

# História global do trabalho:

o caso da indústria de construção e reparação naval

1950-2010

**Global Labour History: the case of shipbuilding and shiprepair industry (1950-2010)**

Raquel Varela\*

**RESUMO:** Neste artigo pretendemos discutir os desafios de um projeto de história global do trabalho e a sua contribuição para compreender a história do capitalismo contemporâneo desde a segunda metade do século XX até aos dias de hoje. Este projeto está dividido em dois estágios de investigação que consistem, numa primeira fase, usando um modelo de investigação coletivo, em historicizar o trabalho na construção e na reparação naval, desde a II Guerra Mundial, e seguir a relocalização da produção, bem como analisar as suas consequências para a força de trabalho na Europa, na América do Norte e do Sul e Leste asiático desde 1980. Numa segunda fase, vamos explorar o conceito de «cadeia produtiva» e construir um modelo analítico que nos permita contribuir para a história do capitalismo, numa perspectiva global e comparada, desde 1945. Entre as muitas razões para estudar este setor do trabalho, está a importância da indústria naval para o comércio e transporte mundiais, para a indústria siderúrgica, a sua relação com a indústria militar, o seu carácter produtivo e a história de conflitualidade social neste setor de trabalhadores da construção e reparação naval.

**Palavras-chave:**  
capitalismo global;  
trabalhador da  
indústria naval;  
reparação naval.

## Uma história global dos trabalhadores navais

Um porta-contentores pode ser construído na Coreia do Sul, com aço proveniente da Espanha, motores de origem finlandesa, tintas produzidas na Alemanha e projeto realizado em universidades norte-americanas. E podem ser imigrantes magrebins ou latino-americanos que trabalham em parte do processo que permite à siderurgia espanhola laborar, ou imigrantes turcos

na Alemanha, ou quadros de topo indianos emigrados para universidades norte-americanas, para citar exemplos fáceis. Ao longo da sua vida de cerca de três décadas, este porta-contentores passa sensivelmente de cinco em cinco anos e, à medida que envelhece, de três em três anos, num grande estaleiro de reparação naval. Se for a Portugal, nos Estaleiros da Lisnave S.A., sensivelmente 5% dos trabalhadores serão romenos e russos<sup>1</sup> e menos de 15% pertencem à empresa-mãe<sup>2</sup>, estando os outros alocados em empresas associadas à empresa-mãe ou em pequenas empresas<sup>3</sup>, para onde os serviços do Estaleiro foram subcontratados. Se o porta-contentores for reparado nos Estaleiros Dubai Dry Docks, no golfo Pérsico, alguns dos encarregados deste estaleiro serão ex-trabalhadores da Lisnave e da Setenave que, no processo de reestruturação dos anos 90 do século XX em Portugal, encontraram emprego no Dubai. Sob o seu comando, trabalham milhares de trabalhadores oriundos das Filipinas e da Índia<sup>4</sup>.

Em 2011 iniciamos, no Instituto Internacional de História Social, sediado em Amesterdã, o projeto internacional ‘No mesmo barco? Trabalhadores Navais no Mundo: um projeto de história global do trabalho’ (1950-2010)<sup>5</sup> (coordenação Raquel Varela, Elise van Nederveen Meerkerk, Marcel van der Linden). O desafio que nos propomos tem como objetivo a elaboração de uma história global do trabalho da construção e reparação naval, desde a II Guerra Mundial ao tempo presente, seguindo a realocação da produção para analisar as suas consequências na força de trabalho – em nível social, econômico e político – na Europa, na América do Norte e do Sul e na Ásia.

Entre as muitas razões que nos levaram a escolher este setor, destacamos o fato de ser uma indústria ligada ao transporte marítimo mundial e ao comércio mundial, relacionada com a produção do aço e, em parte, relacionada também com a indústria militar. É também uma indústria intimamente ligada aos subsídios e intervenção estatais. À semelhança da indústria mineira e siderúrgica, a indústria naval pesada foi uma das principais indústrias do pós II Guerra Mundial a ver uma parte substancial do seu processo produtivo realocado para países periféricos, nomeadamente para a Ásia. Hoje, a indústria naval é de fato uma indústria globalizada, por isso o seu estudo permite-nos contribuir para a compreensão de fenômenos tão complexos, como a própria análise da globalização, da divisão internacional do trabalho e o impacto que estes fenômenos têm na vida de centenas de milhares de trabalhadores neste setor industrial.

A história leva-nos a ponderar que existe um nexo entre as condições de trabalho nos estaleiros e a radicalidade das lutas destes setores, com impacto dramático nas suas cidades, países e, às vezes, mesmo de alcance mundial.

1 Cerca de 5% dos trabalhadores dos Estaleiros Lisnave SA são romenos e russos («Metalúrgicos mobilizam para a greve geral também em romeno e russo», In jornal *Público*, 23/11/2011). Na greve geral de 24 de novembro de 2011, realizada contra as medidas de austeridade impostas pelo FMI, o sindicato dos metalúrgicos traduziu o comunicado para estas duas línguas. In <[http://www.fiequimetal.pt/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=959](http://www.fiequimetal.pt/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=959)>.

2 A Lisnave S. A. tem 302 trabalhadores, mas no estaleiro trabalham regularmente 2000.

3 A Europa tem, em média, e em termos absolutos, 10 vezes mais empresas do que o Japão e a Coreia ligadas à indústria naval. In *Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry*, ECORYS, Rotterdam, 8 October 2009, p. 95.

4 «Dubai dock flood toll rises», In *BBC News*, 28 March, 2002.

5 <<http://www.iisg.nl/publications/globlab.pdf>>.

É ainda cedo para entendermos por que isto se passa, mas sabemos que há uma cultura de trabalho e de organização própria dos estaleiros. Na Naval Xixón, nas Astúrias, província da Espanha, na memória dos operários, os anos são substituídos pelo nome dos navios – «isso passou-se, não me lembro do ano... foi quando construímos o *Aurora*» –, é uma frase comum. Na Lisnave, hoje sediada em Setúbal, Portugal, conta-se que quem entra «picou o ponto e apanhou o vírus da Lisnave»<sup>6</sup>.

A luta dos estaleiros de Bazán Ferrol, na Galiza, no Norte de Espanha, é ainda hoje a raiz da comemoração do dia da classe trabalhadora galega<sup>7</sup>; a derrota da luta de Lisnave, em Portugal, fez nascer o Pacto Social em Portugal (COSTA, 1994); o Solidariedade nasceu nos estaleiros de Gdansk, na Polónia; e a ocupação do estaleiro Upper Clide, na Escócia, em 1971, que se prolongou por 14 meses, levou o rosto do seu líder, Jimmy Reid<sup>8</sup>, a todo o Mundo. Estes exemplos sugerem também que existe uma dimensão política e subjetiva do impacto das lutas destes trabalhadores para além do alcance da sua dimensão econômica. Os estaleiros são uma escola de trabalho, mas também de formação política. António Saraiva<sup>9</sup>, de uma família pobre, começou como aprendiz de serralheiro mecânico, conseguiu negociar o primeiro acordo da empresa feito em Portugal, na Lisnave, e hoje é presidente da Associação Patronal Portuguesa; Lech Walesa começou como eletricitista nos estaleiros navais de Gdansk em 1967 e em 1990 tornou-se presidente da Polónia.

O sucesso ou o fracasso das fortes mudanças na organização do processo produtivo, em nível mundial (como a deslocalização) e em nível interno (dentro dos estaleiros, destacando-se a este nível a evolução da relação entre capital constante e capital variável e as diversas formas de flexibilização), dependeram e dependem da relação de forças que se estabeleceu e se estabelece entre o permanente impulso para a acumulação de capital, por um lado, e a necessidade de resistência ao desemprego ou à intensificação do trabalho por outro lado – só isso justifica, por exemplo, a manutenção de estaleiros como a Naval Xixón (VEGA, 1996), cuja luta dos operários, inspiradora do filme premiado *Los Lunes al Sol*<sup>10</sup>, impediu durante quase três décadas o encerramento do estaleiro; ou ainda, para citar outro exemplo, a nacionalização dos Estaleiros Rio Santiago (FRANÇA, 2009) que ainda hoje laboram com fundos públicos.

As mudanças na produção não se deram/consolidaram ou foram bem-sucedidas sem uma forte tensão com os trabalhadores (de onde as empresas são deslocalizadas) e novas negociações com outros trabalhadores (para onde as empresas são realocizadas), e sem um provável impacto radical de mudança das suas vidas, das suas famílias e das suas comunidades, em

6 Entrevista de Humberto Bandeira, relações públicas da Lisnave S.A. com a autora, 28-1-2012.

7 O dia 10 de março é o dia da classe operária galega. No dia 10 de março de 1972 a polícia franquista reprimiu brutalmente uma manifestação de operários da Bazán Ferrol, matando dois e ferindo mais de 50.

8 «Jimmy Reid, the man who stood up to Ted Heath and saved 8,500 shipbuilders' jobs». In *Dailymail*, 12 de agosto de 2010.

9 «Eles chegaram ao topo e não são doutores nem engenheiros», *Público*, 16 de agosto de 2010.

10 *Los Lunes al Sol*, de Fernando León de Aranoa, 2002.

ambos os casos. A deslocalização de parte da produção tem consequências distintas – sociais, econômicas e políticas – no trabalho global: o que significa desemprego de um lado, pode significar crescimento de comunidades operárias sólidas no outro; o aumento da taxa de exploração numa parte do Mundo pode significar a exclusão e desagregação social no outro. E tudo isto pode se passar dentro da mesma empresa ou conglomerados de empresas.

No horizonte desta pesquisa está a compreensão de como os trabalhadores da construção e da reparação naval – em geral, uma mão de obra mais qualificada, altamente concentrada (o estaleiro tem só uma porta de entrada), com melhores salários que outros setores da classe operária industrial, trabalho menos alienado (cada barco é um barco e cada mercadoria leva um ano para estar pronta e algumas semanas a reparar), com uma tradição forte de organização e peso dos sindicatos, comissões de trabalhadores e outras formas de organização coletiva –, protagonizaram as mudanças na produção industrial deste setor ao longo dos últimos 60 anos e em nível global. Por ser um imenso desafio, ancoramos este projeto na área de estudos *história global do trabalho*, cuja metodologia nos permite resistir, de forma mais consequente, às pressões que o nacionalismo metodológico e o eurocentrismo exercem sobre as ciências sociais. Alicerçamos antes este projeto numa visão transnacional e supranacional da história do trabalho (VAN DER LINDEN, 2008).

Este desafio poderia ser visto essencialmente de dois ângulos, ou, preferencialmente, da combinação de ambos: de um lado, como acabamos de referir, uma história global do trabalho, ou seja, descrever e analisar a história dos trabalhadores navais no Mundo; do outro, uma história do capitalismo mundial a partir de uma história global do trabalho, na segunda metade do século XX, ou seja, «seguir o capital» no seu processo de valorização à escala mundial, para encontrar, assim, o trabalho, o seu papel, a sua história.

## O modelo de investigação coletivo para o estudo do trabalho na reparação e construção naval

Este projeto assenta-se num modelo – *Collective Research Model*, (definido em *Prolegomena for a Global Labour History*, 1999: 21) – e é influenciado por outros dois projetos anteriores, também feitos na base do Modelo de Investigação Coletiva, nomeadamente os projetos de história global dos trabalhadores portuários e história global dos trabalhadores têxteis (Davies *et al*, 2000; Heerma van Voss *et al*, 2010). O modelo (ver Quadro1) fundamenta-se numa análise tripla e combinada: da produção, dos trabalhadores e das relações de produção. É um modelo simples – partimos da produção para

o trabalho e daí para as relações de trabalho –, mas que coloca desafios, nomeadamente no acesso às fontes. Isto implica o uso de arquivos de empresa, estatísticas nacionais e de organizações de regulação do comércio mundial. Necessariamente, as partes 2 (trabalhadores) e 3 (relações de produção) do projeto têm de contar com uma dimensão de história operária que passa pelos trabalhadores, suas memórias e organizações políticas e sindicais, e sua cultura de trabalho. Neste âmbito, incentivamos também o uso de um questionário padrão de entrevistas, seja para os trabalhadores ativos, seja para os que hoje estão fora da produção.

No sentido de criar um modelo sólido – só o que é semelhante se pode comparar –, definimos estágios de investigação que visam minorar as perturbações, que sempre existem, num modelo. Assim, os investigadores deste projeto encontrar-se-ão numa primeira fase para debater as questões teóricas que, necessariamente, se encontram a montante do projeto: o que é a deslocalização produtiva, como são os modelos de produção dominantes e quais as suas características; além disso, haverá discussão e análise do conceito de cadeia produtiva, morfologia da classe trabalhadora, história e significado da globalização. Numa segunda fase, os investigadores apresentarão os resultados das investigações empíricas – por estaleiro –, para, a partir destas investigações, estabelecerem metas de investigação conjuntas e de âmbito global. Por exemplo, evolução dos salários no setor em nível mundial, custos de produção em nível mundial, formas de organização de protestos em nível mundial, etc. Finalmente, apresentar-se-ão as conclusões coletivas, estando, assim, a primeira fase do projeto concluída.

### **Quadro 1 - Modelo de investigação**

#### **Produção**

- 1) Qual era o papel do estaleiro na economia nacional?
- 2) Que tipo de trabalhadores (construção ou reparação naval) era predominante?
- 3) Que tipos de navios foram/são construídos/reparados no estaleiro e que mudanças ocorrem na produção?
- 4) Que tipos de desenvolvimentos tecnológicos ocorreram nesta indústria? De que forma estes influenciaram a produção e as relações laborais?
- 5) Qual era o tamanho do estaleiro (detalhes percentuais da produção)?

6) Que mudanças ocorreram na natureza e na extensão da produção e da força de trabalho? Como é que estas mudanças podem ser explicadas?

7) Qual era/é o papel do Estado no estaleiro? O estaleiro era público ou privado? Se privado, a empresa recebia algum tipo de subsídio estatal?

### **Os trabalhadores**

1) Como é que os trabalhadores eram/são recrutados? Qual é/era a origem social destes trabalhadores? Que mudanças existiram e quais as hipóteses explicativas para estas?

2) Qual era/é a composição etária e de gênero?

3) Quais eram/são as condições de trabalho dos trabalhadores (horas, salários, etc.)?

4) Quais eram/são as condições de vida destes trabalhadores?

5) Qual era a influência destes trabalhadores na área onde residiam?

6a) Que tipo de formas de protesto ocorreram? Como é que se organizavam e de que forma tomaram parte nestes protestos?

6b) Quais foram/são as formas de resistência dos trabalhadores à privatização?

6c) Quais foram/são as formas de resistência face à realocização?

6d) Qual foi/é o papel dos sindicatos, comissões de trabalhadores e outros organismos dos trabalhadores nas lutas operárias?

7) Até que ponto se desenvolveu entre eles uma cultura operária?

8) Existiu/existe solidariedade internacional entre os trabalhadores do estaleiro?

### **Relações de produção**

1) Como é que a produção estava/está organizada nos estaleiros? Qual era/é a posição dos patrões/gestores e dos trabalhadores?

- 2) Que mudanças ocorreram na organização da produção e de que forma podem ser explicadas?
- 3) Como é que a especialização e a política de gestão se relacionam com as estratégias de lidar com as crises no setor?
- 4) Qual o papel que tiveram os sindicatos, organizações patronais (nacionais e internacionais) e outras organizações?
- 5) Qual foi/é a influência do Estado/regime nas relações laborais e nas lutas sociais?

## Do estaleiro à mina

Estudar o trabalho em nível mundial é também seguir o processo de valorização do capital à escala mundial. São “duas faces da mesma moeda”. As relações laborais neste grande porta-contentores, que simbolicamente começa o nosso projeto, atravessam o Mundo várias vezes ao longo da sua vida. São extensas, complexas e facilmente dão tantas voltas ao Mundo quanto o barco que as contém. O mesmo se passa com a valorização do capital associada a esta indústria.

Extensas, porque a cadeia de mercadorias é virtualmente infinita, logo a cadeia laboral que acompanha a produção também o é – do grande navio à siderurgia, da siderurgia à mina, temos uma longa cadeia produtiva. Complexas, porque no estaleiro convivem uma multiplicidade de formas de trabalho, salário e direitos laborais, uma rede de pequenas empresas em que é difícil distinguir onde está o capital e de que forma se apresenta o trabalho, podendo mesmo aparecer sob a forma de “pequeno-empresário” prestador de um serviço ao “cliente”, e o lucro dessa pequena empresa não ser mais do que o salário do patrão, fórmula comum na atual fase capitalista (TAVARES, 2004).

Quando falamos de uma cadeia virtualmente infinita, recordamos logo que a bordo do navio está uma tripulação de algumas dezenas de homens e em cada porto dezenas de estivadores aguardam para carregar e descarregar os grandes navios. Mas mesmo resumindo a cadeia produtiva, como faremos, na construção e reparação do próprio navio, a complexidade é clara e o conhecimento e análise desta cadeia produtiva pode nos dar pistas essenciais sobre a história do capitalismo contemporâneo, por um lado, e sobre a composição, morfologia, história e organização da classe trabalhadora, por outro.

O navio que sai de uma empresa e ali é lançado ao mar exigiu a mobilização de uma força de trabalho provavelmente mundial e que consiste na produção de aço, tintas, cabos elétricos altamente resistentes, tubos, motores complexos, computadores e um desenho. No estaleiro onde o barco foi construído, o aço é um custo para essa empresa, mas para a empresa siderúrgica é um lucro. Do navio lançado ao mar na Coreia do Sul, por hipótese, propriedade, digamos, de uma empresa norueguesa, que parte foi feito por crianças a laborar numa mina na região da Amazônia? E do lucro que esse navio originou que parte fica na empresa coreana quando é lançado ao mar, e que parte ficou na empresa de *design* de grandes navios sediada nos EUA?

No nível dos estaleiros, uma questão idêntica é suscitada: as relações laborais que se estabelecem dentro de um estaleiro, por exemplo, na Inglaterra, não são também as relações laborais que se dão em milhares de pequenas empresas satélites do estaleiro, para as quais a produção foi terceirizada? Tendemos a pensar que estas relações são, em princípio, díspares. Diferem em quase tudo: estes trabalhadores têm condições laborais distintas, horários de trabalho diversos, salários díspares, formação desigual e produtividades desiguais, capacidade de luta diferente, fatores que reduzem substancialmente os custos de fabricação e reparação de navios, como sugere este estudo feito pela Rand (SCHANK *et al*, 2005), encomendado pelo Ministério da Defesa do Reino Unido em 2003, para construir dois supernavios para a Royal Navy para substituir os da classe *Invincible*.

Neste sentido, propusemos avançar com algumas questões (ver Quadro 2), cuja resposta pode ser o início do conhecimento e análise desta cadeia produtiva:

### Quadro 2. Cadeia produtiva na indústria naval

- 1) Quanto aço é preciso para construir e/ou reparar um navio? Que tipo de aço? Onde é fabricado?
- 2) Que tipo de tecnologia e materiais são necessários para se fazer os motores do navio? Onde é feito o navio? Por que empresas?
- 3) Onde são produzidos os tubos, os cabos elétricos, a computação, as pinturas?
- 4) Quem detém o capital destes distintos processos? Onde fica o lucro de cada parte desta cadeia?

5) Que companhias fornecem o estaleiro? Quem detém estas companhias? Qual a relação da empresa com o estaleiro? Quem trabalha nelas? A fazer o quê?

6) Onde foi feito o desenho do navio?

Conscientes da complexidade desta cadeia produtiva, da dificuldade de compreensão dos processos de valorização do capital em escala mundial e das relações laborais que se estabelecem nessa relação, não poderíamos ter entrado neste desafio sem o fazer coletivamente, garantindo uma equipe de investigadores global. A bordo deste navio complexo, que é o nosso projeto, contamos com uma equipe multidisciplinar de historiadores do trabalho, economistas, sociólogos: Asli Odman, Cintia Russo, Claudiana Guedes de Jesus, Davide Tabor, Elina Pessanha, Elise van Nederveen Meerkerk, Giulia Stripoli, Hans-Jakob Ågotnes, Hugh Murphy, James Phillips, Jan Heiret, Johanna Wolf, Jonas Ljungberg, Jorge Fontes, José Gómez Alén, Juliana Frassa, Jun Kim, Kari Teras, Luciano Vilani, Luísa Barbosa Pereira, Maud Anne Bracker, Marcel van der Linden, Nicola Mocci, Paula Nabuco, Raquel Varela, Robin Dearmon Muhammad, Ruben Vega, Sarah Graber. Esta equipe representa 17 países (Argentina, Brasil, EUA, Finlândia, Suécia, Noruega, Alemanha, Polónia, Holanda, Reino Unido, Portugal, Espanha, Itália, Turquia, Índia, Coreia do Sul, Japão, China e Tailândia). A história global é também o desafio da investigação global, a que pode driblar a pressão objetiva do eurocentrismo – o “Oeste e o resto” – e almejar uma história transnacional, uma história global do trabalho naval.

**ABSTRACT:** In this article we intend to discuss the main challenges of a global labour history project and the contribution of this project to understand the changes of capitalism through the second half of the twentieth century. In a first stage, using the collective research model, we will study the history of shipbuilding labour since the Second World War and track the relocation of production and analyze its consequences to workforces in Europe, North and South America and East Asia from the 1980s onwards. In a second stage we explore the uses of the “commodity chain” concept and build a framework that allows us to study world capitalism since 1945 in a comparative perspective. Among the many reasons for studying shipbuilding labour there is the importance of this industry for transportation and world trade, for the steel industry, its relationship with military defence, its productive character and the struggles of the shipyard workers.

**Keywords:** world capitalism; shipyard workers; shipbuilding labour.

Artigo

Recebido: 10/12/2014

Aprovado: 04/05/2015

## Referências

COSTA, Augusto Hermes. A Construção do Pacto Social em Portugal. In Revista Crítica de Ciências Sociais. Coimbra, Portugal v. 39, 119-146, 1994.

FRASSA, Juliana (2009). “Evitando el naufragio de la privatización. El caso del Astillero Río Santiago en los ‘90”. Tesis de Maestría FCS/UBA, Inédita.

VOSS, Heerma van; LEX, Hiemstra-Kuperus; ELS, Meerkerk; NEDERVEEN, Elise van. *The Ashgate Companion to the History of Textile Workers, 1650-2000*, Farnham, Surrey (UK): Ashgate, 2010.

LINDEN, Marcel van der, LUCASSEN, Jan. *Prolegomena for a Global Labour History*, Amsterdam: International Institute of Social History. Disponível em: <<http://socialhistory.org/sites/default/files/docs/publications/prolegomena.pdf>>. Acesso em: 2014.

LINDEN, Marcel van der. *Workers of the World, Essays toward a Global Labor History*, Brill, 2008.

TAVARES, Maria Augusta. *Os Fios Invisíveis da Produção Capitalista. Informalidade e Precarização do Trabalho*, São Paulo: Cortez Editora, 2004.

SCHANK, John F. et al. *Outsourcing and Outfitting. Implications for the Ministry of Defense Shipbuilding Programmes*. Santa Monica, Arlington, Pittsburgh: RAND Corporation, 2005.

VEGA GARCÍA, Ruben. *Crisis Industrial y conflicto social. Gijón 1975-1995*, Gijón: Ediciones TREA S.L, 1996.

BRASIL. Instituto de Observatório Social, *Crimes Ambientais e Trabalhistas na Cadeia Produtiva da Indústria Siderúrgica instalada na Amazônia, junho de 2011, edição especial*. Disponível em: <[http://www.akatu.org.br/Content/Akatu/Arquivos/file/Publicacoes/o\\_aco\\_da\\_devastacao.pdf](http://www.akatu.org.br/Content/Akatu/Arquivos/file/Publicacoes/o_aco_da_devastacao.pdf)>.

DAVIES et al. *Dock Workers International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Aldershot; Burlington, USA: Ashgate, 2000, 2 vol.