

Revista de Estudios Marítimos y Sociales

Publicación científica de carácter semestral

Año 12 - Número 14 - Enero de 2019 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay

Transnational labor movement in the Southern American Cone in the early 20th century: seafarers from the Paraná and Paraguay rivers

Vitor Wagner Neto de Oliveira *

UFMS - Universidad Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas, Brasil.

Correo electrónico: vitorwagnern@yahoo.com.br

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, № 14, enero 2019, pp. 196-226.

^{*} Profesor asociado de la Licenciatura en Historia de la UFMS (Universidad Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas, Brasil). Doctor en Historia Social del Trabajo. Actualmente desarrolla pasantía pos-doctoral en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires - FFyL/UBA.



Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay

Transnational labor movement in the Southern American Cone in the early 20th century: seafarers from the Paraná and Paraguay rivers

Vitor Wagner Neto de Oliveira*

Recibido: 15 de octubre de 2018 Aceptado: 26 de diciembre de 2018

Resumen

El articulo pretende abordar la historia de las organizaciones sindicales de los marítimos en las décadas de 1910 y 1920, especialmente en momentos de conflicto social como fueron las huelgas, desde una perspectiva transnacional en el Cono Sur desde el puerto de Buenos Aires (Argentina) y de Montevideo (Uruguay) y su conexión con los puertos de Asunción (Paraguay) y Corumbá (Brasil). Se parte de la influencia de la Federación Obrera Marítima (FOM) y de otras organizaciones argentinas, en el movimiento obrero marítimo de la región, en particular la relación con la Liga de Obreros Marítimos del Paraguay, estudiada en archivos de esos países recorridos por los ríos Paraná y Paraguay. En este estudio, la perspectiva obrera internacionalista es confrontada con cuestiones nacionales y regionales que influenciaban en la cultura política de los trabajadores en el inicio del siglo XX en América Latina.

Palabras clave: movimiento obrero - marítimos - transnacional - Argentina - Paraguay

Abstract

From a transnational perspective around the Southern Cone of Buenos Aires (Argentina) and Montevideo (Uruguay) ports and its connections with the Asunción (Paraguay) and Corumbá (Brazil) ports, this article aims at discussing the history of maritime unions in the 1910 and 1920 decades, especially in moments of social conflict as in the case of strikes. This study starts with the influence of Maritime Labor Federation (Federación Obrera Marítima) and other Argentine organizations in the maritime labor movement of the region, more particularly the relation given with the Maritime Labor League of Paraguay (Liga de Obreros Marítimos del Paraguay), studied in archives of these countries which contain the Paraná and Paraguay rivers. In this study, the internationalist worker's perspective is confronted with regional and national issues that were influential in the workers' political culture in the early XX Century in Latin America.

Key words: labor movement - seafares - transnational - Argentina - Paraguay

-

^{*} Profesor asociado de la Licenciatura en Historia de la UFMS (Universidad Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas, Brasil). Doctor en Historia Social del Trabajo. Actualmente desarrolla pasantía pos-doctoral en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires - FFyL/UBA. vitorwagnern@yahoo.com.br



Introducción

Como resultado de las pesquisas de doctorado en Historia Social del Trabajo, desarrollado entre 2002 y 2006 en la Universidad Estadual de Campinas [Oliveira 2009], he constatado que, en lo que se refiere a los trabajadores marítimos en la cuenca del Plata en el inicio del siglo XX, los posicionamientos internacionalistas era aún más contundentes si se los comparaba con los obreros de tierra, pues se trataban de trabajadores internacionales por la fuerza del oficio (navegación entre países), por la conformación étnico-nacional (inmigrantes europeos de diversas nacionalidades recién llegados en América, sumados a los nacidos en Argentina, Uruguay, Paraguay y Brasil), y por la ideología internacionalista del movimiento obrero organizado.

El regreso a las fuentes, a los escritos y a la bibliografía complementaria, como el debate de la Historia Transnacional, permitió percibir un peso mayor de querellas nacionales y nacionalistas en la historia obrera, una influencia también más contundente de los regionalismos en la política obrera y del movimiento obrero. En este sentido, este texto es, de cierta forma, una síntesis construida a partir del regreso a los archivos (en la pasantía pos-doctoral en la Universidad de Buenos Aires en 2018) y elaboraciones construidas anteriormente, en la maestría en Historia desarrollada entre 1999 y 2000 [Oliveira 2005] y en el doctorado en Historia Social [2009], cuando he estudiado los trabajadores marítimos que hacían conexión entre Corumbá (Mato Grosso, Brasil) y Buenos Aires, y los comprendí como sujetos internacionales e internacionalistas.

En este artículo, por lo tanto, se pretende abordar la historia de las organizaciones sindicales de los marítimos en las décadas de 1910 y 1920, especialmente en momentos de conflicto social como fueron las huelgas, desde una perspectiva transnacional, atento a la influencia de la Federación Obrera Marítima argentina en la región, en particular la relación con la Liga de Obreros Marítimos del Paraguay. La perspectiva obrera internacionalista es confrontada con los nacionalismos y regionalismos que influenciaban en la formación de la conciencia de los trabajadores en el principio del siglo XX en América Latina. El concepto de conciencia de clase aquí adoptado, parte de la definición de Thompson y se relaciona con otro concepto del autor, la "experiencia". De acuerdo con Thompson "La experiencia de clase está ampliamente determinada por las relaciones de producción en las que los hombres nacen o en las que entran de manera involuntaria."

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Nº 14, enero 2019, pp. 196-226.





[2012: 28]. Se trata de una relectura de la frase de Marx en *El 18 Brumário de Luis Bonaparte*: "Los hombres hacen su propia historia, pero no la hacen a su libre arbitrio, bajo circunstancias elegidos por ellos mismos, sino bajo aquellas circunstancias con que se encuentran directamente, que existen y les han sido legadas por el pasado." [Marx 2003: 10]. Mientras tanto, para Thompson, si la experiencia es determinada por las relaciones de producción, "La conciencia de clase es la forma en que se expresan estas experiencias en términos culturales: encarnadas en tradiciones, sistemas de valores, ideas y formas institucionales" [Thompson 2012: 28]. En el estudio de la historia de los marítimos y de sus organizaciones, por lo tanto, estamos atentos a las tradiciones y experiencias nacionales y regionales, en la conformación de una clase obrera internacional.

Internacionalismo entre fronteras nacionales

Siguiendo los rastros de los trabajadores marítimos, he podido percibir el entrelazamiento de caminos de militantes y/o trabajadores comunes; entre liderazgos sindicales y la base de los trabajadores, bien como el contacto constante entre nacionalidades distintas como la paraguaya, argentina, uruguaya, brasileña, española, italiana... Tal percepción permitió sugerir el intercambio de experiencias entre esos varios sujetos, una forma de supervivencia, de resistencia, de organización obrera y de luchas en el interior de los navíos o en tierra. Un conjunto de factores políticos, económicos, sociales y culturales permitió la conjunción de fuerzas de los militantes, de las organizaciones obreras y de los trabajadores embarcados – actividades muchas veces concomitantes –, para el embate contra empresas que actuaban de forma transnacional. [Oliveira 2009]

Todavía, la ideología de la izquierda internacionalista no operaba en un ambiente sin contradicciones y oposiciones. La política nacional, especialmente el embate entre liberales y conservadores del principio del siglo XX en América Latina, que se expresaba en nacionalismos y regionalismos, también disputaba la conciencia de los trabajadores y trabajadoras. De ahí, el esfuerzo de los dirigentes de la Federación Obrera Marítima, argentina (FOM) y de la Federación Obrera Regional Argentina (FORA) en llevar la organización obrera a los más distantes puertos, como en los giros por el interior "donde los obreros aún rinden culto al caudillo y están divididos por banderías partidarias", en

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Nº 14, enero 2019, pp. 196-226.



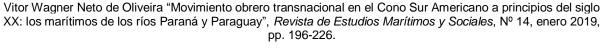


aquel ambiente "las palabras de los delegados han de contribuir a hacer desaparecer esa situación, haciendo que dediquen sus actividades a la organización sindical". Los militantes porteños parecían mirar los trabajadores autóctonos, especialmente en el norte, frontera con Paraguay y Brasil, con un mixto contradictorio entre la pasividad/obediencia y la revuelta/conciencia: "Los grandes movimientos habidos últimamente en el Chaco, que comprendieron a unos 7.000 obreros nativos y descendientes de indios, evidencia el valor de la propaganda y la predisposición de los 'criollos' de formar en las filas del sindicato". En cuanto a la aparición de levantes de estos trabajadores — según la perspectiva de la militancia obrera urbana — o era en vista de las condiciones de sobreexplotación que llevaban al límite de la supervivencia, de ahí llegan hacer revueltas de una masa "desordenada" contra los grilletes, o la reacción se daba por influencia de la militancia organizada en la FORA y en la FOM.

Para contraponerse a esas amenazas, la FOM buscaba la unidad organizando en una "estructura federativa" singular "sumando secciones por localidad a otras por categoría laboral, bajo la dirección de un Consejo Federal" [Caruso 2017a: 36]. Los dirigentes de la FOM no ahorraban esfuerzos en la construcción de la unidad con visitas a las secciones del litoral, como hizo el secretario general Francisco García, en 1921, cuando recorrió las secciones de Corrientes, Posadas, Barranqueras, Santa Fe y Rosario, profiriendo conferencias y haciendo reuniones con las direcciones locales. Cuando en Posadas, el secretario demostró optimismo delante del número de trabajadores presentes en la conferencia del día 20 de diciembre de 1921 y destacó que la Liga Patriótica Argentina no podría conseguir corromper la conciencia de los trabajadores criollos. Para el dirigente, los trabajadores locales "si bien no tienen grandes nociones doctrinarias o filosóficas en cambio han aprendido lo suficiente para darse cuenta de su triste situación de explotados".²

Delante de la diversidad de nacionalidades, de regionalidades y de disputas políticas, la unidad alrededor de la bandera del sindicalismo revolucionario era fundamental para que

² LUM. Proficua labor del secretario general – Estado general de las secciones visitadas. – Los federados reaccionan." Noviembre de 1921, Año XI, n.80:2 (BCN).





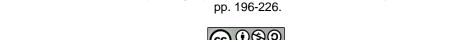
¹ La Unión del Marino (LUM). Año X, n.61, marzo de 1920:1. Biblioteca del Congreso de la Nación, Argentina (BCN). Sobre los giros de militantes de la FORA y de la FOM por el interior argentino, ver Hernán Díaz [2014]. El autor estudia especialmente el pasaje de delegados foristas en la provincia de Entre Ríos en la década de 1920.



la FOM permaneciera como expresión del mayor de los intereses de los trabajadores marítimos, y la FORA del IX Congreso (FORA-IX) como organización mayor de los trabajadores en la Argentina. En este sentido era primordial la centralización de las decisiones de la FOM a partir de la asamblea, pero también y tal vez principalmente en el Consejo Federal compuesto por 15 militantes con experiencia, nombrados por las sociedades y secciones adheridas. Según Laura Caruso [2017a: 36], "Las ideas que las sustentaron de unidad y unicidad gremial fueron de la mano de una demanda de derechos considerados propios del sujeto trabajador y solo asequible en su acción colectiva."

El periódico La Unión del Marino (a partir de aquí graficado como LUM), editado mensualmente desde el primero año de la FOM (1910), era una herramienta fundamental en la propagación de ideas y principios de la organización, y en los momentos de huelgas y boicots era el medio de llevar las noticias y fomentar la resistencia.³ En sus secciones la solidaridad de clase y el internacionalismo estaban presentes en los escritos de los editores y colaboradores, en columnas que versaban sobre el cotidiano del trabajo y en el debate con otras tendencias del movimiento obrero, bien como en el embate con organizaciones de derecha. En editorial de febrero de 1923, LUM reafirmó la fuerza de la FOM y destacó la representatividad de la Federación junto a los armadores que la reconocían como la única representante de los tripulantes en el caso de conflictos a bordo. El editorial llamó la atención a la necesidad de unidad, pues la FOM era única, que pese a "cuestiones técnicas" existían diversas facciones. Por lo tanto, el periódico resaltó que solamente el Consejo Federal estaba autorizado a negociar con los armadores, y no las secciones o delegados sindicales.⁴ El destaque de la necesaria centralización indica la existencia de divergencias entre, de un lado la dirección central y de otro los tripulantes afiliados, los delegados embarcados, las secciones y los sindicatos adheridos, como en el caso del Centro de Maquinistas Navales de Posadas. En la edición número 99, en los informes al primero congreso de la FOM, el Consejo Federal relató la crisis en la dirección de la Sección de Posadas, organización que se había convertido en referencia para los trabajadores obrajeros y yerbateros de Alto Paraná, dada su combatividad para más allá del personal marítimo.⁵ Conforme el relato la organización fue combatida

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", Revista de Estudios Marítimos y Sociales, № 14, enero 2019,





³ Sobre a imprensa operária, especialmente o *LUM*, ver Laura Caruso [2017b]

⁴ LUM. Año XL, n.94, febrero de 1923:1 (BCN)

⁵ La FOM también organizaba, o intentaba construir secciones, entre los trabajadores obrajeros que trabajaban en los puertos, como los "palanqueros" o "jangaderos": aquellos que en el puerto recibían los



internamente por el Centro de Maquinistas Navales que firmó contrato con los armadores comprometiéndose a navegar con cualquier persona, mismo si no fuera federado.⁶

La estructura federativa construida por la FOM intentaba garantizar la centralidad de las decisiones y el control del movimiento por el Consejo Federal, que tenía poder de intervención en las secciones sindicales y de inclusive cambiar reglamentos de las mismas [Caruso 2016: 151]. En el caso de los sindicatos afiliados y las facciones de la FOM en el litoral argentino, estas se sumaban a la organización en Buenos Aires en una condición de subalternidad en las decisiones, suplementarias y no centrales en la organización y en la lucha trabada contra las empresas de navegación. Ese papel, todavía, no era cumplido sin cuestionamientos y conflictos, indicando que la unidad no era algo previamente dado, pero algo permanentemente buscado.

El descontento con la estructura centralizadora de la FOM puede percibirse en la posición de militantes, como en la carta de Lorenzo Gasparini, bajo el título de "Malas prácticas".⁷ Después de afirmar que las secciones de la FOM del interior eran "árbitros en los conflictos entre el trabajo y el capital, los brazos de la FOM portadores del fanal luminoso de los derechos obreros" que llevaban la organización obrera a los mensús, el autor cuestionaba si los "camaradas marítimos porteños" tenían en cuenta a "sus hermanos del litoral". El autor presenta entonces aspectos de la militancia en el litoral durante la huelga, cuestionando nuevamente a los compañeros de Buenos Aires:

¿Saben ellos que durante el conflicto con la empresa de la 'M', en ninguno de esos puertos avanzados han podido atracar los buques-carneros, esos que al amparo de una nacionalidad multicolor (argentino-paraguayo-oriental), y tripulados por milicos y traidores, han costado a los camaradas marítimos y estibadores de las seccionales muchas noches de guardia en las barrancas y puertos, para no permitir a nadie atentar impunemente contra la soberanía de nuestra querida Federación?⁸



troncos o vigas de madera e montaban jangadas para ser remolcadas por vapores en dirección a las fábricas de tanino. LUM. Año XI, n.81, diciembre de 1921, p.4 (BCN), noticia asamblea en Barranqueras que definió

⁶ LUM. Año XIII, n.99, julio de 1923:5 (BCN)

⁷ LUM. Año XI, n. 75, 1° de mayo de 1921:3 (BCN)

⁸ LUM. Año XI, n. 75, 1° de mayo de 1921:3 (BCN)



Gasparini expresaba su duda en cuanto al reconocimiento de los militantes de la capital para con sus compañeros del interior: "Creo que los camaradas marítimos porteños olvidan ingratamente a sus valientes hermanos del interior." Este marítimo, afiliado en la sección de la FOM de Posadas, se colocaba como porta voz de un sentimiento que parecía flotar sobre parte de los militantes del interior, que era ese inconformismo con el papel de inferioridad en relación a los militantes y secciones porteñas, y reivindicaba un lugar de mayor destaque en vista del histórico de construcción de la FOM y de la FORA en esa región y en el embate con el capital en un ambiente muy distinto del centro urbano moderno que se transformaba Buenos Aires. Las críticas llamaban la atención sobre cuál era el papel que debería desarrollar esas secciones y militantes: deberían "ser activos y eficientes cooperadores en la obra del afianzamiento de la organización", pero también constructores de la organización considerando las especificidades del interior. El ambiente social del interior, marcado por el mando del caudillo, por el mensú en los obrajes, en los yerbales y en los ingenios, exigía de los militantes habilidades que no se daban en los militantes en Buenos Aires, de ahí la actuación también debía ser distinta, en que pese el objetivo ser el mismo: la liberación del trabajador del yugo del capital. Ante eso, Gasparini cuestionaba si los militantes marítimos de Buenos Aires creían que sus compañeros del interior "¿sólo tienen la obligación de presentar el pecho a los guardias blancas y no tienen, en cambio, cabida en los recintos de deliberación constructiva, de orientación del gremio y definir su actitud frente a las luchas que el proletariado, nacional e internacionalmente, sostiene?".

La sección de la FOM en Posadas fue creada en 17 de enero de 1918 con la visita de delegados de la FOM y de la FORA, con perspectivas de impulso a la construcción de la organización obrera no exclusivamente entre los marítimos, pero entre todos los explorados en el Norte. Tres días después de su fundación, la sección de la FOM en Posadas declaraba una huelga, sumándose a la paralización de los trabajadores de las serrarías que formaban, junto con los marítimos, la Sociedad de Obreros Unidos de Posadas [Niklison 1919: 79]. Tres meses después, en abril de 1918, los marítimos de la sección de Posadas hicieron una nueva huelga en apoyo a los maquinistas y comisarios afiliados a la Unión Naval, sin consultar el Consejo Federal da FOM. Es interesante observar el cambio en el relato del inspector José Niklison del Departamento Nacional del Trabajo para este movimiento decretado por los trabajadores sin la mediación inicial

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, № 14, enero 2019, pp. 196-226.





de los dirigentes nacionales de la FOM, cuando se compara con la huelga del mes de enero, iniciada por los delegados enviados de Buenos Aires. El análisis del inspector, para la acción de los trabajadores en abril, está cargada de preconceptos que no parecían ser diferentes de la percepción que los militantes de Buenos Aires tenían para con sus compañeros del Norte. Conforme el inspector, a los trabajadores que adhirieron a la huelga espontáneamente, se sumaron más de 300 hombres dispensados por las empresas armadoras que cerraron todos los talleres para presionar a los trabajadores, la mayoría procedente "de la región y participan de las características propias de la raza", o sea, carecían "en absoluto de hábitos de previsión y de ahorro", no eran "pues, un elemento capaz de sostenerse mucho tiempo en semejante situación", poniendo en riesgo las conquistas anteriores. Aun conforme el inspector, "la ignorancia y el atraso que los hace desconfiados y suspicaces, unidos a las esperanzas que se les había hecho concebir, predispónganlos en contra de la acción prudente y ordenada impuesta por los delegados". Por fin, la solución del conflicto cupo a la mediación de delegados de la FOM y de la FORA.

Las diferencias de Lorenzo Gasparini con el Consejo Federal, apuntadas anteriormente,⁹ eran más que una llamada de atención dispensada a las secciones del interior. Representaba una diferencia política acerca del método de decisión y de representación, observable cuando el autor del artículo en LUM explicitó la diferencia con el Consejo Federal en vista de la metodología de elección de los delegados al XI Congreso da FORA-IX. Gasparini ha polemizado largamente con posiciones de otros militantes y secciones y por fin expresó discordancia con el método centralizado de tomada de decisión en la FOM al proponer que "cualquier resolución que interese a los trabajadores marítimos, todas las secciones deben ser convocadas para intervenir", como a la de garantir la representación de las "secciones del litoral, hasta hoy ausentes en las determinaciones de orden general adoptadas, generalmente, por las secciones de la capital federal." Gasparini en diversos momentos de su larga carta se colocó como legítimo militante de la FOM en el litoral, destacando el sacrificio y la dedicación de la militancia en aquellos parajes, como verdaderos "soldados de la federación". 11 Y eso le ponía en condiciones de exigir cambios



⁹LUM. Año XI, n. 75, 1° de mayo de 1921: 3 (BCN)

¹⁰LUM. Año XI, n. 75, 1° de mayo de 1921: 3 (BCN)

¹¹ Sobre la concepción "soldados de la federación" consultar Laura Caruso [2017a]



en la forma de relación de la FOM con las secciones del interior: "La FOM debe adoptar, en lo sucesivo, normas que permitan a todos sus afiliados tener parte en las deliberaciones de orden general."

Parecía ser corriente entre los militantes el entendimiento de que la FOM y sus afiliados deberían ser los agentes privilegiados que llevarían la organización a los trabajadores del interior contribuyendo en la construcción de la FORA-IX, como fue expresado por un trabajador, firmado como Chaqueño, en un artículo de LUM que destacaba el papel de aquellas secciones como "centinelas avanzados de la FORA en el litoral y en el norte...", y mismo "más allá de las fronteras: en el Paraguay, donde ha llegado el eco de FOM...". 12

De la misma forma que las secciones y sindicatos, los afiliados – los "soldados de la FOM" como eran denominados por el Consejo Federal – deberían obedecer rígidamente los principios y deliberaciones de la Federación y del Consejo, que intentaban impedir la autonomía de las secciones y de los trabajadores en hacer levantamientos en el local de trabajo (en el navío), de decretar huelga y boicot sin la mediación de la Federación. Algo difícil de conseguir dada la dinámica de esos trabajadores y del oficio, que imponía el contacto directo entre comandante (capitán del barco) y comandados (tripulación), como revela el caso del vapor "Bruxelas" en que la tripulación rechazó cumplir tareas determinadas por el capitán Rodrigues. Este registró queja en la Sociedad de Capitanes en Buenos Aires y en la FOM, y se ha formado entonces un "tribunal de arbitraje" 13

Para evitar eventos de esa naturaleza, la disciplina a bordo era algo valorado por la Federación y recurrente en el periódico LUM, y el aprendizaje de esa disciplina, que concebía el respeto a la jerarquía, debería ser aplicado más allá del local de trabajo, también en la militancia. En el quiebre de la disciplina la FOM tenía poder de investigación y sanción. Por cierto la disciplina a bordo era difícil de mantener cuanto más la polarización entre capital y trabajo se agudizaba como en períodos de discusión de pauta de reivindicación y cuando se aproximaba la declaración de las huelgas. Las relaciones de trabajo tendían a ser más permeables a la desobediencia y, para el patrón, ese ambiente era señal de que algo se avecinaba, como demuestra la discusión del consejo



¹² LUM. Año X, n.64, junio de 1920: 1 (BCN)

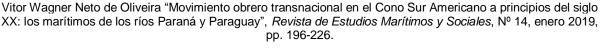


director de la Mihanovich, registrada en la acta de reunión de 7 de marzo de 1917,¹⁴ en que el gerente de la empresa manifestó preocupación con la indisciplina a bordo de las embarcaciones, lo que señalaba que en pocos días podría haber nueva huelga. Eso denota de un lado la perspicacia del patrón en percibir la movilización, y de otro el brotar de una huelga que no se hacía de un momento al otro, pero que iba construyéndose, inclusive con conflictos previas.

Para conseguir la adhesión de los trabajadores como afiliados, la Federación contaba con la conciencia política del trabajador para percibir en la organización y en su dirección sus representantes máximos, pero también contaba con las conquistas como el aumento de salario, la reducción de la jornada y la mejoría en las condiciones de trabajo. El control laboral por parte de la FOM, conquistado en la huelga de 1916-1917, que imponía a los trabajadores la necesidad de afiliarse a la organización para poder trabajar, era un convencimiento objetivo. ¹⁵ Una vez afiliado el trabajador tendría la protección de la FOM, acceso al empleo y debería seguir la disciplina operaria y organizativa dictada por la Federación. Ese factor, por cierto, fue lo que permitió el predominio casi que absoluto de la FOM en los puertos y navíos argentinos especialmente entre 1916 y 1921, pues garantía el monopolio tanto del trabajo (por mediar el suministro de tripulación para las embarcaciones) cuanto del trabajador (por controlar el registro de trabajadores aptos para embarcar, los afiliados). ¹⁶

El espacio conquistado por la FOM entre los marítimos colocaba el Consejo Federal como representante del trabajo delante del capital en los momentos de conflicto como huelgas y boicots. Por lo tanto, las empresas armadoras fueron obligadas a reconocer en la FOM ese organismo representativo, algo que era corrientemente negado o atacado por los empresarios. El predominio de la FOM como ese organismo representativo de los marítimos argentinos fue legitimado, por acaso, en el período del primer gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922) de la Unión Cívica Radical, cuando los antipartidarios

¹⁶ Laura Caruso [2016] discute las formas de control de trabajo por organizaciones de portuarios, marítimos y constructores navales en Argentina, Brasil y Colombia (ver capítulo 5).





 ¹⁴ Directorio Argentino de la Compañía de Navegación Mihanovich. Libro 4, Acta 189, 7 de marzo de 1917
e Libro 4, Acta 186, 20 de marzo de 1917 (Archivo General de la Nación, Argentina – AGN/DAI/ELMA/CNM).

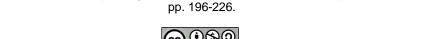
¹⁵ Directorio Argentino de la Compañía de Navegación Mihanovich. Libro 4, Acta 194, 9 de mayo de 1917. El gerente de la Mihanovich relata la reunión entre representantes de patrones y trabajadores en 20 de abril de 1917, con el registro de los 17 puntos del acuerdo.



sindicalistas revolucionarios de la FOM (como también de la FORA-IX) encontraron en el gobierno un mediador para los conflictos, con poder de persuasión a las empresas, lo que podría llevar al tratamiento de los reclamos de los trabajadores. El gobierno radical, por su parte, buscaba construir alianzas con el movimiento obrero para aumentar su base de sustentación y legitimidad. Por otro lado, Yrigoyen también gobernaba – o gobernaba eminentemente – para los empresarios de la ciudad y del campo, siendo un gobierno permeable a la presión de organizaciones de la patronal como el Centro de Cabotaje Argentino y de organizaciones de acción directa de la derecha que combatían contra el movimiento obrero, como la Asociación del Trabajo y la Liga Patriótica. Las contradicciones internas al gobierno y el agravamiento de la lucha de clases acabaron por localizar a Yrigoyen en la defensa del capital, y en mayo de 1921, en el contexto de la huelga general en el puerto de Buenos Aires, el gobierno intervino militarmente para tornar libre el trabajo en el puerto, lo que significaba quebrar el poder de la FOM en la tripulación de los barcos, y en 29 de mayo la policía prendió 180 militantes de las dos FORA y gremios independientes que se reunieron para tratar sobre la huelga general.¹⁷ Antes de eso el gobierno radical ya había demostrado que no estaría más dispuesto a negociar las pautas del proletariado, como en el caso de la represión y asesinato en masa de peones que se rebelaron contra las condiciones de trabajo en las estancias de la Patagonia en fines de 1920 y principio de 1921, por lo tanto dentro del período de aproximación entre FOM y gobierno.

Con todo, el sentimiento de unidad, forjado en las acciones y prácticas políticas y organizativas, movilizó los afiliados de la FOM, convocados a tomar la organización obrera en todos los puertos y – como también miembros de la FORA-IX a la cual la FOM era afiliada – eran instigados a encender la llama de la organización y de la lucha entre los trabajadores del litoral argentino en la extracción y beneficio de la yerba-mate, en los obrajes, fábricas de tanino, ingenios y en otras diversas formas de trabajo marcadas por relaciones de esclavitud y/o de sobreexplotación. 18

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", Revista de Estudios Marítimos y Sociales, Nº 14, enero 2019,





¹⁷ Sobre la relación entre la FOM y el gobierno de Hipólito Yrigoyen ver Laura Caruso [2016], particularmente los ítems "Introducción", "Movimiento obrero, sindicalistas revolucionarios y gobiernos radicales: qué se ha escrito sobre los trabajadores marítimos" y "El primer gobierno radical y la FOM", del capítulo 5.

¹⁸ Por ejemplo, LUM. Año X, n.60, febrero de 1920: 2 (BCN). Artículo de Teófilo Gaugero, de Corrientes Argentina, sobre las condiciones de trabajo en el norte y la intervención de la FOM y de la FORA.



Para más allá de las fronteras nacionales, la FOM buscaba solidaridad en las organizaciones marítimas, relación necesaria para las luchas contra las empresas internacionales, como Mihanovich, principal compañía de cabotaje regional que conectaba los puertos del litoral argentino, Paraguay, Corumbá (Brasil) y Uruguay a Buenos Aires. El internacionalismo para la FOM significaba la supervivencia de la organización en un ambiente en que el capital que circulaba en los barcos no se limitaba a las fronteras nacionales. En este sentido, la FOM intensificó un esfuerzo que sindicatos aislados ya hacían desde al menos los primeros años del siglo XX, como el caso de la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas de Buenos Aires (uno de los primeros sindicatos adheridos a la FOM). En 1906, por lo tanto antes de la fundación de la FOM, este sindicato envió carta a la recién creada Federación Obrera Regional Paraguaya (FORP) anunciando el deseo de intervenir en la organización de federaciones de trabajadores marítimos en Asunción y Corumbá (Brasil). En la carta, la Sociedad destacaba sus singularidades - comparada a otras organizaciones cuyas acciones se restringían a la localidad donde estaba arraigada –, afirmando estar presente en casi todos los puertos del litoral argentino, pero así mismo no conseguía responder a las exigencias de la categoría caracterizada por la movilidad. Es por eso que la Sociedad creyó en la conveniencia de montar secciones en el litoral argentino desde Buenos Aires hasta Asunción, las cuales quedarían bajo la responsabilidad de la "Sociedad Matriz" argentina. Para el tramo comprendido entre Asunción y Corumbá cabría a la FORP asumir la tarea de organización, bajo la tutela de la Sociedad argentina¹⁹ [Oliveira 2009]. La Liga de Obreros Marítimos (LOM), fundada en Asunción en 1920, en el inicio de la huelga internacional de los 13 meses contra la Mihanovich, no era en esos términos una sección de la FOM argentina, pero de hecho la forma federativa creada en 1910 por los marítimos argentinos influenció determinantemente la organización tanto de la LOM tanto como la FOM uruguaya en febrero de 1918.

La solidaridad, sin embargo, no era vía de una sola mano, solamente en dirección a la FOM-A. En diversos momentos la Federación argentina declaró apoyo a movimientos desencadenados por otras categorías de trabajadores en la Argentina y a los marítimos del

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, № 14, enero 2019, pp. 196-226.



¹⁹ Conforme carta manuscrita encaminada por la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas de Buenos Aires al Secretario de la Federación Obrera Regional Paraguaya-FORP, en 8 de julio de 1906. Colección Francisco Gaona, microfilme 1, documento AG-01-20-001 (AEL).

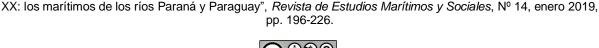


Paraguay y del Uruguay. Así ocurrió durante la huelga marítima y portuaria decretada por la FOM uruguaya en 26 de julio de 1918, por lo tanto cuatro meses después dela creación de esta federación [Niklison 1919: 82]. Solicitada la solidaridad la FOM-A luego paralizó los trabajos de carga y descarga de los vapores de bandera uruguaya para Montevideo. En el mismo día 26 una delegación de la FOM-A fue para Montevideo a fin de acompañar los desdoblamientos del movimiento. Conforme el inspector del DNT, José Niklison [1919: 82], la victoria de la huelga significó para la FOM-U "lo que las huelgas de 1916-1917 importaron para la similar argentina: el amplio desarrollo y el afianzamiento definitivo de la organización." En seguida, el día 12 de agosto, la Federación Obrera Regional Uruguaya, a la cual la FOM-U era afiliada, declaró una huelga general y la Federación marítima fue fundamental en la garantía del éxito del movimiento, con la paralización del puerto. La FOM-A continuó las acciones de solidaridad y boicot en el puerto de Buenos Aires los barcos oficializados por el gobierno uruguayo. El movimiento fue finalizado en 8 de septiembre de 1918 y "puso de relieve los sentimientos solidarios de los obreros de ambas márgenes del Plata y el alto grado de organización y pujanza de la F. O. M. argentina", reconocido en los periódicos de Montevideo. [Niklison 1919: 87] En los momentos de huelga, la solidaridad era determinante para el suceso de la paralización de las embarcaciones y puertos. Y esa era una condición, como fue dicho anteriormente, fundamental para la ampliación y manutención del poder de la FOM en Argentina, vista la interconexión y la proximidad entre los puertos de esos países. Pero aquí también la hegemonía de la FOM en los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay no se constituyó sin conflicto.

LOM - FOM: autonomía y solidaridad sindical

En enero de 1919 la FOM declaró una nueva huelga²⁰ que puso a prueba el aprendizaje de las prácticas de unidad, resistencia y solidaridad construidas en el período anterior,

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo





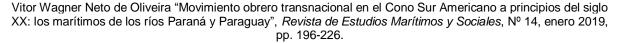
²⁰ Boletín de la Unión del Marino. Órgano de la Federación Obrera Marítima (Adherida a la FORA). Edición diaria. N.1, 19 de febrero de 1919 (Biblioteca Popular Juan B. Justo – BPJBJ).



especialmente en la huelga de 1916-17, en la medida en que la patronal²¹ y el gobierno²² también perfeccionaban las formas de reacción a las huelgas y boicots obreros.

En períodos de huelga la solidaridad era destacada en el periódico de la FOM en la columna "Solidaridad que estimula", incluyendo valores donados y la denominación de las embarcaciones extranjeras en que la tripulación era solidaria.²³ Otro tipo de solidaridad más efectiva y determinante para la victoria del movimiento era el boicot a los navíos argentinos en puertos extranjeros, o la negativa de los trabajadores paraguayos y uruguayos a tripular embarcaciones de las empresas atingidas por la huelga de la FOM. En este aspecto, en la huelga de 1919 se perfeccionó la modalidad del boicot, contando con el apoyo de los trabajadores en los puertos de Uruguay y de Paraguay. Los trabajadores paraguayos demostraron que estaban afinados con el movimiento obrero argentino, tanto cuanto la Compañía Argentina de Navegación Mihanovich estaba en conexión con el gobierno paraguayo. En la tentativa de romper el bloqueo de los marítimos de la FOM, la empresa recurrió al gobierno paraguayo para tripular sus embarcaciones que hacían el transporte entre Asunción y Buenos Aires, y atendió a la reivindicación de los maquinistas paraguayos de aumento de los salarios en los vapores de Alto Paraguay (entre 10 y 20%) "a fin de evitar un posible conflicto en los vapores de este servicio". ²⁴ Aunque esto no surtió efecto, pues los delegados de los gremios fluviales paraguayos se reunieron y decidieron por el boicot en apoyo a la FOM. La Federación Naval del Paraguay (FNP), bajo presión de la Federación Obrera del Paraguay (FOP), tampoco atendió al pedido de la empresa y del gobierno. ²⁵ Al final de la huelga, la FOM había conseguido imponer su voluntad, garantizando la manutención del control del

²⁵ Boletín de la Unión del Marino. N.29, 26 de marzo de 1919 (BPJBJ). No Boletín num.35, de 24 de abril de 1919, nuevamente es destacada la solidaridad de los paraguayos.





²¹ La Mihanovich pasó a enfrentar las huelgas y boicot articulándose con otros armadores en asociaciones patronales. Hubo, por cierto, un cambio considerable por parte de la Mihanovich en la forma de encarar las reivindicaciones y la lucha de los trabajadores. Las actas que registraban las reuniones del consejo director de la empresa denotan ese cambio: de registros breves que demostraban cierto desinterese, pasa a relatos detallados. Directorio Argentino de la Compañía de Navegación Mihanovich. Libro 5, Acta 261, 24 de diciembre de 1918 (AGN/DAI/ELMA/CNM).

²² En esta huelga el gobierno argentino interfirió de forma más efectiva en el conflicto con la oficialización de las embarcaciones de bandera argentina que se extendió para todos los puertos de cabotaje, pasando el control de personal de la estiva y de bordo a la Aduana y Prefectura del Puerto.

²³ *Boletín*. N.9, 28 de febrero de 1919; N.13, 7 de marzo de 1919; N.16, 11 de marzo de 1919; N.23, 19 de marzo de 1919 (BPJBJ).

²⁴ Directorio Argentino de la Compañía de Navegación Mihanovich. Libro 5, Acta 268, 26 de febrero de 1919 (AGN/DAI/ELMA/CNM).

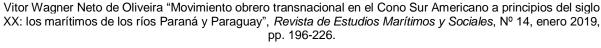


espacio laboral, con la indicación de tripulantes federados para las embarcaciones de bandera argentina, y ampliando su influencia sobre las organizaciones de Montevideo y Asunción. [Oliveira 2009]

Como hemos afirmado, la solidaridad de clase en el ámbito internacional era una necesidad para los marítimos, en vista de la objetividad de una categoría internacional por la fuerza del oficio y también ante la característica internacional de la mayor empresa de navegación y la que más fue afectada por las huelgas y boicot, la Mihanovich. En el caso de Paraguay el internacionalismo era reivindicado, todavía, como forma de sacar del aislamiento las organizaciones obreras asuncenas, pues nacionalmente, fuera de la capital, no había una clase obrera significativa y la organización era aún más difícil. En este sentido, la huelga marítima de los 13 meses iniciada en el puerto de Buenos Aires en 2 enero de 1920 – ya estudiada anteriormente [Oliveira 2009], especialmente en el lado argentino [Caruso 2016; Villena 2009] – se vuelve emblemática para comprender la dinámica de internacionalismo-solidaridad-autonomía entre organizaciones del Paraguay y la FOM. El movimiento se inició con la reivindicación de aumento salarial para los embarcados. Las compañías concordaron con la reivindicación de la FOM, con excepción de Mihanovich. Ante de la negativa de la empresa la FOM decretó el boicot a las embarcaciones de esta empresa, lo que impedía la tripulación y - con la solidaridad de otras categorías portuarias -también del embarque y desembarque de mercadorías en los puertos argentinos. Luego la FOM uruguaya se solidarizó con la FOM argentina y también decretó el boicot a las embarcaciones de la Mihanovich en los puertos de la banda oriental.

Al comunicar los compañeros de la FNP, diferente de lo que ocurriera en la huelga de 1919, en esta de 1920 la FOM recibió la negativa de la organización paraguaya, entidad que centralizaba los sindicatos de las diversas categorías portuarias y marítimas, vinculada al Centro Obrero Regional del Paraguay (CORP). La mayoría de los gremios entonces se desvinculó de la FNP y del CORP y fundó la Liga de Obreros Marítimos (LOM) en 20 de enero de 1920 con aproximadamente 1.200 afiliados.²⁶ En las resoluciones de creación de la LOM se dio la aprobación de relaciones cordiales con la

²⁶El diario. Asunción, año XVI, n. 4337, 11 de mayo de 1920 (Biblioteca Nacional del Paraguay - BNP).





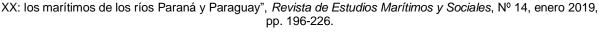


FOP²⁷, con las sociedades operarias del país, la FOM argentina y la FORA-IX.²⁸ En el inicio de febrero la LOM presentó pauta de reivindicaciones a la Mihanovich y en el día 18 del mismo mes declaró huelga en las embarcaciones de la empresa.²⁹ La empresa no demoró y propuso un acuerdo con validez de un año desde el primero de marzo de 1920, en que uno de los puntos aceptos era la contratación solamente de personas afiliadas a la LOM.³⁰ Esa conquista fue festejada por los dirigentes de la LOM como la primera victoria de la nueva organización y sirvió de propaganda para la atracción de nuevos gremios que rompieron con la FNP.

En 20 de enero de 1920 la LOM pasó a desarrollar dos movimientos paralelos contra Mihanovich: en solidaridad con la FOM argentina decretó el boicot a las embarcaciones de bandera argentina y uruguaya entre el Plata y Asunción, y una huelga con pauta local que incluía el control laboral en la tripulación de los buques, esencial en la disputa con la FNP. Atendida esta pauta local en un acuerdo de efecto por un año, la huelga a las embarcaciones de bandera paraguaya fue finalizada.

Luego en abril la LOM volvió a declarar el boicot a las embarcaciones de Mihanovich con bandera paraguaya, en vista de la suspensión de la cantina de segunda clase en el vapor "Concepción II". Los mozos de bordo decidieron desembarcar e iniciar el boicot al navío. La justificación de la empresa en suspender la cantina de segunda clase era para evitar los "delitos" y los "escándalos" que pasaban en casi todos los viajes entre los pasajeros de esta sección "bajo el imperio del alcohol" consumido en esas cantinas, una vez que, según incluso la justificación, los pasajeros eran en su mayoría peones de los estabelecimientos obrajeros e industriales del norte argentino. La suspensión de la cantina de segunda clase impactaba en el salario de los mozos de esta sección que recibían también por la venta de bebidas y refecciones efectuadas a los pasajeros, conquista de la

³¹ El diario. Asunción, año XVI, n. 4319, 19 de abril de 1920 (BNP)





Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo

²⁷ Conforme Ciriaco Duarte [1986], la LOM constituiría la "tercera grande corriente sindical del Paraguay, relativamente diferenciada de la corriente anarquista y de la socialista". De acuerdo con Francisco Gaona [1987, Tomo II], la LOM era "filial" de la FOM [p.88]. En 1926 la LOM pasó a componer el Consejo Mixto de Delegados, juntamente con la FNP y gremios independientes, y en 1927 el consejo se transformó en Unión Obrera Del Paraguay [Gaona 1987: 96]. Dado el carácter mediador de la UOP, y por contar con las asociaciones fundamentales de la economía, "era tratada con cierta tolerancia por parte del gobierno." [Gaona 1987: 100].

²⁸ El diario. Asunción, año XVI, n.426?, 21 de enero de 1920 (BNP)

²⁹ El diario. Asunción, año XVI, n. 4270, 18 de febrero de 1920(BNP)

³⁰ El diario. Asunción, año XVI, n. 4272, 20 de febrero de 1920 (BNP)



huelga de marzo de 1920.³² El nuevo boicot decretado en abril, iniciado por el vapor "Concepción II", se expandió para toda la flota delante del lockout de la empresa con el desarme de las demás embarcaciones.³³ Como continuaba la huelga contra la Mihanovich en Argentina y Uruguay, mantenida por las dos FOM, y permanecía el boicot de la LOM a los navíos de la empresa en la ruta Buenos Aires - Asunción, la navegación hacia-el Alto Paraná y Alto Paraguay (Brasil) fue interrumpida en casi su totalidad, permaneciendo algunos pequeños armadores con navegación de cabotaje o para Mato Grosso (Brasil), como la *Companhia Viação Mato Grosso*, y mismo esta también fue seguida por una huelga de los tripulantes y trabajadores de los puertos de Mato Grosso, en diciembre de 1920 y enero de 1921.³⁴

La ruptura con la FNP no sucedió de forma tranquila y en el transcurrir del año de 1920, en el contexto de la huelga, esta entidad, especialmente a partir de la Sociedad de Prácticos del Rio Paraguay, intentó servir de tripulación a las embarcaciones boicoteadas, mientras tanto, con poco éxito pues la mayoría de los sindicatos adhirieron a la LOM. Las divergencias se agudizaron llevando a enfrentamientos físicos, con muertos y heridos en diversos momentos, como en el caso del vapor "Arapey" de la Mihanovich, oficializado con bandera uruguaya, impedido de operar en el puerto de Asunción por los militantes de la LOM en 10 de marzo de 1920, por lo tanto después del acuerdo firmado entre LOM y Mihanovich. Los militantes de la FNP intentaron impedir la acción de la LOM y el enfrentamiento llevó a la muerte de un obrero atingido por disparo de arma de fuego. En el transcurrir de la huelga de los 13 meses todavía se producirían otros siete conflictos, con 11 muertos y el secuestro de un maquinista naval de la FNP. [Gaona 1987, Tomo II:

Las diferencias entre la FNP y la LOM por cierto no surgieron con la formación de esta segunda organización de los trabajadores marítimos, pero expresaban las diferencias ideológicas y pragmáticas entre anarco-sindicalistas y socialistas. La FNP venía de la tradición anarco-sindicalista de la FORP creada en 1906 y del CORP fundado en 1916



³² El diario. Asunción, año XVI, n. 4391, 19 de julio de 1920 (BNP)

³³ El diario. Asunción, año XVI, n. 4320, 20 de abril de 1920 (BNP). Informa que en respuesta al boicot de los mozos de "Concepción II" la Mihanovich desarmara el "Villa del Rosario", iniciando así un cierre patronal.

³⁴ *La tribuna*. Asunción, año VI, n.1659, 11 de enero de 1921; año VI, n.1660, 12 de enero de 1921; año VI, n.1664, 17 de enero de 1921; año VI, n.1666, 19 de enero de 1921 [BNP]

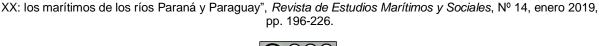


bajo la dirección de intelectuales y dirigentes sindicales capitaneados por Ignácio Núñez Soler y Leopoldo Ramos Gimenez. La LOM, surgida de la ruptura con la FNP en el inicio de la huelga de los 13 meses en 1920, cargaba la tradición socialista de organizaciones como: el Partido Obrero del Paraguay de 1914 – luego denominado Partido Socialista Revolucionario (PSR) en 1918 –, la FOP creada en 1916, y ayudó en la construcción de la Unión Obrera del Paraguay (UOP) en 1927. Esas organizaciones tenían en la figura de Rufino Recalde Milesi el principal liderazgo, electo primero diputado socialista en 1923.

En el contexto de la huelga de los 13 meses esas diferencias se acentuaron y pusieron en el debate el nacionalismo paraguayo y el internacionalismo obrero. Dos periódicos expresaban las versiones de uno y de otro lado de los trabajadores marítimos (FNP y LOM), como si fueran expresiones de las disputas entre Colorados y Liberales, o entre fracciones de los liberales. El periódico *La tribuna: diario de la tarde* durante el conflicto destacaba las posiciones de la FNP y *El diario* las de la LOM.³⁵ El debate en la prensa se vuelve importante porque expresa las concepciones del movimiento obrero, de las fuerzas en cuestión y de las divisiones intra-burguesas en el Paraguay, que llevarían a la Guerra Civil entre 1922 y 1923 con la participación del batallón "liguista" de la LOM, que discutiremos más adelante.

En 15 de marzo de 1920 el diario *La tribuna* publicó un texto en la columna "Actualidad" intitulado "La huelga marítima argentina en relación a los obreros paraguayos", en que cuestionaba la huelga y la solidaridad de los marítimos paraguayos para con los trabajadores argentinos: "¿Conviene al obrero marítimo paraguayo la solidaridad, que tan sólo ahora le es solicitada por los mandones porteños, y conviene a los paraguayos que triunfen en sus pretensiones de los marítimos argentinos?". ³⁶ Los editores del periódico tocaban en un tema sensible para los paraguayos, que era el nacionalismo y la relación con el país vecino determinada a partir de un historial de aproximación y distanciamiento después de la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay cuando el Brasil pasó a influenciar directamente la política paraguaya, vía Partido Colorado. La crisis económica

³⁶ La tribuna. Asunción, año V, n. 1413, 15 de marzo de 1920 (BNP)





Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo

³⁵ No encontramos referencias bibliográficas acerca de esos diarios. *El diario* siempre traía en la página 10 la columna "Vida obrera" donde se divulgaba convocatorias de asambleas y noticias sobre reuniones y otros. El abordaje del diario acerca de la LOM y la FOP era de apoyo y en diversas veces hizo críticas a la FNP y a los rompe-huelgas. De la misma forma hacía críticas al abordaje del diario *La tribuna*. Este último traía la columna "vida obrera", ni siempre en la misma página, y noticias obreras en otros espacios. Hacía críticas a la posición de la LOM y siempre cobraba del gobierno la intervención en los conflictos.



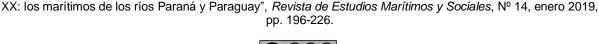
en vista del agotamiento del modelo privatista fue el combustible para la *revolución liberal*, desatada en 1904 por el descontento de comerciantes nacionales y extranjeros con el aumento de los impuestos. Los colorados fueron destronados y el Partido Liberal asumió el poder y entonces pasó a tener una política de aproximación cada vez mayor con la Argentina en la busca de financiamiento público y privado. Eso relanzó la economía del Paraguay como proveedor de productos extractivistas para la Argentina y consumidor de productos argentinos. [Gaona 1967, Tomo I: 153; Duarte 1986: 63-5]

Era esa dependencia económica y política que se cuestionaba en las páginas de *La tribuna* en el contexto de la huelga en que la solidaridad de los marítimos de la LOM a la FOM era presentada como un elemento más de dependencia. El texto del 15 de marzo de 1920 argumentaba además que la victoria de la FOM significaba la miseria de los marítimos uruguayos (y luego de los paraguayos), pues una de las reivindicaciones de la FOM era la expulsión de extranjeros que tripulaban navíos argentinos, en el caso de las embarcaciones oficializadas por los gobiernos. El texto de opinión del periódico cierra destacando que el acierto sería que los obreros paraguayos salieran en defensa de la Mihanovich contra la FOM, para garantizar la manutención de los barcos con bandera y personas paraguayas.

El 24 de abril *La tribuna* publicó un manifiesto de la Sociedad de Prácticos de Ríos del Alto Paraguay, adherida a la FNP, relatando la situación en que sus afiliados se encontraban, por falta de trabajo, por cuenta del boicot de la LOM y de la imposición a las empresas para que no contratasen prácticos afiliados a la FNP. En el manifiesto la Sociedad cuestionaba la obediencia de la LOM a la exigencia de la FOM: "a nombre de un mal entendido internacionalismo, quiso imponernos que negáramos nuestro concurso al Gobierno". ³⁷ La Sociedad cuestionaba incluso si era factible una solidaridad en que los solidarios quedaran con el prejuicio mayor de que los que recibieron la solidaridad:

¿Y puede una asociación obrera extranjera, que vive bajo otro régimen económico, pedirnos un sacrificio inmensamente superior al que ellos sufren? – ¿Es esto justo? – (...). La internacional Marítima, la solidaridad proletaria no debe cortarnos la

³⁷La tribuna. Asunción, año V, n. 1438, 28 de abril de 1920 (BNP)





Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo



cabeza a los paraguayos, mientras a los otros, a los gremios del extranjero apenas si les cortará un dedo de la mano...³⁸

El diario, en contraposición, salía en defensa de la LOM indicando que el 11 de noviembre de 1920 La tribuna acusaba indebidamente a la LOM de utilizar a los marítimos paraguayos para reforzar el movimiento de boicot a Mihanovich y que en la pauta de reivindicación de la FOM nada aparecía relacionado a los marítimos paraguayos. El texto de El diario pasa entonces a citar la pauta de reivindicación de la FOM. La cláusula tercera decía que al retomar los servicios, los afiliados de la LOM y de la FOM no trabajarían con personas oficializadas y que "El gobierno no prestará ningún apoyo a los barcos que están incluidos en el presente arreglo, pertenecen o haya pertenecido a la empresa Mihanovich."39

La relación entre la FOM y la LOM en el transcurrir de los 13 meses de huelga fue constante, con ayuda financiera de la federación argentina a la LOM, cambia de correspondencias y visitas de delegados de la LOM a la FOM en Buenos Aires y, especialmente, de delegados de la FOM a la LOM en Asunción. Eso fornecía aún más los elementos esgrimidos por la prensa y la FNP para acusar los dirigentes paraguayos de subordinación a los compañeros argentinos, bien como para la división entre FNP y LOM, como en lo ocurrido en octubre de 1920 cuando estuvieron en Asunción los delegados argentinos Pedro Alegría, Juan Lapalma y Roque Chacón. 40

En una carta publicada en la "Sección obrera" de La tribuna del 22 de octubre el consejo de la FNP afirmaba que había negado la solicitud de reunión hecha por los delegados de la FOM pues "Los gremios de esta entidad [FNP] no admiten injerencias extrañas" y no recibían "órdenes del extranjero y menos de personas que toman a las sociedades obreras como campo de explotación". 41 En una nueva carta del 28 de octubre la FNP informaba, en tono bastante áspero, el fracaso de los enviados de la FOM para el diálogo con la FNP, afirmando que "los emisarios del Plenario de la Boca del Riachuelo se van de este país, van sabiendo que aquí, hay obreros conscientes, que no se prestan ignorantemente a sus



³⁸La tribuna. Asunción, año V, n. 1438, 28 de abril de 1920 (BNP)

³⁹El diario. Asunción, año XVI, n. 4490, 11 de noviembre de 1920 (BNP)

⁴⁰ LUM. N.33, 28 de julio de 1920 (BPJBJ). *Boletín*.n.51, 16 de octubre de 1920; *Boletín*. n.7, 23 de marzo

⁴¹ La tribuna. Asunción, año V, n.1597, 22 de octubre de 1920 (BNP)



manejos de engaño y explotación."⁴² Los dirigentes de la FNP recordaron las amenazas hechas por los militantes de la FOM cuando la Federación paraguaya sirvió de tripulantes en embarcaciones de Mihanovich oficializadas por el gobierno paraguayo para romper el boicot de la FOM y la LOM. En su carta la FNP aun colocaba una sospecha sobre la fuerza organizativa de la FOM: "¿A dónde está la fuerza proletaria que alardeaban poseer en el país vecino, en Montevideo y aquí, en el Paraguay?", y señalaba la supuesta relación amistosa de la FOM con los gobiernos, con las fuerzas policiales de la Argentina y del Paraguay, además del periódico *El diario* de Paraguay. Por último, atacó la honra de Pedro Alegría, enviado de la FOM, afirmando que este no era trabajador, pues hacía ocho años que se dedicaba exclusivamente a viajar por el interior argentino para hacer propaganda obrera.

La respuesta de los delegados de la FOM al día siguiente en una carta publicada en *El diario* en la que se cita extractos de la carta de la FNP referida anteriormente. Los delegados de la FOM negaron que estuviesen en Asunción para reunirse con representantes de la FNP y dijeron que estaban representando el Consejo Federal de la FOM, para "conocer las bases sobre las cuales se podrían gestionar la solución del conflicto paraguayo simultáneamente con el argentino". Y que sí, un delegado de la FOM llegó a conversar con un representante de la FNP para ver la posibilidad de una unificación de esta con la LOM, pues la división no interesaría al movimiento obrero y la FOM estaba dispuesta para hacer esfuerzos para la unidad.

La oficialización de las embarcaciones de Mihanovich por el gobierno paraguayo,⁴⁴ en este sentido, dio sobrevida a la FNP, pues esta pasó a desempeñar el papel de federación de los rompe-huelgas.⁴⁵

Los dirigentes de la FNP se esforzaban para presentar sus acciones no como aisladas, pero sí como parte de un conjunto de trabajadores y organizaciones que no concordaban con

⁴⁵ *El diario*. Asunción, año XVI, n.4321, 21 de abril de 1920 (BNP). La Federación Naval envió carta a la prefectura del puerto ofreciendo gente para llenar las embarcaciones boicoteadas por la LOM.



⁴² La tribuna. Asunción, año V, n.1600, 28 de octubre de 1920 (BNP)

⁴³ El diario. Asunción, año XVI, n.4475, 23 de octubre de 1920 (BNP)

⁴⁴ El diario. Asunción, año XVI, n. 4327, 28 de abril de 1920 (BNP), cita la oficialización de cinco vapores. *La tribuna*, año V, febrero de 1920 (día no identificado) publica largo relato del gobierno paraguayo donde hace referencia a la oficialización: la oficialización concebía el cambio de bandera de la embarcación (de Argentina para la Paraguaya), incorporación temporaria (mientras durara la huelga) de esas embarcaciones a la flota mercante nacional y la conducción de las mismas por gente de la armada y de la FNP.



la LOM y la FOM, como destacó el artículo en La tribuna que narra el viaje de los tripulantes paraguayos del vapor oficializado "Humaita". Ellos habían sido bien recibidos por los trabajadores de los puertos por donde pasaron y en la capital uruguaya. Después de terminadas las tareas de trabajo a bordo, los tripulantes fueron llevados al puerto en canoas de los trabajadores que "deseaban poner de manifiesto su compañerismo y sincera amistad que siempre y en todo momento han querido exteriorizar a los colegas paraguayos". 46 Afirmaba que en la capital uruguaya los tripulantes se encontraron con el secretario general de la Sociedad Mecánicos Maquinistas del Uruguay y que este dijera que en breve establecerían relaciones oficiales con la FNP. Cuanto pasaron por Buenos Aires, los delegados de la FNP afirmaron, sin muchos detalles, que fueron recibidos con cordialidad e interrogados sobre el progreso y las causas del conflicto marítimo en Paraguay.⁴⁷

En el debate con la FNP, la LOM siempre defendía de la Federación argentina, pues era con quien tenía proximidad ideológica y organizativa. Esa proximidad, con todo, no era incondicional, requería de la FOM el diálogo y el reconocimiento de la LOM como organización representativa, independiente y necesaria para la lucha, por eso las posiciones en cuanto a los caminos del movimiento no siempre fueron consensuados entre las dos organizaciones marítimas. Esas diferencias se explicitaron en el desfecho de la huelga de los 13 meses, cuando la FOM acordó el fin del movimiento sin consultar la LOM que mantenía el boicot en Asunción.

El Consejo Federal de la FOM envió el delegado Eliseo Sosa a bordo del "Lambaré", primer vapor de Mihanovich liberado después del acuerdo con la empresa, para reunirse con el consejo de la LOM. 48 El fin del boicot a Mihanovich en Paraguay dependía del devenir de las tratativas de la LOM, FOM, Mihanovich y el gobierno paraguayo en que se refería a la desoficialización de las embarcaciones de la empresa con bandera paraguaya. La LOM solamente aceptaba el fin del boicot com esa desoficialización, la demisión de los rompe-huelgas y consecuentemente el montaje de las tripulaciones con gente liguista. Una cuestión impedía la concreción de la desoficialización y del fin del



⁴⁷ Uno de los objetivos prioritarios de las denuncias y ataques de la FNP era el secretario general de la FOP el tipógrafo socialista Rufino Recalde Milesi: La tribuna. Asunción, año VI, n.1688, 17 de febrero de 1921

⁴⁸ LUM. Año XI, n.76, Junio de 1921:3 (BPJBJ)



boicot: la existencia de dos organizaciones marítimas en Paraguay (FNP e LOM). Tanto el gobierno paraguayo cuanto la dirección de la Mihanovich presionaban para que se diera la unificación de las dos organizaciones obreras.

El día 13 de mayo llegaba en Asunción el vapor "Bruselas", teniendo a bordo el capitán Pedro Machado y la tripulación del vapor "Holanda". El capitán solicitó, por intermedio del delegado de la FOM, Sosa, cinco marítimos de la sección de máquinas y cinco de cubierta, incluyendo el contramaestre: "La Liga se negó a facilitar ese personal, por cuanto que se trataba de una embarcación que estaba oficializada y se debía desoficializar en el puerto de Asunción y no podía satisfacer el pedido hasta que la gerencia local no comunicara oficialmente la terminación del conflicto."⁴⁹

Los dirigentes de la LOM entonces ponían un impedimento más para el regreso al trabajo después de 14 meses de boicot, además de la desoficialización de las embarcaciones: la comunicación oficial por parte de la empresa que sostenía el conflicto con la FOM fue solucionado. El representante de la FOM entonces se reunió con el gerente de Mihanovich, más el comandante de "Holanda" y concordaron por la emisión de un comunicado oficial de la empresa informando sobre las condiciones del acuerdo: "Con ello se terminó la huelga, y se dio término también a las negociaciones de arreglo, que (...) han sufrido muchas alternativas que pusieron a prueba la paciencia y la conciencia de los trabajadores marítimos paraguayos."⁵⁰

Conforme el delegado de la FOM, esa situación de prolongamiento del boicot en Paraguay se dio en vista de la intervención de traidores como Núñez y Fernando Torres que nada hicieron por el movimiento durante los 13 meses y que al final tensionaban por la continuidad y por la huelga general, diseminando la desconfianza entre los militantes de la LOM con relación a la FOM. Diferente de la función desempeñada en febrero de 1920 cuando estuvo en Asunción para edificar el apoyo de la LOM a la FOM, ⁵¹ esta que ha durado más de 50 días en los meses de marzo y abril de 1921 el delegado de la FOM, Eliseo Sosa, tuvo muchas dificultades para conseguir detener el boicot y uno de los impedimentos era la división del movimiento entre dos organizaciones generales de los marítimos paraguayos. Antes de este desfecho la FOM ya había intentado convencer los



⁴⁹ LUM. Año XI, n.76, Junio de 1921:.3 (BPJBJ)

⁵⁰ LUM. Año XI, n.76, Junio de 1921:.3 (BPJBJ)

⁵¹ LUM. n.33, 28 de julio de 1920 (BPJBJ)



compañeros paraguayos de la necesidad de unidad, según lo dicho anteriormente.⁵² En aquel momento, la unidad entre LOM y FNP en una sola organización podría significar el fortalecimiento del movimiento de boicot quebrado en algunos puntos por rompehuelgas cedidos por la FNP. La unidad en el contexto de fin del boicot, en marzo de 1921, como buscaban el gobierno paraguayo y Mihanovich, significaría aceptar que los trabajadores afiliados a la FNP que rompieron el boicot permanecerían tripulando los navíos, ahora como afiliados a la LOM o en nueva organización surgida de la fusión de las dos organizaciones (FNP-LOM). En este sentido, para la LOM, la desoficialización representaba un no reconocimiento (por parte del gobierno y de la empresa) de la FNP como representante de los marítimos, y el reconocimiento de la LOM como única entidad general de los marítimos.

Por el reconocimiento, la LOM se convirtió, en la década de 1920, en la principal organización obrera de Paraguay. Eso no evitó (o quizás eso mismo lo haya facilitado) que se enmarañase en las disputas entre colorados y liberales que llevaran a la Guerra Civil de 1922 hasta 1923.

La LOM y el nacionalismo

La Guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay se constituyó en un marco que explica los nacionalismos en Paraguay [Makaran 2014], actuante a partir de la interpretación que las diversas corrientes ideológicas hicieron y hacen de lo que era el Paraguay en los gobiernos de Francia y de los López, de lo que fue la Guerra y sus consecuencias. Por esos movimientos nacionalistas, el movimiento obrero tomó parte de diversas contiendas – algunas armadas – de las fracciones burguesas nacionales.

La huelga de 13 meses agravó la crisis interna del Partido Liberal, una vez que el grupo que sustentaba el presidente Eduardo Schaerer se oponía a la huelga y apoyaba la Mihanovich bien como la represión a los obreros, mientras tanto otra parcela de los liberales – agrupados alrededor de Manuel Gondra, Eusébio Ayala (presidente entre 1921-1923), Eligio Ayala (presidente entre 1924-1928) y José P. Guggiari (presidente entre 1928-1932) – defendían el movimiento huelguista.

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Nº 14, enero 2019, pp. 196-226.



⁵² El diario. Asunción, año XVI, n.4475, 23 de octubre de 1920 (BNP)



Esa división entre los partidarios de Eduardo Schaerer, denominados popularmente de *saco-mbyky* (en guaraní significa *saco corto* o *saco pequeño*), y los partidarios de Eusébio Ayala, los *saco-pucú* (*saco grande*), se agravó a punto de derivar en la Guerra Civil de mayo de 1922 a julio de 1923. Las fuerzas leales a uno y a otro bando se enfrentaron y la LOM tomó parte en las filas armadas de los *saco-pucú*, componiendo el Batallón Liguista para defender el gobierno provisorio de Eligio Ayala.⁵³

El 1º de junio de 1923, un mes antes del fin de la Guerra Civil, la LOM, junto a diversas federaciones y gremios obreros firmaron un manifiesto "de carácter nacional e internacional", en el cual clasificaron la guerra de sedición militar burguesa, provocada por militares y civiles nacionales y extranjeros oligárquicos, y que no "respetó ni los colores políticos ni ideológicos de los mismos para llevarnos como rebaños a los repugnantes campos de batalla".⁵⁴ Publicado a un mes de cierre de las batallas, convocaba los trabajadores a la paz y protestaba, contra el gobierno provisorio de Eusébio Ayala, contra la sedición militar. El documento también identificaba los responsables de la guerra en el grupo representado en las figuras del coronel Chirife – comandante del Ejército – y de Schaerer.⁵⁵

Al final de la década de 1920 la amenaza – y en la década siguiente a la concreción – de otra guerra volvería a incidir sobre el movimiento obrero paraguayo exigiendo el posicionamiento de las organizaciones sindicales. El gobierno liberal de Paraguay se encontraba debilitado en vista de la conjunción de varios factores sociales, políticos y económicos, entre los cuales, la crisis mundial del final de la década de 1920 y la ruptura con la frágil política de negociación con el movimiento obrero. La inminencia de la guerra con Bolivia surgía como una oportunidad de unir nuevamente las diversas fuerzas del país alrededor del gobierno.

pp. 196-226.

⁵⁵Se debe notar que hubo rumores de que ese manifiesto fuera "plantado" [Espinoza 1995].



⁵³Conforme Víctor Flecha [1995: 530] el hecho de los aliados al caudillismo, inclusive las Fuerzas Armadas, hubiesen sido derrotados por fuerzas conformadas, en su mayoría, por civiles, permitió al sector modernizante y democrático del radicalismo implementar su proyecto de renovación política, en que la transformación del ejército sería fundamental.

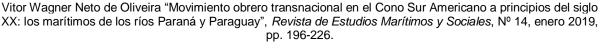
⁵⁴ FOP, et al. "Manifiesto Obrero Contra la criminal sedición militar burguesa. Al pueblo de la Republica." Asunción, Junio 1º de 1923. Colección Francisco Gaona, Microfilme 2, Documento AG-09-03-019 (AEL). Además de la FOP firmaron: PS, LOM, Capitanes y Prácticos de cabotaje Nacional, Cerveceros Unidos, Centro Naval de Maquinistas, La Voluntad obreros de Mercados y Mercaditos, Comisarios etc.



Desde al menos 1927 el movimiento obrero paraguayo debatía las amenazas entre Paraguay y Bolivia en cuanto al territorio del Chaco y estaba propenso a tomar posicionamientos nacionalistas de defensa de la integridad nacional delante de la amenaza de una nación enemiga. En general los militantes obreros miraban el conflicto como una expresión del imperialismo estadunidense en Bolivia. En 1928 Vittorio Codovila, militante del PC argentino, estuvo en Paraguay a pedido de la III Internacional para acompañar la polémica [Duarte 2002: 196]. Conforme este militante, en el lado paraguayo la guerra se justificaba en el discurso del gobierno liberal Eligio Ayala que intentaba imprimir un carácter de reacción popular a la amenaza extranjera recorriendo al discurso anti-imperialista, una vez que el gobierno boliviano estaría actuando bajo el orden de las petrolíferas estadunidenses. Según el análisis de Evaristo Duarte [2002: 221], las tendencias del movimiento obrero paraguayo – como los socialistas, comunistas y anarquistas, excepción hecha a algunos anarquistas aislados – "não fizeram oposição efetiva à onda chauvinista que tomou conta do país" en vista de la eminencia de la guerra.

La LOM tenía un recorrido histórico de aproximación con el gobierno liberal desde la huelga de los 13 meses entre 1920-21, cuando el presidente paraguayo Manoel Gondra medió el acuerdo para el encerramiento del boicot contra Mihanovich, pasando por la Guerra Civil de 1922-23. Rufino Recalde Milesi (secretario de la UOP) y Daniel Villalba (secretario de la LOM), y dirigentes de otras organizaciones llegaron a firmar la declaración que denunciaba la agresión y el espíritu bélico del gobierno boliviano [Gaona 1987, Tomo II: 189-90].⁵⁷ En el documento los militantes proponían la convocatoria de un Congreso Extraordinario con la participación de entidades obreras "sin distinción ideológica, para trabajar por la paz y la justicia nacional e internacional". En febrero de 1929 ocurrió en Montevideo la Conferencia Sindical Sudamericana contra la Guerra, constituyéndose en espacio de debate de las ideas internacionalistas presentadas por los delegados de los diversos países participantes, entre los cuales los representantes de las naciones directamente implicadas en el conflicto, Paraguay y Bolivia, además de Brasil, Argentina, Uruguay y Perú. [Gaona 1987, Tomo II: 150]

⁵⁷ UOP. Resolución adoptada ante la grave amenaza de guerra entre Bolivia el Paraguay. Asunción, diciembre de 1928.





⁵⁶ "no hicieron oposición efectiva a la ola chovinista que se apoderó del país"

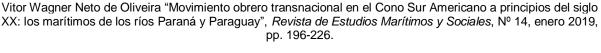


Consideraciones finales

En 1928,⁵⁸ la FOM todavía intentaba rehacerse de la derrota de 1921⁵⁹ y nuevamente encontró en la solidaridad de la LOM palabras de ánimo: "'Crecemos gracias al sufrimiento'. He ahí, porque encontramos a vuestro heroico Consejo de Relaciones Marítimos y a la incansable F.O.M., en franco período de reorganización aprestándose a imponer a la Compañía Mihanovich la exclusividad de los trabajos de a bordo."⁶⁰ Esas palabras fueron dichas en el puerto de Asunción por Francisco Gaona, miembro del Consejo Federal de la UOP, a los tripulantes del vapor argentino "Bruselas" en el primer viaje después del boicot contra Mihanovich, motivado por el despido del capitán Roque Villalba, además de otras reivindicaciones.⁶¹ La asamblea en Buenos Aires que aprobó el boicot contra Mihanovich "por la violación del contrato de trabajo" tuvo la participación de delegados de la LOM [Gaona 1987, Tomo II: 105]⁶² y de la FOM uruguaya, y en el transcurrir del movimiento se creó un Comité Internacional Marítimo que "aseguró y consolidó la victoria de los marítimos argentinos"⁶³

Probablemente, más que nunca, la FOM-A precisaba contar con el apoyo de las federaciones paraguaya y uruguaya para salir victoriosa de ese embate. Solo una articulación eficaz en los distintos puertos, o al menos en las capitales de las tres repúblicas, conseguiría imponer la voluntad de la FOM-A en un momento, aun, de fragilidad de la organización, en el contexto del segundo mandato presidencial de Hipólito Yrigoyen, que no era considerado como un mediador. En el lado paraguayo de la lucha

⁶³ LUM. Buenos Aires, ?/9/1928:4. Colección Francisco Gaona. Microfilme 3, documento AG-17-02-003 (AEL).





⁵⁸ Entre 1922 y 1928 acontecieron otros movimientos huelguistas [Oliveira 2009].

⁵⁹ En dos momentos distintos el periódico de la USA resalta el trabajo de reconstrucción de la FOM: *Bandera Proletaria*. Órgano de la Unión Sindical Argentina. "Por la reconstrucción de la F.O.M." Año V, n.283, 11 de septiembre de 1926, p.3 (Biblioteca da Federación Libertaria Argentina-FLA). En el contexto de lucha del año de 1928, resurgen algunas secciones de la FOM: Año VII, n. 382, 20 de octubre de 1928, p.4 (FLA).

⁶⁰ El Marítimo. Asunción, diciembre 7 de 1928, n.2, año I, p.3. Colección Francisco Gaona. Microfilme 2, documento s/n. (AEL).

⁶¹ Conforme Bandera Proletaria. Año VII, n.377, 15 de septiembre de 1928, (FLA).

⁶² Anterior a ese conflicto, la LOM había conquistado, sin llegar a la huelga, una significativa victoria contra los armadores paraguayos: la regulación del trabajo de bordo y en la estiva. Cf. *La Unión del Marino*. Año VII, Núm.122, Mayo de 1928, p.1 (Biblioteca del Congreso Argentino).



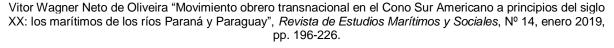
contra Mihanovich, la FOM tuvo la solidaridad de diversas categorías de los trabajadores del puerto.⁶⁴

Mientras tanto, la empresa articulaba un lockaut con las demás compañías fluviales del Paraguay, impidiendo el transporte de mercadorías y pasajeros mismo entre puertos nacionales, aislando el Paraguay del comercio exterior. A finales de octubre de 1928, la huelga y el boicot contra Mihanovich han llegado al final con la victoria de las organizaciones obreras.

Como hemos visto, la LOM mantenía relaciones estrechas con la FOM, adoptando una misma forma de organización centralizada, mismo método de lucha, como el boicot, que resultaron en conquistas también semejantes, como el control de las relaciones de trabajo. Las dos organizaciones, todavía, no estaban de acuerdo con la misma perspectiva ideológica del movimiento obrero. La FOM sindicalista revolucionaria se distanció del Partido Socialista y no apostaba en la vía electoral, inclusive sus estatutos no permitían que los dirigentes se inscribieran como candidatos a cargos electivos por partidos políticos. La LOM fue desde el inicio tributaria de la FOP y del Partido Socialista Revolucionario, dirigidos por Rufino Milesi, electo diputado en 1923. Si de un lado esa perspectiva mantuvo a la LOM como principal organización obrera en la intensa década de 1920, pasando por una guerra civil y una guerra internacional, lo cual encerró la organización en la dinámica cambiante entre el nacionalismo burgués y el internacionalismo obrero.

La FOM, a pesar de sus principios apartidarios, tampoco quedó ilesa por el peso de la hegemonía nacionalista al apostar en la mediación del gobierno argentino en los momentos de conflicto con la patronal. La contradicción del movimiento de los trabajadores marítimos en la Argentina parece estar justamente en esta apuesta: cuando

⁶⁶ Consejo Federal de la LOM. ¡Viva la Liga de Obreros Marítimos! ¡Viva la Federación Obrera Marítima Argentina!. Asunción, Octubre 30,1928. Colección Francisco Gaona. Microfilme 4, documento AG-17-02-006 (AEL).





⁶⁴ Consejo General de la Unión Obrera del Paraguay. *Manifiesto: al pueblo de la República*. Asunción, octubre 22 de 1928. Colección Francisco Gaona. Microfilme 4, documento AG-17-02-005 (AEL). Por otro lado, en asamblea en el día 28 de octubre, el Centro de los maquinistas decide levantar el boicot a la Mihanovich y aceptar el decreto de oficialización del gobierno, discordando de la LOM: Centro Naval de Maquinistas. "Asamblea General Extra-Ordinaria", Asunción, 28/10/1928. Libro Ata, p.112 (CNM).

⁶⁵ La Cámara de Comercio Argentino-Paraguaya, creada en aquel año, presionó el gobierno paraguayo para la "oficialización" de todos los navíos de bandera paraguaya y para la militarización de la Mihanovich de cabotaje nacional. [Gaona 1987, Tomo II: 109].



encontró en Yrigoyen un gobierno que sé colocó como mediador, fue el período que la Federación parecía ser invencible, con poder de movilización, de enfrentamiento y conquista jamás vistos: cuando el gobierno dejó de ser ese mediador y pasó a actuar más *paripaso* con las demandas del empresariado, la FOM pasó a ser derrotada en las reivindicaciones, a tener dificultad de movilizar y perdió conquistas históricas, como el control de las relaciones de trabajo.





Bibliografía

CARUSO, LAURA

2017a Federados, soldados y productores: la militancia sindicalista revolucionaria en el sector marítimo. *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, V (10), marzo: 33-53.

2017b La Unión del Marino: la prensa gremial marítima, una lectura obrera sobre la cuestión social, la ley y los derechos (1911-1928), en *La cuestión social y sus itinerarios de difusión a través de las publicaciones periódicas argentinas*, Ricardo González Leandri y Juan Suriano (eds.). Global South Press, Rockville: 193-218.

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

DÍAZ, HERNÁN M.

2014 Las giras sindicales como instrumento de construcción del movimiento obrero. La FORA en Entre Ríos (1918-1921). *Historia Regional*, Sección Historia, XXVII (32): 89-107.

DUARTE, CIRIACO

1986 El sindicalismo libre en el Paraguay. Rafel Peroni, Asunción.

DUARTE, EVARISTO EMIGDIO COLMÁN

2002 Nacionalismo e movimento operário na origem do Estado Nacional Revolucionário Paraguaio: 1936-1947. Tese de doutorado em História, Universidade Estadual Paulista, Assis-SP.

ESPINOZA, MILDA RIVAROLA

1995 Partido Socialista Paraguayo, 1914-1928. Revista Paraguaya de Sociología. Pasado y presente de la realidad social paraguaya, 1: 543-556.

FLECHA, VÍCTOR JACINTO

1995 Años 20: Movimientos sócio-politicos en el Paraguay y proyección posterior. *Revista Paraguaya de Sociología. Pasado y presente de la realidad social paraguaya*, 1: 527-541.

GAONA, FRANCISCO

1967 *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Tomo I. Editorial Arandú, Asunción-Buenos Aires.

1987 Introducción a la historia gremial y social del Paraguay. Tomos II e III. Litocolor, Asunción.

MAKARAN, GAYA

2014 *Paraguay: el nacionalismo y sus mitos*. Colección política, economía y sociedad en América Latina y el Caribe, 24. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Vitor Wagner Neto de Oliveira "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, № 14, enero 2019, pp. 196-226.





MARX, CARLOS

2003 [1852] El 18 Brumario de Luis Bonaparte. Fundación Federico Engels, Madrid.

NIKLISON, JOSÉ ELÍAS

1919 Las organizaciones obreras de Buenos Aires. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo de la República Argentina*, 40, febrero. Imprenta Gotelli, Buenos Aires. http://www.trabajo.gob.ar/downloads/biblioteca/bdnt/1919_40.pdf

1919 Las organizaciones obreras de Buenos Aires. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo de la República Arentina*, 41, abril. Imprenta Gotelli, Buenos Aires. http://www.trabajo.gob.ar/downloads/biblioteca/bdnt/1919_41.pdf

OLIVEIRA, VITOR WAGNER NETO DE

2009 Nas águas do Prata - Os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930). Editora da Unicamp, Campinas-SP.

2005 Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai (1917-1926). Editora da UFMS, Campo Grande-MS.

THOMPSON, E. PALMER

2012 La formación de la clase obrera en Inglaterra. Capitán Swing, Madrid.

VILLENA, CESAR ÁNGEL OSCAR

2009 La lucha de clases en el Puerto de Buenos Aires: la Federación Obrera Marítima 1920-1921. Tesis Licenciatura en Historia de la Facultad de Filosofia y Letras de la Universidad de Buenos Aires.