

## RESENHAS

### **Trabalho e trabalhadores no porto de Buenos Aires: conflitos laborais, tendências organizativas e mediação do Estado na virada do século XIX para o XX**

Guilherme Machado Nunes<sup>1</sup>

Resenha de: CARUSO, Laura. *Embarcados: Los trabajadores y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2016.

O novo livro da historiadora argentina Laura Caruso trata de uma categoria fundamental para qualquer economia agroexportadora: os trabalhadores portuários (tanto os sujeitos quanto suas organizações). Para compreender as dinâmicas do mundo do trabalho a bordo, a autora também se dedica a estudar os padrões, suas organizações e o porto, considerado um ator importante por constituir um espaço social, geográfico e cultural, onde ocorriam reuniões, diálogos e se desenvolviam os laços de sociabilidade dos personagens da obra.

*Embarcados* é a adaptação da tese de doutorado de Caruso, defendida na Universidade de Buenos Aires (UBA) em 2013, e o recorte é rapidamente justificado em sua introdução: em 1889 os marinheiros do porto entram em greve pela primeira vez; e em 1921 ocorreu uma greve geral marítima que “*marcou o fim de um ciclo ascendente e exitoso para os trabalhadores marítimos em particular, mas também para o conjunto do movimento operário.*” (p. XXIV).<sup>2</sup> Ao longo de cinco capítulos, Caruso discorre sobre questões próprias do mundo do trabalho marítimo (migrações, masculinidades, organizações); organizações patronais e suas formas de combate ao operariado organizado; organizações sindicais; o debate entre anarquismo e sindicalismo revolucionário; greves marítimas; o controle sindical sobre a contratação nas embarcações e as relações entre o sindicato marítimo e o Estado.

O primeiro capítulo, intitulado *el mundo del trabajo marítimo*, como o nome já diz, expõe as dinâmicas e as formas de organização do trabalho, tanto nos complexos portuários quanto dentro das embarcações. Entre fins do XIX e início do XX, uma série de inovações tecnológicas reduziram os tempos de viagens marítimas e aumentaram suas capacidades de carga, aumentando a

---

<sup>1</sup> Mestre em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, doutorando em história na mesma instituição.

<sup>2</sup> Para fins de exposição, todas as citações estão traduzidas pelo autor.

produtividade do trabalho. Esse processo acarretou em uma maior mecanização das relações laborais, reduzindo o número de trabalhadores nas embarcações.

A organização do trabalho dentro das embarcações era rigidamente hierarquizada (processo minuciosamente descrito pela autora), tendo no topo dessa hierarquia o capitão, cargo de altíssima especialização e que exigia experiências prévias como piloto, além do conhecimento de diversas áreas do saber, como geografia, astronomia e trigonometria. Os capitães eram uma espécie de ponte entre os patrões e os trabalhadores braçais: ao mesmo tempo em que conheciam todo o processo de trabalho, tinham contato direto com as patronais. Dessa forma, a relação entre os capitães e os sindicatos marítimos vai ser sempre complexa e cambiante.

A autora destaca também os fatores étnico e migratório como fundamentais para a configuração desse mundo laboral: até 1914, os imigrantes não naturalizados ainda eram maioria nas tripulações – essa proporcionalidade era encontrada inclusive entre os membros de sociedades de resistência. Esses dados colocam em xeque uma explicação até então corriqueira na historiografia argentina: a forte nacionalização dos trabalhadores marítimos “*foi um fator chave para o seu peso eleitoral e, portanto, para uma aliança com governos radicais*” (p.23).

As embarcações estavam regidas pelo código de comércio, que tratava de questões como a propriedade do barco e alguns pontos das relações laborais (sobretudo contratações e atribuições de funções aos trabalhadores). Porém, o trabalho marítimo ficou à margem do processo de regulamentação pelo qual a Argentina passou no começo do século XX: leis como descanso dominical (1905), trabalho de mulheres e menores (1907) e acidentes de trabalho (1915) não se aplicavam àquela realidade. Assim, “*a ausência de uma legislação clara possibilitou aos trabalhadores embarcados demandar e negociar, através da ação direta, diversas condições por seção, como por exemplo a jornada laboral ou a forma de contratação.*” (p. 26).

Além da falta de uma legislação clara, os trabalhadores marítimos também precisavam lidar com as más condições nas embarcações: não bastasse o trabalho perigoso dos foguistas, por exemplo, os cômodos eram pequenos, sem ventilação ou iluminação adequada e com “bichos asquerosos” (p.36). Somado a isso, era comum que em determinados momentos acabasse a água potável ou mesmo própria para banho, o que contribuía para a propagação de doenças como a tuberculose.

O capítulo encerra mostrando como mesmo em um ambiente hierarquizado, surgiam laços de solidariedade entre os trabalhadores, que muitas vezes se viam como uma grande família – cuja mãe seria a Federação Operária Marítima (FOM). A autora aborda a questão de gênero que isso evidencia, mostrando como em um ambiente extremamente masculino e masculinizado se

projetavam para a FOM as qualidades de alguém cuidadora e afetuosa em relação a seus “filhos”.

O capítulo 2, intitulado *En busca del armador perdido: las empresas marítimas argentinas*, evidencia como o poder associativo patronal cresceu junto com a confrontação com trabalhadores organizados, “*em uma relação dinâmica e relacional*” (p.47). Nesse momento da obra, a empresa Mihanovic ganha enorme destaque: maior companhia navegadora do país no começo do século XX, seu fundador e proprietário, Don Nicolás, foi “*um dos atores mais ativos na organização dos empresários do setor, impulsionando sucessivamente instituições representativas como o Centro Marítimo (CM), Centro de Cabotagem Nacional (CCN) e o Centro de Cabotagem Argentino (CCA)*”. (p. 48). A empresa também ficou conhecida pelo combate aos sindicatos, intransigência diante das reclamações dos trabalhadores e pelas péssimas condições de trabalho.

Para compreender a força da empresa Mihanovic, a autora faz uma genealogia da família, que possuía negócios nos ramos de frigoríficos, hotelaria e bancários. O patriarca, Don Nicolás, chegou a Buenos Aires com 22 anos para trabalhar como transportador durante a guerra do Paraguai. Pertencer a uma comunidade étnica (Nicolás nasceu na atual Croácia) lhe garantiu empregos e a possibilidade de começar um negócio junto com o capital de alguns de seus conterrâneos. O capítulo ainda apresenta uma genealogia das associações patronais e *lockouts* como estratégia: “[o *lockout*] *constituía uma forma extrema e clara de pressionar governos e instituições para sustentar sua intransigência frente às reclamações dos trabalhadores e lograr apoios políticos e materiais dos diversos poderes públicos*” (p.76).

Ao final do capítulo, novamente a questão étnica e migratória ganha destaque: galegos, genoveses e eslavos (vindo da atual Croácia, junto com Mihanovic) formavam uma espécie de reserva de mercado para as firmas de seus conterrâneos, o que chegou a causar divisões no movimento operário. Para ajudar a estreitar o vínculo entre Mihanovic e seus empregados, foi fundamental o papel da Sociedade Austro húngara de Socorros Mútuos: “*resposta patronal à crescente conflitividade no porto, opondo ao sindicato outra forma de organização e pertencimento.*” (p.81). A sociedade foi criada e financiada pela própria Mihanovic como parte sua estratégia antissindical. Como motivos da adesão operária, a autora destaca a estabilidade, laços étnicos, possibilidades concretas de emprego e acesso a bens e serviços que não eram garantidos pelo Estado em uma época de ausência de leis trabalhistas claras.

O terceiro capítulo, *Sube la marea: organización sindical y protesta marítima, 1889-1910*, inicia com um balanço de organizações operárias e suas correntes ideológicas: de início, anarquismo e socialismo, depois, o sindicalismo revolucionário também passou a competir pela direção. Entre os marítimos, o sindicalismo revolucionário teve um papel preponderante.

A autora retoma a centralidade do sindicalismo revolucionário nas associações marítimas nas primeiras décadas do século XX. Na Argentina, assim como na Europa, o grupo surgiu dos setores radicais do Partido Socialista – em 1906, foi expulsa e se tornou uma corrente autônoma. “*Para a tendência sindicalista revolucionária a ação operária tinha um significado criador, traduzindo-se no crescimento da própria capacidade orgânica e combativa.*” (p.118). A autora também enfatiza pontos em comum entre o sindicalismo e o anarquismo, como a recusa à participação parlamentar e a ação direta, e destaca que um dos principais líderes marítimos no período, Francisco Javier García, secretário-geral da FOM por muitos anos, vinha justamente dessas duas correntes, incorporando práticas de ambas.

A autora sintetiza assim as principais ideias do sindicalismo:

Sua concepção do sindicato como âmbito de luta econômica e política para a construção da mudança revolucionária, aprofundou em grande medida a divisão do movimento operário a respeito dos partidos que tentavam expressar os interesses particulares da classe trabalhadora. [...] A organização à margem de partidos, do Estado e dos intelectuais, que também eram considerados alheios à classe produtora, levou os sindicalistas a rechaçar organismos, partidos e intelectuais que pretendiam dar prioridade à teorização, à reflexão e às ideias em detrimento da ação e dos feitos. (p.122).

A FOM, fundada após uma greve em 1910, foi a grande expressão do sindicalismo revolucionário no mundo do trabalho marítimo.

Ainda em 1910, a autora analisa algumas greves e enfatiza as diferenças práticas entre associações de orientação anarquista ou sindicalista: os anarquistas renunciavam a qualquer tipo de ação estatal. Assim, a rigidez do pensamento libertário o impediu de interpretar o Estado de outra forma, ao contrário do que fez o sindicalismo revolucionário:

sua versatilidade, conjugada com sua aposta político-ideológica centrada nas melhoras imediatas dos trabalhadores, permitiu a esta corrente empreender uma busca de vinculação com Estado, inclusive sua proteção. [...] De maneira pragmática, baseada em um percurso próprio e uma possibilidade concreta, os dirigentes sindicalistas passaram da oposição teórica ao Estado, à aceitação e apelação de sua mediação e ação reguladora, como aconteceu na greve dos marinheiros. (p.129).

A repressão explica o refluxo do anarquismo na Argentina, mas também sua postura diante das novas possibilidades de uma incipiente legislação laboral promulgada pelo Estado foi fundamental para o crescimento da militância sindicalista, e o caso dos marítimos exemplifica isso.

O capítulo 4, *La conquista de los barcos: el control sindical de lo trabajo a bordo*, mostra como, a partir de 1916, os trabalhadores *fomistas* desenvolveram

uma vinculação político-gremial particular com capitães e oficiais e garantiram o controle sindical sobre a contratação de trabalhadores. A posição fortalecida da FOM nessa conjuntura estava dada em princípio por dois elementos próprios dessa atividade: o primeiro, sua posição-chave na economia; o segundo, o desenvolvimento de um sindicato único,

resultado de sua experiência sindical prévia. [...]. Em 1919 a estes fatores se somaram outros que foram decisivos, como a construção de uma aliança com capitães e oficiais; e a consolidada direção *sindicalista*, focada nas questões estritamente laborais e com um forte acento no poder dos trabalhadores. (p.159).

O capítulo final intitula-se *¿Confluências? La FOM y el Estado Nacional*. A partir da análise de greves marítimas entre os anos 1895 e 1920 a autora questiona a ideia recorrente na historiografia de que as aproximações entre sindicato e Estado ocorreram apenas ao longo do governo Yrigoyen. Já em 1907, por exemplo, foi criado o Departamento Nacional do Trabalho (DNT) como “*parte de uma iniciativa estatal visando a organizar o mercado de trabalho e institucionalizar os conflitos operários, expressão de uma estratégia de intervenção nas relações entre capital e trabalho.*” (p.189).

Os trabalhadores marítimos receberam especial atenção do DNT, que arbitrou conflitos e costurou acordos. Alguns de seus boletins inteiros se dedicaram exclusivamente a estudar a FOM. A partir disso, a autora afirma que “*as greves marítimas enterram a ideia de uma total negação do conflito por parte dos governos do período conservador. Ao menos em um setor tão sensível como o marítimo, é possível corroborar uma intensa intervenção estatal, não unicamente repressiva.*” (p.199).

Em 1920, uma disputa pelo controle sindical das contratações pela FOM levou a uma greve. Um traço marcante dessa greve foi a participação operária na II Conferência Internacional do Trabalho, convocada pela OIT, em Gênova. Essa conferência tratou exclusivamente do trabalho marítimo. Estado, FOM e empresas argentinas discutiram ativamente as condições e leis laborais sobre o trabalho marítimo em diversos países, sendo a Argentina o único país sul-americano com delegação completa (Brasil e México, por exemplo, sequer participaram). Dentre os convênios firmados, destacam-se a idade mínima de 14 anos para o trabalho marítimo, indenizações a desempregados e criação de agências estatais para recolocação de profissionais. Durante a Conferência, a greve dos marítimos recebeu a solidariedade dos sindicatos marítimos da França, Itália e Inglaterra, e ao final da Conferência foi criada a Federação Internacional Marítima (FIM), membro da Federação Internacional dos Transportes. Caruso sintetiza assim a importância da Conferência para a greve:

No contexto do conflito marítimo, a Conferência [de Gênova] permitiu aos próprios atores perceber a dimensão internacional dos processos que protagonizavam. [...] Ali se expressaram as tensões próprias do conflito marítimo nos portos argentinos, e foram implantadas formas de negociação

e debates em torno da legitimidade da ação sindical e da intervenção estatal, ficando em evidência as oposições, apelações e demandas do governo. Assim, a Conferência de Gênova teve um papel não menor como espaço de disputa, de construção de consensos, legitimidades e solidariedades. (p. 230).

A obra termina, em grande medida, de maneira melancólica ao analisar a greve de 1921. Pela primeira vez a FOM se deparou com ações concretas da Liga Patriótica, entidade patronal de caráter paramilitar surgida ao fim da *semana trágica* de 1919: “*Guiada por uma ideologia de corte nacionalista e profundamente anti-esquerdista, esteve desde sua origem vinculada política, ideológica e materialmente à AT [organização patronal]*”. (p.233). Em cidades como Rosário e Santa Fé, a Liga conseguiu implementar agências próprias ou recrutar trabalhadores por outros meios. Greves contra a atuação da Liga em diversos portos foram reprimidas pelo exército. A vitória da “livre contratação” em oposição ao controle sindical, vigente desde 1916, veio à base de muita violência por parte da Liga e com conivência do Estado. A falta de apoio dos capitães e oficiais, fundamental em outras greves, também contribuiu para a derrota.

A obra, portanto, além de se constituir como fundamental para a compreensão das particularidades do trabalho marítimo e da vida portuária cotidiana, apresenta uma série de discussões sobre organização sindical operária e patronal, correntes e formas de atuação de sindicatos operários e o papel do Estado e da legislação social para a vida desses trabalhadores. Trata-se de um grande exemplo das potencialidades da história social, combinando o rigor e a riqueza teórico-metodológica do marxismo britânico, a análise minuciosa das fontes e a retomada de alguns debates clássicos da historiografia argentina, resultando em novas respostas e aportes para a história do trabalho em geral e da argentina em particular.

Resenha recebida em 23.2.2017

Aprovada em 4.4.2017