se expressou bastante descortês contra a Polícia [...]. Disse também que se a justiça fechasse as sedes as ruas de Montevideu seriam suficientemente amplas para se reunirem, e neste caso não seriam somente eles [...] que em sinal de protesto contavam que os acompanhariam todos os trabalhadores do Uruguai.

Ademais [...] fizeram uso da palavra um peão da Aduana apelidado Taboada, e dois indivíduos cujos nomes não foi possível obter.

A reunião começou às 21 horas e terminou às 23 horas ...”⁵⁵

“Nas comunicações que oportunamente levei à V.S. dando conta do desenvolvimento do atual conflito operário, fiz notar a propaganda de violência desenvolvida desde as tribunas do ‘Centro Internacional’, da ‘Federação Marítima’ e do ‘Centro de Padeiros’, pelos agitadores que assumem a direção do movimento grevista. Tem-se aconselhado aos operários que se armem e ataquem os representantes da autoridade, que recorram à destruição da propriedade privada, assaltando os vagões e incendiando o material das empresas, que se ignore a polícia e se repelem a bala suas intimações. Os agitadores [Juan] Llorca, Miramar, Triay, Volten, Saenz, Noriega, [Celestino] Gonzales, [Maria] Collazo [...]. Ontem Llorca no Centro Internacional aconselhava que se dera morte a todo policial. [...] Esta propaganda insistente produz fatalmente seus efeitos evidenciados nos sucessos lamentáveis que se desenvolvem em distintos pontos da Cidade. Cinco casas de compra e venda [...] venderam em dois dias cem armas de fogo, operação extraordinária que não tem explicação senão pelas circunstâncias excepcionais que assinalei.

A noite foi detido um sujeito distribuindo pasquins em que se aconselhava a destruição e a violência. [...] os locais dos centros que assinalei onde se realizam agora reuniões e conferências permanentes que mantêm a excitação das massas e as induzem ao delito. [...] é evidente que são os locais [...] [onde] se atenta abertamente contra a ordem social, contra as pessoas e contra a propriedade e nesse sentido podem ser considerados associações ilícitas (artigo 136 do Código Penal).

Por nota separada ponho a disposição de V.S. os sujeitos apreendidos ontem por motivo dos fatos que têm relação com o movimento operário.”⁵⁶

Comentando a “greve das bombas” em março de 1920, em Buenos Aires, Andreas Doeswijk ressalta, a partir de fontes jornalísticas, que policiais infiltrados nas fileiras dos

⁵⁵ JEFE POLÍTICO Y DE POLICÍA DE LA CAPITAL (ao Sr.). Montevideo, Julio 25 de 1918. (mimeo. rubrica indecifrável), AVS. “Partes de la 1ª Seccion Policial, 1913-1919”. Caja 219, Carpeta 1 – AGN.

⁵⁶ REPÚBLICA O. DEL URUGUAY, Policía de Investigaciones. M N°444698. A Su Señoría Don Virgilio Sampognaro. Montevideo, Agosto 14 de 1918, (mimeo.), AVS. “Documentos relacionados com la Policía de Investigaciones, 1918-1919”. Caja 218, Carpeta 16 – AGN.

grevistas incentivavam a utilização de bombas e inclusive sediam material para fabricação dos explosivos. A polícia tendo conhecimento das lideranças e dos lugares que guardavam as bombas, posteriormente investia contra os militantes.⁵⁷

No caso das manifestações públicas em ruas e praças, o operativo da polícia seguia uma lógica de guerra, apresentando-se de forma extensiva e intensiva para evitar os quebra-quebras, ou mesmo intimidar os participantes. Assim se fazia a segurança de um local público durante uma manifestação:

“MANIFESTAÇÃO SOCIALISTA.- Às 15 horas.- Ponto de reunião: Praça Cagancha.- Percurso: 18 de Julio, Sarandi, Maciel até o cais A.

SERVIÇO

Cabeça: o Comissário da Sota com o Oficial em comissão Silveira e 1 classe, 1 clarim e 10 Guardas de Segurança.

Retaguarda: Sub Comissário Gomez, Oficial Inspetor Britos e 1 classe e 10 Guarda de Segurança.

Este pessoal irá montado.

Em cada uma das esquinas das ruas do percurso se colocarão grupos compostos por um Comissário ou Sub Comissário com 1 classe e 10 agentes.

Este pessoal irá armado a revolver.

TOTAL: 1 Comissário, 1 Sub Comissário, 2 Oficiais Inspetores e 1 clarim, 2 classes e 20 Guardas de Segurança, montados, e 22 Comissários ou Sub Comissários, 22 classes e 220 agentes.”⁵⁸

Completava a rede de colaboradores do Jefe Político y de Policía de Montevideo o corpo consular do Uruguai no exterior. Neste sentido, os representantes uruguaios em Buenos Aires desempenhavam uma função importante, repassando informações sobre imigrantes e, principalmente, sobre as greves marítimas e suas possíveis conseqüências para Montevideú.

No arquivo de Virgilio Sampognaro, encontram-se vários telegramas enviados pelo cônsul Bernardo Milhas e pelo Ministro em Buenos Aires Daniel Muñoz, ao Ministro das Relações Exteriores Juan A. Buero, relatando o andamento das negociações entre armadores e trabalhadores e a possibilidade da greve marítima na Argentina em dezembro de 1918, bem como, a partir de janeiro de 1919, o andamento da greve.

Daniel Muñoz, em ofício “confidencial” ao Ministro das relações exteriores Juan Antonio Buero, responde a outro “telegrama cifrado n°1273”, quanto a eminência de uma greve geral marítima na Argentina, marcada para o dia 31 de dezembro de 1918: “...na manhã de hoje visitei os Gerentes de várias empresas de navegação para averiguar deles se têm conhecimento exato sobre se produzira a greve marítima [...] porém como os trabalhos subversivos se fazem

⁵⁷ DOESWIJK, A. *Op cit.* p.139 e 141.

⁵⁸ COMISARÍA DE ÓRDENES. 29/4/1916 *Op cit.*

muito reservadamente, não se pode chegar ainda a certeza de se declarará ou não a greve”,⁵⁹ demonstrando que as organizações operárias também utilizavam do expediente da surpresa e do segredo, para não serem pegos pela repressão.

Na seqüência o Ministro do Uruguai na Argentina, ao revelar as fontes de informações que confirmavam a eminência da greve, demonstra a facilidade de comunicação entre as associações de resistência dos marítimos das duas margens do Prata. Junto com os tripulantes e passageiros, circulavam idéias e notícias sobre movimentos acontecidos em um e outro lugar, ou mesmo em outros cantos:

“É indubitável que haja grande agitação entre os elementos marítimos e portuários desde algum tempo, e em minha recente viagem de regresso da Colonia, falando com o capitão do vapor Salvador, no qual eu vinha, me disse que, ainda que ele era contrário ao movimento porque considerava bem retribuído seus serviços, tinha a convicção de que a greve se iniciaria no dia 31 do corrente, fundando sua crença no que havia ouvido falar certos elementos de seu grêmio.”

Conforme o Ministro, os comentários que corriam em certos círculos era que a renúncia do chefe de polícia de Buenos Aires, “doutor Casas”, fora causada por divergências com o Presidente Irigoyen “originada precisamente pela perspectiva dessa greve, que o doutor Casas acreditava deveria ser reprimida energicamente, no entanto o senhor Irigoyen acreditava ser preferível apazigua-la com calma, favorecendo [...] as pretensões dos grevistas.”

Daniel Muñoz conclui delineando sugestões para evitar prejuízos ao Uruguai, particularmente à “estação veraneia” bastante procurada por veranistas argentinos: “conviria organizar desde logo um serviço de vapores a Colonia, tripulado militarmente, estabelecendo duas viagens diárias [...] com o que ficaria desbaratada a greve no que concerne ao nosso país”. Despede-se, afirmando “manter a Vossa Excelência diariamente informada do que se diga e se apresenta sobre a iminência do movimento”.

Outras fontes de informação da polícia de Montevideu eram jornais, panfletos e manifestos divulgados pelas associações uruguaios e argentinos, como, por exemplo, a convocatória do Conselho Federal da FOM Argentina, para as organizações participarem de uma assembléia “as 20 horas [do dia 7 de janeiro de 1919] para debater a contestação do Centro

⁵⁹ DANIEL MUÑOZ. A S.E. el Ministro de Relaciones Exteriores Doctor Juan Antonio Buero, Confidencial. Buenos Aires, Diciembre 24 de 1918, (mimeo.), AVS. “Correspondencia entre el Ministro del Uruguay en Buenos Aires Daniel Muñoz y el Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Baltasar Brum sobre la conspiracion del Cnel. Dubra en Paraguay, 1915-1916”, Caja 219, Carpeta 16 - AGN.

Cabotaje e demais armadores às reivindicações apresentas pela FOM, com data de 12 de dezembro de 1918”.⁶⁰

Nesse documento, uma cópia mimeografa da convocatória, pode-se perceber que os rumores de um conflito marítimo entre trabalhadores e armadores também preocupavam a FOM argentina:

“Camaradas: está chegando a hora, umas horas mais e a incógnita estará terminada. Não queremos que nosso adversário provoque o conflito, e dizemos isto porque sabemos que, não é um adversário torpe e que pesara o pró e o contra antes que a luta se inicie.- Porém se suceder o contrário, se iludido por elementos interessados, acreditar-se capaz de provocar o conflito, como ontem, como hoje e como sempre, demonstraremos que estamos em condições de aceitar o desafio.”

A cautela, demonstrada pelos dirigentes da FOM, quanto ao estopim daquele movimento, devia-se – conforme a mesma convocatória – à fase em que a federação se encontrava: em um período de reorganização após anos de combate contra os armadores, em apoio a outras categorias e na campanha pelo fortalecimento da FORA. Conforme a convocatória,

“Há dois anos trabalhamos por nossa reorganização [...].- Considerando, acima de nossos interesses, os interesses da classe dos trabalhadores em geral, paralisamos o andamento das reivindicações, para entregarmos por inteiro ao Congresso da FORA – Livres já desta preocupação, [...] responderemos a vossa ansiedade convidando-o para a assembléia geral...”

Do lado dos armadores a cautela também estava na ordem do dia, revelada nas divergências dos padrões quanto à caracterização do poder de luta da FOM:

“Com referência a greve marítima, não é possível saber nada com segurança. As opiniões estão muito divididas entre os agentes marítimos a ponto de a mesma empresa Mihanovich, alguns Diretores, entre eles os Sres. Dodero, acreditarem que não se produzirá e outros Diretores opinam o contrário fundamentando-se na idéia de que os dirigentes da Federación Marítima estão obrigados a sustentar suas pretensões porque do contrário concluiria seu predomínio e, a prova está em que se esforcem em atrair as demais Federações para que os apóiem.- Por minha parte creio que, unicamente obtendo esse apoio, irão à greve, porque estão convencidos que sendo parcial vão fracassar...”⁶¹

⁶⁰ FEDERACIÓN OBRERA MARÍTIMA, al gremio de la Marina en general. Buenos Aires, Enero 4 de 1919, (cópia mimeo.), AVS. “Documentos relacionados con la Policía de Investigaciones, 1918-1919”. Caja 218, Carpeta 16 – AGN.

⁶¹ CONSULADO GENERAL DE LA REPÚBLICA O. DEL URUGUAY. Ao Exmo. Señor Ministro de Relaciones Exteriores Doctor Juan Antonio Buero. Confidencial Nº2/1919, Buenos Aires, 4 de Enero de 1919 (mimeo.), AVS. “Documentos relacionados com huelgas y conflictos portuarios, 1916-1919”. Caja 219, Carpeta 5 – AGN.

Era uma luta titânica entre a poderosa FOM-A e os armadores, capitaneados pela Mihanovich, a *Reina de los rios*. A vitória dos operários argentinos refletiria prontamente em outros portos do Prata, reproduzindo-se os sucessos como cascata. Da mesma forma, o sucesso dos armadores argentinos seria o sucesso das empresas de navegação platinas. Por essa abrangência, a correlação de forças entre uma e outra parte, deveria ser analisada com detalhes, e ao chefe de polícia de Montevideú interessava essas informações, pois a ele competiria a utilização da força se preciso, para garantir a ordem.

O documento “confidencial”, citado, que reproduz os telegramas do Consulado Geral do Uruguai em Buenos Aires, n^os 370, 371, 372 e 373, tentava compreender essa conjuntura:

“Tratarão [os dirigentes da FOM], pois de chegar a um acordo da melhor forma possível, apesar de que é de difícil solução a questão da intervenção que tem a Federação no movimento de tripulações dos barcos, que é o que constitui sua força, e que os agentes e armadores estão resolvidos a eliminar, dependendo seu êxito do aumento nas diárias e salários que influenciaria nos operários para que se suprimisse, predominando já o elemento favorável a um acordo, elemento que, em caso de greve, estaria disposto a trabalhar sob a proteção da autoridade que garantiria a liberdade de trabalho, procedendo contra a Federação.”

Nessa luta de nervos entre a FOM e os armadores argentinos, o conhecimento das táticas e do poder de mobilização do adversário era primordial para quem pleiteava a vitória. Qualquer deslize de uma das partes precipitaria o sucesso do outro lado. Portanto, para o Ministro autor do ofício, cooptar trabalhadores, como referendado no trecho acima, era antecipar-se aos acontecimentos.

Fora do núcleo do conflito capitaneado pela FOM-A e armadores argentinos, os patrões tentavam negociar soluções para as reivindicações operárias que se multiplicavam em outras empresas, conforme salientado no mesmo documento:

“Os armadores de barcos destinados ao transporte de areia, cujo tráfico se efetua em sua maior parte entre nossos portos e desta cidade, resolveram amarrar seus barcos esperando a resolução de suas tripulações, quer dizer, exigem que para o dia 8 do corrente contestem se desistem das reivindicações apresentadas ou não. Se esses operários sustentarem as reivindicações, os armadores amarrarão seus barcos por tempo indeterminado. Estes armadores têm adotado esta atitude por não pertencerem ao Centro de Cabotaje.”

O clima tenso em que se encontrava Buenos Aires naquele início de ano, devido à proximidade do conflito direto entre marítimos e armadores, descambou, como não raras vezes, para a repressão armada e a restrição da liberdade por parte do Estado, de acordo com o telegrama do cônsul geral do Uruguai: “Há paralisação para assistir [ilegível] operários que foram

mortos antes de ontem. Há muita agitação que hoje comunique. Está tudo paralisado e interrompida a circulação. Se decretará Estado de Sítio”⁶²

Em um telegrama de 7 de janeiro de 1919, o Cônsul deixa claro qual o objetivo dos armadores ao não aceitar as reivindicações apresentadas pela FOM argentina: quebrar o poder da FOM, “Centro de Cabotagem contestará ultimato Federación Marítima igual forma anterior estando disposta sempre a melhorar salários, porém, eliminando ingerência da Federación em suas tripulações acredita-se decretem a greve amanhã.”⁶³

Como previsto pelos informantes, a greve chegava a outra margem do Prata e a FOM uruguaia prontamente prestava solidariedade aos seus companheiros argentinos, conforme relato de um agente da 1ª Sección de policía de Montevideú:

“Na sede da [FOM] [...] as 21 e 30 se reuniram todos os delegados dos distintos grêmios portuários, e entre eles resolveram solicitar aumento de salário e ao mesmo tempo que se suspenda os trabalhos noturnos dos ditos grêmios, como também a pedido da [FOM-A], que se dê sustentação diária a três marinheiros do vapor de bandeira Uruguaia ‘Beatilud’ de propriedade de Mihanovich e que ficaram desembarcados.”⁶⁴

O informante, provavelmente um agente infiltrado, finalizava ressaltando não ser possível colher mais dados “por conta de que esta reunião fora completamente privada, e o que deixo narrado pude saber extrajudicialmente [...]. Assistiu a esta reunião o secretário da Sociedad de Resistencia Obrera Eugenio Gomez.”

Também a repressão não tardou e, com base em todas as informações armazenadas, a polícia de Montevideú prendeu quatro militantes, o que provocou reação da FOM:

“...a reunião [na FOM...] com o motivo de protestar contra a ação da polícia [...] compareceram de 60 a 70 pessoas aproximadamente.

Fizeram uso da palavra os conhecidos agitadores ácratas Juan Llorca, Juan Moya e Daniel Dominguez os quais em uma forte exposição de idéias fizeram ressaltar as injustiças que segundo eles cometeu o poder judiciário ao prender vários trabalhadores [...].

⁶² B. MILHAS, Consul General, ao Ministro Relaciones Exteriores Montevideo. Telegrama 480, Buenos Aires 9/1/1919, 6.30 pm, AVS. “Documentos relacionados con huelgas y conflictos portuarios, 1916-1919” Caja 219, Carpeta 5 – AGN.

⁶³ BERNARDO MILHAS, Consul em Buenos Aires. Telegrama nº 243, 7/1/1919, (cópia mimeo.), AVS. “Documentos relacionados con huelgas y conflictos portuarios, 1916-1919”. Caja 219, Carpeta 15 – AGN. Como já se viu, a FOM-A saiu vitoriosa desse movimento que teve o apoio dos marítimos paraguaios e uruguaiois, conseguindo manter o sistema do closed shop.

⁶⁴ POLICÍA, DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO, 1ª sección, ao Sr. Jefe Político y de Policía de la Capital. Montevideo, Febrero 21 de 1919, (mimeo.), AVS. “Partes de la 1ª sección policial, 1913-1919” Caja 218, Carpeta 1 – AGN.

Logo o agitador Llorca ao narrar o ato exortou a que uma vez terminada a manifestação que se realizara amanhã deveriam todos como um só homem ir à Prisão onde estão recolhidos os companheiros de causa, e [...] restituir ao seio da Sociedade [de Resistência] Gomez, Casal, Vidal e Narbalez, que [...] se encontram presos...”⁶⁵

Os relatos sobre a situação na Argentina continuavam alarmantes, com boatos – talvez exagerados pelo calor dos acontecimentos – de golpe contra o governo de Irigoyen e de revolução operária, o que corroborava com a preocupação da chefia de polícia de Montevideú:

“...uma conspiração em Mar del Plata. Duzentos ‘cavalheiros’ anarquistas ou maximalistas combinaram apoderar-se do hotel Bristol, fazer um massacre com certo número de hospedes [...]. Um destes ‘cavalheiros’ teve remorsos e revelou o complô às autoridades, e estas por sua vez tiveram prontos 20 automóveis e puseram neles a tripulação desembarcada de um cruzeiro argentino que afortunadamente se achava em Mar del Plata, e desta maneira mudaram os papéis, o pessoal a bordo cercou os pontos ocupados pelos conspiradores e levou todos a prisão.

Pode haver algum exagero em tudo isso, porém é certo que os 200 nomeados pretenderam provocar a confusão em todo o lugar e foram presos...”⁶⁶

No documento o autor não identificado sugere, provavelmente ao chefe de polícia – apesar de não estar endereçado –, algumas ações preventivas para impedir a influência das agitações portenhas em Montevideú:

“Creio que deveremos ter à mão alguns de nossos navios de guerra para em caso de necessidade, porém não se pode dar o alarme baseado em dizeres somente.- Uma coisa se aconselharia [...] que as autoridades daí fiquem bem compenetradas da absoluta necessidade que existe de manter a mais estrita vigilância sobre todo homem ou mulher que vá da Argentina ao Uruguai; esta gente se propõe envolver a V. Sa. nos conflitos se puderem, e a gente dessa deve adotar medidas muito severas, as mais severas possíveis, sem piedade [...]. Devemos combater o terrorismo com o terror, e fazer sua aplicação na forma mais terrífica, ainda que resulte muito mais forte o remédio que a enfermidade.”

Anexado a esse documento, encontra-se um outro ofício não assinado, datado em Buenos Aires a 22 de abril de 1919, que parece ter sido enviado pelo mesmo autor, onde volta a criticar, ainda mais taxativo, a atitude *complacente* do governo Irigoyen perante o movimento operário:

⁶⁵ POLICÍA, DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO, 1ª sección, ao Sr. Jefe Político y de Policía de la Capital. Montevideo, Febrero 22 de 1919, (mimeo.), AVS. “Partes de la 1ª sección policial, 1913-1919” Caja 218, Carpeta 1 – AGN.

⁶⁶ Febrero 25 de 1919 (2 pgs. mimeo., sem assinatura, sem destinatário e sem remetente), AVS. “Mitines obreros, 1915-1919” Caja 219, Carpeta 3 – AGN.

“Posso assegurar a V. Sa. que a propaganda maximalista é um assunto do mais sério e confio que as autoridades daí tomarão severíssimas medidas para elimina-la ao nascer. Afortunadamente V. Sa. têm homens de caráter à frente do Governo e não ‘sem-vergonhas’ ou loucos como os que temos aqui.

Não há dúvida que eles [os operários] farão todo empenho para provocar um movimento revolucionário de caráter maximalista no 1º de Mayo. Olho à qualquer movimento suspeito pois os agentes vão e vêm desta [Buenos Aires] para essa [Montevidéu]”⁶⁷

Em que pese toda a tentativa da chefatura de polícia de Montevidéu em prevenir as ações do movimento operário e de impedir o contato entre os militantes das duas margens do Prata, os marítimos montevidéanos mantinham suas ligações solidárias com os operários portenhos, como demonstra um ofício da 1ª Sección a Virgilio Sampognaro, de 29 de março de 1919, que relata uma assembléia na sede da FOM com a presença de aproximadamente cem operários “entre patrões de lancha, jornaleiros e marinheiros do Porto”. Os presentes, após aprovação de uma proposta que procurava fortalecer ainda mais a Federação, ao condicionar o trabalho do “jornaleiro ou marinheiro” a apresentação do carnê da Federação, comprovando a filiação, ouvem a fala do secretário, Eugenio Gómez, o qual comunica que a Federação enviara a Buenos Aires “a quantidade de mil nacionais para ajudar aos companheiros argentinos que como se sabe mantêm uma luta titânica contra os burgueses e o governo...”⁶⁸

Na seqüência o orador convoca os portuários uruguaios a seguirem o exemplo dos marítimos argentinos e continuar a “solidariedade consciente para que no amanhã possam demonstrá-las aos capitalistas e governo do Uruguai, como na greve de julho e agosto” passados. Encerra informando sobre as reivindicações de aumento salarial das associações de marítimos, apresentadas aos armadores.

Os informantes, como já demonstrado anteriormente, espalhavam-se por vários cantos: nas assembléias, nas manifestações públicas, em reuniões de dirigentes, além de se misturarem aos operários no local de trabalho, como o navio, ou conseguirem informações de terceiros. As possibilidades eram múltiplas, a exemplo do relato de um agente da Policía de Investigaciones ao chefe de polícia, descrevendo conversas e a movimentação de militantes marítimos, argentinos e uruguaios:

⁶⁷ Buenos Aires, Abril 22 de 1919 (anexo, 1 pg. mimeo., sem assinatura, sem destinatário e sem remetente), AVS. “Mitines obreros, 1915-1919” Caja 219, Carpeta 3 – AGN.

⁶⁸ POLICÍA, DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO, 1ª sección, ao Sr. Jefe Político y de Policía de la Capital. Montevideo, Marzo 29 de 1919, (mimeo., rubrica indecifrável), AVS. “Partes de la 1ª sección policial, 1913-1919” Caja 218, Carpeta 1 – AGN.

“ontem as 21 horas, se reuniram no salão de fumar do vapor ‘Ciudad de Buenos Aires’ o presidente e secretário da Sociedad de Capitanes de Cabotaje da margem vizinha, os chamados Paulino Baladar e Daniel Doval, com o secretário da [FOM-U], Eugenio Gómez e sua esposa.- Não se logrou saber o que trataram.- Depois de uma hora de conferência, Gómez se dirigiu ao local dos Foguistas e Maquinistas Navales [...] e os outros [...] seguiram viagem para a cidade de Buenos Aires.”⁶⁹

Outra organização operária que mereceu atenção dos agentes da polícia de Montevideú, foi a Internacional, tanto a II quanto a III. Nessas circunstâncias, convocar um congresso internacional em Buenos Aires, em 1919, exigia, por parte dos militantes, cuidados com a segurança e, por parte da polícia, o esforço na investigação contando, como em outros momentos, com a colaboração de delatores. Assim, conforme um memorando enviado ao chefe de polícia de Buenos Aires, o Congresso da seção da Internacional – as fontes, todas de informantes da polícia, denominam de um congresso da seção da Internacional Comunista mas, talvez, o que se articulava era a Primera Conferencia Socialista y Obrera Panamericana, já tratada no tópico anterior deste capítulo –, que aconteceria no dia 10 de março de 1919, não ocorreu porque seus organizadores presumiram, em última hora, serem surpreendidos:

“após três conferências em três bares distintos, resolveram por maioria que os delegados ali presentes, membros diretos do soviét, voltariam para as suas respectivas jurisdições: Uruguai, Argentina em todas suas províncias até o Pampa e o Chaco, Chile e Brasil, afim de organizar suas forças, porque nos últimos acontecimentos não existiu a organização que devia ter.”⁷⁰

Seguindo sua exposição, o agente relaciona os nomes dos membros que compunham o “soviét Sul-Americano”: Jacobo Cigal, Gregório Subanoff, Affanacio e Bacheroff; descreve as fisionomias – menos de Affanacio “de quem V.S. já conhece o domicílio e a filiação –⁷¹; bem como relata as três conferências acontecidas em Buenos Aires. Ao final, o agente apresenta uma pista de como colheu as informações: “Meu confidente, ao desembarcar no dia 16 do vapor da carreira foi apreendido por empregados de investigações”, porque vinha de Buenos Aires onde participara de reuniões da “Internacional”. Após os agentes se convencerem de que se tratava de um informante, fora liberado. Isso demonstra a complexidade da rede de investigações da polícia,

⁶⁹ REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, Policía de Investigaciones. Informaciones Reservadas. Señor Jefe. Montevideo, Abril 26 de 1919, AVS. Documentos relacionados con la Policía de Investigaciones, 1918-1919”, Caja 218, Carpeta 16 – AGN.

⁷⁰ NEMORANDUN (sic.), AO SEÑOR JEFE DE LA POLICÍA DE MONTEVIDEO. Montevideo, Marzo 24 de 1919, (mimeo., rubrica indecifrável), AVS. “Documentos sobre comunismo y socialismo, 1919”. Caja 218, Carpeta 22 – AGN.

⁷¹ Conforme o autor, seguia anexo ao documento fotos dos militantes, as quais não foram encontradas no arquivo.

uma imensidão de informantes que muitas vezes eram desconhecidos dos próprios agentes policiais.

A movimentação dos militantes para a efetivação do congresso em Buenos Aires continuou e esse agente persistia na busca de informações. Em ofício, datado de 16 de abril de 1919, relatando articulações na vila de Cerro, em Montevideu, para a organização do Congresso “que se efetuará este mês em Buenos Aires, nos dias 17, 18 e 19”, o mesmo agente destaca a presença de Boris German, “russo”, vindo de Buenos Aires: “Viaja com dois passaportes distintos, um com o nome acima indicado, que é o verdadeiro, e o outro com o de engenheiro Sellinsky.”⁷²

Entre os delegados ao Congresso, que embarcaram para Buenos Aires naquela noite, estava, no dizer do agente, um tal de Backman “empregado do informante”. Aqui ele esclarece ainda mais a rede de informantes: “Meu informante não assiste o Congresso, por temer que seus empregados possam suspeitar, porém propus e aceitaram como delegado um de seus empregados que é o que em minhas primeiras linhas faço menção.” Provavelmente o nome mencionado seja Backman, o delegado que embarcou para Buenos Aires, acima relacionado, que também pode ser o mesmo citado no documento anterior, que fora preso ao desembarcar em Montevideu.⁷³ Ou seja, as informações recebidas pelo agente eram de *segunda mão*, uma vez que o delegado/informante passava-as ao patrão e esse as repassava ao agente, para só então chegar ao conhecimento do chefe de polícia. Provavelmente, nesse percurso, detalhes eram perdidos, outros alterados, podendo mesmo alguns fatos sofrerem superdimensionamento, agravando o clima de desconfiança da polícia em relação ao movimento.

Outro ofício do mesmo autor, datado de 2 de maio de 1919, aponta para a participação de dois anarquistas “do 5º congresso”⁷⁴ no “Congresso Maximalista”, como uma tentativa da seção da Internacional de aproximar as duas tendências para atuarem “em conjunto chegado o momento”. Nesse documento, pouco explicativo, o autor delinea o caminho percorrido por militantes europeus, ao Congresso em Buenos Aires: “No Brasil, puderam desembarcar com roupas de marinheiros dois russos que vinham em companhia de SISKIN, que se encontra aqui,-

⁷² JEFE DE POLICÍA DEL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO (ao Señor). Montevideo, Abril 16 de 1919. (mimeo., s/título, rubrica indecifrável), AVS. “Documentos sobre comunismo y socialismo, 1919”. Caja 218, Carpeta 22 - AGN.

⁷³ NEMORANDUM de 24/3/1919, *op cit.*

⁷⁴ Provavelmente o documento refere-se aos militantes da FORA anarquista do 5º Congresso, nomenclatura que diferenciava-na da FORA sindicalista/socialista do 9º Congresso. Divisão efetivada no congresso de 1915. Ver: DOESWIJK, A. L. *op cit.*

assim como também pode desembarcar em um porto próximo a Portugal outro mais./ Os que desembarcaram no Brasil, deixaram a bordo sua equipagem.”⁷⁵

Ainda quanto à proximidade entre as duas tendências do movimento operário, afirma que “os anarquistas daqui aceitaram o mesmo programa russo maximalista; tão só se espera o resultado, da conferência de Paz”, referindo-se ao Tratado de Versalhes, de 1919:

“Fazem todos os esforços possíveis para que fique definitivamente organizado em todas as repúblicas, as forças de maximalistas e anarquistas.

Uma gráfica de Buenos Aires está imprimindo para ser repartido dentro de breves dias, em toda América do Sul, um manifesto do congresso, para que todos os operários a aceitem o programa e prestem suas colaborações.”

Para escapar à vigilância e à perseguição da polícia, os militantes do início do século XX desenvolveram uma habilidade de fuga complexa, aperfeiçoada no decorrer das décadas de repressão, que envolvia uma rede de companheiros nos diversos países da América do Sul e da Europa. Esses lutadores circulavam com relativa facilidade de um país a outro, misturados à multidão de viajantes em uma rota movimentada que ligava Buenos Aires, Montevideu, Santos, Rio de Janeiro e Europa, tocando diversos portos menores no caminho. Por vezes saíam desse caminho e se embrenhavam no interior do Continente sul-americano.

Em uma região de fronteira extensa, o controle do Estado era muito tênue, como procurei demonstrar nos dois primeiros capítulos, o que aumentava a preocupação com a passagem de *indesejáveis* de um território a outro. De acordo com John Dulles, no ano de 1919, no contexto da intensificação da repressão no Brasil, citado anteriormente, as polícias do Brasil, do Uruguai, da Argentina e do Paraguai firmaram convênio estipulando que “os indesejáveis não recebidos em um país signatário desse pacto não possam ser acolhidos por nenhum dos outros países pactuantes”, sendo que “indesejáveis” eram os perturbadores da “ordem pública, pregando a eliminação das autoridades ou de quaisquer pessoas, a extinção da propriedade e, especialmente, os que se disfarçam sob as denominações de maximalistas, anarquistas etc.”.⁷⁶

Fernando Teixeira da Silva ao discutir a repressão policial em Santos – especialmente sob a responsabilidade de Ibrahim Nobre, “um dos primeiros superintendentes” do Departamento de Ordem Política e Social –, também faz referências a articulação internacional das forças

⁷⁵ JEFE DE POLICÍA DEL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO (ao Señor). Montevideo, Mayo 2 de 1919. (mimeo., s/título, rubrica indecifrável), AVS. “Documentos sobre comunismo y socialismo, 1919”. Caja 218, Carpeta 22 - AGN. A data da Primera Conferencia Socialista y Obrera Panamericana foi de 26 a 30 de abril de 1919, por isso minha hipótese de que seja essa conferência e não um congresso da Internacional Comunista. Entretanto, os nomes “russos” citados pelos informantes da polícia não constam das fontes sobre a conferência.

⁷⁶ DULLES, J.W.F. *Op cit.* p.97. O autor cita como fonte *O Estado de S. Paulo*, 18/10/1919.

policiais: em 1919 o governo inglês teria liderado “ensaios para aglutinar esforços diplomáticos” objetivando “a troca de informações entre os países sobre ‘indivíduos indesejáveis’”; em 1920 o próprio Ibrahim Nobre fora escolhido para representar o Brasil em um congresso latino-americano de autoridades policiais, realizado na Argentina, “visando unificar procedimentos internacionais de ‘combate à subversão’”⁷⁷

A lista “com os nomes dos comunistas” que teriam provocado “grandes desordens em Porto Pinasco” no Paraguai, enviado pelo Consulado do Brasil no Paraguai ao Ministério do Exterior brasileiro e desse para o presidente do Estado de Mato Grosso, em 1927, já citada, parece atender a essa pretensão de articulação internacional dos agentes repressores.⁷⁸ 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.”

Após acusar o recebimento e cumprimento das normas exigidas pelo Ministro das Relações Exteriores, dentre as quais, a informação semanal por parte dos vice-consulados ao cônsul geral, de todos os passaportes de estrangeiros que pretendessem adentrar ao Brasil – o cônsul descreve com detalhes de que forma se dava a passagem ilegal de imigrantes para o Sul de Mato Grosso:

“Peço, entretanto (...) para informar que, apesar da rigorosa exigência deste Consulado Geral na concessão de passaportes e vistos, me consta por própria declaração, que no litoral mato-grossense não há absolutamente exigências para entrar em território nacional, mesmo sem documentação alguma, pois é bem notório que os passageiros nacionais e estrangeiros (entre eles alguns ex-revoltosos aqui refugiados) que não possuíam documentação ou lhes fora denegado qualquer documentos ou vistos iam incógnitos e com facilidade entravam e saíam do território nacional. Também não devo calar o fato de que em muitas ocasiões, seja por [ilegível], por amizade com os encarregados da vigilância e quase sempre por economia e comodidade, a grande maioria dos viajantes não legalizavam nas repartições consulares papel algum. A Maior parte desses passageiros que embarcam em Assunção e Concepcion

⁷⁷ SILVA, F. T. da. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003, p.309-10. O autor cita como fontes, respectivamente: MINISTÉRIO dos Negócios Estrangeiros. Listas de indivíduos a quem não podem ser concedidos passaportes ou vistos. Piso 2, armário 12, maço 49; FREITAS, Oscar Xavier de. *Ibrahim Nobre: promotor e tribuno*. São Paulo, 1973. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, p.12.

⁷⁸ Se no Brasil não havia, na Primeira República, uma “política de repressão” deliberada, ao menos houve uma tentativa de articulação desta a partir do Estado. Segundo uma pesquisa recente, o que havia no Brasil (ao menos nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro) era o “uso privado da polícia” por parte dos empregadores ou seja, uma “instrumentalização direta da polícia por parte dos interesses patronais”: VARGAS, J. T. *O trabalho na ordem liberal: o movimento operário e a construção do Estado na Primeira República*. Campinas: CMU, 2004, particularmente o capítulo 2 “O fio de ouro: policiais a serviço dos patrões”.

desembarcam na ilha ‘Margarita’, defronte a Porto Murtinho e daí passam em botes, desembarcando naquele porto sem impedimento de espécie alguma; outros que embarcam no litoral paraguaio, em portos não habitados, nas mesmas condições desembarcam em Porto Esperança ou na extensa costa fronteiriça, quase deserta, e depois seguem por terra até alguma fazenda ou embarcam de novo nas lanchas de cabotagem nacional, absolutamente sem dificuldades. O mesmo está se passando nas fronteiras de Bela Vista e Uruguaiana...”⁷⁹

Porto Pinasco, no Alto Paraguai, havia sido alvo da investida do movimento operário paraguaio e argentino em 1923. Ali acontecera uma importante greve no estabelecimento da fábrica de tanino norte-americana New York and Paraguay Company, mobilizando, além dos operários do tanino, os obreiros, peões das estâncias e os índios, sob a liderança de um delegado da FORA, enviado de Buenos Aires.⁸⁰ Acontecimentos desse tipo, tão próximo do território brasileiro, preocupava sobremaneira o governo do Brasil.

Portanto, a lista, passada de mão-em-mão das autoridades, pretendia auxiliar na identificação de pessoas perigosas à ordem pública. Cruzando fontes, identifiquei ao menos três nomes que compõem a lista: Benigno Castaño é apontado por Francisco Gaona como liderança anarquista, vindo da argentina, no movimento grevista de Puerto Pinasco, em 1923⁸¹; Pedro Morro, espanhol ou italiano, padeiro e anarquista, na ficha de matrícula da Capitania de Mato Grosso, de 1908, aparece como padeiro de bordo, com 52 anos de idade, casado e residente em Corumbá⁸²; Vicente Ayala, em 1941, como dirigente da LOM, compõe a lista de presos confinados na “Ilha de Penha Formosa” [Isla de Peña Hermosa]⁸³. Nenhum desses está destacado como “los cabecilhas” na lista.

Na tentativa de cercear a entrada de militantes operários no Brasil, o rol de suspeitos vai se avolumando e qualquer indício era motivo de ação enérgica por parte da polícia. Os navios estrangeiros provenientes de regiões com fama de serem abaladas por movimentos anarquistas, eram especialmente suspeitos.

O relato de um passageiro do navio espanhol *Conde Wifredo*, partido de Buenos Aires, sobre a recepção que tiveram no porto de Santos, é emblemático da desconfiança das autoridades

⁷⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E NEGOCIOS INTERIORES. Ofício n.293. Reservado ao Exmo. Sr. Presidente do Estado de Matto Grosso, 20 de set. de 1927. Cx 1927-A – APEMT (já citado).

⁸⁰ Cf. GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.76.

⁸¹ Idem, (TomoII), p.76 e 97.

⁸² DUARTE, C. *El sindicalismo libre en el Paraguay*. Asunción: Rafel Peroni, 1986, p.214 e CAPITANIA DE MATO GROSSO. *II Livro de matrícula – pessoal*. 1908 – SDM. Ver biografias nos anexos ao final desta tese.

⁸³ Coleção Francisco Gaona, Microfilme 01, documento AG-05-01-007 – AEL. Ver biografias nos anexos ao final desta tese.

brasileiras. Conforme José Galam, nem bem o navio atracou no porto e um pelotão de polícia invadiu a embarcação e logo apareceu um manuscrito do capitão do *Conde Wifredo* proibindo o desembarque. Os rumores eram de que Santos estava sofrendo de uma epidemia de peste bubônica. Todavia, logo os tripulantes e passageiros perceberam que o motivo era outro, já que o trabalho de desembarque de farinha de trigo e o embarque de café, que exigia o contato entre trabalhadores em terra e tripulantes, correu normalmente: “compreendi que era nossa procedência o único motivo que nos impedia de por os pés em solo brasileiro”. Vinham de Buenos Aires, “onde, fazia três semanas, havia ocorrido um feito”.⁸⁴

Na seqüência o autor passa a descrever de forma pejorativa as atitudes e o comportamento dos policiais brasileiros, que acabaram por prender três passageiros de terceira classe:

“Já se sabe que todas as nações recrutam seus policiais nas últimas camadas sociais, porém a república brasileira deve buscas os seus em algo mais baixo que os outros estados (...). Mal vestidos e mal educados (...). Ignovaram por completo qual era a sua missão (...). Se esta arbitrariedade tivesse ocorrido na Espanha, diríamos que seu governo havia ‘metido a pata’, porém como a insensatez foi cometida na república brasileira, dizemos que ‘o governo do Rio de Janeiro meteu seus quatro pés de cavalo’.”⁸⁵

Esses são apenas alguns indícios da circulação de militantes no Cone-Sul. Se se aprofundar na análise, recorrendo a outras fontes, talvez se chegue a uma melhor delimitação do espaço percorrido por esses lutadores, bem como a rede de solidariedade construída para dar suporte às fugas.⁸⁶ Por conseguinte, essa pode ser também uma das faces do internacionalismo

⁸⁴ *La Protesta*. “A bordo del Conde Wifredo”. Año XIII, Núm.1806, B.Aires, miercoles 24 de Enero de 1910, p.1 – FLA.

⁸⁵ A visão de um Brasil *atrasado*, quando comparado à Argentina e ao Uruguai, também estava presente nas análises de muitos militantes operários do início do século XX. O jornal *La Batalla* “Periódico de ideas y critica”, que tinha como administradora a conhecida militante uruguaia María Collazo, em vários números do ano de 1916 publica editoriais que analisam o movimento anarquista na America do Sul. Uma compreensão sempre presente é a de que o movimento só existia, de fato, no Uruguai e na Argentina. Os outros países, incluindo o Brasil, estariam atrasados no processo de evolução do movimento operário, qual seja, do anarquismo. No artigo assinado por Alejandro Acra, em resposta à proposta de *La Protesta*, acolhida pelo *La Batalla*, de auxiliar na organização do anarquismo nos países sul-americanos, essa imagem em relação aos brasileiros é mais clara: “não se pode pensar no resto desse imenso país onde só se exerce a mais despida exploração, tanto em suas ‘fazendas’ como em seus seringais, e que o faz parecer com uma prolongação da África Central”. Chile, Paraguai e Perú estariam no mesmo patamar. Número 1 de 1/07/1915, p.1 e 2; ver também números 19, 1ª quincena de mayo de 1916, p.1 e número 20, 2ª quincena de mayo de 1916, p.1 – BNU. Quanto aos preconceitos aos nacionais americanos, por parte dos imigrantes, ver: DOESWIJK, *Op cit.* p.166.

⁸⁶ Para uma abordagem da solidariedade operária de forma inovadora, com atenção à família operária e o afeto que possibilitavam a circulação de militantes no território brasileiro, no início do século XX, ver BILHÃO, I. A.

operário. Uma face menos aparente porque construída no subterrâneo da ordem, mas reveladora da capacidade de articulação entre os subalternos.

IV.3 – Marítimos do Prata: internacionais ou internacionalistas? ⁸⁷

Pesquisas que propõem acompanhar os rastros dos imigrantes, seus anseios, suas angústias e suas condições de vida material acabam por revelar novidades no campo da história social do trabalho. Todavia, a tentativa de aproximação do foco de investigação em direção às experiências dos sujeitos, questionando como eles se integraram à nova realidade, não é uma tarefa fácil, pois os pesquisadores se deparam com a ausência de *marcas de pegadas* em vista da própria condição de *andarilho* desses homens, mulheres e crianças.

De certa forma essas dificuldades se ausentam quando se tem como objeto de estudo os militantes, os quais deixaram registros de suas ações nos jornais operários, nos documentos das organizações onde militaram, nos registros policiais etc. ⁸⁸ As pesquisas sobre os “mundos do trabalho” têm, preferencialmente, enveredado por este caminho.

Se, por um lado, as histórias desses militantes não podem ser generalizadas para se apreender a história dos imigrantes, por se destacarem no meio das “pessoas comuns”, por outro elas revelam uma maior riqueza no estudo das relações entre culturas porque, diferente da maioria, parte desses trabalhadores, geralmente, não se fixava em um país estrangeiro, ou mesmo escolhendo uma pátria como residência, estabeleciam contatos com outros trabalhadores e organizações de diversos países. O estudo, seja biográfico ou das “classes trabalhadoras”, do “movimento operário” ou ainda das “organizações operárias” que, de uma forma ou de outra, tratam da vida militante desses trabalhadores, possibilita, também, perceber a *migração das idéias*, principalmente, das correntes de esquerda.

Rivalidades e solidariedades no movimento operário: Porto Alegre 1906-1911. Porto Alegre, EDIPUCRS, 1999 (Coleção História, 30).

⁸⁷ Devo a formulação desta questão à Maria Cecília Velasco Cruz quando de um debate no Simpósio Nacional de História, em Niterói no ano de 2001. Na oportunidade levantou-se o seguinte problema: Várias nacionalidades não vão ter necessariamente uma concepção internacionalista.

⁸⁸ Nos anexos, ao final desta tese, tem a transcrição de um texto que conta a história de um militante italiano, da passagem do século XIX para o XX, que exemplifica bem a circulação desses sujeitos: *La Unión del Marino*. “Cuento, que no es cuento - o vida, pasión y muerte de un obrero”. Año XIII, Núm.102, Noviembre 1923, p.3 – BCA. Um trabalho instigante e recente analisa a influência do *sindicalismo revolucionário* em São Paulo, no início do século XX, percorrendo a trajetória de três líderes sindicais italianos: TOLEDO, E. *Travessias revolucionárias*. Idéias e militantes sindicalistas em São Paulo e na Itália (1890-1945). Campinas: UNICAMP, 2004.

Se for certo que os imigrantes europeus eram a parte do exército do trabalho mundial mais requisitada para movimentar a indústria nascente nas Américas, muitos desses chegavam desarmados de ideologias radicais e somente alguns tinham consciência das armas que possuíam para lutar contra seus inimigos de classe. Era nessa minoria que os partidos internacionais do proletariado apostavam para concretizar seus planos de tomada do poder. Como lembra Eric Hobsbawm, “Hoje [1969], quando o movimento comunista internacional deixou de existir em grande parte como tal, é difícil imaginar a força imensa que seus membros obtinham da consciência de serem soldados de um único exército internacional que, por mais variado e flexível que fosse em sua tática, executava uma única e ampla estratégia de revolução mundial.”⁸⁹

O discurso do internacionalismo operário, amplificado a partir da Revolução Russa e da III Internacional, mas que não era primazia dos comunistas, ecoou com relativa facilidade entre parte dos trabalhadores americanos do início do século XX, em vista da disposição desses homens políticos que vinham conscientes ou aqui tomavam consciência de suas condições de explorados não tendo expectativas quanto a um futuro de não-trabalhador na nova terra. Mesmo para muitos dos que vinham na esperança de “fazer a América” e “a vida”, enriquecendo, logo as decepções da nova terra lhes fariam perceber que eram parte de um grupo de pessoas que dependia da venda da força de trabalho para sobreviver, independente do país de origem ou de destino.⁹⁰

Os imigrantes trabalhadores, em sua relação com os nacionais, até podiam se sentir, se autodefinirem ou serem identificados como italianos, espanhóis, portugueses, franceses, alemães etc, mas sua identidade de trabalhador permaneceria como tal, ao menos até que mudasse de condição social, algo não muito comum apesar do discurso liberal de ascensão individual predominante em muitos países americanos, no início do século XX.

A ordem na escala de identificação do imigrante com um determinado grupo poderia se alterar dependendo de vários fatores que não eram constantes. Um italiano, por exemplo, ao chegar na nova terra, decerto procuraria se juntar com os seus conterrâneos em vista da facilidade de comunicação e de entendimento cultural. Isso explica, em parte, a formação de bairros por nacionalidades em cidades como São Paulo e Buenos Aires, por exemplo. Para a sobrevivência econômica e proteção da coletividade, havia a possibilidade de se juntarem nas associações de socorros mútuos por nacionalidade – independente da classe, como, por exemplo, a Sociedade

⁸⁹ HOBBSAWM, E. J. *Revolucionários*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, (Coleção Pensamento crítico; v.43) p.17

⁹⁰ Nesta discussão sobre identidades nacional e de classe, me inspiro no texto de HOBBSAWM, E. J. *Qual é o país dos trabalhadores?* In: HOBBSAWM, E. J. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre a história operária*. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1988, (Oficina da história, v.2), pp.79-97.

Italiana di Instruzione-Beneficienza-Fratellanza, fundada em 1892 em Corumbá –, ou por credo religioso⁹¹. O imigrante também seria identificado pelo ofício que desempenhasse: tecelão, sapateiro, gráfico, padeiro, marítimo, estivador etc.. E, por vender sua mão-de-obra, teria sua identidade objetiva de trabalhador, podendo ainda ser um trabalhador associado a um sindicato por ofício ou por indústria. Com isso quero dizer que o contato com culturas diferentes pode tanto reforçar os laços étnicos de um determinado grupo, como provavelmente acontecia aos imigrantes recém chegados às Américas, mas pode, também, criar novos laços com outras culturas, nesse caso, sobre a égide do trabalho.

Com exceção dos coletivos reunidos em torno da etnia, nos demais casos a identidade nacional, via de regra, não prevalecia em relação às questões em torno da classe, mesmo naqueles ramos profissionais em que predominava uma determinada nacionalidade. Todavia, o sentimento nacional poderia prevalecer em um modelo excludente de monopolização de certas atividades por parte de alguma etnia, como sugerido por Lilia Medrano no caso da navegação fluvial da Bacia do Prata no século XIX, em que 2/3 dos tripulantes eram compostos por italianos e dálmatas, em vista da desconfiança que os patrões, também originários dessa parte da Europa, dispensavam aos trabalhadores de outras nacionalidades. Vale notar que, nesse caso, a exclusão de outras etnias partia dos patrões que talvez pensassem, antes de tudo, nos lucros.⁹² Mas isso era muito raro para se sobrepôr às outras formas de relação de trabalho e de vida dos imigrantes.

Em momentos de mobilização, como nas greves, era o sentimento de pertencimento ao coletivo dos trabalhadores que se sobressaía às outras identidades. Transformar esse sentimento momentâneo em identidade coletiva permanente, em uma consciência de classe que transpusesse as barreiras nacionais (tanto culturais quanto físicas), era pelo que os militantes internacionalistas lutavam. Neste sentido, a frase final de Marx e Engels no Manifesto do Partido Comunista – “proletários do mundo, uni-vos” -, parecia ser, no início do século XX, tão mais atual do que

⁹¹ Sobre as sociedades de socorros mútuos ver SILVA JUNIOR, A. L. da. *As sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas* (Estudo centrado no Rio Grande do Sul-Brasil, 1854-1940). Porto Alegre, 2004. Tese (Doutorado em História), PUCRS (mimeo.). O autor faz um amplo trabalho sobre as diversas formas de mutualismo, comparando as sociedades gaúchas com as de outros estados e outros países. Para o caso de Buenos Aires Guy Bourdê também chama atenção para as associações de socorros mútuos por nacionalidade que denotariam as divisões da classe operária. Para esse autor a condição de trabalhador imigrante, ao contrário do que possa parecer um fator de coesão, é sim um fator de divisão e fragmentação dos grupos sociais internos à classe (p.15). Na primeira geração de imigrantes e freqüentemente na segunda, “a comunidade de referência é menos a classe social que o grupo nacional” (p.15-16): BOURDÉ, G. La condition ouvrière à Buenos Aires à la fin du XIX^e siècle. *Le mouvement social*. Paris, juillet-septembre 1973, pp.3-33.

⁹² MEDRANO, L. I. Z. de. *De imigrante a empresário: formação e atuação da empresa de navegação fluvial de Nicolás Mihanovich (1875-1919)*. Mesa redonda. XIX Jornadas de Historia Economica. Asociación Argentina de Historia Economica. Universidad Nacional del Comahue. San Martin de los Andes, Neuquén, 6 a 8 de octubre de 2004 (mimeo.)

quando da sua escrita na metade do século XIX e, olhando para o hoje, mais compreensível para os trabalhadores das primeiras décadas do XX do que para os do início do XXI.

As palavras do Manifesto de Marx e Engels alimentavam a formação de organizações combativas que seguiam à risca seus ensinamentos ou concordavam em grande parte com eles. A frase no cartaz exposto na Conferência contra a Guerra do Chaco, em 1929, citada no primeiro tópico deste capítulo, “Os proletários não têm pátria, não se pode tirar-lhes o que não têm”, comprova esse aprendizado em Marx e Engels.

Se, por um lado, os autores do Manifesto afirmavam que “os operários não têm pátria”, por outro concordavam que para a ascensão comunista os operários deveriam tomar o poder político nacional, ou seja, estarem inseridos em uma nação, serem, “nessa medida”, nacionais “embora de nenhum modo no sentido burguês da palavra”. Essa condição de nacionais se dava em vista do desenvolvimento do capitalismo, um processo que levaria, mais cedo ou mais tarde, ao fim das fronteiras comerciais e dos antagonismos entre as nações, mas em uma perspectiva burguesa. A supremacia do proletariado moderno, filho da revolução burguesa, “fará com que tais demarcações e antagonismos desapareçam ainda mais depressa”. Caberia somente ao proletariado a supressão da “exploração do homem pelo homem” e, como consequência, a supressão “de uma nação por outra”.⁹³

O debate sobre nação, Estado, nacionalismo e a posição dos revolucionários perante essas entidades, se acalorou a partir do Congresso da II Internacional, ocorrido em Londres, em 1896, repercutindo na decisão do Partido Social-Democrata alemão, no contexto da Primeira Grande Guerra. A “questão nacional”, ou mais precisamente, o direito ou não a “autodeterminação dos povos” perante a tendência de expansão do capitalismo mundial, foi um tema que tomou bastante tempo de marxistas de vulto como Lenin, Rosa Luxemburgo, Kautski, Bauer e Stalin.⁹⁴ Em que pese as discordâncias, muitas vezes profundas, entre os revolucionários nesse debate, o consenso encontra-se justamente na condição histórica de inserção do operariado em um Estado-nacional burguês e a posterior supressão dessa entidade em um devir revolucionário. O proletariado não teria pátria porque, mesmo pertencente a um Estado-nação, essa seria uma entidade burguesa.

⁹³ MARX, K. e ENGELS, F. *Manifesto do Partido Comunista*. São Paulo: Anita Garibaldi, 1989 (Coleção Teoria; 3), p.49.

⁹⁴ Partes das diferenças e convergências desse debate, está em PINSKY, J. (Org.) *Questão nacional e marxismo*. São Paulo: Brasiliense, 1980, em que o autor apresenta trechos de textos de revolucionários, desde o “Manifesto” até o Congresso da Internacional, em 1896. Ver também, HOBBSAWM, E. J. *Nações e nacionalismo desde 1780*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

Todavia a compreensão de que os trabalhadores eram ou deviam ser internacionalistas em vista das suas condições objetivas de classe internacional, era um entendimento dos militantes, e mesmo assim daqueles afinados com esse discurso. Os trabalhadores imigrantes comuns até podiam ter a consciência de que eram internacionais por serem estrangeiros, mas não eram, necessariamente, internacionalistas a maneira que pretendiam os revolucionários. Faltavam-lhes as condições subjetivas, para sentirem-se capazes de transporem as fronteiras nacionais, para se colocarem como internacionalistas.

Se a identidade de classe, conforme Cláudio Batalha, se constitui a partir da objetividade do trabalho, ela pode se manifestar, entre outras formas coletivas, na organização operária que é “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”.⁹⁵

No caso dos trabalhadores marítimos que faziam a ligação entre os portos de Corumbá, Assunção, Montevideu e Buenos Aires, a identidade objetiva se dava na sua condição cosmopolita, em vista das características do ofício de marítimo. Essa objetividade do trabalho marítimo poderia até facilitar o desenvolvimento de uma consciência internacionalista,⁹⁶ entretanto, não bastava. Haveria de ser a persistência da militância nas associações operárias, organizando a luta, em especial as greves, boicotes e comitês trans-nacionais⁹⁷ a aguçar essa consciência de classe internacionalista dos marítimos, transparente nas ações de solidariedade e de cumplicidade narradas no decorrer desta tese.

Seguindo os rastros dos trabalhadores, pude perceber o entrelaçamento de caminhos de militantes e ou trabalhadores comuns; entre lideranças sindicais e a base dos trabalhadores, bem como o contato constante entre nacionalidades paraguaia, argentina, uruguaia, brasileira, espanhola, italiana... Tal percepção permite sugerir a troca de experiências entre esses vários sujeitos, na forma de sobrevivência, de resistência, de organização operária e de lutas no interior dos navios ou em terra.⁹⁸

⁹⁵ BATALHA, C. H. de M. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): atipicidade ou legitimidade?. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH-Marco Zero, 12, (23 e 24), p.111-124, set.1991/ago.1992, p. 123.

⁹⁶ Conforme Bruce Nelson a experiência internacional dos marítimos, proporcionava a abertura relativa às idéias radicais revolucionárias: NELSON, B. *Workers on the waterfront: seamen, longshoremen, and unionism in the 1930s*. Chicago: University of Illinois Press, 1990, p.28.

⁹⁷ Em 1928 criou-se o Comitê Intersindical Internacional, entre a LOM, a FOM-U e a FOM-A, para colaborar na “reorganização dos operários marítimos” da FOM-A e preparar a luta contra a empresa Mihanovich. Cf. GAONA, F. “La huelga marítima de 1928”. Coleção Francisco Gaona, Documento AG-17-03-001 - AEL

⁹⁸ Ver “Biografias descritivas” nos anexos, ao final da tese.

Por fim, um conjunto de fatores políticos, econômicos, sociais e culturais, permitiu a conjunção de forças dos militantes, das organizações operárias e dos trabalhadores embarcados – atividades muitas vezes concomitantes –, para o embate contra empresas que atuavam de forma transnacional.

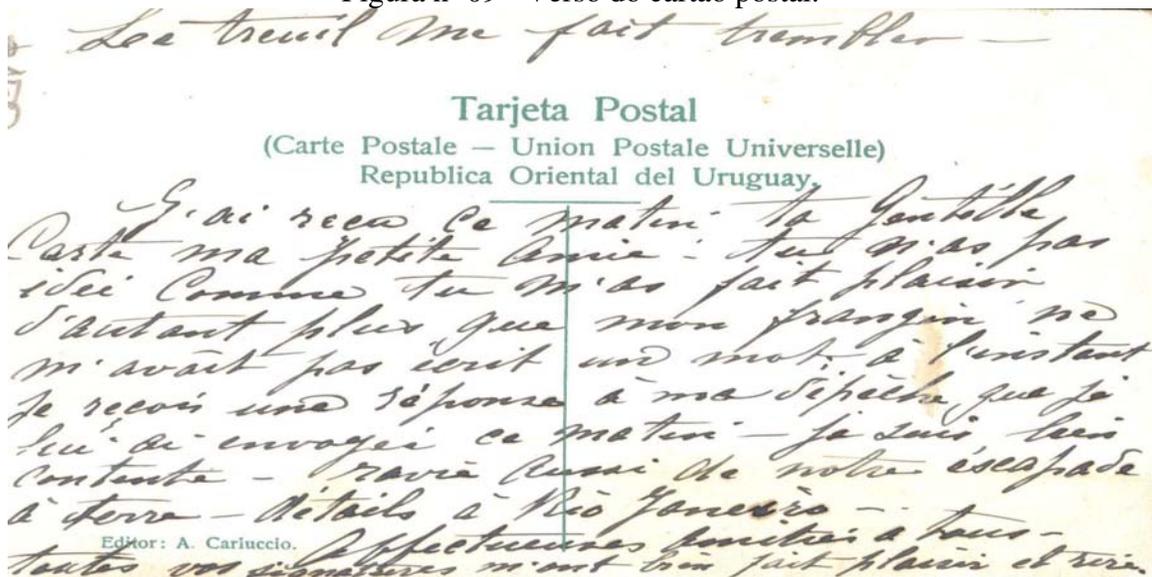
Os cartões postais e fotos de época, comercializados nos “briques” ou antiquários de hoje nas ruas de Assunção, Buenos Aires, Montevidéu, Porto Alegre etc, demonstram a circulação e o contato constante entre pessoas de diversas nacionalidades.

Figura nº 08 - Porto de Montevidéu.



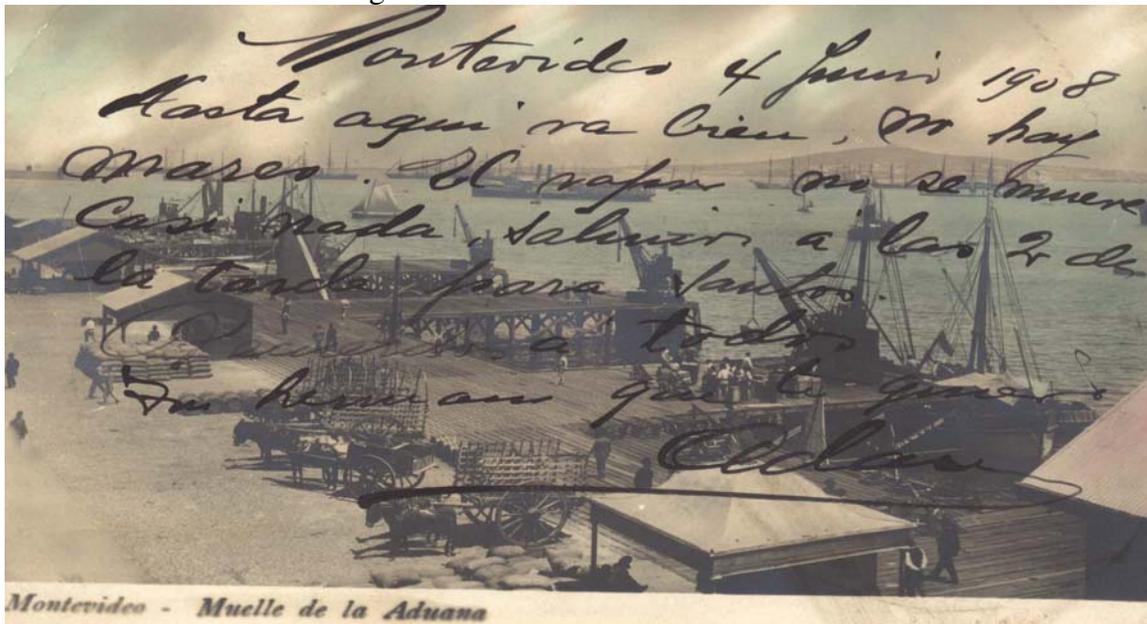
Cartão postal enviado de Montevidéu para o Rio de Janeiro, em 17/2/1907.

Figura nº 09 - Verso do cartão postal.



Verso do cartão postal enviado de Montevidéu para o Rio de Janeiro, em 17/2/1907, escrito em francês.

Figura nº 10 – Porto de Montevidéu.



Cartão postal enviado de Montevidéu para Buenos Aires, em 4/6/1908. O remetente diz que partiria para Santos.

Figura nº 11 - Verso do cartão postal.



Verso do cartão postal enviado de Montevidéu para Buenos Aires, em 4/6/1908, escrito em espanhol.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Quando iniciei os meus primeiros passos em pesquisa eu residia em Corumbá, na margem do rio Paraguai, fronteira do Brasil com a Bolívia, onde cheguei em 1994 para cursar a licenciatura em História. Na Iniciação Científica e na experiência de vida que tive ao morar quatro anos na cidade pantaneira, o que mais me chamou atenção foi a *história do senso comum* repetida pela gente do lugar, uma história reproduzida, ou criada, a partir da historiografia tradicional da região e dos memorialistas. Nessa história as *peças comuns*, as mesmas que contam a história, não aparecem, pois as ações ficam circunscritas ao *espírito empreendedor* dos comerciantes ligados às atividades portuárias, à ferrovia e à entidades abstratas como: mercado, capital, Estado, política de Estado, infraestrutura etc.

Ainda segundo a *história do senso comum* corumbaense, no processo de desenvolvimento da cidade tem-se dois momentos marcantes: o primeiro, vangloriado, refere-se ao crescimento comercial após a Guerra com o Paraguai, via navegação fluvial, superdimensionado pelas narrativas, e, o segundo, amaldiçoado, refere-se à decadência da cidade, iniciada com a inauguração da ferrovia Noroeste do Brasil e aprofundada nas décadas posteriores em vista do descaso governamental.

Quando os trabalhadores surgem nos relatos, ironicamente, estão nas falas dos patrões da navegação que culpam o excesso de leis trabalhistas dos anos de 1940 em diante e as greves constantes, que teriam levado a falência a muitos empresários da navegação, como na fala de João Migueis, um ex-empresário do transporte fluvial.¹

Apogeu e decadência, sentimento de inferioridade, um passado de glória, um presente de isolamento, ausência das pessoas comuns, predomínio da história do comércio e dos

¹ ENTREVISTA João Luis Migueis, gravada em fevereiro de 2003, em Corumbá.

comerciantes..., a história da cidade me motivou a colaborar na escrita de uma outra, que atente para outros sujeitos.

No decorrer da pesquisa do mestrado, realizada de 1999 a 2000, em Porto Alegre, percebi que para entender aquelas *peessoas comuns*, deveria percorrer os caminhos navegados que me levariam as águas do Prata, portanto, ultrapassando os limites fronteiriços.

Hoje, ao finalizar este texto, em minha casa em uma cidade na margem do rio Paraná e onde se delinea a fronteira entre os estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo, mais fortes se fazem minhas ligações com o Prata, em vista das águas e pela imposição da pesquisa, pois para se entender os marítimos mato-grossenses fez-se necessário acompanhá-los em suas andanças pelos rios e cidades rumo ao sul.

Por vezes os trabalhadores mato-grossenses parecem desaparecer nos caminhos fluídos da narrativa, porque estão misturados às outras nacionalidades, sejam nos navios ou em terra. A pesquisa, apesar de partir do Oeste brasileiro, privilegiou outros lugares, outros portos por onde passavam os trabalhadores. Assunção, localizada estrategicamente entre o Mato Grosso e o Prata, surge na pesquisa em vista dessa necessidade de entender as inter-relações dos movimentos operários e das pessoas. Aos poucos a cidade e seus trabalhadores tomam uma importância tal que parece subsumir outros espaços, mas é que a capital paraguaia se torna um ponto de interseção dos vários elementos discutidos na tese como: relacionamento entre trabalhadores de nacionalidades distintas; influência das organizações operárias argentinas; delineamento ideológico dos sindicatos e partidos operários; posição do movimento operário perante a grande política; lutas; vitórias; derrotas; solidariedade de classe etc. Por isso, Assunção torna-se uma ponte para entender os trabalhadores e os movimentos tanto ao norte (Mato Grosso), quanto ao sul (Argentina e Uruguai).

Afirmar que existia uma relação ou proximidade entre as organizações e movimentos acontecidos nas cidades do Prata e do rio Paraguai, abordadas na tese, não sugere que os mesmos acontecimentos fossem iguais, que fossem apenas um prolongamento do que acontecia, por exemplo, em Buenos Aires, ou seja, a configuração de uma linha de continuidade. Movimentos aconteceram a partir do Paraguai, envolvendo a Argentina e o Uruguai, com influência em Corumbá, da mesma forma que outros se iniciaram em Montevideu e envolveram os outros portos. O mesmo vale para as organizações marítimas estudadas, as quais, apesar das semelhanças, não eram e nem seguiam, necessariamente a direção da FOM argentina.

Todavia não se nega a influência da FOM, ou de outras organizações argentinas anteriores à 1910, na criação de associações marítimas nos países vizinhos ou no alinhamento ideológico. Por conta da importância do porto de Buenos Aires, da quantidade de trabalhadores e por ser sede da maior empresa privada de navegação dos rios da Prata e Paraguai, as greves e boicotes iniciadas na capital argentina atingiam em menor ou maior grau os outros portos.

Portanto, havia uma reciprocidade ou interdependência relativa entre os movimentos de marítimos na região – com menor ênfase sobre as organizações corumbaenses -, expressa nas ações de solidariedade, condição essencial para o sucesso das greves e boicotes.

Para a conquista de direitos as associações operárias utilizavam de outros expedientes, além da luta direta, como a negociação com os governos nacionais, tencionando para que esses assumissem posição favorável às reivindicações trabalhistas. Os governos nacionalistas e ou que tinham pretensões reformistas possibilitavam a abertura de canais de negociação. Todavia, a convivência pacífica, em certos momentos, não significava a obediência ou a defesa incondicional dos governos por parte dos trabalhadores e suas organizações.

A repressão da parte dos Estados, mesmo nos governos abertos às causas dos trabalhadores, tentava ser uma resposta à altura das ameaças do movimento operário e demonstrou ser, também, articulada internacionalmente, como o eram os trabalhadores. Nesse embate, entre avanços e recuos, a classe operária construiu conquistas que lhe assegurava direitos nos marcos do capitalismo.

Olhando com os olhos do século XXI, as bandeiras das classes trabalhadoras de hoje são, por vezes, semelhantes às do início do XX, como, por exemplo, a redução da jornada de trabalho e aumento dos salários. Todavia as diferenças das consignas parecem ser maiores que o século que as separa, principalmente a máxima “proletários do mundo, uni-vos” que hoje soa estranho para as organizações operárias, mas ontem as alimentava. Neste sentido é emblemática uma frase do editorial do Sindicato de Obreros Marítimos Unidos da Argentina, em 2004, na comemoração dos cem anos de fundação da primeira associação de resistência dos marítimos platinos: “Ainda que tanto os anarquistas e socialistas eram bons lutadores sindicais frente aos patrões, não tinham claro a questão nacional”.²

Por outro lado, na historiografia atual a onda de pessimismo quanto ao futuro do trabalho parece perder força. Nos últimos anos - para desconforto dos que acreditavam no fim do

² *La Unión del Marino*. Organo de difusión del SOMU. Buenos Aires: febrero 2004, nº 8, p.6 “Haciendo historia... Haciendo nuestra historia”.

trabalho e, por consequência, dos movimentos de oposição ao capital - têm-se intensificado as discussões acerca da história operária, alargando as fronteiras anteriormente delineadas, contribuindo para, inclusive, se questionar o pessimismo relacionado ao campo da história social do trabalho.

BIBLIOGRAFIA CITADA

ALBANEZ, Jocimar Lomba. *Sobre o processo de ocupação e as relações de trabalho na agropecuária: o extremo sul de Mato Grosso (1940-1970)*. Dissertação (Mestrado em História). Dourados-MS: CPD/UFMS, 2003 (Mimeo.).

ALVES, Gilberto Luiz. Mato Grosso e a História: 1870-1929. *Boletim Paulista de Geografia*. (6), p.5-81, 1989.

AMORIM, Annibal. *Viagens pelo Brasil: do Rio ao Acre – aspectos da Amazônia. Do Rio a Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 191(?).

ANDREUCCI, Franco e DETTI, Tommaso. *Il movimento operario italiano*. Dizionario biografico, 1853-1943. Roma: Riuniti, 1975-1979, (Tomo II).

ARCE, O. D. de. O Paraguai contemporâneo (1925-1975). In: CASANOVA, P. G. (org.) *América Latina – História de meio século*. Brasília: Editora UnB, 1988.

ARMUS, Diego. HARDOY, Jorge Enrique. Entre el conventillo y la casa própria: notas sobre la vivienda popular en el Rosário del novecientos.. *Revista Paraguaya de Sociologia*. Assunción: Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos, 22, (64), set.-dez.1985, pp.289-296.

ARRUDA, Gilmar. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira*. Londrina-PR: UEL, 1997.

BARRETT, Rafael. *Cartas intimas. Con notas de su viuda, Francisca Lopez Maiz de Barrett*. Montevideo: Biblioteca Artigas, 1967.

BARROS, Manoel de. *Ensaio fotograficos*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

BATALHA, Cláudio Henrique de Moraes. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências. In: *Historiografia Brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 1998, p. 145-158

BATALHA, Cláudio Henrique de Moraes. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): atipicidade ou legitimidade?. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH-Marco Zero, 12, (23 e 24), pp.111-124, set.1991/ago.1992

BATALHA, Cláudio Henrique de Moraes. Uma outra consciência de classe? O sindicalismo reformista na Primeira República. *Ciências Sociais Hoje*. São Paulo: Vértice; Editora Revista dos Tribunais, 1990, pp.117-118.

BEIRED, José Luis Benedicho. *Sob o signo da nova ordem: intelectuais autoritários no Brasil e na Argentina*. São Paulo: USP; Edições Loyola, 1999.

BILHÃO, Isabel Aparecida. *Rivalidades e solidariedades no movimento operário: Porto Alegre 1906-1911*. Porto Alegre, EDIPUCRS, 1999 (Coleção História, 30).

BOURDÉ, Guy. La condition ouvrière à Buenos Aires à la fin du XIX^e siècle. *Le mouvement social*. Paris: juillet-septembre 1973, pp.3-33.

BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*. Lisboa: Martins Fontes, 1983 (Volumes I e II).

BROEZE, Frank. Militancy and pragmatism an international perspective on maritime labour, 1870-1914. *International review of social history*. Amsterdam: Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, 36, pp.165-200, 1991, 2

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. Rio de Janeiro: O Globo/São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003.

CAMARGO, Fernando da Silva. *Britânicos no Prata: caminhos da hegemonia*. Passo Fundo: Editora Universitária UPF, 1996 (Série Ciência: História).

CAMPOS, Cristina Hebling. *O sonhar libertário: movimento operário nos anos de 1917 a 1921*. Campinas: Pontes; UNICAMP, 1988

CARDOZO, E. *Breve história del Paraguay*. Buenos Aires: Editorial Universitaria, 1965.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Geografia brasileira, hoje: algumas reflexões. *Terra livre – Mudanças globais*. São Paulo: 18, I, nº 18, pp.161-178, jan.-jun., 2002, p.170

CARONE, Edgard. Os primórdios do movimento operário no Brasil (1820-1914). *Princípios*. São Paulo, Anita Garibaldi, 1996.

CARRERA, Nicolás Iñigo. *La estrategia de la clase obrera – 1936-*. Buenos Aires: Ediciones Madres de Plaza de Mayo, 2004

CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso. A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: UNICAMP-IFCH, 1993. (Mimeo.).

CAVASSA, Manoel. *Memorandum de*. Campo Grande: EDUFMS, 1997. (Apresentação e notas: Valmir B. Corrêa e Lúcia S. Corrêa).

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994

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

CONRAD, Joseph. *A linha de sombra: uma confissão*. Rio de Janeiro: O Globo; São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003

CORRÊA, Valmir Batista. *Fronteira Oeste*. Campo Grande: Editora da UFMS (Fontes Novas: Ciências Humanas), 1999, p.41.

CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: o comércio e o casario do porto (1870-1920). In: CORRÊA, Valmir Batista, CORRÊA, Lúcia Salsa e ALVES, Gilberto Luiz. *Casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul. Brasília: Gráfica do Senado, 1985.

CORRÊA, Lúcia Salsa. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*. Dissertação (Mestrado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 1980. (Mimeo.)

CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso (1870-1920)*. Campo Grande: UCDB, 1999.

CORRÊA, Valmir Batista. *Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1889-1943)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1995.

CORRÊA, Valmir Batista. *Fronteira Oeste*. Campo Grande: Editora da UFMS, 1999 (Fontes Novas: Ciências Humanas).

COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

COUTO, Hildo Honório do. *Introdução ao estudo das línguas crioulas e pidgins*. Brasília: Editora UnB, 1996.

DE LUCA, Tânia Regina. *O sonho do futuro assegurado: o mutualismo em São Paulo*. São Paulo: Contexto, CNPq, 1990. (República).

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.

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

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

DRACHENBERG, Lyra Pidoux de. Inmigracion y colonizacion en el Paraguay, 1870-1970. *Revista Paraguaya de Sociologia*. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Assunción. Año 12, Nº 34, pp.65-123, Setiembre-Diciembre de 1975.

DUARTE, Ciriaco. *El sindicalismo libre en el Paraguay*. 2 ed. Assunción: Rafel Peroni, 1986.

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

DULLES, John W. F. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977 (Brasil século 20).

ERICO, Miguel Angel González. Estructura y desarrollo del comercio exterior del Paraguay: 1870-1918. *Revista Paraguaya de Sociología*. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Asunción. Año 12, Nº 34, pp.125-155, Setiembre-Diciembre de 1975.

ESPINOZA, Milda Rivarola. "Partido Socialista Paraguayo, 1914-1928". *Revista Paraguaya de Sociología*. Pasado y presente de la realidad social paraguaya. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Asunción: 1, 1995 (Historia Social), pp.543-556.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930: historiografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

FERNANDES, Frederico Augusto Garcia. *Entre histórias e tererés: o ouvir da literatura pantaneira*. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

FERRERAS, Norberto O. *No país da cocanha: aspectos do modo de vida dos trabalhadores de Buenos Aires. (1889-1920)*. Tese (Doutorado em História), Campinas: UNICAMP-IFCH, 2001. (Mimeo.)

FERRERAS, N. O. Historia e historiografía de las condiciones de la vida obrera em Buenos Aires y Rio de Janeiro. Un analisis comparativo. *Pós-História*. Revista de Pós-Graduação em História. Assis: Unesp, V.5, pp.11-32, 1997.

FLECHA, Víctor Jacinto. Años 20: Movimientos sócio-políticos en el Paraguay y proyeccion posterior. *Revista Paraguaya de Sociología*. Pasado y presente de la realidad social paraguaya. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Asunción: 1, 1995 (Historia Social), pp.527-541

FONSECA, João Severino da. *Viagem ao redor do Brasil: 1857 – 1878*. Rio de Janeiro: Typ. De Pinheiro, v.1, 1880.

FURTADO, Celso. *O mito do desenvolvimento econômico*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

GALEANO, Eduardo. *As veias abertas da América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

GAONA, Francisco. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción-Buenos Aires: Editorial Arandú, 1967 (Tomo I).

GAONA, Francisco. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987 (Tomos II e III).

GIUCCI, Guillermo. *Sem fé, lei ou rei: Brasil 1500-1532*. Rio de Janeiro: Rocco, 1993, p.46.

GOMES, Angela de Castro (coor.), FLAKSMAN, Dora Rocha, STOTZ, Eduardo. *Velhos militantes: depoimentos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1988

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

GUILLEN, Isabel Cristina Martins. *O imaginário do sertão: lutas e resistências ao domínio da Companhia Matte Larangeira (Mato Grosso: 1890)*. Tese (Doutorado em História). Campinas: IFCH/UNICAMP, 1991. (Mimeo.).

HALL, Michael M. e PINHEIRO, Paulo Sérgio. Alargando a história da classe operária: organização, lutas e controle. *Remate de Males*. Libertários & militantes. Arte, memória e cultura anarquista. Número 5, 1985, pp.96-12.

HERON, Craig. Communists, Gangsters, and Canadian Sailors *Labour/le travail*. Journal of canadian labour studies/ Revue d'études ouvrières canadiennes. St. John's Newfoundland, Canada: Departamen of History, Memorial University of Newfoundland, outono, 1989, , pp. 231-237.

HOBSBAWM, Eric J. *Era dos extremos: o breve século XX, 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995

HOBSBAWM, Eric. J. *Nações e nacionalismo desde 1780*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991

HOBSBAWM, Eric J. *Qual é o país dos trabalhadores?* In: HOBSBAWM, E. J. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987 (Oficina da história, v.2), pp.89-97.

HOBSBAWM, Eric J. *O fazer-se da classe operária (1870-1914)*. In: HOBSBAWM, E. J. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre a história operária*. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1988, (Oficina da história, v.2), pp.273-297.

HOBSBAWM, Eric J. *O debate sobre a aristocracia operária*. HOBSBAWM, E. J. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987 (Oficina da história, v.2), pp.315-348.

HOBSBAWM, Eric. J. *Revolucionários*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, (Coleção Pensamento crítico; v.43)

KAUTSKY, Karl. *A ditadura do proletariado*; LENIN, Vladimir. *a revolução proletária e o renegado Kautsky*. São Paulo: Rumo Gráfica Editora Ltda., s/d (coleção História e Política 2).

LENHARO, Alcir. *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986 (Série Pesquisas)

LEONARDI, Victor Paes de Barros. *Entre árvores e esquecimentos: história social nos sertões do Brasil*. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1996.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH, (6), pp.7-46, set.1983.

LONER, Beatriz Ana. *Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)*. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária-UFPel/Rede Unitrabalho, 2001.

- LOPES, Myriam Bahia. *Práticas médico-sanitárias e remodelação urbana na cidade do Rio de Janeiro – 1890/1920*. Tese (Doutorado em História), Campinas: IFCH/UNICAMP, 1988. (Mimeo).
- MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. *GEOSUL*. Santa Catarina, (1) – 1º sem. 1986.
- MARX, K. e ENGELS, F. *Manifesto do Partido Comunista*. São Paulo: Anita Garibaldi, 1989 (Coleção Teoria; 3)
- MATOS, Lobivar. *Sarobá*. Poemas. Rio de Janeiro: Minha Livraria, 1936.
- 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), São Paulo: USP-FFLCH 1989. (Mimeo.).
- MEDRANO, Lilia Inés Zanotti de. Imigração e trabalho: os italianos e a navegação fluvial no contexto platino (século XIX). *Revista do ICH*. Campinas, PUC-CAMPINAS, (1), , outubro de 1997, pp.178-193.
- MEDRANO, Lilia Inés Zanotti de. *De imigrante a empresário: formação e atuação da empresa de navegação fluvial de Nicolás Mihanovich (1875-1919)*. Mesa redonda. XIX Jornadas de Historia Economica. Asociación Argentina de Historia Economica. Universidad Nacional del Comahue. San Martin de los Andes, Neuquén, 6 a 8 de octubre de 2004 (mimeo.)
- MELGAÇO, Barão de. *Vias de comunicação de Matto Grosso*. Cuiabá: UFMT, 1975.
- MERGER, Michèle. Les mariniers au début du XX^a siècle: “des forains d’une espèce particulière”. *Le mouvement social*. Les Editions ouvrières, Paris, (132), julho-setembro1985, pp.83-100.
- MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI)*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1997 (Viagens da Voz).
- MORAES, Ceres. *Paraguai: a consolidação da ditadura de Stroessner (1954-1963)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 200. (Coleção História, 34).
- NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910*. Tese (Doutorado em História), Campinas: UNICAMP/IFCH., 2002 (Mimeo.)
- NEGRO, Antonio Luigi. Imperfeita ou rarefeita? O debate sobre o fazer-se da classe trabalhadora inglesa. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH 16, (31 e 32), pp.40-61, 1996.
- NELSON, B. *Workers on the waterfront: seamen, longshoremen, and unionism in the 1930s*. Chicago: University of Illinois Press, 1990
- OLIVEIRA, Benícia Couto de. *A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)*. Dissertação (Mestrado em História), Assis: FCL-Unesp/Assis, 1999. (Mimeo.).

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Estrada móvel fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande: Editora UFMS, 2005.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. Do outro lado da trincheira: combate aos 'agitadores' platinos. Estratégias da polícia de Montevideu no início do século XX. In: SOUZA, R. L. de e KLANOVICZ, Jó. *História: trabalho, cultura e poder*. Florianópolis: ANPUH/SC; PROEXTENSÃO/UFSC, 2004, pp.386-389.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. 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. Fortaleza: Departamento de História da UFC, 2, (4) , nov.2003, pp.95-111.

PINSKY, Jaime. (Org.) *Questão nacional e marxismo*. São Paulo: Brasiliense, 1980

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil. (1904-1908)*. Campo Grande-MS: Editora da UFMS, 1997.

SANTOS, M. *Espaço & método*. São Paulo: Nobel, 1992 (coleção espaços)

SAVAGE, Mike. Classe e história do trabalho. In: BATALHA, Cláudio Henrique Morais, SILVA, Fernando Teixeira da, FORTES, Alexandre. *Cultura de classe*. Campinas: Editora UNICAMP, 2004, pp.26-48.

SILVA, Edil Pedroso da. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso (1870-1930)*. Dissertação (Mestrado em História), Cuiabá-MT: ICHS-UFMT. 2002. (Mimeo.).

SILVA, Fernando Teixeira da. Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos. In: BATALHA, Cláudio Henrique Morais, SILVA, Fernando Teixeira da, FORTES, Alexandre. *Cultura de classe*. Campinas: Editora UNICAMP, 2004, pp.205-245.

SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003.

SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa: os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1968*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

SILVA, Luiz Geraldo. *A faina e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas: Papirus, 2001 (Textos do Tempo).

SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes da. *Rio Paraguai: O 'mar interno' brasileiro. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais*. Tese (Doutorado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 1999. (Mimeo.).

SILVA JUNIOR, Adhemar Lourenço da. *As sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas (Estudo centrado no Rio Grande do Sul-Brasil, 1854-1940)*. Tese (Doutorado em História), Porto Alegre: PUCRS, 2004. (mimeo.).

SILVEIRA, Mauro César. *A batalha de papel: a guerra do Paraguai através da caricatura*. Porto Alegre: L&PM, 1996.

SIMÃO, Aziz. *Sindicato e Estado: suas relações na formação do proletariado de São Paulo*. São Paulo: Ática, 1981.

SODRÉ, Nelson Werneck. *Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril*. Rio de Janeiro: José Olympo, 1941.

SOUZA, João Carlos de. *Sertão cosmopolita. A modernidade de Corumbá (1872-1918)*. Tese (Doutorado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 2001. (Mimeo.)

SWEENEY, Robert. Outras canções de liberdade: uma crítica de ‘Todas as montanhas atlânticas estremeceram’. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.8, n.16, pp.205-219, mar.1988/ago.1988.

THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

TOLEDO, Edilene. *Travessias revolucionárias. Idéias e militantes sindicalistas em São Paulo e na Itália (1890-1945)*. Campinas: UNICAMP, 2004.

TWAIN, Mark. *Velhos tempos no Mississippi*. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

VARESE, Juan Antonio. *De naufrágios y leyendas en las costas de Rocha*. Montevideo: Aguilar, 1998.

VARGAS, João Tristan. *O trabalho na ordem liberal: o movimento operário e a construção do Estado na Primeira República*. Campinas: CMU, 2004

VIANNA, Luiz Werneck. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

ZAIDAN FILHO, Michel. *Comunistas em céu aberto, 1922-1930*. Belo Horizonte: Oficina de livros, 1989.

ZUBILLAGA, Carlos. Breve panorama da imigração maciça no Uruguai (1870-1931). In: FAUSTO, Boris. (Org.). *Fazer a América*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, pp.420-460, 2000.

FONTES

1 – Periódicos

Aurora del Marino (La). Órgano de la Sección Marineros y Contra maestres. Buenos Aires, 1º de Mayo de 1925, numero extraordinario – (Je/0164) - AEL

Bandera Proletaria. Órgano de la Unión Sindical Argentina. Buenos Aires, Año VII, Núm. 382, 20/10/1928; Año V, Núm.283, 11/9/1926; Año VII, Núm. 382, 20/10/1928; Año VII, nº376, 1/9/1928 – FLA

Batalla (La): Periódico de ideas y critica. Núm. 1 de 1/07/1915; Núm. 19, 1ª quincena de mayo de 1916; Núm. 20, 2ª quincena de mayo de 1916; Año 1, Num.10, Montevideú, novembro de 1915, 2ª quincena; Año 1, Num.11, Montevideú, dezembro de 1915, 1ª quincena. Microfilme rolo 108 - BNU

Batalla Sindicalista (La). Periodico quincenario editado por la Federación Sindicalista. Buenos Aires, 5 de agosto de 1923 (Je/0163) – AEL

Boletín de la Unión del Marino. Órgano de la Federación Obrera Marítima (Adherida a la FORA). Buenos Aires, Nº33, 28/7/1920, Nº48, 29/9/1920; Nº50, 13/10/1920; Nº51, 16/10/1920;; - BPJBJ.

Boletín de la Unión del Marino. *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 (edições especiais do período de greve) - BPJBJ

Boletín de la Unión del Marino. Órgano de la Federación Obrera Marítima (Adherida a la FORA). Edición diaria. Buenos Aires, Núm.1, 19/2/1919; Núm.9, 28/2/1919; Num.13, 7/3/1919; Num.16, 11/3/1919; Num.23, 19/3/1919; Num.29, 26/3/1919; Num.35, 2/4/1919 - BPJBJ.

Brazil (O), Corumbá, 18/9/1910, nº 386, p.1 - BEIP

Cidade (A), Corumbá 17/8/1921, nº1062, p.1. Microfilme “Mato Grosso – Jornais Diversos” 1920-1923 - BEIP.

Correspondencia sudamericana (La): Revista quincenal editada por el Secretariado Sudamericano de la Internacional Comunista. Año I, nº1, 15/4/1926, Año I, nº 2, 30/4/1926. Buenos Aires – AEL.

Diario (El), Asunción, 14/2/1910. In: 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 - AHI.

Justicia. Uruguay, 26/2/1929. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento AG-09-01-023) – AEL.

Maritimo (El). Asunción, Diciembre 7 1928, núm.2, año I, p.3. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento s/n.) – AEL.

Matto Grosso (O), Cuiabá 20/3/1919, nº 1557; 23/10/1919, nº1615; 26/10/1919, nº1616; 30/10/1919, nº?; 9/3/1919, nº1554; 19/12/1920. Microfilme “O Matto Grosso”, Cuiabá, 1897 a 1937 - BEIP.

Organización Obrera (La). Organo Oficial de la Federación Obrera Regional Argentina (Adherida a la Federación Sindical Internacional). Buenos Aires, Año IV, Núm.114, 26/3/1921; AñoIV, Núm.184, 4/6/1921; Año IV, Núm.193, 4/6/1921; ”. Año IV, Núm.193, 6/8/1921 - (Je/0548) - AEL.

Pprotesta (La). Buenos Aires, Año XIII, Núm.1806, miércoles 24 de Enero de 1910 – FLA.

Republica (La). 14/8/1928. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento AG-17-02-002) – AEL.

Unión del Marino (La). Órgano oficial de la FOM. Buenos Aires, Año XII, Num.89, Septiembre de 1922; Año XI, Núm.75, Mayo 1º de 1921; Año XIII, Núm.93, Enero 1923; Año XIII, Núm.102, Noviembre 1923; Año VII, Núm.122, Mayo de 1928; Año [?], Núm.54, agosto de 1919; Año IV, Núm.43, octubre de 1916; Año IV, Núm.44, noviembre de 1916; Año XI, Núm [ilegível] Febrero de 1921; Año X, Núm.66, Agosto de 1920; Año X, Núm.65, Buenos Aires, Julio de 1920; - BCA

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

Unión del Marino (La). Organo de difusión del SOMU. Buenos Aires: febrero 2004, nº 8, p.6

Tribuna. Corumbá, 11/8/1921; 18/3/1930; 25/11/1919. Microfilme: “Mato Grosso Jornais Diversos” 1905-1918 - BEIP.

Unión Sindical. Organo de la Unión Sindical Uruguaya. Año IV, Nº10, Montevideo, 24/01/1928, p.2 – BNU.

2 – Relatórios ministeriais, livros de registros e atas

ALFANDEGA DE CORUMBÁ. *Entrada de navios*. 1915-1916 - ILA.

ALFANDEGA DE CORUMBÁ. *Entrada de navios*. Janeiro de 1914 a março de 1915 - ILA.

ALFANDEGA DE CORUMBÁ. *Entrada de navios*. Janeiro de 1921 a dezembro de 1921 - ILA

ANNUARIO DE MATTO-GROSSO, 1930 (s/capa)

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de

Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, maio de 1925. *Mappa demonstrativo do pessoal matriculado existente durante o ano de 1924* - www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, maio de 1923, Actos do Poder Executivo, N.2.134, de 2/6/1922, “Contagem de Tempo, como de machina em movimento...” – CEDAP

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Rrpública dos Estados Unidos do Brasil. Pelo Dr. João Pedro da Veiga Miranda, Ministro de Estado dos Negocios da Marinha. Outubro, 1922. Rio de Janeiro: Impresna Naval, 1922 - CEDAP.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Joaquim Ferreira Chaves, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, Abril de 1921. *Mappa demonstrativo do pessoal matriculado existente durante o ano de 1920* - CEDAP.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Joaquim Ferreira Chjaves. Ministro de Estado dos Negocios da Marinha, em abril de 1921. Rio de Janeiro: Impresna Naval, 1921, p.272 (Aennexo): AVISO n.665, de 25 de feevereiro de 1920 - CEDAP.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Raul Soares de Moura, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1920 - CEDAP.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1918. DECRETO N.12.699 de 31/10/1917, “Amplia as attribuições militares da Inspectoria de Porto se Costas e dá outras providencias” (ANEXO) – CEDAP.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, Abril de 1918, DECRETO N.539 de 9/2/1917 (ANEXO), p.88 - CEDAP.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1917. DECRETO N.12.188 de 6/9/1916, Dá regulamento provisório para instrução e aproveitamento da Reserva Naval (ANEXO). www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1914. DECRETO N.10.798 de 11 de março de 1914, Dá novo Regulamento á Inspectoria de Portos e Costas. (ANEXO). www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO.

CAPITANIA DE MATO GROSSO. *II Livro de matricula – pessoal*. 1908 – SDM.

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.) - CMN

CIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1924*. Rio de Janeiro, 1925, p.35 - BNB

IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro, v.32, 1971.

MENSAGEM DIRIGIDA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA. Joaquim A. da Costa Marques – Presidente do Estado - Cuyabá ,13 de maio de 1913 (microfilme). Fundação Nacional Pró-Memória, Biblioteca Nacional-RJ. Matto Grosso – Estado – Relatório dos Presidentes: Primeira República – 1913-1921. Rolo n.6 - CDR.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Noticia histórica e avaliação dos bens do Lloyd Brasileiro* (patrimônio nacional). Relatório da Comissão do Patrimônio. Rio de Janeiro: Empreza Brasil Editora, novembro de 1922 – BNB

RELATÓRIO APRESENTADO À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA. Anexo 1, período 1879-1880. Rufino Enéas Gustavo Galvão – Presidente da província -. Cuiabá, 2 de abr. de 1881 - CDR

RELATÓRIO DA AGENCIA DE COLONIZAÇÃO EM CORUMBÁ, João Lopes Carneiro da Fontoura, 17 de Fevereiro de 1876 ao Presidente da Província de Matto Grosso. (manuscrito). Lata 1876-D, APEMT, *Apud*. CORRÊA, L. S. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso (1870-1920)*. Campo Grande: UCDB, 1999, p.210.

RELATÓRIO DE ORDEM PUBLICA (s/d. sem assinatura e sem destinatário). Descreve a “revolta militar de 5 de julho, que dominou a capital de S. Paulo até o dia 27... Lata 1924-D, Pasta “Força Pública” - APEMT.

REPÚBLICA ARGENTINA. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*. Buenos Aires: Imprenta y Casa Editora Juan A. Alsina. Nº 26, Abril, 30 de 1914; Nº 40, Febrero de 1919 – BBKA.

3 – Demais fontes impressas e ou manuscritas

AYALA, S. Cardoso, SIMON, F. (org.). *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Hamburgo-Corumbá, 1914.

Baependy. Exmo. Sr. Consul Geral do Brazil, em Buenos Ayres. Documento avulso, datado de 28/10/1920. 158-E - Consulado Geral em Buenos Aires: Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919 – 1920 – AHÍ

DECRETO nº 5.221 de 12 de agosto de 1927 “Determina que no crime definido no Decreto n.1162, de 12 de Dezembro de 1890, a pena serpa de prisão cellular e o crime inafiançavel, e dá outras providencias. BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1927 - www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO.

DECRETO nº 4.269 de 17 de janeiro de 1921 “Regula a Repressão do Anarchismo”. Colleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1921. Volume 1, Actos do Poder Legislativo (Janeiro a Dezembro). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922.

DECRETO nº 1.162 de 12 de dezembro de 1890 “Altera a redacção dos arts. 205 e 206 do Codigo Criminal”. BRASIL. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: 1891 - www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO.

GAONA, Francisco. “La huelga maritima de 1928”. Coleção Francisco Gaona, Documento AG-17-03-001 - AEL

Maceió. Arrolamento dos effectivos do marinheiro Antonio Joaquim dos Santos. Bordo do “Maceió”, em Buenos Ayres, 3 de janeiro [maio?] de 1918. 158-D. “Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918” - AHI.

Maceió. Arrolamento dos effectivos do marinheiro Celestino Alves Cabral. Bordo do “Maceió”, em Buenos Ayres, 3 de maio de 1918. 158-D. “Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918” - AHI.

Santos. Protestos 1915. Protesto ao Exm. Snr. Consul da Republica dos Estados Unidos do Brazil em Buenos Aires. 4/10/1915. 158-C - B. Aires. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1909-1915 - AHI.

São José, lista de tripulantes, 12/12/1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918 – 1921. Maço: 608, 1, 19 - AHI

São José. A sua Senhoria Sr.Carlos Ferreira de Araujo, Consul Geral dos Estados Unidos do Brasil em Assumpção. 13/10/1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918 – 1921. Maço: 608, 1, 19 - AHI.

1º. TENENTE AMERICO LEAL. Relatório sobre a navegação dos rios da Prata, Baixo Paraná e Paraguay. 1923. (anexo) OFÍCIO n.3230. Ministério dos Negocios da Marinha. Ministro Alexandrino Faria de Alencar, ao Ministro das Relações Exteriores. Rio de Janeiro, 18/7/1923. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1923-1926. Estante 304, Prateleira 2, Volume 9 – AHI.

“A S. S. O SENHOR ANTONIO AUGUSTO DE AZEVEDO. Commandante do paquete nacional ‘Jupiter’.” Em 6/7/1916. Cópia de ofício. “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI

“A S. S. O SENHOR GERALDINO SILVEIRA. Gente do Lloyd Brasileiro em Buenos Aires.” Em 29/8/1916. Cópia de ofício. “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI.

ABAIXO-ASSINADO, Exmo Sr. Gnel. Cyriaco F. de Toledo, D.D. Intendente Geral do Município. Corumbá, 16/10/1919, (mimeo.). Cx. 1913-1922 - APMC

ABAIXO-ASSINADO, Ilmo Snr. Dr. Intendente-Interventor. Corumbá, 4/4/1919, (mimeo.). Cx. 1913-1922 - APMC

ALBERTO ETCHEVERRY. Sr. Comandante. (mimeo.), 3 páginas - CMN/AE

AL PUEBLO. Comité Obrero (mimeo.), AVS. “Partes de la 4ª Sección Policial, 1913-1919”, Caja 219, Carpeta 4 – AGN.

ARCHIVO DE VIRGILIO SAMPOGNARO. Jefe Político y de Policía de Montevideo. Documentos relacionados con la Policía de Investigaciones. 1918-1919. Cajá 218, Carpeta 17, (folha 27), (mimeo.) - AGN.

ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE CORUMBÁ. Memorial ao Exmo. Snr. Cel. Pedro Celestino Corrêa da Costa, D.D. Presidente do Estado. Corumbá, 16 de mar. de 1923, Cx.1923-D - APEMT.

BERNARDO MILHAS, Consul em Buenos Aires. Telegrama nº 243, 7/1/1919, (cópia mimeo.), AVS. “Documentos relacionados com huelgas y conflictos portuarios, 1916-1919”. Caja 219, Carpeta 15 – AGN.

B. MILHAS, Consul General, ao Ministro Relaciones Exteriores Montevideo. Telegrama 480, Buenos Aires 9/1/1919, 6.30 pm, AVS. “Documentos relacionados con huelgas y conflictos portuarios, 1916-1919” Caja 219, Carpeta 5 – AGN.

BOABAID & IRMÃOS. (telegrama). Ao presidente do estado. Cuiabá, 22 de maio de 1926. Cx.1926-B - APEMT.

BRASIL. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E NEGOCIOS INTERIORES. Ofício n.293. Reservado ao Exmo. Sr. Presidente do Estado de Matto Grosso. 20 de set. de 1927. Cx 1927-A - APEMT.

BUENOS AIRES, Abril 22 de 1919 (anexo, 1 pg. mimeo., sem assinatura, sem destinatário e sem remetente), AVS. “Mitines obreros, 1915-1919” Caja 219, Carpeta 3 – AGN.

C. DE MELLO & C. *Comercial almanach “Matto-Grossense*. São Paulo: 1916.

CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Excm. Sr. Coronel Presidente do Estado. Corumbá, 29/11/1909, (mimeo.). Cx. 1906-1886 - APMC.

CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Projecto de Postura nº20. 19/1/1926 (mimeo.) - APMC.

CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Sala das sessões. *Resolução nº18*. 3/2/1920 - APMC

CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE MATTO-GROSSO. Ofício n.310. Ao Exmo.Snr.Presidente do Estado de Matto-Grosso. Relator Capitão-Tenente Durval Julião. Corumbá, 18 de jul. de 1923. Cx.1923-D - APEMT.

CENTRO NAVAL DE MAQUINISTAS. “Asamblea Extra-ordinaria, Segunda convocatoria.”, Asunción 20/3/1928, Libro Ata, p.92 – CNM.

CENTRO NAVAL DE MAQUINISTAS. “Asamblea General Extra-Ordinaria”, Asunción, 28/10/1928. (Livro Ata, p.112) – CNM.

CENTRO OPERARIO DE CORUMBÁ. Estatutos aprovados em Assembléa Geral de 16 de out. de 1919. Typ. do Commercio. Corumbá - BVBC.

COMISARÍA DE ÓRDENES, Montevideo. I N°026191. “Mitin socialista”. 29/4/1916. (mimeo.), AVS, “Mitins Obreros 1915-1919”. Caja 219, Carpeta 3 - AGN.

COMITÉ DE OBREROS TERRESTRES Y MARÍTIMOS LIBRES. “Manifesto de los trabajadores”. Asunción, Setiembre 16 de 1921 (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 4, Documento AG-17-07-002) – AEL.

COMITÉ DE PROPAGANDA. Federación Naval del Paraguay. “Pedro Machado, Trabajadores de América.” Asunción, 4de Diciembre de 1916. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 4, Documento AG-17-04-004) – AEL.

COMITÉ EJECUTIVO DE OBREROS Y ESTUDIANTES. “Manifesto a los obreros y estudiantes: a los amantes de la verdad y del progreso.” Asunción, Agosto 29 de 1928. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 02, Documento AG-09-01-012) – AEL.

COMPANHIA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN (Nicolas Mihanovich) Lda.” Ao “Srñor Consul General de los E.E. U.U del Brasil”, Assunção, 20/11/1918. “Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918 - 1921” Maço: 608, 1, 19 - AHI.

CONSEJO FEDERAL (da LOM). “Manifesto que la Liga de Obreros Marítimos lanza a la faz de la República...” Asunción, Marzo 16 de 1929. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-01-027) – AEL

CONSEJO FEDERAL DE LA L.O.M. “La Liga de Obreros Marítimos Resolvió apoyar los movimientos huelguísticos de Zeballos-cué...” Asunción, Junio 13 de 1929. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-01-032) – AEL.

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

CONSEJO FEDERAL DEL CENTRO OBRERO REGIONAL DEL PARAGUAY. “A los trabajadores organizados de la Republica. Nuestra acusación a los instrumentos del Estado con careta de obreros.” Asunción, Octubre de 1928. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-01-013) – AEL.

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.

CONSULADO GENERAL DE LA REPÚBLICA O. DEL URUGUAY. Ao Exmo. Señor Ministro de Relaciones Exteriores Doctor Juan Antonio Buero. Confidencial N°2/1919, Buenos Aires, 4 de Enero de 1919 (mimeo.), AVS. “Documentos relacionados com huelgas y conflictos portuarios, 1916-1919”. Caja 219, Carpeta 5 – AGN.

CONSULADO DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL a Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideú, 5/10/1928. 257 - 2 - 17 Consulados brasileiros. Montevideó: ofícios recebidos, 1928 - AHI.

CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUMPÇÃO. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios n. 44 L.C (18/3/1927), n. 48 L.C (5/4/1927), n. 52 L.C (11/4/1927), n. 69 L.C (25/5/1927), n. 78 L.C (17/6/1927), n. 110 L.C (18/10/1927), n. 1 L.C (10/1/1930), n. 49 L.C (8/4/1927). Ofícios 1927 – 1930. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 11 - AHI

CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUMPÇÃO. Acta de deliberação. Rebocador nacional ‘Norte America’. 4/5/1919. Maço: 609, 3, 11 - AHI

CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUMPÇÃO. Ofício n. 40 L.C, 17/3/1927. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. AHI - Repartições Consulares Brasileiras. Assunção, Offícios 1927-1930, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 11 – AHI.

CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUNÇÃO, 1/6/1921. Encaminha cópia do telegrama n.5, de 19/5/1921, ao Ministro de Estado das Relações Exteriores do Brasil (anexo ao ofício n.34). “Offícios 1921”. Estante 238, Prateleira 4, N.volume 6 – AHI.

CONSULADO GERAL DO BRASIL EM BUENOS AIRES. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1909-1915. 158-C. Caderneta de Matricula Marítima. Regulamento das Capitánias dos Portos, anexo ao decreto n.6617 de 29 de agosto de 1907 - AHI

CONSULADO GERAL DO BRASIL EM BUENOS AIRES. Protesto do Capitão de Longo Curso, Jacinto Doria Cardozo, Comandante do Vapor Nacional “Maceió”, aportado em Buenos Aires. 1º/5/1918. (p.16 e 19). 180-E - “Termos. Contractos mercantis, protestos de arribadas e avarias” 1913 – 1921 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. A Sua Excellencia o Senhor Doutor José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção, 18 de setembro de 1920. Offícios 1920, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 5 - AHI

CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. A Sua Excellencia o Senhor Doutor José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção, 22 de abril de 1921. Offícios 1921, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 6 - AHI

CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, ? de dezembro de 1918 ao “S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores.” Offícios, julho de 1918 a 1919. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, 14 de abril de 1919. A Sua Excellencia o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores - AHI

CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, 20 de dezembro de 1918” ao “S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Offícios Julho de 1918 a 1919, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, 27 de novembro de 1919. A S.Ex. o Sr.Dr.José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. COPIA - 22 de Novembro de 1919. Offícios, Julho de 1918 a 1919, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, a Sua Exa. O Snr. Dr. J. M. de Azevedo Marques. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo, 10/6/19121. (telegrama nº11 de 9/5/1921) 257 - 2 - 10 - Ofícios recebidos, 1923 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, a Sua Exa. O Snr. Dr. J. M. de Azevedo Marques. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo, 10/6/19121. (telegrama nº15 de 28/5/1921) 257 - 2 - 10 - Ofícios recebidos, (cópias) 1923 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, ao Exmo. Snr. Dr. Felix Pacheco ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo 30/10/1925. 257 - 2 - 14, Consulados brasileiros. Montevideo: ofícios recebidos, 1925 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, ao Exmo. Sr. J. M. da Silva Paranhos do Rio-Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção, 25/9/1911. Offícios recebidos 1911 - 1912, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 16 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 11 de dezembro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Offícios 1909 - 1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 14 de julho 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 25 de dezembro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares. Assunção. Offícios 1909-1910. Estante 238, Prateleira 3, Volume 15 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 26 de janeiro de 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Offícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 27 de abril de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras, Ofícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 4 de janeiro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Anexo: “Relação dos brasileiros matriculados no Consulado Geral. 1908” Ofícios 1909-1910. Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Asunción, 17 de março de 1920. Cópia do telegrama, n.11. “Ofícios 1920”. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 5 – AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. Ao Senhor Antonio Severino dos Santos. Commandante do vapor nacional ‘Maranhão’. Buenos Aires 9 de setembro de 1914. 109 - “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI.

CONSULADO GERAL DOS STADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção, 29 de abril de 1915. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Lauro Muller, Ministro de Estado das elações Exteriores. Ofícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI

CONSULADO GERAL EM BUENOS AIRES. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919 - 1920. 158-E. Protestos de vapores brasileiros. N.9. A bordo do vapor nacional ‘Diamantino’, 13/10/1919 - AHI.

CONSULADO GERAL EM BUENOS AIRES. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919 - 1920. 158-E. Acta de deliberação n.6. A bordo do vapor nacional ‘Diamantino’, 2/8/1919 - AHI.

CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, EM MONTEVIDÉU, ao Ministro de Estado das Relações Exteriores, Sr. Dr. José Manoel de Azevedo Marques, (22/4/1920), (23/4/1920), (28/4/1920), (30/4/1920). Estante 257, Prateleira 2, Volume 8 - AH.

DANIEL MUÑOZ. A S.E. el Ministro de Relaciones Exteriores Doctor Juan Antonio Buero, Confidencial. Buenos Aires, Diciembre 24 de 1918, (mimeo.), AVS. “Correspondencia entre el Ministro del Uruguay en Buenos Aires Daniel Muñoz y el Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Baltasar Brum sobre la conspiracion del Cnel. Dubra en Paraguay, 1915-1916”, Caja 219, Carpeta 16 - AGN.

DECRETO N.20.291, de 12 de agosto de 1931, Aprova o regulamento para execução do art.3º do decreto n.19.482, de 12 de dezembro de 1930 “Da nacionalização do trabalho”. In: REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Coleção das leis de 1931. Volume II. Atos do Governo Provisório. Decretos de maio a agosto. Impresna Nacional, Rio de Janeiro, 1942.

DECRETO N.20.303 de 19 de agosto de 1931, Dispõe sobre a nacionalização do trabalho na marinha mercante e dá outras providências. In: República dos Estados Unidos do Brasil. Coleção das leis de 1931. Volume II. Atos do Governo Provisório. Decretos de maio a agosto. Impresna Nacional, Rio de Janeiro, 1942.

DECRETO N.20.671 de 17 de novembro de 1931, Subordina a novo preceito disposições do decreto n.20.303... In: República dos Estados Unidos do Brasil. Coleção das leis de 1931. Volume III. Atos do Governo Provisório. Decretos de maio a agosto. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1943.

DELEGACIA DE MATO GROSSO. Ministério da Fazenda. Fundo: Tesouraria da Fazenda Nacional Alfândega de Corumbá; Conteúdo: Papeis de Navio; Data-limite: 1915-1916; Cx: 389; Pasta: 1916 Vapor Argentino Misiones; proced. Montevideo; 05/10/1916 a 07/10/1916 - AN/B

DIRECTORIA GERAL DOS NEGOCIOS COMMERCIAES E CONSULARES. Alves da Fonseca, 21/5/1921. Transcrição e comentário do telegrama n.5 de 19/5/1921. “Repartições Consulares - Assunção: correspondências recebidas e expedidas, 1901-1930” (maço) Estante 239, Prateleira 1, N. volume 2 – AHI.

DOCUMENTOS RELACIONADOS CON HUELGAS EN LA INDUSTRIA FRIGORIFICA, 1915-1917. AVS, Caja 219, Carpeta 6 – AGN.

DON JUAN CARLOS BLANCO (Dr.), Ministro de Relaciones Exteriores. N°23, Asunción, diciembre 12 de 1925. “Archivo del Dr. Alfredo de Castro Legacion del Uruguay en Paraguay. Correspondencia Oficial, 1925-1927” – AGN.

DON JUAN CARLOS BLANCO (Dr.), Ministro de Relaciones Exteriores. N°37, Asunción, diciembre 23 de 1925. “Archivo del Dr. Alfredo de Castro Legacion del Uruguay en Paraguay. Correspondencia Oficial, 1925-1927” – AGN.

ESTADO DE MATTO-GROSSO. *Instruções provisórias para o Serviço de Policia dos Portos do Estado*: aprovadas por despacho do Exmo. Sr. Dr. Secretario do Interior, Justiça e Fazenda, de 21 de setembro de 1918. Cuiabá: Typ. Official, 1918 - BNB.

EUGENIO ANTUNES DA CUNHA, Illmo. Sr. M.D. Intendente Geral deste Município. (mimeo.) Corumbá, 24/8/1915. Cx. 1914-1915-1881 - APMC.

Febrero 25 de 1919 (2 pgs. mimeo., sem assinatura, sem destinatário e sem remetente), AVS. “Mitines obreros, 1915-1919” Caja 219, Carpeta 3 – AGN.

FEDERACIÓN OBRERA DEL PARAGUAY, et al. “Manifiesto Obrero Contra la criminal sedición militar burguesa. Al pueblo de la Republica.” Asunción, Junio 1° de 1923. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-03-019) - AEL.

FEDERACIÓN OBRERA DEL PARAGUAY, Liga de Obreros Marítimos. “1886 1° de Mayo 1928. Decreto del Paro General del Trabajo”. Asunción, Abril 26 de 1928. (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 4, Documento AG-17-06-005) – AEL.

FEDERACIÓN OBRERA MARÍTIMA, al gremio de la Marina en general. Buenos Aires, Enero 4 de 1919, (cópia mimeo.), AVS. “Documentos relacionados con la Policía de Investigaciones, 1918-1919”. Caja 218, Carpeta 16 – AGN.

FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 9/5/1916. (carta manuscrita 5 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1915-1916”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 10/8/1916. (carta manuscrita 8 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 12/6/1918. (carta manuscrita), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 25/7/1918. (carta manuscrita 4 ps.), AVS, “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 13/8/1918. (carta manuscrita 1 p.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 15/9/1918. (carta manuscrita 4 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 22/12/1918. (carta manuscrita 1 p.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

FRANCISCO CORNEY, ao Sr. Virgilio Sampognaro. Montevideo 8/1/1919. (carta manuscrita 4 ps.), AVS. “Correspondencia con Francisco Corney, 1918”, Caja 216, Carpeta 22 - AGN.

GAONA, Francisco. “Historia del ‘Sindicato Foguistas Fluviales’ y de sus hombres en la unión y reivindicaciones proletarias en todos los ordenes, comprobadas a travez de sus hechos en la lucha y en sacrificio.” [mimeo. p.2], (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 1, Documento AG-02-07-010) – AEL.

GREMIO DOS MACHINISTAS CIVIS DE CORUMBÁ. Estatuto de 19 de nov. de 1917 (anexo). Ofício n.4 para D. Aquino Corrêa, solicita Licença para o funcionamento do mesmo Gremio, na qualidade de Digno Presidente do Estado. Corumbá, 27 de jan. de 1918. Cx. 1918-C - APEMT

GREMIO DOS MACHINISTAS DA MARINHA CIVIL, fundado em 20 de maio de 1917. Regimento e Organizações Administrativas. Aprovado em Assembléa Geral Extraordinaria de 5 de outubro de 1919. Corumbá - BVBC.

JEFATURA P. Y de Policía de la Capital, ao Sr. Gerente del Frigorífico Montevideo, Dr. Matthaw Simtson Robinson. Montevideo, Abil 17 de 1916. (cartão manuscrito), AVS. “Documentos relacionados con huelgas, 1916-1919”, Caja 219, Carpeta 4 – AGN.

JEFATURA P. Y DE POLICÍA DE LA CAPITAL. N N°682622 (mimeo.), AVS. “Copia de la Ley de Embarque, 1919”. Caja 221, Carpeta 9 – AGN.

JEFE DE POLICÍA DEL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO (ao Señor). Montevideo, Abril 16 de 1919. (mimeo., s/título, rubrica indecifrável), AVS. “Documentos sobre comunismo y socialismo, 1919”. Caja 218, Carpeta 22 - AGN.

JEFE DE POLICÍA DEL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO (ao Señor). Montevideo, Mayo 2 de 1919. (mimeo., s/título, rubrica indecifrável), AVS. “Documentos sobre comunismo y socialismo, 1919”. Caja 218, Carpeta 22 - AGN.

JEFE (AO SR.). Montevideo, Junio 1º de 1918. (mimeo. sem assinatura), AVS. “Mitins obreros, 1915-1919”. Caja 219, Carpeta 3 – AGN.

JEFE POLÍTICO Y DE POLICÍA DE LA CAPITAL (AO SEÑOR). Montevideo, Mayo 31 de 1918. (mimeo. rubrica indecifrável), AVS. “Partes de la 1ª Seccion Policial, 1913-1919”. Caja 218, Carpeta 1- AGN.

JEFE POLÍTICO Y DE POLICÍA DE LA CAPITAL (AO SR.). Montevideo, Julio 25 de 1918. (mimeo. rubrica indecifrável), AVS. “Partes de la 1ª Seccion Policial, 1913-1919”. Caja 219, Carpeta 1 – AGN.

JEFE POLITICO (AO). Montevideo 18 Enero 1919. (bilhete manuscrito, sem assinatura) AVS. “Actividades anarquists. Societads secretas, 1914-1919”, Caja 219, Carpeta 1 - AGN.

JEFE POLITICO Y DE POLICIA DE LA CAPITAL DON VIRGILIO SAMPOGNARO (AO SR.), Montevideo, Abril 22 de 1916. (mimeo.), AVS. “Partes de la 1ª Seccion Policial, 1913-1919”, Caja 218, Carpeta 1 - AGN

JUAN CASTOR KLEAR (foto/cartão), AVS. “Impresos sobre reivindicaciones sociales, 1916-1919”. Caja 219, Carpeta 7 - AGN.

JUIZO FEDERAL DO ESTADO DE MATTO GROSSO (1029), ano 1919, local Aquidauana, autor Procurador da República, réus Francisco Garcia mais 6 operários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, assunto Denúncia, doc.n.711 (Caixa “Tribunal da Relação”) - APMT

LIGA NACIONALISTA CORUMBAENSE. Circular ao Exmo. e Revmo. Sr. Presidente do Estado, informando da fundação da sociedade. Lucidio Leite Pereira. Corumbá, em 29 de ago. de 1920. Cx. 1920-D - APEMT.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Ofício n. 3117, ao Snr. Presidente do Estado de Matto Grosso. Alexandrino Faria de Alencar – Ministro -. Rio de Janeiro, 21 de ago. de 1925. Cx.1925-B - APEMT.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Arsenal de Marinha do Estado de Matto Grosso. Cópia n.309. Reservado, ao presidente do estado de Matto Grosso Annibal de Toledo. Relator João Francisco de Azevedo Milanez. Capitão de Fragata. 2 de jul. de 1930, *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.70.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Ofício n. 3860, ao Snr. Presidente do Estado de Matto Grosso. Alexandrino Faria de Alencar – Ministro -. Rio de Janeiro, 16 de out. de 1925. Cx.1925-B - APEMT.

MINISTÉRIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA ao Snr. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Rio de Janeiro 9 de abril de 1921. Ofício n.1255. Encaminha cópia do Ofício n.115 da

Capitania do Porto do Estado de Matto-Grosso, ao Senhor Contra-Almirante Inspector de Portos e Costas, Corumbá 17 de março de 1921. “Ministérios. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1919 - 1922” Maço: 304 - 2 - 8 - AHI.

MINISTÉRIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA ao Snr. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Rio de Janeiro 9 de abril de 1921. Ofício n.1255. Encaminha cópia do Ofício n.115 da Capitania do Porto do Estado de Matto-Grosso, ao Senhor Contra-Almirante Inspector de Portos e Costas, Corumbá 17 de março de 1921. “Ministérios. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1919 - 1922” Maço: 304 - 2 - 8 - AHI.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA ao Snr. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Rio de Janeiro 30 de abril de 1919. Ofício n.2282. Volume: “Ministérios. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1919 - 1922” 304 - 2 - 8 - AHI.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA, comunicação nº3183. Alexandrino Faria de Alencar ao Snr. Inspector de Portos e Costas. Rio de Janeiro, 10 de mar. de 1915. Lata 153, Doc.3419 - SDM.

NEMORANDUN (sic.), AO SEÑOR JEFE DE LA POLICÍA DE MONTEVIDEO. Montevideo, Marzo 24 de 1919, (mimeo., rubrica indecifrável), AVS. “Documentos sobre comunismo y socialismo, 1919”. Caja 218, Carpeta 22 - AGN.

OFFICIO nº182. (anexo/cópia). Ministerio dos Negocios da Marinha, comunicação nº3183. Alexandrino Faria de Alencar ao Snr. Inspector de Portos e Costas. Rio de Janeiro, 10 de mar. de 1915. Lata 153, Doc.3419 - SDM

OFÍCIO n.1011. 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.

OFÍCIO n.222, ao Exmo. Snr. Presidente do Estado de Matto-Grosso. Durval Julião - Capitão dos Portos de Mato Grosso - 20 de jul. de 1925. Cx.1925-A - APEMT.

OFÍCIO n.2330. Ministério dos Negocios da Marinha ao Exmo. Snr. Sub-Secretario das Relações Exteriores. Encaminha cópia de dois ofícios do Estado Maior da Armada. Rio de Janeiro, 23/5/1918. Ministério da Marinha, Avisos recebidos, 1906-1918, Estante 304, Prateleira 2, Volume 7 - AHI.

OFÍCIO n.329, ao Inspector de Portos e Costas, informa sobre o Memorial da Associação Commercial. Durval Julião - Capitão do Porto do Estado de Matto-Grosso - Corumbá, 2 de ago. de 1923. Cx.1923-D - APEMT.

OFÍCIO s/n ao Illmo. Snr. Dr. Virgílio Corrêa Filho, D.D.Secretario Geral do Estado de Matto-Grosso. Durval Julião - Capitão dos Portos de Mato Grosso. Corumbá, 18 de fev. de 1925. Cx.1925-A - APEMT.

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.

PEDRO R. SILVA. Montevideo s/d. (bilhete manuscrito) AVS. “Actividades anarquistas. Sociedades secretas, 1914-1919”, Caja 219, Carpeta 1 - AGN.

POLICÍA DE BUENOS AIRES, Eloy Ubade. (telegrama, data não identificada), AVS. “Actividades anarquistas. Sociedades secretas, 1914-1919”, Caja 219, Carpeta 1 – AGN.

POLICÍA, DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO, 1ª sección, ao Sr. Jefe Político y de Policía de la Capital. Montevideo, Febrero 21 de 1919, (mimeo.), AVS. “Partes de la 1ª sección policial, 1913-1919” Caja 218, Carpeta 1 – AGN.

POLICÍA, DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO, 1ª sección, ao Sr. Jefe Político y de Policía de la Capital. Montevideo, Febrero 22 de 1919, (mimeo.), AVS. “Partes de la 1ª sección policial, 1913-1919” Caja 218, Carpeta 1 – AGN.

POLICÍA, DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO, 1ª sección, ao Sr. Jefe Político y de Policía de la Capital. Montevideo, Marzo 29 de 1919, (mimeo., rubrica indecifrável), AVS. “Partes de la 1ª sección policial, 1913-1919” Caja 218, Carpeta 1 – AGN.

PROYECTO DE REGLAMENTACION DE SERVICIOS EXTRAORDINÁRIOS QUE SE DENOMINARÁ “COMISARIA DE SEGURIDAD”. Montevideu, 1919. Caja 221, Carpeta 9, (mimeo.) – AVS, AGN.

REPÚBLICA O. DEL URUGUAY, Policía de Investigaciones. M N°444698. A Su Señoría Don Virgilio Sampognaro. Montevideo, Agosto 14 de 1918, (mimeo.), AVS. “Documentos relacionados com la Policía de Investigaciones, 1918-1919”. Caja 218, Carpeta 16 – AGN.

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, Policía de Investigaciones. Informaciones reservadas. Montevideo, febrero 6 de 1919 (mimeo), AVS. “Documentos relacionados com la Policía de Investigaciones, 1918-1919”. Caja 218, Carpeta 16 – AGN.

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, Policía de Investigaciones. Informaciones Reservadas. Señor Jefe. Montevideo, Abril 26 de 1919, AVS. Documentos relacionados com la Policía de Investigaciones, 1918-1919”, Caja 218, Carpeta 16 – AGN.

REVISTA MENSAL ILLUSTRADA FOLHA DA SERRA. Campo Grande, Matto Grosso, n.9, junho 1932 - BVLC.

SAUDE PUBLICA. Ilms. Srs. Presidente e mais Vereadores da Câmara Municipal. 6/11/1922 (mimeo.) - APMC.

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.

SOCIEDAD DE RESISTENCIA ESTIBADORES UNIDOS, Adherido al Centro Obrero de Concepción. “!Alería Concepción! Pueblo Trabajador y Comerciantes en general! ¡Alerta!”.

Concepción, Julio 25 de 1928 (Coleção Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-01-010) – AEL

SOCIEDAD DE RESISTENCIA FOGUISTAS DE MONTEVIDEO. Montevideo, Enero 16 de 1917, AVS. “Impresos sobre reivindicaciones sociales, 1916-1919”, Caja 219, Carpeta 7 – AGN.

SOCIEDAD DE RESISTENCIA MARINEROS Y FOGUISTAS DE BUENOS AIRES. *Pliego de condiciones a regir desde el 1º de enero de 1907*. (Coleção Francisco Gaona. Microfilme 2, documento AG-09-05-004) - AEL.

SOCIEDADE DOS MARINHEIROS UNIDOS DA MARINHA MERCANTE. *Estatutos*. Corumbá: Typ. Do Commercio - BVBC.

SOCIEDADE UNIÃO DOS FOGUISTAS. Estatutos. Typ. da Luz: Corumbá, 1918 - BVBC.

SOCIEDADE UNIÃO DOS TAIFEIROS. Estatutos. Fundada a 20 de junho de 1917 na Cidade de Corumbá, Matto-Grosso. Typ. do Commercio, Corumbá, 1917 - BVBC.

TERCEIRA COMPANHIA DO BATALHÃO DE CAÇADORES DA FORÇA PUBLICA DO ESTADO – Ao Illmo. Senhor Tenente Coronel Romão Veriano da Silva Pereira, Commandante Geral da Força Publica do Estado. Lata 1924–D, Pasta “Força Pública” - APEMT.

TERMO DE FALECIMENTO. *Caceres*, Documentos Recolhidos dos consulados brasileiros. Assunção. Maço: 609, 3, 11 - AHI

UNIÓN OBRERA DEL PARAGUAY. Liga de Obreros Marítimos y Federación Obrera del Paraguay. *Decreto del paro general del trabajo*. Asunción, 16 junio de 1928. In: GAONA, Francisco. *Introduccion a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987, (Tomos II),106.

UNION OBRERA DEL PARAGUAY. Resolución adoptada ante la grave amenaza de guerra entre Bolivia el Paraguay. Asunción, diciembre de 1928. In: GAONA, Francisco. *Introduccion a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987, (Tomos II), p.189-190.

VICE CONSULADO DOS E. U. DO BRAZIL. Assumpção, 15 de fevereiro de 1900. “Ao Exmo. Snr. Dr: Olyntho de Magalhães Ministro de Estado das Relações Exteriores.” Repartições Consulares Brasileiras, Ofícios reservados 1900 – 1903, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 12 - AHI.

VICE CONSULADO DOS E. U. DO BRAZIL. Assumpção, 20 de fevereiro de 1900. “Ao Exmo. Snr. Dr: Olyntho de Magalhães Ministro de Estado das Relações Exteriores.” “Repartições Consulares Brasileiras”. Ofícios reservados 1900 – 1903, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 12 - AHI.

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, Francisco. *Introduccion a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987, (Tomo II), p.105-8

4 – Entrevistas

ENTREVISTA João Luis Migueis, gravada em fevereiro de 2003, em Corumbá.

ENTREVISTA Manoel João de Carvalho. Produção: Eudes Fernando Leite e Frederico Augusto Garcia Fernandes, gravada em 1996, em Corumbá.

ENTREVISTA. Timótheo Paes de Oliveira, gravada em 10/10/1999 em Corumbá.

BIOGRAFIAS DESCRITIVAS ¹

ASTROGILDO DE CAMPOS VIDAL [WIDAL]: brasileiro, nascido e residente em Corumbá; em 13 de fevereiro de 1908, com 19 anos de idade e solteiro, registrou-se como carvoeiro (foguista) na Capitania de Mato Grosso, em Corumbá; em 4 de dezembro de 1918 assinou, como testemunha, o “Termo de falecimento” de um companheiro seu, 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 de outubro de 1933 estava registrado na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

ELIAS ESPINOLA: paraguaio, de acordo com Francisco Gaona ², em 22 de março de 1905 esse marítimo participou, em Assunção, da assembléia que escolheu a comissão provisória e a comissão pró estatutos da Sociedad de Prácticos del Río Paraguay; em 25 de dezembro de 1909, ele estava matriculado na Capitania de Mato Grosso, como prático do Lloyd Brasileiro, para o Rio Paraguai.

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

¹ As biografias foram publicadas em forma de artigo: OLIVEIRA, V. W. N. de. 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. Fortaleza: Departamento de História da UFC, pp.95-111, – v.2, n.4 (nov.2003), p.101-103. As informações biográficas foram colhidas: na CAPITANIA DE MATO GROSSO. *II Livro de matricula – pessoal*. 1908 - SDM; nos relatórios e correspondências dos consulados do Brasil no Paraguai, Uruguai e Argentina – AHI; recortes de jornais e documentos vários das organizações operárias argentina, paraguaia e uruguaia, organizados por Francisco Gaona e arquivados em forma de microfimes no AEL; documentos do Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá; estatutos das entidades corumbaenses e ofícios vários organizados no Arquivo Público de Mato Grosso, em Cuiabá; e ainda, nos três volumes da obra de GAONA, F. *Introduccion a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción-Buenos Aires: Editorial Arandú, 1967 (Tomo I). GAONA, F. *Introduccion a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987 (Tomos II e III). No decorrer da pesquisa relacionei aproximadamente 800 nomes, entrecruzando informações de 38 trabalhadores. O critério que segui para apresentar o trabalhador foi o cruzamento de fontes, ou seja, todos os 11 biografados apareceram ao menos em dois momentos distintos, interagindo com outros sujeitos.

² GAONA, F. *Op cit.* (Tomo I), p.163.

³ 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 - AHI

bordo do vapor Miranda (do Lloyd Brasileiro e fretado a 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 de dezembro de 1909 era Prático do Lloyd Brasileiro; em 9 de dezembro de 1920, como prático de 3^a 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 à Buenos Aires; em 15 de janeiro de 1909, assinou como JOÃO ANASTASIO RODRIGUEZ a ata de fundação da sociedade Prácticos de Ríos del Alto Paraguay.

JOSÉ MORINIGO: paraguaio; em 25 de dezembro de 1909, efetivou sua matrícula na Capitania em Corumbá como Prático do Lloyd Brasileiro; em 15 de janeiro de 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 de fevereiro de 1910, que transcreve a ata de fundação, (conforme nota 20). Já Francisco Gaona (citado na nota 19) afirma ser a data de 22 de março de 1905 a de criação da Sociedade, também indicando a presença de José Morínigo, mas não como componente da comissão de elaboração dos estatutos.

JOSÉ RAMIRES: em 12 de junho de 1919, compõe a lista de “Declaração de desembarque de tripulantes” do vapor brasileiro Ladário, em Montevideu; é citado por Francisco Gaona⁴ 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 de março de 1909 participou da segunda reunião para criação da Sociedade Prácticos de Ríos del Alto Paraguay, em Assunção; em 12 de dezembro de 1919, como Prático, fez parte da tripulação do vapor brasileiro *São José*, de propriedade da casa comercial sediada em Corumbá, Cavassa Filho & Cia. Essa equipagem era composta de 6 brasileiros e 15 paraguaios, sendo o percurso de Assunção a Forte Olimpo, interior do Paraguai.

⁴ GAONA, F. *Op cit.* (Tomo II), p.72

LUIS FERREIRA DOS SANTOS: brasileiro; em 1919 esteve como “sócio iniciador” da Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante, de Corumbá⁵; em 12 de dezembro de 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 de idade, casado, matriculou-se na Capitania, em Corumbá, como Prático do rio Paraguai; manteve atualizado 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 anos”, em 28 de agosto de 1922 -; em 15 de janeiro de 1909, na reunião de fundação da sociedade Práticos de Rios del Alto Paraguay, foi escolhido para compor a comissão de elaboração dos estatutos da entidade; em 30 de março de 1909 participou da segunda reunião para criação da sociedade; em 25 de dezembro de 1909, era Prático do Lloyd Brasileiro, no trecho de Assunção a Corumbá; em 14 de fevereiro de 1910, estava como presidente da sociedade Práticos de Rios del Alto Paraguay.

PEDRO MORRO: espanhol / italiano. Conforme Ciriaco Duarte⁶ - que considera a lista colhida na crônica policial do jornal paraguaio *El Independiente*, de 17 de maio de 1893 - Pedro Morro é descrito como padeiro, italiano e anarquista; na ficha de matrícula da Capitania de Mato Grosso, Pedro Morro aparece como um espanhol, natural de Los Barleares de Wayne; em 1908, quando de seu registro como padeiro de bordo na Capitania em Corumbá, tinha 52 anos de idade, casado, e residia em Corumbá; não há anotação de vistos em sua ficha, tendo a seguinte observação “trancada em 28 de agosto de 1922 por não ser visada há mais de 5 anos”. 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 vida 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 de setembro de 1927.

⁵ Seu nome consta como primeiro da lista de “sócios iniciadores”, descrita nos estatutos da entidade aprovado em 3 de julho de 1919 – APEMT.

⁶ Autor militante paraguaio: DUARTE, C. *El sindicalismo libre en el Paraguay*. 2 ed. Asunción: Rafael Peroni, 1986, p.214

VICENTE AYALA: seu nome também está na lista de “comunistas” e “indesejáveis”, enviada em 10 de setembro de 1927 ao Presidente do Estado de Mato Grosso; em 1941, como dirigente da LOM, fazia parte da lista de presos confinados na Isla de Peña Hermosa.

ANEXOS

CONTO QUE NÃO É CONTO OU VIDA, PAIXÃO E MORTE DE UM OPERÁRIO¹

Dezesseis horas com uma enxada nas mãos com um intervalo de meia hora para comer um mal arrumado *gaspacho* por toda nutrição, que consistia em um pedaço de pão seco, molhado com água e regado com um pouco de azeite e vinagre, são suficientes para se fazer perceber o estado de cansaço e desfalecimento que tem que se encontrar um homem por mais herculano que seja seus músculos.

Tal era o estado deplorável de Juan Rojo, homem de coração de criança, todo bondade e ternura, de um temperamento rebelde e incorruptível. Havia cumprido os cinquenta anos de idade, seu aspecto físico já debilitado pelas vicissitudes e perseguições que havia sido objeto, por defender seus sagrados ideais de redenção humana em sua larga peregrinação pelo mundo.

Desde muito jovem se separou do lar paterno, depois de uma dolorosa despedida, vindo parar em uma das cidades mais importantes do Mediterrâneo, Barcelona. Vagou por umas semanas pelas ruas da cidade, sem trabalho e sem meios de vida, até que um dia, vagando pelo porto, surgiu uma oportunidade de ganhar o sustento. Em consequência de uma greve decretada pelo grêmio de trabalhadores do mar, junto com os operários dos transportes, o trabalho portuário era quase nulo. No decorrer da greve, havia saído dois navios, um veleiro e um vapor, tripulados ambos com ‘esquirola’. Juan, oriundo de um vilarejo desprovido de qualquer indústria, base única das lutas sociais, semianalfabeto e inocente, caiu fácil nas garras de um desses cachorros conhecidos por rompe-greves. Um desses ‘senhores’ perguntou a Juan o por que de não trabalhar. O interpelado contestou que ainda não havia sido possível encontrar onde empregar suas forças. ‘Eu o arrumarei um posto’, disse o senhor. Depois de aceitar a proposta o jovem vagabundo foi acompanhado pelo cachorro a uma pequena oficina, onde, apesar de sua completa ignorância nas tarefas marítimas, puseram-lhe a tripular, junto com outra meia dezena de homens mais, um vapor que devia sair aquele mesmo dia com destino a um porto mexicano.

Sem outros requisitos mais, que o de um mês de salário adiantado, ficou fechado o contrato do novo marinheiro.

Depois de vinte e nove dias de navegação, o navio em questão chegava ao porto de Veracruz. A situação em Barcelona continuava mais grave que nunca: as autoridades haviam declarado o estado de sítio. Os diários do novo mundo publicavam telegramas, comentando a marcha dos acontecimentos barceloneses. As organizações da América Central e do Sul estavam em guarda para o caso de chegar algum navio tripulado por traidores. O segundo dia após ter chegado em Veracruz, ao baixar a terra Juan e seus companheiros foram interrogados por uma comissão de operários locais, pondo-os a par do triste papel que desempenhavam. Os marinheiros prometeram voltar a bordo, só para retirar o necessário, especialmente um pouco de roupa e umas moedas, para logo ficarem em terra definitivamente. Só Juan cumpriu a palavra, às escondidas pode sair do vapor e aos demais não lhes voltou a ver Juan. Em um momento de audácia abandonou o navio, perdendo a documentação e as escassas roupas que possuía: os companheiros mexicanos lhe forneceram mantimentos para fazer frente a suas mais prementes necessidades. Buscando trabalho, em algumas minas esteve ocupado por oito meses, porém teve que abandonar aquele país por causa de uma guerra civil provocada por uns políticos ambiciosos, que só levaram ao país miséria e desolação. Passou aos Estados Unidos, trabalhou uns meses em São Francisco (Califórnia), e depois uma outra temporada em uma fábrica de tabacos em Tampa; mais tarde foi para Cuba, percorrendo a ilha de um extremo a outro. A exploração humana que se exercia ali

¹ *La Unión del Marino*. Cuento, que no es cuento - o vida, pasión y muerte de un obrero. Año XIII, Núm.102, Noviembre 1923, p.3 – BCA. Tradução livre para o português.

nos engenhos e *vegas* sobre os trabalhadores, começaram a fomentar a rebeldia no espírito do jovem; transferiu-se para o Panamá, ali encontrou bons camaradas confraternizando com eles; de dia trabalhavam em uma obra, e a noite iam juntos ao Ateneu, onde havia uma rica coleção de livros que versava sobre ciências físicas e naturais, astronomia, sociologia e crítica das religiões. Juan lia com a mesma aflição que uma pessoa come quando tem fome; pouco a pouco ia adquirindo conhecimento sobre o papel que devia desempenhar nas lutas de caráter social e econômico. Depois de um ano e meio foi para o Chile, Bolívia, Peru e chegou até Rosário de Santa Fé. Nessa última cidade trabalhou de estivador, peão de obra, vendedor de jornais e nas fainas do campo. Os companheiros agricultores, ao observarem sua preparação e sinceridade na manifestação de seus ideais, o nomearam secretário geral da ‘Federação de Trabalhadores [...ilegível...]. Organizados perfeitamente os trabalhadores do campo e, considerando os baixos salários que ganhavam em contraste aos fabulosos lucros que recebiam os latifundiários, aqueles se declararam em greve, pedindo aumento de seus salários, um pouco mais de respeito moral, assim como o reconhecimento de seu sindicato. Os proprietários se apegaram em uma louca intransigência e os grevistas por sua parte, aplicaram a ação direta em todas as suas manifestações. Veio a repressão governamental; os cárceres se encheram de grevistas, incluindo o comitê de greve.

Uns vinte e cinco dias depois, o governo concedia uma ampla anistia libertando todos os presos sociais. Juan, ao retomar sua liberdade, mudou-se para Buenos Aires, onde esteve alguns anos atuando na propaganda sindical com mais entusiasmo que nunca. Seus discursos em locais sociais, manifestações públicas e artigos periódicos, eram terríveis fulminações contra a sociedade capitalista.

Um dia, por motivo de um artigo muito violento contra o governo, a polícia o expulsou e, após pouco tempo de sair da prisão, aplicaram-lhe a lei de residência. De Buenos Aires passou para o Brasil; ali, de prontidão os “guardadores da ordem” seguiram-lhe a pista, detiveram-no, prenderam-no entre grades, e foi expulso para a Europa como “elemento perigoso”. Foi para Londres, Amberes, Paris e por último, cansado, encurralado, refugiou-se em seu povoado natal onde, apesar das grandes dificuldades com que se deparou para ganhar o sustento não deixou de fustigar a todos os parasitas sociais daquela localidade. Ali lutou, sofreu, viveu e envelheceu.

Uma vez, ao anoitecer, regressando do duro trabalho, esgotado, sentou-se com o corpo apoiado no tronco de uma árvore situada a beira do caminho. O ocaso crepuscular ia apagando sua escassa luz no horizonte. Juan, com os olhos avermelhados, efeitos da poeira e do sol, tinha as mãos apoiadas sobre a barba, pensativo. Quem sabe que iras, ameaças e maldições, emanavam de sua mente contra os causadores de tanta desgraça, de tanta dor aos deserdados, aos oprimidos. Ao ruído de uns passos próximos levantou a vista, e a pouca distância viu como se recebera algum objeto de metal; eram dois homens, a *bareja* da “guarda civil” com seus inseparáveis “máusers”.

- Quem está aí – lhe perguntaram.
- Um homem que descansa de sua fadiga.
- Ah! És tu Juan Rojo? – disse um dos civis.
- Muito bem, nos alegramos que possamos conversar como bons amigos.
- Digam, senhores guardas, estou a sua disposição. – disse Juan.
- Não é você um desses que querem concertar o mundo, bem concertado que se dizem socialistas ou anarquistas?
- O que eu quero, senhores guardas, creio, pouco há de importar para alguns, e também creio que no mundo há muitas injustiças e muita desigualdade, já que dizem que somos todos iguais.
- Bom; não nos venha com discursos, nos contenta o que vamos perguntar. – insinuou um dos civis.

- Não foi você que tocou fogo nas redes do senhor Avaro?
- Não cometi tal delito, não sei do que me falam. – respondeu Juan.
- Não foi você que cortou quinze oliveiras, propriedade do senhor Marquês de Sacristia?
- Não sei nada do que me pergunta.
- Tampouco foi você que colocou um *petardo* na porta da igreja?
- Não senhores, nada sei disso.
- Pobrezinho, que inocente. Você tampouco é o que pretende organizar o sindicato único neste povoado?

- Ah, isso sim, senhores, isso sim, porque creio que assim como os ricos poderosos têm sua sociedade de defesa contra os humildes, nós pobres, temos o perfeito direito de nos defender dos ataques dos ricos.

- Ah, sim, criminoso! Pois toma, e um dos *esbirros* descarregou uma terrível culatrada do fuzil contra aquele homem indefeso.

Suas roupas tingiram de sangue no ombro direito.

- Não quer dizer sim, canalha, de tudo quanto temos perguntado?

- Nada sei disso, não me matem, não me matem, por favor.

E um dos defensores da ordem e da autoridade, levantando a arma para o alto, descarregou-a com fúria sobre o corpo inerte de sua vítima ultimando-lhe.

Puseram-lhe as mãos sobre o coração, este já não batia. Tinha o crânio estilhaçado. Logo pegaram o cadáver e o jogaram num precipício de uns duzentos metros de profundidade.

No dia seguinte, os diários “sérios” da capital provincial, anunciavam o seguinte: “Ontem pela manhã, próximo à estrada que conduz ao povoado tal... distrito judicial do qual... pertencente a esta província, foi encontrado o cadáver de um homem de meia idade, com a cabeça e o corpo destroçados. Acredita-se que se trata de um suicídio.

Domingo Soler.

ESTADO DE MATTO-GROSSO. *Instruções provisórias para o Serviço de Policia dos Portos do Estado*: aprovadas por despacho do Exmo. Sr. Dr. Secretario do Interior, Justiça e Fazenda, de 21 de setembro de 1918. Cuiabá: Typ. Official, 1918.

“O chefe de Policia do Estado (...) recommenda que no serviço da Policia dos Portos do Estado se observem as seguintes

INSTRUCCÕES PROVISORIAS

Artigo 1.- O serviço da Policia dos Portos do Estado ficará subordinado aos Delegados dos municipios respectivos.

Art.2.- São attribuições dos Delegados (...)

a)- inspecionar todas as embarcações, excepto as de guerra, que entrarem ou sahirem, fiscalizando o serviço de embarque e desembarque de passageiros;

b)- impedir o desembarque dos individuos condemnados à pena de deportação, e o embarque dos sujeitos a processo, por crimes communs, perante as autoridades com jurisdicção no Estado, ou daquelles contra os quaes conste haver alguma requisição de autoridade de fóra do Estado;

c)- prestar o auxilio que fôr requisitado por outras autoridades, quer para a repressão do contrabando, quer em casos de naufragio ou de qualquer outro sinistro de embarcações;

d)- vigiar os individuos suspeitos que se apresentarem a bordo das embarcações, prendendo os que manifestarem a intenção de commetter algum crime, estiverem na pratica de alguma contravenção dos Regulamentos das Capitancias dos Portos, ou forem requisitados por autoridade competente;

e)- providenciar sobre o embarque dos individuos expulsos ou deportados do territorio nacional, nos termos do Dec. Federal n.1641, de 7 de Janeiro de 1907 e do Codigo Penal;

f)- impedir o desembarque de estrangeiros que forem vagabundos, mendigos, proxenetas ou suspeitos; que por qualquer motivo comprometam a segurança e tranquillidade publicas; que forem cindemnados ou processados, por crimes communs, pelos tribunaes estrangeiros ou tiverem cumprido sentença da Justiça Brasileira, pela segunda vez;

g)- regular o serviço de lanchas, escaleres e outras embarcações empregadas no transporte de passageiros ou cargas.

Art. 3.- O Delegado visitará as embarcações, logo ao entrarem no porto, exigindo do commandante ou mestre um relatorio das occurrencias havidas a bordo durante a viagem em aguas brasileiras, só declarando visitada a embarcação depois de terminadas as diligencias que tenha de fazer.

& 1º.- Antes e durante a visita da Policia é prohibido o desembarque de passageiro ou de qualquer pessoa de bordo.

Art. 4.- Os commandantes e mestres das embarcações devem fornecer (...) uma lista assignada, contendo o numero, nomes, empregos, edades, estado civil, profissão, nacionalidade, procedencia e classe dos passageiros, ou de qualquer pessoa que não pertença á matricula de suas embarcações, (...). Feita a visita será expedido o *passé de entrada* (...)

Art. 5.- O *passé de sahida* das embarcações será concedido pelo Delegado, mediante petição (...) devendo a Agencia respectiva fornecer a lista dos passageiros embarcados no porto (...)

Art. 6.- O Delegado poderá exigir dos commandantes e mestres das embarcações, quando forem precisos, os livros de matricula do respectivo pessoal.

(...)

Chefatura de Policia, em Cuiabá, 20 de Setembro de 1918.

Bernabé Antonio Gondim,

Chefe de Policia”(grifo meu)

Segue, em anexo, os modelos de fichas 1) Lista de passageiros; 2) passe de entrada e 3) passe de saída.

“Regulamento das Capitánias dos Portos, anexo ao decreto n.6617 de 29 de agosto de 1907.”²

“Art. 127. O visto das matrículas dos indivíduos empregados na vida do mar e a renovação de licença para embarcações (...) será annual e mediante (...) quitação com a Fazenda Nacional.

(...)

Art. 424. Os attestados de comportamento e habilitação passados pelos capitães ou mestres serão annotados pela Capitania na caderneta-matricula com as designações seguintes: BOM, REGULAR, MAU, para o comportamento e BASTANTE, POUCA E NENHUMA para a habilitação.

(...).

Art. 452. Todo o tripulante que terminar o seu contracto e desembarcar deverá comparecer, nas 24 horas uteis, a Capitania com a respectiva caderneta e bilhete [de desembarque], afim de serem lançadas as respectivas notas.

Art. 453. O tripulante poderá reclamar contra a nota lançada pelo capitão em seu bilhete, devendo, nesse caso, o capitão do porto abrir inquerito a respeito; e, si ficar provado ser injusto o attestado, deverá o capitão ser multado em 200\$, independente da acção judicial que póde promover o offendido.”

No Art. 431 reza que o trabalhador só pode ter registro em uma única Capitania. Chamo atenção para isto, porque, conforme fichamento do Livro de matrícula da Capitania de Mato Grosso, no Serviço de Documentação da Marinha, existiam estrangeiros com matrículas em Corumbá. Isso não exclui a possibilidade destes estrangeiros, paraguaios em sua maioria, serem matriculados nas capitánias de seus países de origem.

² O regulamento completo é impresso na abertura da “caderneta de matrícula de tripulante” (ver a fonte transcrita a seguir).

CADERNETA MATRICULA DE TRIPULANTE E REGULAMENTO DAS CAPITANIAS DOS PORTOS³

(Páginas 1 e 2)

“Matricula do pessoal feita em 21 de outubro de 1910 na forma do Art.420 do Decreto n.6617 de 29 de Agosto de 1907. No.2326

Nome *Miguel Saeiro* (ou Lameiro)

FILIAÇÃO

Filho de *Gregorio Sameiro*

Nacionalidade *portuguesa*

Naturalidade *Ilha de São Tiago (?)*

Idade *47 anos*

Cor *parda*

Rosto *comprido*

Nariz *idem*

Assignatura do matriculado *não sabe escrever*

Secretaria da Capitania do Porto, em Santos, 21 de outubro de 1910”

SIGNAES

Cabellos *calvo*

Olhos *castanho*

Barba *não tem*

Estatura *alta*

Estado *casado*

Residencia *Jabaquara*

Profissão *moço*

Signaes particulares *signaes de variola*

(assinam o Capitão do Porto e o secretário)

(Páginas 2 e 3)

Quadros para preencher contendo:

“Nome do navio, porto, e numero do registro, tonelagem e força da machina.

Data e lugar do engajamento.

Categoria em que embarca.

Data e lugar do desembarque.

Causa do desembarque.

Assignatura do Capitão ou Mestre.”

(Páginas 4 e 5)

Quadros para preencher contendo:

“ATTESTADO

Habilitação

Conducta

Assignatura do Capitão do Porto, data e lugar.

OBSERVAÇÕES”

As páginas seguintes (vinte e duas), repetem, alternadamente, as informações dos quadros anteriores (pgs. 2 a 5)

³ CONSULADO Geral do Brasil em Buenos Aires. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1909-1915. 158-C. Caderneta de Matricula Marítima. Regulamento das Capitánias dos Portos, anexo ao decreto n.6617 de 29 de agosto de 1907 – AHI. Encontrei no arquivo apenas duas cadernetas.

FICHA DE MATRICULA⁴

“Capitania do Porto do Estado de *Matto Grosso*

L. 2º

Fl. 11

N. 102

Matricula pessoal feita em de de 1908 na forma do Art, nº 420
do Dec. nº 6617 de 29 de Agosto de 1907

Nome *Manuel Cabo de Vila*

FILIAÇÃO

SIGNAES

Filho de *José Ramon Cabo de Vila*

Cabellos *brancos*

Nacionalidade *Hespanhol*

Olhos *castanhos*

Naturalidade *Pontevidra*

Barba *bigode*

Idade *62 annos*

Estatura *1m 60*

Cor *branca*

Estado *casado*

Rosto *redondo*

Residencia *Assumpção*

Nariz *regular*

Ramo de vida *Pratico do rio Paraguay*

Assignatura da matricula (*ass. +/- tremula*)

Signaes particulares

Secretaria da Capitania do Porto em 12 de fevereiro de 1907

CAPITÃO DO PORTO

SECRETARIO

(Observações manuscritas)

Pg. o visto em janeiro de 1909

Pagou o visto em 16 de fevereiro de 1910

Trancada por falta de visto há mais de cinco annos. Em 28 - 8 - 922”

⁴ CAPITANIA DE MATO GROSSO. II Livro de matricula – pessoal. 1908 - ILA

FORMULARIO PROVISORIO approved por despacho do Ministro, para o registro de contravenções e delictos occorridos a bordo dos navios mercantes.

191.....

Bordo do..... embarcação nacional a vapor.

AUTOS CRIMES

Delinquentes

.....
Escrivão,

.....
Autuação

Aos dias do mez de..... do dito anno de a bordo do..... embarcação nacional a vapor, sob o commando do piloto autuei..... todos os termos e mais papeis que adiante se seguem do que para constar lavro este termo. Eu..... servindo de escrivão o escrevi e

Autuei

Auto de prisão em flagrante contra.....
Aos..... dias do mez de do anno de a bordo da embarcação a vapor..... que sob o commando do piloto..... navegava no rio..... (designar o logar ou o porto em que se achar na occasião a embarcação) ás..... horas (horas legaes de 0 a 24) estando de quarto o piloto..... e de ronda o official..... compareceu na cabine de commando o immediato (ou quem seja)..... e disse: que apresentava preso a F. de tal, cuja prisão havia effectuado na occasião em que praticava o dilicto de..... (referir o delicto claramente) contra X (dizer se X é passageiro ou tripulante) de nacionalidade..... (maior ou menor, solteiro, casado ou viuvo e residente em.....) pelo que havia trazido a presença do commandante..... para o interrogar e ás testemunhas A. B. e C. (tres testemunhas) que assistirão á execução do delicto e ao acto da prisão do delinquente. E mais não disse. Em seguida, presente a primeira testemunha A..... natural de..... com..... annos de idade (casado, solteiro ou viuvo) é residente em..... sabendo ler e escrever, que prometeu dizer a verdade do que soubesse e lhe fosse perguntado, sob o compromisso legal disse: que..... (referir o que a testemunha disser ou responder). E mais não disse. Em seguida presente a segunda testemunha B:..... (o mais se segue como no caso da primeira testemunha). E mais não disse. Em seguida

presente a terceira testemunha C.....(o mais se segue como no caso da primeira e segunda testemunhas). E mais não disse. Em seguida presente o delinquente F. de tal..... e passando o commandante a interrogal-o, perguntou qual o seu nome, nacionalidade, idade, estado, profissão; se sabia ler e escrever e bem assim a sua residencia ao que respondeu chamar-se F. de tal.....natural de.....com.....annos de idade, (*solteiro, casado ou viuvo*) residente em.....sabendo (*ou não*) ler e escrever. Perguntando-lhe mais o commandante se era verdadeiro o que disseram o conductor e as testemunhas e o que tinha a allegar em sua defeza? Respondeu que.....(*referir o que disser*). E mais não disse. (*Quando seja possível ouvir tambem o depoimento da parte offendida ou da victima, fazer em seguida escrever neste termo o que ella disser*). Dada novamente a palavra ao conductor e ás testemunhas, foram por elles novamente confirmados os seus depoimentos. E por nada mais haver, mandou o dito commandante encerrar este auto que, depois de lido em voz alta e achado conforme por todos os presentes, assignam o commandante, o conductor e as testemunhas, o delinquente, a victima (*quando seja possível*) commigo J. de tal, escrivão que o escrevi.

Assignatura do commandante.

Assignatura do conductor.

Assignatura da testemunha.

Assignatura da testemnhha.

Assignatura da testemunha.

Assignatura do delinquente.

Assignatura da victima.

Assignatura do escrivão.

Conclusão

Em seguida, dia, mez e anno retro declarados, faço o presente auto concluso ao Sr. commandante do que para constar lavro este termo. Eu J. de tal, escrivão, que escrevi e conclui.

C. E. Z.

A. proceda-se ao corpo de delicto na pessoa de.....(*o nome da victima*) intimando-se para isso os peritos.....F. e F. e bem assim a dous cidadãos para testemunharem o acto. Bordo do.....em.....de.....de 191.....

O commandante,

Data

Em seguida, dia, mez e anno retro declarados, recebi o presente auto; do que para constar lavro este termo. Eu, J. de tal, escrivão que o escrevi e recebi.

D.

Certidão

Certifico que intimei os Srs. E. e F. peritos designados e bem assim os Srs. X. e Z. testemunhas, por todo o conteúdo do despacho retro, de que ficaram bem scientes. O referido é verdade e dou fé.

Bordo do.....em.... de.....de 191....
J. de tal.

Auto de exame do corpo de delito feito em X.....
Aos.....dias do mez de.....de 191...a bordo do.....
.....embarcação nacional, a vapor, ás.....horas,
ahi presente o Sr: commandante.....commigo
escrivão abaixo declarado, os peritos notificados F. e F.....
.....e as testemunhas que este assignam todos residentes
em.....e ora de passagem a bordo deste vapor;
o Sr. commandante encarregou os peritos de procederem a exame
de corpo de delito em.....(o nome da victima)
respondendo os quesitos seguintes:

Primeiro, se ha ferimento ou offensa physica; segundo: qual o meio que occasionou; terceiro: se a sua natureza e sede póde ser causa efficiente de morte; quarto: se a constituição ou estado morbido anterior do offendido concorreu para tornal-o irremediavelmente mortal; quinto: se pelas condições personalissimas do offendido póde resultar a sua morte; sexto: se resultou ou póde resultar mutilação ou amputação, deformidade ou privação de algum orgão ou membro; setimo: se resultou ou póde resultar enfermidade incuravel e que prive para sempre o offendido de poder exercer o seu trabalho; oitavo: se produziu incommodo de saude que inhabilite o offendido do serviço activo por mais de trinta dias. Em consequencia passaram os peritos a fazer o exame ordenado, respondendo da seguinte fórma: que examinando F. de talcom.....anos de idade, (*casado, solteiro ou viuvo, alto, branco, robusto*) natural de..... e residente á rua de.....da cidade de..... ora passageiro (*ou tripulante*) do vapor..... encontraram ferimento inciso de.....centimetros de extensão, de bordas regulares, interessando.....(*tal orgão*) na direcção (*dar a direcção do ferimento*) pelo que respondem aos quisitos da seguinte maneira: Ao primeiro.....(*sim ou não*). Ao segundo, instrumento (*cortante, ou perfurante, ou contundente, ou arma de fogo*). Aos terceiro, quarto quinto, sexto, setimo e oitavo.....(*sim ou não*). E nada mais tem a dizer. E por nada mais haver, deu-se por findo o exame ordenado, lavrando-se de tudo presente auto por mim escripto, assignado e rubricado pelo commandante, assignando tambem peritos e testemunhas (*duas*) commigo J. de tal, escrivão, que o escrevi.

Assignatura do commandante,

- » dos peritos,
- » das testemunhas,
- » do escrivão.

Conclusão

Em seguida, dia, mez e anno retro declarados, faço estes autos conclusos ao Sr. commandante, do que para constar lavro este termo. Eu, J. de tal, escrivão, o escrevi e conclui.

C. L. Z.

Aguarde o Sr. escrivão a chegada no primeiro porto onde haja autoridade policial ou judiciaria e faça entrega dos presos e dos presentes autos á mesma autoridade para que proceda nos termos da lei. Bordo do.....em.....de.....
.....de 191.....

O commandante,

.....

Data

Em seguida, dia, mez e anno retro declarados, recebi os presentes autos por parte do commandante.....do que para constar lavrei este termo. Eu, J. de tal, escrivão, o escrevi e recebi.

D.

Certifico que, na conformidade do despacho supra, do Sr. commandante.....fiz entrega dos presos F. e F. e dos presentes autos ao Sr.....autoridade policial ou judiciaria de.....(*nome do logar*), cobrando recibo escripto. Do que para constar lavrei este termo. Eu, J. de tal, escrivão, o escrevi e entregui.

Nota 1

Quando seja preciso instaurar qualquer processo disciplinar ou policial naval, o commandante da embarcação, immediatamente, designará um official de bordo ou pessoa competente para exercer o officio de *escrivão* do processo, passando a designação por escripto e de sua propria lettra, nos seguintes termos:

Bordo do.....em.....de..... de 191....

Chegando ao meu conhecimento que a bordo da embarcação sob o meu commando, hoje ás... horas, Fulano.....praticou o delicto de... (*expor summariamente o facto delictuoso*) e havendo necessidade de se apurar as provas circumstanciadas do delicto, para a responsabilidade legal do delinquente, designo o Sr..... para servir de escrivão do respectivo processo, devendo para tal fim lavrar todos os termos necesarios até á conclusão e entrega do delinquente e dos autos á primeira autoridade policial ou judicial do porto mais proximo.

O commandante,

.....

Nota 2

Lavrada a nomeação, a pessoa designada para escrivão escreverá na face opposta da nomeação o termo de juramento do seguinte modo :

(Termo de juramento)

Aos.....do mez.....do anno de mil e novecentos e.....a bordo do.....embarcação a vapor, sob o commando do piloto.....tendo sido designado pelo referido commandante para servir de escrivão no processo e demais actos para apurar a responsabilidade criminal de.....na conformidade da designação retro, desta data, prometto e juro servir dito officio e demais encargos sem dolo nem malicia, pelo que e para constar lavro este termo. Eu, J. de tal, escrivão designado, o escrevi e juro.

Nota 3

Logo em seguida o escrivão designado lavrará o termo de assentada, para o inicio do processo, do seguinte modo :

Assentada:

Aos.....dias do mez de..... de 191.....a bordo do.....embarcação nacional mercante, a vapor sob o commando do piloto.....na cabine do referido commandante (ou onde for) em viagem de subida (ou de descida), no rio.....na altura de.....(designar o lugar em que se achar a embarcação navegando) presente o Sr. commandante.....Fulano de tal (o delinquente).....e fulano e F. F. (testemunhas) procedeu-se ao inquerito ou auto de declarações na fórma abaixo, do que para constar lavrei este termo que vae assignado por todos os interessados, pelo commandante commigo escrivão designado do processo.

(Seguem-se as assignaturas)

.....

Nota 4

Quando o instrumento do delicto fôr apprehendido lavrará o escrivão o seguinte:

Termo de apprehensão

Aos.....dias do mez de.....de mil e novecentos e.....a bordo do.....embarcação nacional a vapor, em viagem no rio.....sob o commando do piloto.....

.....ahi presente o referido commandante, commigo
 escrevão abaixo declarado e as testemunhas que este assignam,
 pelo mesmo commandante foram apprehendidas as armas taes
(*declarar exactamente os objectos apprehendidos*)
 que se achavam em poder de F.....na occasião
 em que praticava o delicto de.....(*dizer o delicto*) con-
 tra F. F.....fazendo deposital-os em meu
 poder para entregal-os a primeira autoridade do porto mais pro-
 ximo, afim de fazer parte do presente inquerito. E nada mais ha-
 vendo, mandou lavrar este auto que, depois de lido e achando
 conforme, assigna com as testemunhas e o detentor. E eu J. de
 tal, escrevão que escrevo e assigno.

(*Seguem-se as assignaturas*)

Nota 5

Todas as palavras e algarismos e datas devem ser escriptos
 no processo por extenso.

Nota 6

Quando seja preciso juntar aos autos qualquer documento o
 escrevão fará o termo de juntada, do seguinte modo:

Juntada

Em seguida, dia, mez e anno rectro declarados, faço juntada
 a estes autos do.....(*declarar que documento junta*) que
 adiante se segue, do que para constar lavro este termo. Eu, J.
 de tal, escrevão que escrevi e juntei.

Nota 7

Quando, por qualquer circumstancia jus-
 tificavel, não se poder levar a effeito uma
 diligencia ou se deixar de praticar qualquer
 acto designado, no dia e hora marcados, o es-
 crivão certificará, do seguinte modo, nos autos:

Certidão

Certifico que por.....(*tal motivo*) não foi inquerida
 a 3ª testemunha F. de tal.....tendo sido adiado o in-
 querito (*ou o auto de suas declarações*) para amanhã ás.....
 horas; do que, para constar, lavro este termo. Eu, J. de tal, escri-
 vão, o escrevi e certifiquei.

Nota 8

Quando a embarcação chegar ao primeiro
 porto em que houver autoridade policial ou
 judiciaria, o escrevão irá a terra levar o facto
 delictuoso ao conhecimento da referida auto-
 ridade e por essa occasião lhe entregará o se-
 guinte officio do commandante:

Bordo do..... embarcação mercante a vapor, em
de... ..de 191....

Exmo. Sr. Dr.....
 M. D. Juiz de Direito da Comarca de

Levo ao vosso conhecimento que a bordo da embarcação sob meu commando, no dia.....às.....horas, Fulano..... praticou o delicto de..... (*expor summariamente o facto*), tendo sido preso em flagrante e se acha em custodia em meu navio, do que fiz lavrar todos os autos necessarios e em devida fôrma, pelo que rogo-vos que providencieis, na fôrma da lei, para que o delinquente seja desembarcado neste porto afim de ser apurada, por quem de direito, a sua responsabilidade penal.

Saudo-vos.

O commandante,

.....

Nota 9

O juiz ou a autoridade respondendo o officio e consentindo no desembarque, o escrivão acompanhará escoltado até á presença do juiz ou da autoridade, a quem o entregará com os autos e mais documentos e objectos apprehendidos, reclamando ao juiz que faça o seu escrivão passar recibo do preso e bem assim dos autos e objectos que receber.

Nota 10

O commandante da embarcação terminado o incidente pela entrega á autoridade do criminoso, fará constar do *Diario de Navegação* o facto com todas as suas circumstancias.

Nota 11

Quando a autoridade do primeiro porto se negar a receber o delinquente por qualquer motivo — fazer essa circumstancia constar dos autos e do *Diario de Navegação* e fazer entrega do criminoso no segundo porto proximo.

Nota 12

Quando o criminoso tenha de ser conduzido a bordo até Manãos, levar o facto ao conhecimento do Dr. chefe de Policia e do Sr. capitão do porto.