

VII Congreso Latinoamericano de Estudios del Trabajo
El Trabajo en el Siglo XXI. Cambios, impactos y perspectivas.

GT 15 - Conflictividad laboral, sindicalismo y movimientos sociales en América Latina en el siglo XXI

Título del trabajo:

Estado y relaciones laborales en la industria de construcción naval en el Mercosur. Un estudio comparativo de dos estudios de caso.

Luisa Barbosa Pereira (UFRJ¹, UNL²), Magíster en Sociología y Antropología (Universidade Federal do Rio de Janeiro)

Juliana Frassa (UNLP³, UNAJ⁴), Magíster en Ciencias Sociales del Trabajo (Universidad de Buenos Aires)

Resumen simple: El presente estudio forma parte de un proyecto más ambicioso titulado “In the same boat: shipbuilding and ship repair workers: a global labour history (1950-2010)”. Dicho proyecto tiene como objetivo reconstruir una historia global del trabajo de la industria de construcción naval, desde la Segunda Guerra Mundial hasta los tiempos actuales, a partir del análisis de más de 15 países con presencia de esta industria.

En esta ponencia presentamos un estudio comparativo de dos astilleros de la industria naval a nivel Mercosur: el Astillero Río Santiago de la Argentina y el Astillero Caneco/Rio Nave de Brasil. El desarrollo de la industria naval en estos países presenta importantes similitudes en sus procesos históricos, ciclos económicos y políticos, vividos en Latino América así como también divergentes trayectorias en la última década.

Específicamente la ponencia aborda las siguientes cuestiones: cómo es organizada la producción naval en Brasil y Argentina; cuál fue y es el rol desarrollado por el estado en este sector industrial; y qué características adoptan las relaciones laborales existentes en estos astilleros.

¹ Estudiante de doctorado en Sociología en la Universidade Federal do Rio de Janeiro

² Haciendo doctorado “sandwich” en la Universidade Nova de Lisboa

³ Universidad Nacional de La Plata

⁴ Universidad Nacional Arturo Jauretche

Resumen expandido

La industria naval tiene una importancia fundamental para el comercio exterior, para la industria del acero y para la defensa del estado, siendo por eso considerada una industria estratégica. Su origen en Latinoamérica se remonta al siglo XV y XVI, teniendo sus actividades ligadas a actividades de las metrópolis pero la industrialización moderna, con la introducción del acero, se produjo en siglo XX. En Brasil tal proceso se produjo en los años 1950 como consecuencia principalmente, entre otros factores: la introducción de la industria naval pesada que ha posibilitado el desarrollo de la industria naval; el “Plano de Metas” del gobierno Juscelino Kubitschek (1956-1961); y la creación del Fundo de la Marina Mercante (FMM) y de la Impuesto de Renovación de la Marina Mercante (TRMM). Esos elementos ha proporcionado un aglomerado interrelacionado de astilleros navales en Rio de Janeiro e o junto con el estímulo del gobierno en la atracción de capital estañoero, a saber del astillero Verolme, Holandés, e Ishibrás, Japonés (FILHO, 2011).

En este cuadro el país ha llegado al final de la década de 1970 como un grande productor naval empleando cerca de 39 mil trabajadores, con una producción de cerca de 2 millones de TRB[1] en lo comienzo del año 1980 e una combativa clase trabajadora[2] (PESSANHA, 1985).

En Argentina en 1941 se crea la Flota Mercante del Estado (FME), primera empresa armadora de carácter estatal que se ubica como el mayor armador argentino seguido por el grupo Doderio y la flota de la petrolera YPF. Si bien ya en el Primer Plan Quinquenal (1947-1952) del gobierno de Perón se incluye expresamente la promoción de la construcción naval con el objetivo de afianzar el proceso industrializador nacional, fue recién en el Segundo Plan Quinquenal (1953-1957) que se especifican las políticas de promoción del sector. Así, se señala que uno de los objetivos es el de “propender al autoabastecimiento de materiales y equipos” de modo que “la producción en astilleros y talleres navales será auspiciada e incrementada por el estado”. Concretamente se promueven proyectos de renovación y expansión de la flota de ultramar y cabotaje y de buques militares para la Armada, así como la finalización de las obras de astilleros nacionales. Sin embargo, es con la llegada de Frondizi a la presidencia que la industria naval local experimenta un crecimiento relevante. La década de 1960 constituye un

cambio cualitativo en la oferta nacional de buques, produciéndose un importante avance en el equipamiento de los grandes astilleros y en la modernización de los procesos.

La industria naval era liderada por países de la Europa, con destaque para Reino Unido, Suecia e Alemania. En fin de los años 1970, la fuerte competición ha cambiado el mapa de la industria naval en el mundo. En Reino Unido la mayor parte de la industria fue nacionalizada en 1977 e nuevamente dividida e privatizada en 1984. En Suecia, la industria naval fue abandonada en los años 1980. Diversos astilleros del Europa Occidental cerraron. La agrupación de empresas en determinados lugares, como *cluster* característico de la construcción naval, por lo que el impacto de los cierres y desempleo subsiguiente tuvo un impacto dramático en las comunidades muy unidas, donde la industria ha sido históricamente el principal empleador. En este cuadro Japón emergió como el principal productor de la industria e en los años 1980 abarcaba por sí solo el 50% de la demanda mundial (GARCIA CALAVIA, 1999).

El apoyo estatal de la construcción naval y reparación de buques en Japón, Corea del Sur, Brasil, Singapur, Portugal, España, Francia, Países Bajos, Noruega, Finlandia, Vietnam y China mostró que tal aspecto es vital para la industria. En muchos casos, los Estados eran productores directos o reguladores de la actividad industrial y, sobre todo, por razones inicialmente de nacionalismo económico, con la financiación directa a empresas o subsidiados a través de préstamos, subvenciones u otros incentivos financieros, incluyendo los impuestos.

Por otro lado, la crisis del petróleo en los años 1970 e la consiguiente reducción de las exportaciones de los países árabes proporcionó una fuerte declinación en la industria naval en todo el mundo, con la caída del precio de los fletes e la reducción de la demanda de buques, en especial los petroleros[3]. En mediados de los años 1980, con el aumento de los flujos de capital, la disminución de barreras arancelarias e la globalización, el sector experimentó una relocalización de la producción para las áreas de bajo costo del trabajo. En los años 1990 los países asiáticos emergieron como los principales productores de la industria, con una alta productividad de la fuerza de trabajo, la posibilidad de adquirir tecnología y las ayudas de los estados.

En este cuadro nuevas estrategias empresariales de flexibilización de la clase obrera fueran puestas e los trabajadores responderán de diferentes maneras contrarios a la relocalización, la flexibilización e la privatización. En este sentido el presente artículo pretende realizar una comparación de dos astilleros navales de Brasil y Argentina

considerando la organización e la historia reciente de la producción naval en estos países; cual es/era el role del estado en la producción naval e qué formas de protestos de los trabajadores acorran en los astilleros investigados.

Estructuramos el artículo en cuatro partes: una primera parte sobre la historia de la industria naval a nivel internacional con énfasis en Brasil e Argentina. Una segunda parte sobre el papel del estado en la industria naval en los dos países, considerando la trayectoria de los astilleros investigados. Una tercera parte sobre los protestos e las formas de resistencia laboral en los astilleros. Por fin presentaremos los puntos de convergencia e divergencia entre los astilleros pesquisados.

Bibliografía Principal:

BARSTED, Dennis William V. Linhares. *Medição de forças: o movimento de 1953 e a época dos operários navais*. Rio de Janeiro, Ed. Zahar, 1982.

CHO D. S.; PORTER M. E. (1986) "Changing Global Industry Leadership: The Case of Shipbuilding", en: PORTER, M. E. *Competition in Global Industries*, Massachusetts, Havard Business School Press, p. 15-60.

DELELIENNE, Jacques (1980), La crisis de la industria de la construcción naval y sus perspectivas. *International Symposium on Industrial Policies for the 80s*, OCDE. Ministerio de Industria y Energía de España. Madrid.

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

Frassa, Versino, Guedes de Jesus, y de Gitahy (2011), "El rol estatal en sectores estratégicos: La industria naval pesada en Argentina y Brasil", en *Revista de Historia Industrial* N°47, Centre d'Estudis "Antoni de Capmany", Universitat de Barcelona, Barcelona.

GARCÍA CALAVIA, Miguel Ángel (1999), "La reprofesionalización del trabajo: ¿una nueva panacea tecnológica", en *Sociología del Trabajo*, nueva época, núm. 36. INDEC, *Censos Económicos 1974, 1985 y 1994*, Buenos Aires.

LINDEN, Marcel van der, Lucassen, Jan, (1999), *Prolegomena for a Global Labour History*, Amsterdam: International Institute of Social History. Available: <http://socialhistory.org/sites/default/files/docs/publications/prolegomena.pdf>

LINDEN, Marcel van der (2008). "Workers of the World, Essays toward a Global Labor History", Brill, IISH.

PEREIRA, Luisa Barbosa (2012), "Justa Causa Pro Patrão!: A Relação entre o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e a Justiça no Caso Sermetal". Rio de Janeiro, Editora Multifoco.

PESSANHA, Elina (1985), "Vida Operária e Política: os trabalhadores da Construção Naval de Niterói." Tese de Doutorado apresentada à Universidade de São Paulo, São Paulo.

THOMPSON, Edward P. (1987a) *A formação da classe operária inglesa*. Volumes 1 e 2. RJ, Paz e Terra.

_____, (1987b) *Senhores e Caçadores*. RJ, Paz e Terra.

TILLY, Charles, (1978) *From mobilization to revolution*. Nova York, Random House-McGraw-Hill Publishing Co./Reading (Mass.), Addison Wesley Publishing Co.

VARELA, Raquel; MEERKERK, Elise van Nederveen; LINDEN, Marcel van der, (2010). Project "*In the same boat?: Shipbuilding and ship repair workers: a global labour history (1950-2010)*". Universidade Nova de Lisboa e International Institute for Social History.

Notas:

[1] TRB es la Tonelada de Registro Bruno, una medida que determina el tamaño de los buques de acuerdo al volumen de sus maquinarias y equipos.

[2] Los trabajadores navales del Brasil construirán una amplia trayectoria de lucha por los derechos laborales e sufrirán un duro golpe de la dictadura militar. Para más sobre lo tema ver: Elina Pessanha, 1985 e Dennis Barsted, 1982.

[3] En 1975 los petroleros representaban el 56% de todos los buques construidos (DELELIENNE, 1980)