

Cavalos de Troia: Reestruturação produtiva e a greve nos estaleiros Mihanovich em Avellaneda, Argentina, 1926-1927.

INTRODUÇÃO

Após a onda de greves que atingiu a Argentina, mas principalmente a cidade de Buenos Aires entre os fins de 1916 e o mês de junho de 1921, a atividade grevista naquele país diminuiu abruptamente ao longo da década seguinte. Até 1940, o número de mobilizações registradas entre 1922 e 1930 apenas superou os anos de 1931 e 1933, já no contexto da Grande Depressão e dos repressivos anos dos governos dos generais José Felix Uriburu e Agustín Pedro Justo¹.

Este cenário desalentador para o movimento sindical no país foi corroborado tanto por importantes militantes vinculados ao movimento sindical do período², como por estudiosos das mais diversas correntes historiográficas³. Se a primeira classe de reflexões entendeu o problema como o resultado da desorganização decorrente das divergências políticas que entrecortaram o movimento operário do período, levando-o a extrema fragmentação e baixa adesão, os historiadores, sejam os do movimento operário ou dos chamados “setores populares”, enfatizaram que o refluxo das mobilizações operárias também foi alimentado pela “bonança econômica” que sobreveio aos turbulentos anos da guerra e aos primeiros anos da década de 1920.

Alguns novos estudos matizaram um pouco mais esse cenário ao demonstrarem que a ausência de grandes movimentos grevistas não significou necessariamente ausência de atividade sindical. Segundo estes trabalhos, a década de 1920 observou uma intensa militância das organizações de esquerda no chão de fábrica⁴. Contudo, mesmo levando em consideração estas novas abordagens que relativizaram uma certa ideia hegemônica de que o período teria sido marcado por uma espécie de “paz social”, a brutal redução das

¹ Cf. *Estadísticas de las huelgas*, Buenos Aires: Ministerio del Interior. Departamento Nacional del Trabajo, 1940.

² SANTILLAN, Diego Abad. *LA FORA: ideología y trayectoria*. Buenos Aires: Libros Anarres, 2005, p. 270 e MAROTTA, Sebastian. *El movimiento sindical argentino, su génesis y desarrollo, Tomo III (1920-1935)*. Buenos Aires: Editorial Calmino, 1970, p. 183-187.

³ GODIO, Julio. *El movimineto obrero argentino (1910-1930): socialismo, sindicalismo y comunismo*. Buenos Aires: Editorial Legasa, 1988; GUTIÉRREZ, Leandro H. e ROMERO, Luis Alberto, *Sectores populares, cultura y política: Buenos Aires en la entreguerra*, Buenos Aires: Sudamericana, 1995; FALCÓN, Ricardo e MONSERRAT, Alejandra, “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos” in *Nueva Historia Argentina: Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Tomo VI, Org. FALCÓN, Ricardo. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2000.

⁴ Cf. CAMARERO, Hernán. *A la conquista de la clase obrera: los comunistas y el mundo del trabajo en la argentina, 1920-1930*, Buenos Aires: Siglo XXI, 2007 e CERUSO, Diego. *La izquierda en la fábrica: la militancia obrera industrial en el lugar del trabajo, 1916-1943*, Buenos Aires: Imago Mundi, 2015.

greves e desorganização dos sindicatos argentinos que lideraram os movimentos ao fim da Primeira Guerra foi uma realidade.

Na verdade, assim como a onda de greves ao fim da década de 1910 foi um fenômeno global, o refluxo da mobilização operária também pôde ser observado em escala mundial⁵. Depois de atingir o auge das mobilizações no ano de 1919, quando importantes Estados centrais encontravam-se à beira do colapso, os anos de 1920 e 1921 foram marcados, como observou Leon Trotsky⁶, por uma gradual recuperação da autoconfiança da burguesia e que levou-a tomar a iniciativa contra as insurreições operárias. Para Charles Maier⁷ e Geoff Eley⁸, três foram os processos responsáveis por esta estabilização do capitalismo a partir de 1921. Para além da recuperação da economia global após a crise de 1921, obedecendo aos diferentes graus de industrialização e aos desdobramentos políticos específicos do fim do conflito nos diversos países do centro do capitalismo, a estabilização apelou para a repressão contra os setores mais radicais do movimento operário, seguida pela institucionalização das reivindicações dos movimentos de contestação (ampliação do direito ao voto, reconhecimento dos sindicatos, direitos trabalhistas, etc.) e pela reestruturação produtiva por meio da racionalização e mecanização de uma série de processos de trabalho, o que enfraqueceu e desorganizou sindicatos e as práticas militantes existentes até então.

Se conhecemos relativamente bem como na Argentina também operaram os mecanismos da repressão⁹ e do enquadramento institucional dos trabalhadores (ou de parte deles)¹⁰, pouco foi dito sobre como - ou mesmo se - os mecanismos de estabilização por meio da reestruturação produtiva operaram naquele país. Neste artigo, resultado parcial de uma tese de doutoramento em andamento, ao reconstituirmos a greve de três

⁵ FLORA, Peter, KRAUS, Franz e PFENNING, Winfried. *State, Economy, and Society in Western Europe, 1815-1975. Volume II: The Growth of Industrial Societies and Capitalist Economies*, Frankfurt, Campus Verlag; Londres, Mcmillan Press; Chicago, St. James Press, 1987, p. 679-753, PETERSON, Florence. *Strikes in the United States, 1880-1936*, Washington, U.S. Government print office, 1938, p. 40-50 e S.N. “Fluctuations des Effectifs des Centrales Nationales affiliées à la F.S.I.”, *VIII Annuaire de la Federation Syndicale Internationale*. Paris, 1938.

⁶ TROTSKY, Leon, “Manifesto on the Second World Congress – Part I”, in *The First Five Years of the Communist International*, VI. I. Londres: New Park, 1973.
(<https://www.marxists.org/archive/trotsky/1924/ffyci-1/index.htm>)

⁷ MAIER, Charles. *Recasting bourgeois in Europe: stabilization in France, Germany and Italy in the decade after World War I*. Princeton: Princeton University Press, 1988, p. 138-150.

⁸ ELEY, Geoff. *Forjando a democracia: a história da esquerda na Europa, 1850-2000*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004, p. 279-292.

⁹ RAPALO, María Ester, *Patrones y obreros: La ofensiva de la clase propietaria, 1918-1930*, Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012.

¹⁰ GOLDEBERG, Heidi, *Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929: The limitations of working classes alliance*, Ph.D., Yale University, 1979 e HOROWITZ, Joel, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de una elite obrera”, *Desarrollo Económico*, VI. 25, Nº 99, 1985.

meses dos trabalhadores rebitadores dos estaleiros da *Compañia Mianovich* em Avellaneda entre 1926 e 1927, pretendemos demonstrar como a reestruturação produtiva por meio da mecanização e a consequente adoção de novas formas de organização do trabalho, entendidas como mecanismos de destituição do controle e da promoção da dissociação entre a concepção e execução dos processos de trabalho¹¹, também podem ter contribuído para explicar o refluxo do movimento grevista na década de 1920.

CALDEREROS, REBITADORES E A COMPAÑIA MIHANOVICH ÀS VESPERAS DA GREVE.

Dentro do conturbado e plural universo da classe trabalhadora argentina do início do século XX, os montadores de estruturas metálicas de embarcações, chamados de *caldereros*, viveram até a metade da década de 1920 uma situação peculiar. Em uma série de reportagens publicadas pelo diário socialista *La Vanguardia* sobre as principais organizações sindicais do país, mais especificamente na edição de 08 de julho de 1923¹², nos é informado que estes trabalhadores desfrutavam de uma situação “(...) quiçá única entre todos os sindicatos do país no que diz respeito às condições de trabalho e respeito aos operários nas oficinas”.

Fundado em 1902, o sindicato dos *caldereros* representava as quatro categorias de trabalhadores deste que era um ofício muito qualificado¹³ e que era dividido entre soldadores oficiais, soldadores meio-oficiais, rebitadores e ajudante-rebitadores. Junto à outros sindicatos de ofício (calafetadores, carpinteiros e metalúrgicos navais), constituíram em 1917 uma das principais organizações sindicais por ramo de atividade do período, a *Federación Obreros en Construcciones Navales* (FOCNav).

¹¹ Sobre o papel da mecanização e da organização científica do trabalho como processos de dominação do capital sobre o trabalho, Cf. OSINSKI, N.V., “Sobre la construcción del socialismo” (1918), in *Documentos de la Revolución Mundial: democracia de trabajadores o dictadura de partido*, Org. Fris Kool e Erwin Oberänder, Biblioteca Promoción del Pueblo, [s.d.]; GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere, Volume 4: Temas de cultura, ação católica. Americanismo e fordismo*, ee. Carlos Nelson Coutinho, e Luiz Sérgio Henriques e Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; MAIER, Charles, “Between Taylorism, and Technocracy: European ideologies and the vision of industrial productivity in the 1920s”, *Journal of Contemporary History*, Vol, 5, Nº 2, 1970; BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987; MORAES NETO, Benedito Rodrigues de. *Marx, Taylor e Ford: as forças produtivas em discussão*. São Paulo: Brasiliense, 1991.

¹² “El gremio de obreros caldereros: su organización, luchas y condiciones de trabajo”, *La Vanguardia*, 08/07/1923. As informações que não foram retiradas da reportagem estão assinaladas com notas.

¹³ DI TELLA, Torcuato S., *Perón y los sindicatos: el inicio de una relación conflictiva*. Buenos Aires: Ariel, 2003, p. 259.

Sobre o posicionamento do sindicato dentro das diversas correntes políticas do movimento operário argentino do período, por um lado, o *La Vanguardia* afirmava que o sindicato dos *caldereros* havia dividido por muito tempo sua sede com a do Partido Socialista no bairro da Boca. Outra é a versão que nos oferece Torcuato Di Tella. Do ponto de vista político, os trabalhadores construtores navais, após romperem com a federação operária anarcosindicalistas no ano de 1916, quase sempre mantiveram-se autônomos em relação às distintas correntes políticas que disputavam a direção do movimento sindical argentino¹⁴. De todas as maneiras, a FOCNav em 1925 estava aderida à *Unión Sindical Argentina* (USA), herdeira da outrora flamante *Federación Obrera Regional Argentina del XIº Congreso* e cuja direção era disputada naquele período por Sindicalistas Revolucionários e Comunistas.

Voltando à reportagem do *La Vanguardia*, o texto destacava a qualificação dos *caldereros* e sua precoce organização como características indissociáveis e portanto fundamentais para compreender a peculiar situação destes trabalhadores na Argentina da década de 1920. Sobre a organização dos *caldereros* como categoria, o jornal dizia que este tinha uma das mais altas taxas de sindicalização da época. Desde as greves de 1902-1903, o sindicato havia imposto seu reconhecimento à patronal e possuía delegados na maior parte das oficinas, o que possibilitava que apenas os trabalhadores sindicalizados pudessem trabalhar nelas. Organização, qualificação e, portanto, o maior poder de barganha destes trabalhadores acabavam se expressando também em seus salários. Em 1923 os soldadores oficiais ganhavam 12 pesos por dia, os semioficiais ganhavam 8,80; os rebitadores 7 e os ajudantes de rebitadores 6 pesos por dia. A média do salário pago na cidade de Buenos Aires aos trabalhadores homens e especializados (*obreros con oficio*) entre 1918-1922, período de importante crescimento dos salários em decorrência do movimento grevista, era de 6,50 pesos por dia¹⁵.

A confiança do repórter nas habilidades destes trabalhadores era tanta ao ponto de afirmar que nem mesmo o progresso técnico era capaz de afetar o poder deles. Pelo contrário. As transformações técnicas e nos processos de trabalho apenas ajudaram estes trabalhadores a enfrentarem suas tarefas mais duras. Os maçaricos para solda autógena, exemplificava o repórter, aumentaram substancialmente a produtividade por trabalhador

¹⁴ *Ibíd*em, p. 260.

¹⁵ *Crónica Mensual del Departamento Nacional del Trabajo* (CMDNT), Nº71, Novembro de 1923, pg. 1144.

no que se refere ao desmonte das estruturas metálicas: à golpe de marretas, os trabalhadores arrancavam em média cerca de 100 rebites por jornada; após a introdução da nova ferramenta, este número subiu para 700. O corte de placas era outra atividade que este instrumento mais auxiliou que qualquer outra coisa.

Os construtores navais eram um pouco mais receosos que o repórter sobre o papel das máquinas na vida dos trabalhadores. Estas poderiam muito bem ser um presente de grego. Se era verdade que o maçarico havia substituído a marreta, também o era que a produtividade de um rebitador havia possibilitado que um trabalhador fizesse o mesmo trabalho que sete outros em uma só jornada. Três meses depois da publicação da reportagem no *La Vanguardia*, a edição de 23 de maio do periódico *El Constructor Naval*, órgão de imprensa da FOCNav, trouxe à luz um artigo laconicamente intitulado de “*Maquinas*”. O texto sem assinatura trazia uma série de reflexões sobre o impacto da mecanização dos processos de trabalho. “(...) É a elas que devemos culpar por toda a miséria e a competição às quais são submetidos os trabalhadores em seu dia-dia?”, perguntava-se. Para o autor, “Domar as forças da natureza para obrigá-las a colocar em movimento essas máquinas e fazê-las produzir riqueza para todos, exigindo menos esforços”, não seria o mais belo ideal que a humanidade poderia almejar? O grande problema era, concluía o articulista, a propriedade dos meios de produção por uma classe, o que fazia com que o maquinismo servisse para o enriquecimento de poucos:

Se essas máquinas pertencessem a todos ao invés de pertencerem a uma minoria, as faria produzir sem trégua nem descanso; e quanto mais produzisse mais feliz seria, porque poderia satisfazer todas as suas necessidades. Vossa produção só teria como limite vossa capacidade de consumir¹⁶.

A desconfiança entre os trabalhadores em relação à introdução de máquinas nos processos de trabalho era, na verdade, uma constante desde os primórdios do capitalismo industrial. Assim como não era uma novidade para os empresários, argentinos ou não, que a introdução de produtos de tecnologia de ponta era uma das muitas formas de garantir lucros extraordinários em um mercado restrito como o argentino¹⁷. E *Don Nicolás*

¹⁶ “*Maquinas*”, *El Constructor Naval*, Maio de 1923.

¹⁷ Sobre o empresariado argentino, ver GUTIÉRREZ, Leandro e KOROL, Juan Carlos. “Historia de empresa y crecimiento industrial en la Argentina. El caso de la Fábrica Argentina de Alpargatas”, *Desarrollo Económico*, Vol. 28, Nº111, Outubro-Dezembro de 1988, p. 401-424.; LÓPEZ, Andrés, *Empresarios, instituciones y desarrollo económico: el caso argentino*, Buenos Aires: CEPAL, 2006 e ROCCHI, Fernando, *Chimneys in the desert: Industrialization in Argentina during the export boom years, 1870-1930*, Stanford, Stanford University Press, 2006, p.103-114.

Mihanovich era um destes empresários. Imigrante de origem croata, Mihanovich havia chegado na Argentina quando o processo de consolidação e expansão do complexo agroexportador começava a engatinhar. Trazendo consigo a experiência de ter trabalhado na navegação de cabotagem no mar Adriático, em 1898 fundou junto a outros compatriotas a *Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich*, logo, em decorrência de sua associação a capitais britânicos, *The Argentina Navigation Company Nicolás Mihanovich*.

El Neptuno del Plata, como era conhecido, dominou a navegação fluvial e de cabotagem do país, principalmente as rotas dos rios Paraná e Uruguai, que ligavam as principais zonas cerealíferas ao porto de Buenos Aires. Em 1914, Mihanovich era responsável por quase 80% do capital investido no ramo. Para Laura Caruso, este poder, em grande medida, havia se dado pela “(...) incorporação prematura e em maior escala, em relação aos seus competidores, daquelas inovações tecnológicas que faziam o trabalho a bordo mais produtivo”, além de ter sido um dos pioneiros no uso dos motores à vapor na navegação fluvial¹⁸. Ademais de contar com vapores de carga e passageiros, lanchas e rebocadores que circulavam da Patagônia ao Nordeste brasileiro e pelo interior do continente, passando por Assunção do Paraguai e chegando até Corumbá no Brasil, a empresa possuía importantes estaleiros na Grande Buenos Aires às margens do Riachuelo, na província de Santa Fé e no Uruguai. Em 1918, Don Nicolás repassou o controle da empresa para um triunvirato composto por seu filho Pedro Mihanovich e os irmãos Doderro. Após a morte do patriarca em 1929, a família Doderro adquiriu por completo a companhia e fez com que esta se transformasse em uma das maiores empresas de navegação privada do mundo ao fim da Segunda Guerra Mundial¹⁹.

Contudo, no momento de sua venda, a *Mihanovich* não estava em seus melhores dias. Ao fim da Primeira Guerra, a desorganização do comércio mundial e - segundo as memórias de um de seus então novos gerentes, Luis Doderro - os conflitos da empresa com os trabalhadores da *Federación Obrera Marítima* (FOM) durante os anos da onda de greves, levaram ao crescimento da “*La Argentina*” *Compañía General de Navegación* a ponto desta ameaçar o predomínio da *Mihanovich* na região do Prata.

¹⁸ CARUSO, Laura, *Embarcados: los trabajadores marítimos y la vida a bordo. Sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires*, San Martín: Imago Mundi, 2016, p. 53.

¹⁹ DODERO, Luís. *La navegación en la cuenca del Plata y sus propulsores*, Buenos Aires: Guere, 1961, p. 109-110 e CARUSO, op.Cit., p. 58.

A partir de 1922, a retomada do comércio internacional levou a empresa a bater constantes recordes de faturamentos e se reerguer da crise. Somado à recuperação financeira da empresa, a reforma tributária promovida pelo governo do Presidente Marcelo T. Alvear para tentar suprir a fragilidade do sistema fiscal argentino, duramente atingido pela queda das exportações durante o conflito mundial, foi extremamente positiva para a recuperação da empresa. A revisão pelo governo das tarifas de importação aprovadas em outubro de 1923 foi especialmente benéfica para a construção naval, ao deixar livre de impostos a importação de barcos desmontados, assim como de máquinas e materiais destinados à construção de embarcações em estaleiros no país²⁰. Estas circunstâncias fizeram com que os gestores e acionistas na Inglaterra aprovassem todas as novas aquisições propostas pelo escritório de Buenos Aires, o que abriu um período de renovação da frota e de equipamentos e máquinas da empresa²¹.

A GREVE NA MIHANOVICH

No bojo destes novos investimentos, foram introduzidas em dezembro de 1926 no estaleiro de Avellaneda às margens do Riachuelo novas máquinas rebidadeiras. Assim que foram instaladas, o então diretor de oficina e engenheiro Carlos Haymes, um ex-capataz e inspetor de máquinas que havia ingressado na empresa em 1919, mandou que fossem afixados por todo o estaleiro cartazes nos quais anunciava as novas metas de produção. Os rebitadores teriam que aumentar de 250 para 350 o número de rebites de 5 oitavos de polegadas colocados diariamente. Aqueles que não cumprissem as novas metas seriam demitidos.

Frente a esta novidade, os trabalhadores do estaleiro organizaram uma comissão que visitou Haymes na manhã do dia 17 de dezembro para exigir satisfações sobre as novas metas. Segundo matéria do *La Vanguardia* do dia 21 de dezembro, um acordo que durava há mais de 20 anos havia estabelecido o número de 250 rebites diários. Para os trabalhadores da oficina, continuava a matéria, tal meta não somente era humanamente impossível de ser atingida, como se configuraria em um problema em relação às outras oficinas que trabalhavam conforme o acordo²². Para a FOCNav a única intenção por parte da empresa era diminuir número de operários. Em letras garrafais, a publicação da

²⁰ CLIMENT, Aurelio Gnzalez, *Historia de la industria naval argentina*, Buenos Aires: Astilleros y Fabricas Navales del Estado, 1973, p. 126.

²¹ DODERO, *Op.Cit.*, pg. 130

²² "La huelga em los talleres de la compañía Mihanovich", *La Vanguardia*, 21-12-1926.

Unión Sindical Argentina, denunciava que as máquinas haviam sido introduzidas “NÃO COM O FIM DE ECONOMIZAR ESFORÇOS DOS TRABALHADORES, MAS COM O PROPÓSITO DE BENEFICIAR O CAPITALISMO”²³. A paralisação, que se iniciou na mesma manhã em que os trabalhadores se reuniram com Haymes, logo se generalizou por todas as seções do estaleiro em resposta à contratação de *crumiros* (fura-greves). No dia 18 de dezembro a totalidade dos operários do estaleiro (entre 800 e 850 trabalhadores) entraram em greve.

Acusados de “reacionários” por se oporem à introdução das novas máquinas, em editorial do dia 25²⁴, o periódico da *Unión Sindical Argentina* dedicou-se a refutar tal ideia, de que a greve, portanto, representaria um retrocesso para toda a economia do país. O assunto era antigo e os editores contestaram que, se era verdade que no alvorecer do capitalismo os trabalhadores viram nas máquinas uma inimiga, “(...) bem pronto aceitaram que essa manifestação do pensamento [a mecânica] poderia chegar a constituir a felicidade dos povos”. Os construtores navais, prosseguia o texto, “(...) reconhecem que a maquinaria é o sistema de trabalho do futuro”, mas também sabem muito bem que a aplicação das máquinas no capitalismo “(...) não tem outro objetivo que o de multiplicar os lucros e as fortunas”.

Carlos Haymes conseguiu que o escritório da empresa autorizasse o *lockout* do estaleiro por 15 dias e, caso ao fim deste prazo o conflito não houvesse se resolvido, o diretor tinha permissão para efetuar a chamada “reorganização do pessoal” da firma²⁵. Tal ação provocou a fúria dos trabalhadores que em assembleia no dia 30 de dezembro, desobedecendo a recomendação da direção FOCNav, aprovaram o boicote de todas as oficinas e estaleiros aos barcos da *Mihanovich*²⁶.

A empresa, ao mesmo tempo em que anunciava a reabertura do estaleiro no dia 10 de janeiro, organizava junto à *Asociación del Trabajo* em uma biblioteca na Rua Suárez, entre a Avenida Almirante Brown e a Rua Necochea, à poucos passos da sede da

²³ “La Federación de Obreros en Construcciones Navales se encuentra en conflicto con Mihanovich”, *Bandera Proletaria*, 25-12-1926.

²⁴ “Construcción Naval – La huelga presente”, *Bandera Proletaria*, 25-12-1926.

²⁵ DODERO, p. 123 e “Se mantiene en todo su vigor la huelga de los trabajadores de la compañía Mihanovich”, *La Vanguardia*, 22-12-1927.

²⁶ “Los trabajadores en huelga de los talleres de Mihanovich celebraron anoche una asamblea”, *La Vanguardia*, 31-12-1927.

FOCNav, o recrutamento de *crumiros*²⁷. No dia anunciado, o estaleiro foi reaberto e dos poucos trabalhadores que se arriscaram a trabalhar, quase nenhum era filiado à FOCNav. O *La Vanguardia* fazia troça dos trabalhadores que foram recrutados na hospedaria dos imigrantes, que “nem sequer falam o idioma nacional, muito menos têm prática nos trabalhos”²⁸. O *Bandera Proletaria*, por sua vez, também chamava a atenção para a falta de qualificação técnica dos trabalhadores, mas ao invés da troça, acalentava que “(...) à medida com que vão se inteirando sobre sua função, deixam de trabalhar”. Para tanto, a FOCNav fez um panfleto em três idiomas que foram distribuídos na região. Nestes panfletos, os “Irmãos, que desde longe vêm surcando mares, em busca de liberdade e melhores condições de vida” eram chamados a não contribuírem com a tirania capitalista da *Mihanovich*, que era da mesma natureza da tirania que os havia expulsado de seus países²⁹.

Eram tempos difíceis no porto e os trabalhadores dali ainda pagavam o preço por terem exercido um importante papel ao longo da onda de greves de 1917-1921. A *Federación Obrera Marítima* (FOM), cuja solidariedade, intervenção frente ao governo nacional e liderança moral foram cruciais para a vitória de muitas greves ocorridas naquele período, encontrava-se em um processo profundo de reorganização em decorrência de sua derrota na Greve Geral de junho de 1921. Mesmo com os marítimos anulados, o receio dos empresários vinculados ao transporte marítimo e fluvial— na verdade, talvez de toda a classe dominante do país - que algo parecido aos agitados anos do fim da guerra nunca mais voltasse a acontecer no porto de Buenos Aires e a guinada conservadora que representou o governo Alvear³⁰, explicam em grande medida a nomeação do fundador da proto-fascista *Liga Patriótica Argentina*, Almirante Domecq García, como Ministro da Marinha. Sob o comando de García, a Prefeitura Geral do Porto, órgão fundamental na regulação da relação entre trabalhadores, Poder Executivo e

²⁷ "La huelga del personal de los astilleros de Mihanovich no há sufrido variación", *La Vanguardia*, 05-01-1927 e "Una huelga en los talleres navales de Avellaneda de la Compañía Argentina de Navegación 'Nicolás Mihanovich, Limitada'", Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo, Nº168, Año VIII, Buenos Aires, 20-01-1927, p. 26.

²⁸ DODERO, Op. Cit., p. 123 e "Los carteles patronales demuestran la intensidad del conflicto em los talleres Mianovich", *La Vanguardia*, 13-01-1927.

²⁹ "La huelga en los talleres Mihanovich continúa con toda intensidad y entusiasmo", *Bandera Proletaria*, 15-01-1927.

³⁰ BERTONI, Lilia Ana. "Las transformaciones del partido y sus luchas políticas". In: ROMERO, Luis Alberto (Org.). *El Radicalismo*. Buenos Aires: CEPE, 1974, p. 104-105; ALONSO, Beatriz. *La presidencia de Alvear*. Buenos Aires: CEAL, 1986, p.10-11 ,25-41; PERSELLO, Ana Virginia. *Historia del Radicalismo*, Buenos Aires: EDHASA, 2007.p. 85.

empresários do ramo³¹, foi ocupada pelo Contra-Almirante Ricardo Irineo Hermelo. *La Foca*, como era conhecido o Contra-Almirante, cumpriu com zelo e firmeza a missão de organizar os *crumiros* e de perseguir e reprimir os grevistas³².

No dia 14 de janeiro foram presos Juan Arias, secretário da FOCNav, e Juan Biondi, irmão de Atílio Biondi, ativo militante do sindicato dos *caldereros*. As dificuldades em conduzir o conflito não pararam de aparecer para os trabalhadores grevistas ao longo do mês de janeiro. Frente a recusa do frigorífico *Anglo* de Avellaneda em contratar os trabalhadores envolvidos no conflito em solidariedade à *Mihanovich* – a busca por parte dos trabalhadores em greves de outros empregos era uma estratégia fundamental para a condução dos conflitos no período -, a direção da FOCNav aprovou com muita dificuldade em assembleia uma ajuda financeira quinzenal aos grevistas³³.

Uma semana depois, um evento levaria o conflito para as páginas dos principais jornais do país. Na madrugada do dia 26 de janeiro, uma bomba explodiu na frente da casa do Contra-Almirante Hermelo. A explosão, que destruiu uma sacada e provocou pequenos danos em casas vizinhas, não feriu ninguém. O *La Nación* prontamente atribuiu o atentado ao fato da prefeitura de Hermelo ter colocado “ordem” no porto, relegando ao passado o período em que as organizações operárias “mandavam” ali. Em declaração anotada pelo diário, Hermelo afirmou que “O atentado é pura e simplesmente a obra de despeitados, a quem a autoridade portuária os fez fracassar rotundamente em todas as suas pretensões”. Na mesma noite, policiais invadiram as sedes da FOCNav e da FOM, levando presos mais de 80 trabalhadores que se encontravam nestes locais³⁴. A intervenção dos deputados do Partido Socialista levou a libertação dos presos no mesmo dia. Por fim, a ação da polícia contra os trabalhadores provocou apenas algumas notas de solidariedade por parte de outras organizações³⁵. Após uma última notícia de destaque no dia 11 de fevereiro informando que os trabalhadores da *Mihanovich* decidiram dar

³¹ CARUSO, *op.Cit.*, p. 76 e 254.

³² “La huelga en los talleres Mihanovich terminara con el triunfo de los obreros”, *La Vanguardia*, 15-01-1927. O Contra-Almirante ainda se tornaria Chefe de Polícia da ditadura do General Uriburu (1930-1932) e sua sanha repressiva seria transmitida às gerações futuras. Seus descendentes ainda contribuiriam para história do país com um filho interventor no Território de Neuquén durante a ditadura do General Aramburu (1955-1958) e com um neto acusado de ser torturador na famosa *Escuela Mecánica de la Armada* durante a última ditadura militar (1976-1982).

³³ “La Federación en Construcciones Navales celebró anoche una importante asamblea”, *La Vanguardia*, 20-01-1927.

³⁴ “En el domicilio del prefecto general de puerto fué colocada una bomba”, *La Nación*, 27-01-1927, p.8.

³⁵ “Solidariedad con los constructores navales”, *La Vanguardia*, 01-02-1927.

segmento a greve, o *La Vanguardia* não fez mais menções ao conflito³⁶. Os trabalhadores foram derrotados.

A companhia, e principalmente seu patrono, *Don Nicolás*, sempre se destacaram pelas péssimas relações com o movimento dos trabalhadores. Segundo Laura Caruso,

“A confrontação e a intransigência ante as demandas dos trabalhadores e a ausência total de políticas de aproximação às organizações operárias caracterizaram esta companhia. Por outro lado, Mihanovic protagonizou uma multiplicidade de ações e práticas tendentes a reforçar o poder patronal e a desarticular as organizações operárias”³⁷.

Sendo direção política e econômica deste setor, a empresa e a sua figura de proa foram peças fundamentais na consolidação das organizações patronais, não apenas do setor, mas daquelas que procuraram organizar a ação do empresariado como classe frente ao crescente poder dos sindicatos no início do século XX. Assim, o uso massivo de fura-greves, a distribuição de panfletos apócrifos, o apelo e a gestão ante o governo nacional (seja por meio da Prefeitura do Porto, da Marinha, Polícia e Ministérios), *lockouts*, suborno das direções sindicais, organização da violência direta, ou seja, todas as tecnologias e técnicas de repressão ao movimento sindical usadas no porto de Buenos Aires tiveram na *Mihanovich* mais que uma entusiasta, uma verdadeira pioneira.

Torcuato Di Tella destaca como nas primeiras décadas do século XX, apesar de toda força e organização destes trabalhadores – ou justamente por causa disso –, especialmente os grêmios dos construtores navais tiveram de conviver permanentemente com “surto de corrupção e gangsterismo, fundamentalmente estimulados pelas patronais”. E o principal destaque neste quesito era o próprio estaleiro *Mihanovich* de Avellaneda. O antigo gerente desta oficina, “Don Carlos” Lavarello, era escudado por dois assistentes, Pepe Bossio (“*El barberito*”) e Pepe Basta (“*El Carnero*”), responsáveis tanto por organizar festas regadas à álcool vagabundo, como por outros serviços. Lavarello e seus asseclas foram expulsos da empresa durante a onda de greves no ano de 1918 em decorrência dos protestos dos construtores navais e como uma tentativa dos

³⁶ “Obreros de la Construcción Naval celebraron anoche una entusiasta asamblea”, *La Vanguardia*, 11-02-1927.

³⁷ CARUSO, *op.Cit.*, 64.

irmãos Dodero em reformular as políticas da empresa com relação aos seus funcionários³⁸.

Passados pouco mais de três meses do início do conflito, o engenheiro Haymes podia se reportar orgulhoso aos seus superiores, afirmando que não apenas o estaleiro havia batido a meta estipulada com a instalação das novas máquinas, como, ao substituir os trabalhadores grevistas, havia reduzido o pessoal de 800 para 650 operários. Em suas memórias, Dodero encerra este capítulo celebrando o fato de o estaleiro não ter sido palco de nenhuma outra greve até o ano de 1941³⁹. De “Don Carlos” Lavarello e seus capangas, chegamos ao engenheiro Carlos Haymes e suas máquinas, sem abrir mão dos capangas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entre a burguesia europeia, como já havia notado Gramsci ao comentar a obra de Massimo Fovel, as novidades da mecanização e da organização científica do trabalho tiveram uma ressonância muito maior do ponto de vista político – não era uma nova política econômica, mas polícia econômica - do que por seu conteúdo supostamente inovador⁴⁰. Para Charles Maier, “O engenheiro, figura central do novo evangelho industrialista, não era visto como um mestre das máquinas, mas como aquele capaz de manipular todas as relações econômicas”⁴¹.

Nesta acepção, podemos afirmar que o engenheiro Carlos Haymes, mais que um “mestre das máquinas”, foi um manipulador das relações econômicas – ou um eficiente delegado da polícia econômica. Nas memórias de Luis Dodero, Haymes foi recordado muito mais por sua habilidade em anular o elemento subjetivo do trabalho no estaleiro que por seus conhecimentos técnicos. Quer dizer, foi lembrado pelo fato de sua formação técnica ter permitido que em três meses ele fosse capaz de destruir relações sociais que estavam estabelecidas há mais de 20 anos. Se os trabalhadores se recusavam a participar da “paz social” dos anos 1920, o engenheiro os faria.

Por outro lado, apesar da enorme coincidência entre esta greve e os apontamentos feitos em relação aos efeitos da reestruturação produtiva dos anos 1920, devemos destacar

³⁸ DI TELLA, *op.Cit.*, p. 260-261.

³⁹ DODERO, *op.Cit.*, p. 130.

⁴⁰ GRAMSCI, *op.Cit.*, p. 253-257.

⁴¹ MAIER, Charles, “Between Taylorism, and Technocracy: European ideologies and the vision of industrial productivity in the 1920s”, *Journal of Contemporary History*, Vol, 5, Nº 2, 1970, p. 28.

que a introdução de novos equipamentos foi uma realidade para quase todos os ramos da indústria argentina do período. O crescimento da produção por meio da introdução de novas máquinas, e conseqüentemente de novos processos de trabalho no parque industrial argentino, foi uma das principais características do setor entre as crises de 1921 e 1929. O crescimento do PIB industrial entre 1921 e 1929 foi de 79%⁴², aumentando sua participação no produto total de 15,5% em 1920 para 18,6% em 1930, enquanto o setor agropecuário reduziu sua participação de 29,9% para 21,4%⁴³. O volume físico da produção industrial (cálculo realizado ponderando o valor agregado) cresceu 86%⁴⁴. Constantes e lamuriosos informes produzidos pelas autoridades comerciais britânicas completam a constatação que Buenos Aires aprofundou seu caráter eminentemente industrial, modificando sua tradicional pauta de importação de mercadorias manufaturadas em favor de bens de capital e matérias primas⁴⁵. Segundo Sara Caputo de Astelarra⁴⁶, a demanda argentina por máquinas (agrícolas e industriais) passou de 1,4% da demanda mundial, em 1913, para 3,6% em 1929. Entre os países que a autora classifica como “semi-industrializados”⁴⁷, a Argentina, que absorvia 25,5% do mercado de máquinas em 1913, aumentou sua participação para 34,2% em 1929. Em relação aos Estados Unidos, o país sul-americano que, em 1913, era responsável pela compra de 6% da oferta de máquinas estadunidenses, em 1929 comprava 9,4% das exportações de máquinas daquele país, tornando-se o segundo maior comprador destes bens atrás apenas do Canadá. Isto sem contar o massivo estabelecimento de empresas estadunidenses no país.

Apesar de ser o único movimento mencionado na historiografia do período que chegou ao enfrentamento aberto entre trabalhadores e patrões explicitamente em torno de questões relativas à mecanização e reorganização dos processos de trabalho⁴⁸, os eventos ocorridos nos estaleiros *Mihanovich* são um indício de que a “paz social” da década de 1920, muito mais que o resultado da “bonança” econômica, tenha sido a paz de cemitério

⁴² Em pesos moeda nacional de 1950, Comisión Económica para América Latina (CEPAL), 1958, *El Desarrollo Económico Argentino*, pg. 6.

⁴³ GERCHUNOFF, Pablo; LLACH, Lucas. *El ciclo de la ilusión y el desencanto*. Buenos Aires: Ariel, 2005, pg. 90.

⁴⁴ Cf. CEPAL, pg. 11.

⁴⁵ Ver principalmente *Economic Conditions in the Argentine Republic*, Great Britain: Dept. of Overseas Trade, 1928, p. 67.

⁴⁶ ASTELARRA, Sara Caputo. La Argentina y la rivalidad comercial entre los Estados Unidos e Inglaterra (1899-1929). *Desarrollo Económico*, Vol. 23, Nº 92 (Jan-Mar., 1984), p. 596.

⁴⁷ Além da Argentina, encontram-se nesse grupo Austrália, Nova Zelândia, União Sul-Africana, Índia, Brasil, Chile, Colômbia, México, Turquia e Rússia. *Ibidem*, p. 594.

⁴⁸ Cf. MAROTTA, *op.Cit.*

da reestruturação produtiva. A composição orgânica do capital, como perceberam as burguesias industriais do entre-guerras e Antônio Gramsci, é também um produto da luta de classes e, por isso, uma razão a mais para que se abandone consagrado retrato idílico da década de 1920 na Argentina.

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO, Beatriz. *La presidencia de Alvear*. Buenos Aires: CEAL, 1986
- ASTELARRA, Sara Caputo. La Argentina y la rivalidad comercial entre los Estados Unidos e Inglaterra (1899-1929). *Desarrollo Económico*, Vol. 23, N° 92 (Jan-Mar., 1984)
- BERTONI, Lilia Ana. “Las transformaciones del partido y sus luchas políticas”. In: ROMERO, Luis Alberto (Org.). *El Radicalismo*. Buenos Aires: CEPE, 1974
- BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987; MORAES NETO, Benedito Rodrigues de. *Marx, Taylor e Ford: as forças produtivas em discussão*. São Paulo: Brasiliense, 1991
- CAMARERO, Hernán. *A la conquista de la clase obrera: los comunistas y el mundo del trabajo en la argentina, 1920-1930*, Buenos Aires: Siglo XXI, 2007
- CARUSO, Laura, *Embarcados: los trabajadores marítimos y la vida a bordo. Sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires*, San Martín: Imago Mundi, 2016, p. 53
- CERUSO, Diego. *La izquierda en la fábrica: la militancia obrera industrial en el lugar del trabajo, 1916-1943*, Buenos Aires: Imago Mundi, 2015
- CLIMENT, Aurelio Gnzalez, *Historia de la industria naval argentina*, Buenos Aires: Astilleros y Fabricas Navales del Estado, 1973
- DI TELLA, Torcuato S., *Perón y los sindicatos: el inicio de una relación conflictiva*. Buenos Aires: Ariel, 2003,
- DODERO, Luís. *La navegación en la cuenca del Plata y sus propulsores*, Buenos Aires: Guere, 1961
- ELEY, Geoff. *Forjando a democracia: a história da esquerda na Europa, 1850-2000*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004
- FALCÓN, Ricardo e MONSERRAT, Alejandra, “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos” in *Nueva Historia Argentina: Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Tomo VI, Org. FALCÓN, Ricardo. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2000
- FLORA, Peter, KRAUS, Franz e PFENNING, Winfried. *State, Economy, and Society in Western Europe, 1815-1975. Volume II: The Growth of Industrial Societies and Capitalist Economies*, Frankfurt, Campus Verlag; Londres, Mcmillan Press; Chicago, St. James Press, 1987
- GERCHUNOFF, Pablo; LLACH, Lucas. *El ciclo de la ilusión y el desencanto*. Buenos Aires: Ariel, 2005
- GODIO, Julio. *El movimineto obrero argentino (1910-1930): socialismo, sindicalismo y comunismo*. Buenos Aires: Editorial Legasa, 1988
- GOLDEBERG, Heidi, *Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929: The limitations of working classes alliance*, Ph.D., Yale University, 1979

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere, Volume 4: Temas de cultura, ação católica. Americanismo e fordismo*, ee. Carlos Nelson Coutinho, e Luiz Sérgio Henriques e Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GUTIÉRREZ, Leandro e KOROL, Juan Carlos. “Historia de empresa y crecimiento industrial en la Argentina. El caso de la Fábrica Argentina de Alpargatas”, *Desarrollo Económico*, Vol. 28, Nº111, Outubro-Dezembro de 1988

GUTIÉRREZ, Leandro H. e ROMERO, Luis Alberto, *Sectores populares, cultura y política: Buenos Aires en la entreguerra*, Buenos Aires: Sudamericana, 1995

HOROWITZ, Joel, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de una elite obrera”, *Desarrollo Económico*, VI. 25, Nº 99, 1985

LÓPEZ, Andrés, *Empresarios, instituciones y desarrollo económico: el caso argentino*, Buenos Aires: CEPAL, 2006

MAIER, Charles, “Between Taylorism, and Technocracy: European ideologies and the vision of industrial productivity in the 1920s”, *Journal of Contemporary History*, Vol, 5, Nº 2, 1970, p. 28.

MAIER, Charles, “Between Taylorism, and Technocracy: European ideologies and the vision of industrial productivity in the 1920s”, *Journal of Contemporary History*, Vol, 5, Nº 2, 1970

MAIER, Charles. *Recasting bourgeois in Europe: stabilization in France, Germany and Italy in the decade after World War I*. Princeton: Princeton University Press, 1988

MAROTTA ,Sebastian. *El movimiento sindical argentino, su genesis y desarrollo, Tomo III (1920-1935)*. Buenos Aires: Editorial Calmino, 1970

OSINSKI, N.V., “Sobre la construcción del socialismo” (1918), in *Documentos de la Revolución Mundial: democracia de trabajadores o dictadura de partido*, Org. Fris Kool e Erwin Oberänder, Biblioteca Promoción del Pueblo, [s.d.]

PERSELLO, Ana Virginia. *Historia del Radicalismo*, Buenos Aires: Comisión Económica para América Latina (CEPAL), 1958, *El Desarrollo Económico Argentino* EDHASA, 2007

PETERSON, Florence. *Strikes in the United States, 1880-1936*, Washington, U.S. Government print office, 1938

RAPALO, María Ester, *Patrones y obreros: La ofensiva de la clase propietaria, 1918-1930*, Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012.

ROCCHI, Fernando, *Chimneys in the desert: Industrialization in Argentina during the export boom years, 1870-1930*, Stanford, Stanford University Press, 2006

SANTILLAN, Diego Abad. *LA FORA: ideología y trayectoria*. Buenos Aires: Libros Anarres, 2005

DOCUMENTOS

“Una huelga en los talleres navales de Avellaneda de la Compañía Argentina de Navegación ‘Nicolás Mihanovich, Limitada’”, *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*, Nº168, Año VIII, Buenos Aires, 20/01/1927

Bandera Proletaria, 25/12/1926, “Construcción Naval – La huelga presente”

Bandera Proletaria, 25/12/1926, “La Federación de Obreros en Construcciones Navales se encuentra en conflicto con Mihanovich”

Bandera Proletaria, 15/01/1927, “La huelga en los talleres Mihanovich continúa con toda intensidad y entusiasmo”

Crónica Mensual del Departamento Nacional del Trabajo (CMDNT), N°71, Noviembre de 1923

Economic Conditions in the Argentine Republic, Great Britain: Dept. of Overseas Trade, 1928

El Constructor Naval, Maio de 1923, “Maquinas”.

Estadísticas de las huelgas, Buenos Aires: Ministerio del Interior. Departamento Nacional del Trabajo, 1940.

La Vanguardia, 08/07/1923, “El gremio de obreros caldereros: su organización, luchas y condiciones de trabajo”

La Vanguardia, 21/12/1926, "La huelga em los talleres de la compañía Mihanovich"

La Vanguardia, 05/01/1927, "La huelga del personal de los astilleros de Mihanovich no há sufrido variación".

La Vanguardia, 13/01/1927, "Los carteles patronales demuestran la intensidad del conflicto em los talleres Mianovich"

La Vanguardia, 15/01/1927, “La huelga en los talleres Mihanovich terminará con el triunfo de los obreros”

La Vanguardia, 20/01/1927, "La Federación en Construcciones Navales celebró anoche una importante asamblea"

La Nación, 27/01/1927, “En el domicilio del prefecto general de puerto fué colocada una bomba”

La Vanguardia, 01/02/1927, “Solidariedad con los constructores navales”

La Vanguardia, 11/02/1927, “Obreros de la Construcción Naval celebraron anoche una entusiasta asamblea”.

La Vanguardia, 22/12/1927, "Se mantiene en todo su vigor la huelga de los trabajadores de la compañía Mihanovich".

S.N. “Fluctuations des Effectifs des Centrales Nationales affiliées à la F.S.I.”, *VIII Annuaire de la Federation Syndicale Internationale*. Paris, 1938

TROTSKY, Leon, “Manifesto on the Second World Congress – Part I”, in *The First Five Years of the Communist International*, VI. I. Londres: New Park, 1973.

(<https://www.marxists.org/archive/trotsky/1924/ffyci-1/index.htm>)