

Índice

Introducción

Cintia Russo.....7

A indústria naval no Brasil: três momentos
de impulso estatal e a crise atual

Elina Gonçalves da Fonte Pessanha y Luisa Barbosa Pereira..... 23

La construcción naval en España, 1950-2019:
una introducción general y notas sobre los
sistemas constructivos en NAVANTIA/Ferrol

José Gómez Alén 59

The shipbuilding industry in Norway
and the rise of the Aker Group

Hans-Jakob Ågotnes y Jan Heiret 95

South Korean Government's policy on the shipbuilding industry:
transformation from the industrial policy of developmental
state towards neo-liberal one (1953-2018)

Wonchul Shin 131

Reseña

Varela, Raquel, Hugh Murphy y Marcel Van der Linden, eds.,
2017. *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World.
Case Studies (1950-2010)*. Amsterdam: Amsterdam University
Press/Chicago University Press.

Juliana Frassa..... 169

Directrices para autores/as..... 175

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

Elina Gonçalves da Fonte Pessanha¹
Instituto de Filosofia e Ciências Sociais de la Universidade Federal do
Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq),
Arquivo de Memória Operária de Rio de Janeiro

Luisa Barbosa Pereira²
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Arquivo de Memória Operária
de Rio de Janeiro, Grupo de Estudio de Historia de Trabajo Global IHC,
Universidade Nova de Lisboa, Proyecto In the Same Boat del Instituto de
História Amsterdam Social (IISH)

Resumo

Este artigo recupera, em grande parte, outros textos que publicamos sobre a indústria de construção naval no Brasil, sendo alguns no âmbito do projeto internacional “No mesmo barco? Trabalhadores da construção e reparação de navios, uma história de trabalho global”, sediado no Instituto de História Social de Amsterdam³. Articulamos inicialmente a contribuição de Peter Evans (1993 e 2004) sobre o papel do Estado na promoção da economia, às de Schmitter (1971) e Schneider (1991) sobre como, na burocracia estatal, alguns órgãos se tornam lugares de maior eficiência e estimulam o desenvolvimento, para refletir sobre o caso brasileiro.

Fecha de recepción del artículo: 31-07-2019

Fecha de aceptación del artículo: 11-09-2019

¹ elina.pessanha@gmail.com

Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0392987249249095>

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-8443-1534>

² luisabpereira@gmail.com

Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2862713194715310>

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6808-2001>

³ Ver, por exemplo: Pessanha e Pereira 2016.

Começamos por descrever a trajetória do setor naval durante o século XX e neste século XXI. Em seguida, apresentamos a história de um estaleiro que se fez presente nas várias fases de crescimento e de crises que a indústria naval brasileira enfrentou. O artigo apresenta as fases em que a indústria naval brasileira recebeu estímulo e apoio do Estado para o seu desenvolvimento, assim como os períodos em que, sem esse suporte estatal, o setor entrou em crise. O caso do estaleiro Caneco, depois Rio Nave, um dos mais antigos do país, serve de breve ilustração dos problemas da indústria, através da história.

Palavras-Chave:

Brasil; construção naval; intervenção do Estado; estudo de caso.

The naval industry in Brazil: three stages of active intervention of the state and the current crisis

Abstract

This article largely recovers other texts that we publish about the shipbuilding industry in Brazil, some of them under the international project “In the Same Boat? Shipbuilding and repair workers, a global work history” based at the Amsterdam Institute of Social History. We initially articulate Peter Evans’s (1993 and 2004) contribution on the role of the state in promoting the economy, and Schmitter’s (1971) and Schneider’s (1991) contribution on how, in state bureaucracy, some organs become more efficient and stimulate development to reflect on the Brazilian case. We begin by describing the trajectory of the naval sector during the twentieth century and in this 21st century. Then we present the story of a shipyard that was present in the various phases of growth and crises that the Brazilian shipbuilding industry faced.

The article presents the phases during which the Brazilian naval industry received state stimulus and support for its development, as well as the periods in which, without this state support, the sector went into crisis. The case of Caneco shipyard, later Rio Nave, one of the oldest in the country, serves as a brief illustration of the problems of the industry throughout history.

Keywords:

Brazil; shipbuilding industry; state intervention; case study.

Introdução

Este artigo recupera, em grande parte, outros textos que publicamos sobre a indústria de construção naval no Brasil, sendo alguns no âmbito do projeto internacional “No mesmo barco? Trabalhadores da construção e reparação de navios, uma história de trabalho global”, sediado no Instituto de História Social de Amsterdam⁴. Articulamos inicialmente a contribuição de Peter Evans (Evans 1993 e 2004) sobre o papel do Estado na promoção da economia, às de Schmitter (1971) e Schneider (1991) sobre como, na burocracia estatal, alguns órgãos se tornam lugares de maior eficiência e estimulam o desenvolvimento, para refletir sobre o caso brasileiro. Começamos por descrever a trajetória do setor naval durante o século XX e neste século XXI. Em seguida, apresentamos a história de um estaleiro que se fez presente nas várias fases de crescimento e de crises que a indústria naval brasileira enfrentou.

1. A Indústria Naval Brasileira e o Estado

A indústria naval brasileira se desenvolveu de forma extremamente atrelada às políticas, planos, leis, subsídios e taxas de financiamento, promovidos ou concedidos pelo Estado brasileiro. O Estado agiu não só como financiador de estaleiros privados e proprietário de estatais, mas, principalmente, como cliente central do setor e regulador de seus rumos. Dessa forma, quando tais estímulos cessavam, a indústria mergulhava num processo de retração. Como alguns estudos apontam, no entanto, esse processo não deve ser encarado de uma perspectiva unilinear, que obscurece inteiramente o peso relativo que setores da sociedade civil, como o empresariado industrial e os sindicatos de trabalhadores, tiveram na implantação de nosso projeto capitalista periférico (Forjaz 1984). Neste texto, destacamos o papel primordial do Estado, mas reconhecemos a necessidade de análises mais apuradas que deem conta da complexidade de todo o processo e do papel dos outros diversos atores nele envolvidos.

⁴ Ver, por exemplo: Pessanha e Pereira 2016.

Podem ser identificados, a partir do início do século XX, três fases fundamentais desses estímulos estatais, que chamaremos aqui de “impulsos à indústria naval”, com efeitos contraditórios sobre a organização produtiva e seus resultados, além do emprego e as condições de trabalho dos operários do setor. Um primeiro impulso iniciou-se na década de 1930, com o avanço industrial do período, a fundação da Companhia Siderúrgica Nacional (1941) e culminou com o Plano de Metas do governo Juscelino Kubistchek (1956-1961). O segundo, no período em que o Brasil vivia uma ditadura militar (1964-1985), pautou-se numa maior exploração da mão de obra, extensão da jornada de trabalho e forte repressão sindical para garantir, com a introdução de novas tecnologias e métodos de trabalho, altos índices de produtividade. Após um período de retirada do apoio do Estado ao setor, e de uma conseqüente retração profunda da produção e do volume da mão de obra da segunda metade de 1980 até o início dos anos 2000, a indústria naval viveu, principalmente após o ano de 2003 e o governo de Luiz Inácio Lula da Silva, o seu terceiro impulso. Com o amparo estatal e a demanda politicamente orientada da Petrobras, empresa estatal de economia mista, exploradora de petróleo, cujo acionista majoritário é o Governo do Brasil, a indústria naval recuperou-se. Entretanto, em anos recentes, mudados os rumos da economia e da política, o Estado outra vez retirou o apoio à indústria e esta se encontra em situação muito difícil, quase falimentar.

1.1 O primeiro impulso: indústria naval pesada e Plano de Metas (1930-1964)

A partir de 1930 emergiu um novo padrão de acumulação no Brasil, mais voltado para industrialização e alcançando o setor de transportes. Inaugurava-se um período de forte centralização do poder, em que o projeto de transformar o Brasil e promover o seu desenvolvimento, foi pouco a pouco ganhando contornos mais nítidos e se concretizando através de políticas públicas diversas.

O chamado “trabalhismo” de Getúlio Vargas,⁵ composição bem orquestrada de demandas privadas setoriais, aspirações dos trabalhadores urbanos (os “Trabalhadores do Brasil” como eram sempre interpelados) e interesses do grande latifúndio, forneceu a base ideológica que permi-

⁵ Ver Gomes 1988.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

tiu ao Estado atuar, dos anos 1930 à década de 1950, na criação de infraestrutura (Companhia Siderúrgica Nacional, Petrobrás), promoção da indústria (orientação de investimentos, política de subsídios) e regulação das relações de trabalho (a Consolidação da Legislação Trabalhista em 1943). Embora mantendo os compromissos com as classes dominantes tradicionais (agrárias, comerciais), Vargas teria optado pela implantação de um novo padrão de crescimento centrado na indústria (Furtado 1959; Castro 1969; Tavares 1972).

Na área de transportes, fundamental para a viabilização desse projeto, o Plano Geral de Viação Nacional, de 1934, definiu as rodovias como as principais vias integradoras do mercado nacional no país. Com a priorização dada pelo governo ao setor rodoviário, o transporte via trens ou navios se tornou mais escasso. Em 1940, entretanto, foi criada a empresa estatal Serviço de Navegação da Bacia do Prata⁶, e em 1941, a Comissão da Marinha Mercante (CMM), uma autarquia subordinada ao Ministério dos Transportes que tinha como objetivo disciplinar a navegação.⁷ A CMM garantiu à União o direito de explorar, conceder e autorizar os serviços da navegação, marítima, fluvial e lacustre, e regulamentou a presença do Estado no setor, iniciada com a criação do Lloyd Brasileiro. E ainda, com a morte em 1941 de Henrique Lage, proprietário da Companhia Nacional de Navegação Costeira, o governo se apropriou de seus empreendimentos e a sua Cia tornou-se estatal.⁸

Mas, apesar de tais iniciativas, foi principalmente desde o final da década de 1950 que o setor naval brasileiro viveu um período de maior estímulo governamental e investimento. O aço só foi amplamente introduzido na indústria de construção naval após a Segunda Guerra. Até os anos 1936, a origem da matéria-prima utilizada era a seguinte: madeira, aço, ferro fundido (exceto as partes integrantes de máquinas), bronze, ligas, tintas e vernizes nacionais; 90% de laminados, 20% do material para instalação elétrica, 80% das máquinas, 90% de maquinários e equipamentos importados. O avanço da industrialização e o progresso do setor

⁶ A Bacia do Prata é formada pelas sub-bacias dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai e por seus respectivos afluentes. Ocupa uma área de 4,3 milhões de km² em territórios argentino, boliviano, brasileiro, paraguaio e uruguaio.

⁷ Goularti Filho 2010, 250.

⁸ Pessanha 2012, 33.

eletro-metal-mecânico viabilizaram a adoção de técnicas mais avançadas de construção, baseadas no uso do aço para a produção das embarcações nacionais.⁹

O Brasil contava, na metade do século XX, com 119 armadores privados, sendo o maior deles a Cia de Comércio e Navegação com uma frota de 18 navios. As grandes bacias hidrográficas do país eram exploradas por três autarquias federais: a Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará (SNAPP), criada em 1940; a Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), criada em 1943; e a Companhia de Navegação do São Francisco (CNSF), criada em 1955. No transporte de longo curso atuavam a Lloyd Brasileiro (com 24 navios), a Frota Nacional de Petróleo¹⁰ (FRONAPE, com 25 navios) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN, com 2 navios). Estas eram responsáveis por 3,9% das exportações e 10,5% das importações.¹¹

A partir de 1956, em consonância com os padrões de industrialização pesada expressos no Plano de Metas do presidente Juscelino Kubistchek (1956-1961), a indústria naval brasileira passou por uma mudança bastante significativa, amparada pelos subsídios e incentivos do Estado e pela estreita relação deste com o capital privado da indústria naval internacional. Já no primeiro ano do governo o ministro da Viação e Obras Públicas, Lúcio Meira, apresentou um estudo sobre a situação da marinha mercante nacional, identificando o baixo índice de participação das embarcações nacionais nos fretes do comércio exterior e os altos encargos pagos pelos fretes internacionais.¹² Assim, o Conselho de Desenvolvimento da Presidência da República propôs o reaparelhamento do setor a partir de duas propostas, que deveriam ser escolhidas pelo governo: estatização ou liberalização. A gestão de Juscelino Kubistchek (JK) optou pela segunda.

O governo JK foi, sem dúvida, um dos que mais apoiou a indústria naval. Tal estímulo, entretanto, privilegiou o capital privado e internacional, em detrimento das companhias estatais. De acordo com as análises do governo à época, não havia capital privado nacional capaz de assumir a Cia Costeira e a Lloyd Brasileiro, o que justificaria a atração de empresas

⁹ Pessanha, 2012, 45.

¹⁰ A Fronape foi criada em 1949 e incorporada pela Petrobrás em 1952. Posteriormente passou a fazer parte da Transpetro, subsidiária da Petrobras.

¹¹ Goularti Filho 2010, 253.

¹² Pessanha 2012, 46-47.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

multinacionais. Por isso foi criada uma linha de financiamento específica para renovar a frota e desenvolver a indústria naval através do investimentos do capital estatal e externo.¹³

O governo criou a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM), que incidia em 15% sobre os fretes líquidos de cabotagem, e o Fundo da Marinha Mercante (FMM), composto basicamente pelos recursos da Taxa arrecadada junto às companhias de navegação estrangeiras, oficiais e armadores nacionais que operavam navios estrangeiros afretados. O Fundo tinha como objetivos evitar a importação de embarcações e diminuir os custos com o afretamento de navios estrangeiros; incitar a renovação, a expansão e a recuperação da frota mercante nacional; garantir encomendas à indústria de construção naval; e estimular a exportação de embarcações. Os recursos eram recolhidos pelo BNDE (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico) numa conta especial administrada pela CMM.

Formou-se também o Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (GEICON), ligado ao Conselho de Desenvolvimento. O GEICON, que passou a elaborar normas para projetos voltados à construção naval, criava dificuldades à compra de navios estrangeiros e favorecia a importação de equipamentos para a construção de navios.¹⁴ Foi responsável pela aprovação de projetos de ampliação dos principais estaleiros privados do país e pela vinda de grupos estrangeiros: beneficiou o Estaleiro Mauá, a Indústria Reunidas Caneco, o Estaleiro Emaq, o Estaleiro Só (único fora do Rio de Janeiro), a empresa japonesa Ishikawajima Heavy Industries (Ishibrás)¹⁵ e a holandesa Verolme United Shipyards (Verolme).¹⁶ O Grupo ainda orientou a construção de três diques secos para navios até 35 mil TPB. O custo total do programa executado foi avaliado em US\$ 8,6 milhões.¹⁷

Em termos da transformação do sistema produtivo, pode-se afirmar que nesse período foi criada a “base técnica de produção de navios metálicos de porte superior a 1000 tpb no país”. (Motta Veiga, 1984). A

¹³ Documento do Conselho de Desenvolvimento, p. 7, 1956 (*apud* Goularti Filho, 2010, 254).

¹⁴ Pessanha 2012, 47.

¹⁵ O estaleiro Ishibrás foi o responsável pela introdução de métodos toyotistas na indústria naval, embora sua difusão a outros estaleiros não tenha tido sucesso.

¹⁶ O estaleiro que recebeu o maior financiamento do BNDE foi o estaleiro Mauá. Ver: Pessanha, 2012, 47.

¹⁷ Lessa 1983, 50.

introdução de novas técnicas (basicamente o uso de soldagem automática, permitiu a pré-montagem de seções inteiras do navio e avançado acabamento) e novos sistemas de planejamento de produção (como a expansão de desenhos e modelos), essas mudanças refletiram as experiências de construção naval após a 2ª. Guerra Mundial, que alcançaram o Brasil na segunda metade dos anos 50, principalmente através do exemplo da indústria japonesa.

Desta forma, o Estado reforçou sua posição de estimulador da consolidação da indústria naval, gerindo e repassando um grande volume de recursos voltados ao desenvolvimento do setor. A indústria naval pesada nascia também, portanto, de forma vinculada e dependente do segmento estatal.

1.2 O segundo impulso: golpe militar, exploração do trabalho e “milagre econômico”

Apesar de, na década de 1960, o parque industrial naval estar formado e as importações de novos navios suspensas, a produção dos estaleiros sofreu um declínio em virtude da desorganização da administração portuária, da ação desarticulada dos armadores, dos altos custos de produção e da expansão dos estaleiros. A inflação no Brasil registrou taxas altíssimas entre 1963 e 1964, chegando ao patamar de 91,9% em 1964,¹⁸ mas o Estado manteve o seu interesse no desenvolvimento do setor naval.

João Goulart, presidente do Brasil antes do golpe de 1964, havia formulado o “Programa de Construção Naval 1963-1965”, dentro do Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social.¹⁹ Mas o Programa, que previa a construção de 33 embarcações, acabou cancelado pelo governo militar que impôs uma ditadura ao Brasil até 1985. A estratégia adotada a partir de então voltou-se para a privatização das companhias nacionais.

Entre 1964 e 1967, a produtividade dos estaleiros nacionais continuou baixa.²⁰ Em 1966 o Governo do Marechal Castelo Branco (1964-1967) transformou a Lloyd Brasileiro e a Cia Costeira em sociedades anônimas, retomando o processo de privatização e abertura ao capital externo. A primeira passou a se dedicar apenas aos serviços de cabo-

¹⁸ Bresser-Pereira e Nakano 1984, 107.

¹⁹ Goularti Filho 2010, 257

²⁰ Pessanha 2012, 59.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

tagem e a segunda aos reparos navais. Foram estabelecidas regras de reciprocidade no tráfego marítimo entre o Brasil e outros países, com a garantia de 40% da participação de navios sob bandeira nacional nos fretes de comércio exterior. Até então apenas a Lloyd Brasileiro poderia responder por essas linhas.²¹

Em 1966, a Cia Costeira foi dissolvida e abriu-se um espaço ainda maior para as companhias privadas de navegação. Nesse mesmo ano, a fusão de 13 pequenas companhias deu origem a Cia Libra de Navegação. Esta, juntamente com a Companhia Paulista de Comércio Marítimo, a Frota Oceânica Brasileira, a Empresa de Navegação Mercantil (antiga Comércio e Navegação), a L. Figueiredo Navegação e Netúnia Sociedade de Navegação, a Docenave (setor de navegação da Companhia Vale do Rio Doce, criada em 1962), a FRONAPE e o Lloyd Brasileiro, compunha o grupo de companhias de longo curso beneficiadas pelos planos de construção naval.²²

Entre 1964 e 1967, na verdade, o Estado se retirou do centro da produção naval, estimulando uma atitude mais autônoma dos estaleiros e armadores. Mas manteve seu apoio, através de subsídios, financiamento dos estaleiros privados e absorção de grande parte de sua produção. Essa política sofreu uma inflexão a partir da gestão do General Costa e Silva (1967-1969), que adotou um padrão de desenvolvimento mais calcado em grandes investimentos do Estado, tanto em bens de consumo durável quanto nas indústrias de bens de capital, com destaque à indústria naval. Lançou, logo no início de seu governo, o “Plano de Emergência para Construção Naval” (1967-1970) que tinha como objetivo a encomenda de 10 cargueiros e 20 embarcações pequenas (Goularti Filho 2010, 258).

Em 1969, através do Decreto 64.125 de 19 de fevereiro, o governo transformou a Comissão da Marinha Mercante em Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), uma autarquia mais centralizada, financeiramente poderosa e atuante. A SUNAMAM passou a ter o controle sobre a navegação marítima e fluvial, a elaboração de planos para a construção naval e a liberação de recursos do Fundo da Marinha Mercante.²³ Além disso, foram realizadas medidas de ampliação da participação da bandeira nacional no tráfego de longo curso, o que beneficiava diretamente o setor.

²¹ Pessanha 2012, 60.

²² Goularti Filho 2010, 259.

²³ Como indicam os Decretos-Lei 11.143/1970, 67.992/1970 e 73.838/1974. Disponíveis em <http://www6.senado.gov.br/sicon>. Acesso em 13/09/2013.

O tráfego geral de cargas adotou o critério 40-40-20 onde 40% do transporte de cargas era realizado por navios de bandeira brasileira, 40% por navios de bandeira do parceiro comercial do Brasil e 20% por navios da chamada terceira bandeira. As cargas importadas destinadas às empresas estatais ou aos órgãos governamentais, somente poderiam ser transportadas por empresas nacionais de navegação, que tiveram reserva igualmente das conferências de exportação de café, cacau e algodão.²⁴

Foram medidas como essas que garantiram que entre os anos 1970 e 1980 quase toda a importação de granéis ficasse reservada às companhias nacionais. Ampliou-se consideravelmente a participação da bandeira brasileira (navios próprios ou afretados) no longo curso, passando de 3,9% em toneladas em 1958, para 34,6% em 1970 e 49,6% em 1980,²⁵ graças aos benefícios estatais a alguns grupos privados.

Com o fim do Plano de Emergência, as encomendas do setor voltaram a ter queda, evidenciando, mais uma vez, a forte dependência desta indústria ao Estado. Os militares, para reverter essa tendência, promoveram o I Plano de Construção Naval (I PCN - 1971 a 1974) no governo do General Emílio Médici (1969-1974); o II Plano de Construção Naval (II PCN - 1974 a 1979); e o Plano Permanente da Indústria Naval, estes dois últimos, no governo do General Ernesto Geisel.

A implementação progressiva do primeiro Plano da Construção Naval – I PCN (1971-1974) pela ditadura militar, correspondeu à consolidação de novos métodos administrativos e industriais: o aumento da mecanização e automação do processo de preparação do aço, o uso extensivo de solda, melhoria considerável na capacidade de movimentação de placas e blocos no interior dos estaleiros (com o uso de macacos hidráulicos e guindastes), difusão e aplicação de acabamento avançado, centralização de sistemas de planejamento e controle da execução da obra, redefinindo a relação entre setores de projetos e produção.

A partir daí, foram superqualificados, por um lado, técnicos ligados aos setores de preparação do trabalho e desqualificados, por outro, muitos trabalhadores especializados, tornando-se mesmo, alguns, completamente desnecessários. Alteraram-se a hierarquia profissional e a relação dos operários com máquinas e ferramentas. Abriu-se assim o campo para

²⁴ Goularti Filho 2010, 259.

²⁵ Goularti Filho 2010, 260.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

a rotinização e a banalização de trabalhos e para a difusão da polivalência dos operários antes especializados, já que a própria procura de navios se padronizara um pouco.

Assim o setor naval – beneficiado em grande parte pelo chamado “milagre econômico brasileiro”²⁶ – entre 1970 e 1974 cresceu 183% às custas de uma maior exploração da mão de obra e extensão da jornada de trabalho (enquanto o emprego no setor cresceu apenas 18%)²⁷. De fato isso ocorria num momento de forte repressão ao movimento sindical, num país governado, desde 1968, sob a vigência do Ato Institucional n. 5, que dava poderes absolutos ao regime ditatorial e suprimia direitos civis e políticos. Esse período ficou marcado como um dos mais sombrios e repressores da história nacional.

Como mostram Bresser-Pereira e Yoshiaki Nakano em *Inflação e Recessão*, com a ditadura militar (e especialmente entre 1964 e 1974), a inflação que se mantinha desde o início da década de 1960, tendeu a reduzir-se, já que os trabalhadores pagavam a conta da política inflacionária em termos de redução de salário. No decorrer da década de 1970, quando o movimento sindical recuperou em parte seu peso político, no contexto das manifestações do chamado “novo sindicalismo”²⁸ e as perspectivas de uma transição política para a democracia afloraram, os trabalhadores passaram a exigir melhores salários e condições de trabalho.²⁹

Mas esses anos trouxeram também os reflexos da chamada crise do petróleo, redesenhando a produção e circulação de mercadorias, com impactos sobre a indústria naval: a queda da produção de tanques, ligados ao segmento do petróleo, e que correspondia a 79,73% da produção mundial, refletia o declínio geral. O Brasil, no entanto, se beneficiava da situação crítica do setor naval nos países produtores tradicionais e do aumento

²⁶ O milagre econômico brasileiro, também chamado de “anos de chumbo” foi um período de grande crescimento econômico nacional, concentração de renda e repressão, entre 1969 e 1973. Ver, entre outros: Gaspari 2002.0

²⁷ Pessanha 2012, 62.

²⁸ O “novo sindicalismo” foi um movimento que surgiu no final da década de 1970 no ABC paulista e tinha como principal liderança o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Setores dinâmicos do operariado urbano paulista iniciaram um processo de grandes mobilizações sociais, greves, questionamento da estrutura sindical e trabalhista. A formação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) é também resultado de todo esse processo de acúmulo

²⁹ Bresser-Pereira e Nakano 1984, 106.

de sua capacidade produtiva, estimulada pelos planos governamentais. Num quadro de desaceleração das potências mundiais deste segmento, o Brasil e outras nações alcançaram as mais altas posições no ranking de produção naval. Segundo pesquisa da Lloyd's Register do Brasil, na virada dos anos 1970 para 1980 o Brasil teria chegado ao segundo lugar em volume de encomendas de embarcações.³⁰

O chamado “milagre econômico”, contudo, não se manteve por muito tempo. As encomendas do II PCN não foram entregues e parte das dívidas não foram pagas. A indústria começou a apresentar sinais claros de dificuldades, sofrendo finalmente os efeitos da crise que atingia a economia mundial, e que impediram a concretização do III Plano Nacional de Desenvolvimento do Governo Federal, esvaziando as oportunidades de investimento.

O aumento brutal do preço do petróleo travou as demandas de embarcações brasileiras nos anos 1980. Os principais armadores nacionais, estatais (Petrobras e Vale do Rio Doce), deixaram de realizar encomendas; o governo extinguiu o subsídio a fundo perdido para os estaleiros e decidiu abandonar a participação direta no financiamento das embarcações; diminuiu-se o prazo de financiamento de navios em 5 anos, passando de 15 para 10 anos.

Com a escassez dos financiamentos e obras, e o início da retração do Estado como promotor do setor, os estaleiros recorreram a grandes volumes de empréstimos bancários, respaldados pela SUNAMAM. A autarquia iniciou um procedimento financeiro considerado pouco ortodoxo, de aceite de duplicatas emitidas pelos estaleiros e negociáveis na rede bancária, e a emissão de cartas de crédito. A indústria mergulhava numa profunda crise, que levaria à retração do setor e a uma lenta agonia de seus operários.

Neste crítico cenário econômico, a atuação da SUNAMAM foi diretamente questionada, ainda durante o último governo militar, do General João Figueiredo (1979-1985). Descobriu-se, além de diversas outras irregularidades, que um grande volume de repasses de recursos da SUNAMAM para os armadores havia sido realizado sem qualquer controle.

³⁰ Nossa pesquisa de campo, entretanto, evidenciou a existência de contestações, por parte dos atores sociais que participaram desse momento, aos dados da época. Informações coletadas em entrevistas realizadas indicam que o Brasil nunca chegou a tal patamar de produção de TPB na década de 1970.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

Nesse cenário de profunda desconfiança, as negociações entre armadores e estaleiros também foram paralisadas e contribuíram para tornar o quadro ainda mais crítico.³¹

Em 1986, durante o processo de reabertura política, e já na gestão do primeiro presidente civil após 1964, José Sarney (1985-1990), o Ministério dos Transportes sugeriu reformas para o setor, privilegiando o papel do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante em detrimento da SUNAMAM. No mês de janeiro de 1989, através da Medida Provisória 27, foram extintos 14 órgãos da administração federal, incluindo a autarquia. Suas competências foram transferidas para a recém-criada Secretaria de Transportes Aquáticos (STA).³²

Apesar da frota brasileira ter aumentado de 400 mil TPB em 1930 para 9,5 milhões de TPB em 1983, ainda era insuficiente para a demanda nacional e a dependência de embarcações estrangeiras de mantinha. Dados da SUNAMAM mostram que em meados da década de 1980 o percentual de navios estrangeiros em relação à carga transportada na exportação correspondia a cerca de 80% do total.³³

A Marinha possuía a frota armada, navios de transporte e o Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro; o Ministério de Minas e Energia possuía a maior frota mercante sendo a da Petrobras (de petroleiros), Docenave (de graneleiros), e a Vale do Rio Doce (de navegação). O Ministério da Indústria e Comércio possuía navios de cabotagem para transporte de carvão através da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e o Ministério dos Transportes, através da SUNAMAM, controlava a Companhia de Navegação do São Francisco, a Serviço de Navegação da Bacia do Prata, a Empresa de Navegação da Amazônia, que por sua vez era responsável pelo Estaleiro de Reparos e Construção Naval Vai-de-Cans e o Lloyd Brasileiro. O Lloyd era responsável ainda pela Lloyd Libra Navegação e a Cia de Transportes Intermodal, a Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A, a Cia de Transportes Integrados Lloydbrati, a Graninter Transportes

³¹ As investigações sobre o chamado “Escândalo da SUNAMAM” foram desenvolvidas a partir de 1984. Em fevereiro de 1985, pressionado pelas dívidas, o proprietário do Estaleiro Mauá cometeu o suicídio, logo após chegar à sede administrativa da empresa, no centro do Rio de Janeiro (Jornal do Brasil, ed. de 8/2/1985, p. 1).

³² Goularti Filho 2010, 264-265.

³³ Conforme dados da SUNAMAM. Ver: Pereira 2012, 52.

Marítimos do Graneis S.A e a Cia Navegação da Amazônia.³⁴ Com a crise, toda essa estrutura ruiu e o Estado se afastou do setor.

No final da década de 1980, a indústria da construção naval, operava com uma capacidade ociosa de quase 60% e empregava cerca de 18 mil trabalhadores. A frota do Lloyd Brasileiro, que circulara por cerca de 250 portos em todos os continentes, foi se tornando obsoleta, assim como as dos outros principais armadores privados.

1.3 O terceiro impulso: a volta do apoio do Estado ao setor no século XXI

Nos anos 1990, num cenário político já comprometido com as teses de inspiração neoliberal que orientavam o processo de globalização, a situação econômica serviu como justificativa para que os governos de Fernando Collor/Itamar (1989-1994) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) promovessem inúmeras privatizações, desnacionalizações, fechamento de autarquias, cortes nos investimentos e abertura comercial e financeira. Assistimos ainda uma forte dinâmica especulativa, alta mobilidade de capitais e juros altos. As políticas de desenvolvimento nacional foram deixadas de lado e os objetivos da macro conjuntura econômica se sobrepuseram. A recessão foi acrescida do aumento exponencial do desemprego. Nesse contexto, a infra-estrutura logística do país foi sucateada. Com a Portobrás (Empresa de Portos do Brasil S.A.) extinta, as operações portuárias privatizadas, aumentou o número de terminais privados e o Lloyd Brasileiro entrou no Plano Nacional de Desestatização. Suas embarcações foram progressivamente leiloadas por preços muito abaixo do mercado.

A opção dos referidos governos foi pela diminuição da intervenção do Estado nas esferas da vida social e econômica. A ausência de financiamento ao setor e o plano de desnacionalização de empresas estatais estimulou a abertura da indústria naval brasileira aos grandes grupos internacionais entre os anos 1990 e 2000. Tal fato contribuiu ainda mais para a concentração do setor nas mãos das grandes companhias de navegação.³⁵

³⁴ Pessanha 2012, 238.

³⁵ Goularti Filho 2010, 269.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

A Flumar (fundada em 1970) foi vendida em 1996 para o grupo francês LDA e o norueguês KGJS; a Aliança (1950) para a alemã Hamburg Sud.³⁶ em 1998; a Libra (fundada em 1966) para chilena Companhia Sudamericana de Vapores (CSAV) em 1999; e a Mercosul Line (1999) para o grupo dinamarquês Maersk em 2006. A Cia Mercantil (antiga Cia. Comércio e Navegação, do Estaleiro Mauá), a Netumar, a Interunion, a Paulista e a Viamar, faliram na década de 1990.³⁷ O quadro era de desmonte do setor nacional.

Além disso, na segunda metade da década de 1990 algumas contraditórias medidas ligadas ao segmento do petróleo, que teoricamente objetivavam a retomada da indústria naval, foram realizadas pelo governo de Fernando Henrique Cardoso. Em 1995 o Congresso Nacional aprovou uma medida que autorizou a União a contratar, com empresas estatais ou privadas, a pesquisa e lavra de jazidas, refino do petróleo nacional ou importado, importação e exportação de petróleo, derivados e gás natural, transporte de petróleo, derivados e gás natural.

Em seguida foi aprovada a Lei do Petróleo (n. 9478 de 1997), que revogou a legislação de Vargas relativa ao monopólio estatal da União em relação à pesquisa, refinamento e transporte de petróleo e gases raros no território nacional. A nova lei abriu o mercado de petróleo no Brasil, estimulou a exploração *offshore*, incitou a contratação de serviços de embarcações para apoio marítimo e expôs a indústria nacional ao setor externo.³⁸ A indústria naval nacional perdeu espaço para a concorrência internacional.³⁹

Foi nesse mesmo ano de 1997 que a multinacional anglo-holandesa Shell entrou no mercado brasileiro de gás natural comprando parte das ações da Companhia de Gás de São Paulo (Comgás) e a norte-americana

³⁶ A alemã Hamburg Sud, uma das maiores companhias de navegação do mundo, também adquiriu no mesmo ano as linhas para a Europa da Transroll, fundindo esta Cia à Aliança. Ver Goularti Filho 2010, op. cit., pp. 267-268.

³⁷ A Cia Mercantil faliu em 1988; a Netumar em 1994; a Interunion em 1996 e tanto a Paulista e quanto a Viamar em 1999.

³⁸ Furtado 2002.

³⁹ Alguns autores, entretanto, indicam esse período de abertura e a Lei do Petróleo como fundamentais para a recuperação que se seguiria posteriormente no país. Ver, por exemplo, Pasin 2002 e Jesus e Gitahy 2009.

Chevron (Texaco). Instalou seu escritório de Exploração e Produção de petróleo no Rio de Janeiro. Em 2001 foi a vez da norueguesa Statoil.⁴⁰

A frota nacional passou de 9,5 milhões de TPB em 1983 para 6,08 milhões TPB no ano 2000, e a participação de navios com bandeira brasileira, que já estava em queda, declinou de 49,6%, em 1980, para 21,0% na década de 1990. O emprego no setor, que em 1979 chegou a atingir o índice de 39.155 trabalhadores, caiu para apenas 1.880 operários em 1998. O BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, desde 1982), que cumprira papel de estimular a industrialização no Brasil, se tornou o coordenador do Programa Nacional de Desestatização.

O desmonte do setor nacional de navegação foi consolidado com a privatização do Lloyd Brasileiro em 1997 (em 1993 fora privatizada a Docenave), a desnacionalização e a quebra de armadores nacionais. A indústria naval, fortemente atrelada ao poder público estatal, dependente não só do financiamento da produção, como também da absorção da demanda produzida, sem esse apoio mergulhou numa crise profunda.

Numa tentativa de reverter esse quadro, em 1999 foi lançado o Programa de Apoio Marítimo (PROREFAM) pela Petrobras, que estabeleceu no edital de concorrência internacional a exigência de navios de bandeira brasileira. Segundo o programa, a montagem dos módulos nas plataformas e a finalização das unidades de produção deveriam ser feitas no Brasil, estimulando assim a produção nacional.⁴¹ A Petrobras licitou e contratou 22 embarcações, porém três contratos foram cancelados e o Programa, em sua primeira fase, não surtiu impacto significativo para o setor.

Em dezembro de 2000, no segundo mandato do governo de Fernando Henrique Cardoso, foi lançado o Programa Navega Brasil que previa a compra de três novos navios para a Petrobras, na ordem de 160 milhões de reais, distribuídos para três estaleiros cariocas. O Programa passou a utilizar a maior parte das verbas do antigo Fundo de Marinha Mercante (FMM)

⁴⁰ Conforme informações disponíveis nos sites das empresas, ver: <http://www.shell.com/bra/aboutshell/centenary/first-100-years/1990.html>; <http://www.statoil.com/brazil/pt/about/pages/default.aspx> <http://www.chevron.com.br/negocios/nossa-historia.aspx>, Acesso em 30 de setembro de 2013.

⁴¹ Jesus 2013, 57.

A indústria naval no Brasil:
três momentos de impulso estatal e a crise atual

Tabela 1
Volume de produção e número de trabalhadores (1960-1998)

ANO	EMPREGA- DOS	TPB CONTRA- TADAS	TPB ENTRE- GUES	SALDO
1960	1.430	73.320	0	73.320
1961	5.850	37.300	3.100	107.520
1965	11.600	118.160	15.740	338.870
1970	18.000	197.900	101.850	541.200
1971	18.500	1.349.550	174.000	1.716.750
1972	19.200	262.800	314.600	1.664.950
1973	20.000	384.700	259.500	1.790.150
1974	21.500	3.272.380	310.650	4.751.880
1975	23.000	1.965.920	474.600	6.243.200
1976	25.000	24.300	586.000	5.681.500
1978	31.000	203.640	820.680	4.543.860
1979	39.155	553.400	1.394.980	3.702.280
1980	33.792	337.300	1.193.800	2.845.780
1981	34.472	1.252.700	1.183.180	2.915.300
1985	21.463	599.975	772.814	2.219.211
1990	13.097	440.000	420.790	1.887.391
1996	5.562	65.120	235.150	759.092
1997	2.641	138.000	110.237	786.855
1998	1.880	6.000	149.117	643.738
TOTAL TPB		15.817.035	15.173.297	-----

Fonte: Sinaval (Sindicato Nacional das Indústrias de Construção Naval),
Revista do BNDES, 2002.

para a recomposição da frota e aumentou a participação limite do FMM nas operações da indústria naval em 5%. Modificou ainda o acesso às linhas de crédito para estaleiros e armadores, dilatou o prazo máximo do empréstimo para a construção naval em 5 anos, de 15 para 20.⁴²

A Petrobras, contudo, continuava a fazer novas encomendas de plataformas no exterior. A capacidade ociosa do setor no país era extremamente alta e não existiam regras especificando o grau de nacionalização das embarcações, o que fragilizava todo o setor. Em 1999, das 12 unidades de produção encomendadas pela Petrobras, apenas uma estava sendo construída no Brasil. O Estado voltava à cena para estimular o setor naval, porém muito timidamente.

Quando a produção nacional começa a ser retomada nos anos 2000, a defasagem técnica do setor naval era enorme; havia um deficit de mão de obra qualificada extraordinário. A maior parte dos trabalhadores qualificados não estavam mais acessíveis para trabalhar e transmitir seus conhecimentos às novas gerações.

Apesar das ações realizadas antes de 2003, foi principalmente a partir do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) que um novo ciclo desenvolvimentista foi inaugurado, com claros efeitos para a retomada da indústria naval do país.

“Impulsionada pelas encomendas crescentes da Petrobras desde 2001 e especialmente pela exigência de compras de fornecedores locais introduzidas pelo governo Lula em 2003, a indústria naval brasileira renasceu nesta década e já é a sexta maior do mundo. As encomendas aos estaleiros e os novos investimentos somam R\$ 55 bilhões, pelos cálculos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). São 195 embarcações já contratadas ou com a construção anunciada. A cifra coloca o país atrás de China, Coreia, Japão, União Europeia e Índia, mas à frente dos Estados Unidos. Em 2000, a indústria tinha menos de 2.000 empregados. Hoje, são 45 mil soldadores, mecânicos, entre outros trabalhadores. O número deve aumentar nos próximos anos com a instalação prevista de cinco novos estaleiros -cada um pode ter até 3.500 funcionários. Existem 25 estaleiros no país -todos privados, mas 2 foram arrendados à Petrobras.

⁴² Goularti Filho 2010, 269.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

Cada nova unidade receberá investimentos de até R\$ 1 bilhão e serão erguidas nos Estados de Alagoas, Bahia (duas, possivelmente), Espírito Santo e Rio -polo histórico da indústria naval e onde está a maior parte dos estaleiros do país.” (*Jornal Folha de São Paulo*, 29 de novembro de 2009)

Em 2003 a Petrobras lançou o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp) e no ano seguinte, em 2004, o Programa de Expansão e Modernização da Frota de Apoio Marítimo (Promef). O Promef, parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, se consolidou como principal programa desta nova fase da indústria naval. Era gerido pela Transpetro, subsidiária da Petrobras, e a maior armadora da América Latina e principal empresa de logística e transporte de combustíveis do Brasil, atendendo atividades de transporte e armazenamento de petróleo, derivados, álcool, biocombustíveis e gás natural.

O Programa teve como premissa a construção de navios no país com um índice de nacionalização de materiais e peças da ordem de 65% na sua primeira fase e de 70% na segunda, além da garantia de modernização e construção de estaleiros. Outras iniciativas importantes, relativas ao financiamento, contribuíram também para esse período de retomada.⁴³ O FMM, entretanto, continuou sendo a principal fonte de recursos para os projetos da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval do país. Foi ampliado o número de agentes financeiros dos recursos do FMM, passando a incluir todos os bancos públicos federais.⁴⁴

Logo foram introduzidas novas técnicas produtivas. A principal mudança foi de reorganização da produção, com a redução de fornecedores diretos e exigência de suprimentos *just in time*, com sistemas e blocos pré-montados. A indústria tornou-se uma indústria de montagem mais rápida envolvendo uma grande cadeia de produção. Por outro lado, as equipes responsáveis pela gestão de fornecedores e processo de planejamento

⁴³ Como a Lei n. 10.893 de 2004, que consolidou a Legislação do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) do FMM, e a Resolução n. 3.262 de 2005, do Conselho Monetário Nacional.

⁴⁴ Até então o BNDES era o único agente capacitado a atuar. Todavia, apesar do aumento do escopo de possíveis financiamentos, este banco continuou como principal agente financeiro do fundo. Guedes 2003, 52.

Figura 1
Estaleiros do Brasil



Fonte: SINAVAL.

ganharam importância especial dentro do estaleiro e os sistemas de gestão se tornaram mais sofisticados (Favarin et al 2011). A prática de pré-montagem do navio se consolidou. Os painéis são mais modernos, as peças do navio vem para o estaleiro já cortadas, prontas para se encaixar.

É importante destacar que a progressiva consolidação do setor incluiu também um forte movimento de expansão geográfica dos estaleiros, que foram espalhados estrategicamente pela longa costa marítima brasileira, de norte a sul, em nove estados além do Rio de Janeiro (onde se concentrava mais de 90% da produção até a crise dos anos 1990).

Assim, entre 2009 e 2013 o Brasil manteve um desempenho estável no setor.⁴⁵ O país já ocupava em 2012 posição de destaque no mercado

⁴⁵ Apesar de bastante inferior ao dos maiores produtores de TPB do mundo, os líderes asiáticos.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

offshore internacional de embarcações, como mostravam estatísticas divulgadas pelo SINAVAL, naquele ano, a partir de informações fornecidas pelo provedor de dados sobre indústria naval Clarksons (SINAVAL, op. cit., 2012).

No final de 2013 o governo anunciou a segunda fase do PROREFAM, que consistiu na contratação de 30 novas embarcações e 21 modernizações e jumborizações. O 3º PROREFAM, que ocorreu no âmbito da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), previa a contratação de 146 embarcações de apoio que deveriam atender ao conteúdo local mínimo, no período 2008–2014.⁴⁶

No âmbito do emprego, o crescimento no setor naval nacional também foi extremamente significativo. Segundo dados do Sindicato Nacional de Construção e Reparação Naval e *Offshore* em 2007 o número de empregados saltou para 40 mil. Em 2010, para 78.400.

1.4 A indústria naval brasileira hoje

O que se pôde observar nos últimos anos, depois do período de grande recuperação com as iniciativas principalmente do governo de Lula da Silva, foi o progressivo desmonte de todo o parque industrial recuperado e criado com a expansão geográfica dos estaleiros que aquele governo promoveu.

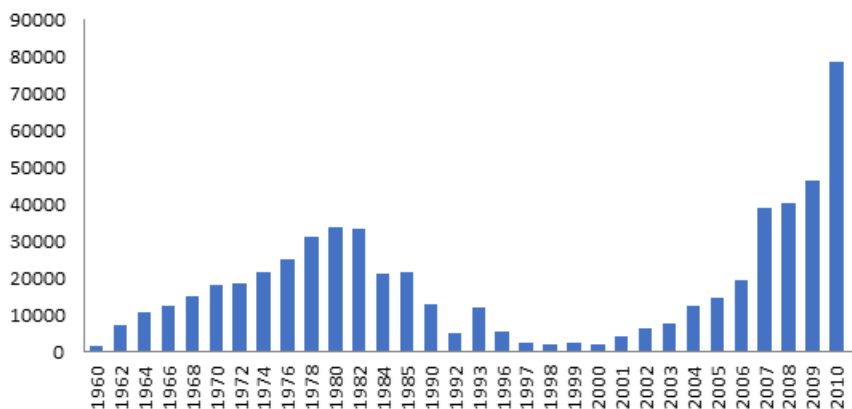
Desde 2014 o Sindicato Nacional das Indústrias de Construção Naval-SINAVAL começou a apontar, em seus relatórios, problemas que o setor estaria enfrentando. É bastante sintomático que o relatório desse ano tivesse um tom de defesa da importância estratégica da indústria, e um relato detalhado de seu crescimento e do volume, dispersão pelo país e diversidade de sua produção, além do aumento da empregabilidade, desde 2004.

Segundo o IPEA (Instituto de Pesquisas Aplicadas), a indústria naval teria crescido, a partir de 2004, 19,5% ao ano. Nesse período, o SINAVAL apresentou um quadro em que o Brasil estaria entre os 10 maiores construtores de navios e plataformas do mundo, na sexta posição.

O Sindicato dos empresários reconhecia os desafios de melhorar a produtividade da indústria e de aumentar a participação do “conteúdo local” de materiais, peças e equipamentos, que atendia as necessidades no que se referia a alguns elementos, mas ainda era dependente em outros.

⁴⁶ Jesus 2013, 57.

Gráfico 1
Evolução do Emprego na Indústria Naval 1960-2010



Fonte: Elaboração própria com vários dados do Sinaval de 2009, 2011; Pessanha 2013, 75 e Pereira 2012, 61.

O relatório se referia claramente à importância de uma política protecionista para a indústria e mostrava como diversos países tem mecanismos de apoio ao setor. Concluía indicando que as políticas de apoio, no caso do Brasil, deviam ser ampliadas.

Mas em 2015, o SINAVAL já falava abertamente na crise do setor, começando por destacar a queda brutal do emprego nos estaleiros.

Por outro lado, a Petrobrás anunciava um corte de investimentos e o afretamento de novas plataformas de produção de petróleo em licitação internacional.

O quadro se deteriorou com extraordinária rapidez. A situação que era relativamente estável quando da eleição presidencial de 2014, se tornou crítica após o impedimento da presidente (re) eleita Dilma Rousseff e as denúncias de corrupção envolvendo altos escalões de funcionários da Petrobrás. Sob suspeita, a empresa se retraiu. A crise atingiu os segmentos de construção de navios e plataformas. As encomendas foram redimensionadas, algumas canceladas. O PROMEF, o plano que dinamizara o setor, entrou numa era de incertezas.

No Rio de Janeiro, o estaleiro Eisa-PetroUm (Niterói) paralisou as atividades. O Ilha S/A, também parou, com a demissão de três mil trabalhadores, envolvidos na construção de embarcações diversas, de carga

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

de minérios a apoio marítimo. O estaleiro BrasFELS, de Angra dos Reis, informando a paralização de construção de sondas, demitiu mais de dois mil trabalhadores.

Passados quatro anos do início da crise, o SINAVAL registra a perda de mais de 50 mil empregos e a existência de cerca de 70% de capacidade instalada ociosa no setor de indústria naval. Hoje alguns poucos estaleiros funcionam concluindo encomendas ou fazendo reparos. Outros transformaram-se em grandes depósitos de contêineres.

Embora estratégico, o setor foi inteiramente esquecido pelos recentes planos de governos de inspiração neoliberal e sem qualquer compromisso com a autonomia e independência do Brasil frente aos avanços da globalização capitalista.

Quando terminávamos este texto, em agosto de 2019, o jornal Valor Econômico publicou, na primeira página, a notícia da suspensão das atividades “por tempo indeterminado, por falta de encomendas de navios”, do Estaleiro Atlântico Sul, no estado nordestino de Pernambuco. Fruto maior da expansão e dispersão geográfica pela costa brasileira da indústria naval nos governos de Lula da Silva, o estaleiro tentava renegociar uma dívida de R\$ 1 bilhão (cerca de 250 milhões de dólares), com o BNDES.

2. Estaleiro Caneco, depois Rio Nave: uma trajetória representativa

2.1. O Estaleiro Caneco, breve histórico

O estaleiro Caneco foi um dos estaleiros de maior destaque desde o início da indústria de construção naval no Brasil. Vicente dos Santos Caneco, seu primeiro proprietário, começou com um pequeno estaleiro de reparos no bairro da Saúde, no Rio de Janeiro. No final do século XIX, a região tornou-se um *cluster* com 3.000 trabalhadores. Em 1909 o estaleiro Caneco se expandiu e passou à praia do Retiro Saudoso, no bairro do Caju, também no Rio. Tinha capacidade para construir navios de até 2.500 toneladas, numa área com cerca de 12.000 m² e contando com uma ponte rolante com capacidade para levantar até 5.000 toneladas (Goularti Filho 2010). Neste momento, seu principal cliente era o Ministério da Guerra do Brasil.

No entanto, o Brasil ainda não tinha uma indústria pesada e tendia a explorar sua reserva florestal, em ampla defasagem técnica em relação à produção internacional de navios baseada no uso de ferro e aço (Pessanha 2012).

Tabela 2
Empregos em diversas regiões do País Número de empregos nos estaleiros associados (sem o segmento da Náutica)

UF	2004	2005	2006	2007 ¹	2008
RJ	10.636	12.385	17.052	24.003	20.403
ES	---	---	---	---	---
SP	661	781	795	1.578	1.065
SC	1.046	766	1.208	2.207	2.395
RS	---	---	---	---	---
PA	175	190	225	225	341
AM	---	---	---	---	2.500
CE	133	320	320	632	960
SE	---	---	---	---	---
BA	---	---	---	---	---
PE	---	---	---	480	5.613
Total	12.651	14.442	19.600	29.125	33.277

UF	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ²
RJ	23.654	25.987	25.020	29.967	30.506	35.458
ES	---	---	---	---	410	508
SP	1.414	781	721	1.604	1.782	1.838
SC	2.518	1.958	2.397	3.039	4.247	5.172
RS	820	5.500	5.500	6.174	19.954	9.454
PA	420	411	371	316	580	810
AM	2.637	9.244	11.987	13.372	11.902	12.110
CE	1.500	1.300	903	202	702	703
SE	---	350	345	38	38	58
BA	523	---	2.125	1.628	92	100
PE	7.014	10.581	9.798	5.696	7.923	15.680
Total	40.500	56.112	59.167	62.036	78.136	81.891

Fonte: SINAVAL.

(1) 2007 até agosto; (2) 2014 até julho.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

Com o impulso importante à siderurgia no pós-1930 e à indústria naval em particular no final de 1950, como vimos, o Estado passou a investir mais fortemente no setor e o estaleiro Caneco foi um dos beneficiados por esse apoio, tendo sua planta ampliada para 147 mil m². Aprovado pelo GEICON, habilitou-se a construir embarcações com mais de cinco mil toneladas de porte bruto (TPB). A primeira encomenda, de uma embarcação de 3 040 TPB, ocorreu em 1960, e depois de 1962 o estaleiro não só alcançou o quarto lugar no ranking de produção da indústria naval (entrega de embarcações acima de 1000 TPB, como seu proprietário Artur João Donato tornou-se presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval (SINAVAL).

Desde 1961, no entanto, a expansão começara a apresentar problemas, e o nível de produção do estaleiro começou a declinar. Fatores de diversas ordens teriam causado esse declínio relativo. Problemas de administração dos portos, a ação desarticulada dos armadores, o alto custo de produção devido ao esforço concomitante para expandir os negócios, tudo isso combinado com o processo inflacionário em curso. Os empresários também reclamavam dos altos custos salariais vigentes, uma vez que os salários no setor ficavam acima da média nacional na indústria, certa-

Quadro 1 Número de unidades em construção nos 20 principais países

1 China	584	11 Turquia	109
2 Japão	378	12 Malásia	98
3 Estados Unidos	350	13 Coreia do Sul	96
4 Indonésia	203	14 Itália	94
5 Holanda	197	15 Cingapura	89
6 Brasil	169	16 Índia	75
7 Noruega	159	17 França	74
8 Reino Unido	131	18 Canadá	58
9 Alemanha	125	19 Finlândia	31
10 Vietnam	111	20 Dinamarca	30
Total			3.161

Fonte: Clarksons SIN/SINAVAL (Obs: não foram consideradas embarcações abaixo de 1000 toneladas de capacidade de carga, nem de transporte fluvial.)

Quadro 2
Tecnologia e Inovação -1º semestre de 2014
Principais fornecedores

Materiais e equipamentos	Fornecedor	Unidade local
Aço naval / chapa grossa	Usiminas-Cosipa	Sim
Pintura e revestimentos	Akzo Nobel, Jotun, WEG	Sim
Sistemas de tubulação	V&M Tubes, Tenaris, Tuper Tubes, Apolo	Sim
Cabos, redes e painéis	Prysmian e Nexans, WEG, ABB	Sim
Geradores e motores auxiliares	WEG, Caterpillar, GE, Voith, Scania	Sim
Bombeamento	Sulzer	Sim
Automação	ABB	Sim
HVAC – Refrigeração e aquecimento	Heinen & Hopman	Não
Elastômeros	Lanxess	Sim
Motor principal	MAN, Daihatsu, Kawasaki, Mitsubishi, Wärtsillä, MTU, MAN, ABB	Não
Comando, controle, direção e navegação	Kongsberg, Northrop Grumann, ABB	Não
Comunicação marítima, por rádio e satélite	Astrium / EADS, Harris CapRock	Não

Fonte: SINAVAL

mente devido à força do movimento sindical dos trabalhadores navais, em associação com a Confederação dos Marítimos. A força crescente do movimento sindical brasileiro foi, sem dúvida, um dos fatores proeminentes do apoio do empresariado ao golpe militar de 1964.

Depois do golpe, entretanto, e das profundas mudanças que prejudicaram e reprimiram especialmente os trabalhadores e seus sindicatos, a indústria naval brasileira enfrentou ainda uma situação crítica. A falta de planejamento do setor e a baixa demanda do mercado, refletiam um quadro de crescente privatização da produção e de ajustes do papel do Estado como indutor da indústria.

A indústria naval no Brasil:
três momentos de impulso estatal e a crise atual

Tabela 3
Empregos nos estaleiros 2015 (até dia 15/12)

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Dez
Sudeste	42.474	43.448	40.160	38.671	38.086	37.334	36.545	32.587	26.566
Sul	15.172	15.447	14.051	14.122	16.108	16.083	15.985	15.866	15.258
Norte	9.585	9.195	11.188	9.810	9.497	8.655	8.482	8.927	8.678
Nordeste	7.627	7.504	6.677	7.322	7.390	7.155	6.683	6.712	6.546
Total	74.858	75.594	72.076	69.925	71.081	69.227	67.695	64.092	57.048

Fonte: SINAVAL

Sinais de uma nova orientação só surgiriam a partir do final dos anos 1960, com o Plano de Emergência para a Construção Naval, que tentou enfrentar os problemas com o estabelecimento de novas regras de reciprocidade no transporte marítimo entre o Brasil e outros países -assegurando 40% de participação de navios de bandeira nacional em fretes do comércio exterior- e com o estímulo aos armadores, garantindo-lhes rotas de longo curso, anteriormente sob o controle exclusivo da empresa estatal Lloyd Brasileiro. As novas encomendas de navios, para a navegação de longo alcance, injetaram outro dinamismo ao setor. As taxas de utilização da capacidade das empresas subiram para 60% de 1967 a 1970, e a produção em toneladas de porte bruto atingiu 344 000 TPB. Em 1969, a CMM tornou-se a SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante).

O fim do Programa de Emergência, em 1970, trouxe uma nova crise de encomendas, e um grupo de trabalho interministerial foi criado, para analisar o problema e propor medidas para sua solução. O primeiro Plano de Construção Naval (I PCN, 1970) teve o objetivo de aumentar a mecanização e automação da preparação do aço, o uso de solda, macacos e gruas hidráulicas e centralização de sistemas. O plano previa encomendas de 1,8 milhões de tpb, com valores financeiros envolvidos de USD 1 bilhão, facilitando ainda mais a importação de equipamentos.

Em 1974, sob o governo de Ernesto Geisel, foi lançado o II PCN. Este plano compreendeu um volume de encomendas (5,3 milhões de TPB) e despesas planejadas (USD 3 bilhões), que correspondiam ao triplo de toneladas e recursos financeiros do primeiro PCN. Em 1979, o

setor empregou diretamente mais de 39 mil trabalhadores, e no primeiro semestre de 1980 o Brasil teria alcançado o segundo maior volume de encomendas em todo o mundo, atrás apenas do Japão (Motta Veiga, 1984). Nesta época os estaleiros Ishibrás, Verolme, Caneco e Mauá se tornaram líderes da indústria de construção naval até a crise em 1980-1990. Em 1980, Artur Caneco elegeu-se presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), atestando a importância do setor naval.

2.2 A crise do setor naval e o estaleiro Caneco

Desde o final da década de 1980, entretanto, o efeitos da depressão decorrente das chamadas “crises do petróleo” vinham atingindo fortemente o Brasil, levando o governo a reduzir a intervenção na economia. A SUNAMAM mergulhou em uma crise profunda e uma investigação descobriu ainda casos de suposta corrupção em suas iniciativas, ligados à concessão de créditos aos estaleiros sem controle financeiro e com óbvios prejuízos para o Estado. Sob forte pressão econômica e política, os estaleiros intensificaram a demissão da grande maioria dos trabalhadores na virada dos anos 1980 para 1990. O segmento, que empregava cerca de 30 mil trabalhadores no final da década de 1970, no ano de 1998 empregava menos de 2 mil trabalhadores (Pereira 2014, 84).

O Caneco foi um dos últimos estaleiros a sofrer os efeitos da crise. Em 1985 tinha capacidade de construir navios de até 100.000 TPB e empregava cerca 10.000 de trabalhadores (incluindo os trabalhadores subcontratados). Porém, como os demais estaleiros, não conseguiria sobreviver nessas condições por muito tempo.

A crise no Caneco se iniciou com um processo de atrasos de salários e desrespeito à legislação trabalhista na segunda metade dos anos 1980. Os trabalhadores passaram a realizar manifestações frequentes pelo cumprimento dos direitos e contra os despedimentos sem o pagamento das verbas rescisórias. Mas a diminuição das obras no setor naval fez o estaleiro reduzir drasticamente o contingente de operários navais.

Segundo Pedro Carlos Batista⁴⁷, soldador no Estaleiro Caneco no

⁴⁷ Pedro Batista tinha 60 anos e trabalhava no setor naval há 30. Atuou primeiro por 10 anos no Ishibrás e em seguida 13 anos no Caneco, até a falência. Foi recontratado pelo Estaleiro Rio Nave e no momento da entrevista ocupava o cargo

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

período da falência, os trabalhadores recebiam frequentemente o salário com atraso e vinham sendo obrigados a entrar em férias coletivas. Também eram realizadas demissões sem o pagamento das verbas rescisórias. Em uma das manifestações realizadas pelos trabalhadores, o então presidente do Sindimetal, Luiz Chaves, chegou a ser preso pela polícia. Em 1997 o Estaleiro literalmente fechou as portas.

Apesar das críticas à sua atuação, o Sindicato e alguns trabalhadores firmaram um acordo com a empresa e com cerca de 15 funcionários – entre os quais estavam também membros da diretoria da empresa. Estes funcionários continuaram trabalhando no setor administrativo, buscando obras de reparo e tentando garantir o pagamento das rescisões dos contratos de trabalho. Todos trabalhavam, segundo as entrevistas que realizamos, sem receber salário da empresa. Alguns eram pagos pelo Sindicato, outros já estavam aposentados e o grupo de diretores da empresa, que tinha mais poder neste arranjo feito pela manutenção do estaleiro, possuía outras fontes de renda.

Este pequeno grupo de operários navais e administradores conseguiu promover pequenas obras de reparo e desmonte de navios. Alguns dos demitidos, como já destacado, eram chamados para desempenhar serviços, mas quando a obra acabava, eram pagos e voltavam para casa, sem nenhum direito trabalhista. Aguardavam uma nova obra ou atuavam em outras áreas.

Essa situação foi se arrastando durante alguns anos, mas o estaleiro Caneco praticamente paralisou suas atividades no final da década de 1990, embora a decretação da falência só tenha ocorrido em 2006.

2.3 O estaleiro Rio Nave e a recuperação da indústria naval

Em 2000, o estaleiro Rio Nave, começou a operar em parte da área total do Caneco, vindo a ocupar uma área de 94.766 m², com 43.052 m² de área coberta. Empregou parte dos antigos trabalhadores do Caneco, mas não assumiu as reclamações trabalhistas do passado e os salários atrasados.

O cenário nacional era de retomada do setor naval, através dos estímulos do governo federal e da Petrobras. O Rio Nave foi beneficiado diretamente por subsídios do FMM, e pelos planos criados pelo governo

de gerente de setor.

de Luiz Inácio Lula da Silva, o PROMINP e o PROMEF. A Petrobras tornou-se a principal cliente do estaleiro. O emprego no segmento vinha crescendo de forma significativa.⁴⁸

No ano de 2007, a Rio Nave passou para o comando do empresário Mauro Campos, ex-deputado federal que foi o primeiro presidente da Transpetro, subsidiária da Petrobrás.

Em 2011 houve uma tentativa de mudança de cenário. O Estaleiro Rio Nave iniciou um consórcio chamado “Guanabara Unida” (uma menção ao fato dos estaleiros se situarem na Baía de Guanabara) em parceria com a gigante coreana STX, que já tinha se associado ao estaleiro Promar de Niterói, também às margens dessa Baía. A STX tinha encomendas, mas não espaço. Já a Rio Nave tinha o espaço “herdado” do Estaleiro Caneço. Esta associação fez o estaleiro crescer. No final de 2011 tinha 1.200 trabalhadores e parou de atrasar salários, embora devesse impostos e os problemas com direitos trabalhistas persistissem.

Mas os problemas da indústria naval se avolumaram quando, durante os dois governos da presidente Dilma Rousseff (2011-2016) a crise que abalou a Petrobrás sob suspeita de corrupção, afetou diretamente as encomendas de embarcações e o funcionamento e sustentação dos estaleiros. Nem o prestígio de Campos no governo e no mercado fizeram o Estaleiro Rio Nave garantir grandes encomendas. O estaleiro passou a acumular férias dos trabalhadores não pagas, assim como as taxas de horas extras, o Fundo de Garantia de Tempo de Serviço-FGTS, etc., e frequentemente atrasava os salários de todos os funcionários.

Na passagem dos anos 2014-2015, o estaleiro Rio Nave foi fechado. O encerramento das atividades se deu paulatinamente, seguindo-se a constantes atrasos salariais, ausência de depósito do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e desrespeito à convenção coletiva dos operários navais de um universo de mais de 300 trabalhadores, que seguem até o presente tendo seus direitos desrespeitados. Em dezembro de 2014 o Estaleiro chegou a ir a leilão, mas apenas a proposta do seu então diretor, o ex-ministro e ex-deputado Mauro Campos, foi apresentada. Recentemente a área principal da planta do Estaleiro veio a ser arrendada pelo grupo italiano Vard Pomar, já presente no Brasil com atuação no Estado de Pernambuco.

O Sindicato, desde as primeiras ações de desrespeito à legisla-

⁴⁸ Com esse ritmo do crescimento, em 2010 a indústria naval já empregava cerca de 78 mil trabalhadores. Ver Pereira 2014, 84 .

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

ção trabalhista e à convenção coletiva, ainda em 2014, busca a intermediação da Justiça do Trabalho para o pagamento das verbas rescisórias, salários em atraso e outros, bem como a interferência do Estado na busca de uma solução que inclua não só os trabalhadores do estaleiro Rio Nave, mas também de outros operários navais em situação semelhante.⁴⁹ A história se repete: as intensas e frequentes estratégias de ação coletiva por parte dos sindicatos foram, em primeiro lugar, para recuperar direitos perdidos com a falência do Estaleiro Caneco, quando demandaram e foram beneficiados pela mediação da Justiça do Trabalho. Hoje utilizam o mesmo repertório de ação coletiva, no sentido dado por Charles Tilly, com estaleiro Rio Nave. O cenário ainda é a região portuária do Rio de Janeiro. Os trabalhadores, se não são realmente os mesmos por questões de tempo de vida, são filhos e netos daqueles operários de um dos estaleiros de maior destaque da indústria de construção naval no Brasil.

Considerações finais

O caso que se passa na planta do antigo Estaleiro Caneco, que se tornou Rio Nave nos anos 1990 e agora veio a ser recentemente arrendado pelo grupo italiano Vard Pomar, é um caso ilustrativo do que vem acontecendo no país desde o primeiro impulso da indústria naval brasileira.⁵⁰ O Estado é ator fundamental para a sua sustentação. Também influente na mediação entre trabalhadores e empregadores, especialmente através da Justiça do Trabalho e do Ministério Público do Trabalho.

O papel do Estado na promoção da economia, como lembrou Evans (2004), é central nos países em desenvolvimento, seja atuando diretamente na produção, formulando e implementando políticas econômicas gerais e setoriais, ou sendo o principal cliente do sistema. Ele também

⁴⁹ Para mais informações sobre a situação atual do estaleiro Rio Nave e a indústria naval no Brasil ver o site do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro-Sindimetal e o site do Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore www.metalurgicos.org.br e www.sinaval.org.br Acesso em 19 de agosto de 2019.

⁵⁰ Casos bastante semelhantes ocorreram também nas plantas dos estaleiros Ishibrás, Eisa, Mauá e Verolme. Sobre esses casos ver também outras pesquisas realizadas pelas pesquisadoras do projeto *In the same boat no Brasil*: Jesus 2013, Pereira 2014, Pessanha 2012.

regula e controla as forças do mercado e reaparece sempre no debate econômico e das ciências sociais diante das crises cíclicas do capitalismo e seus efeitos. Entretanto, por mais que consideremos a dependência do setor produtivo em geral ao Estado especialmente nos cenários de crise, defendemos que na indústria naval tal dependência se dá de forma mais particular por pelo menos dois motivos principais:

1) Primeiro, a atividade de construção e reparação naval (mas principalmente a construção) está submetida a riscos de perda do capital investido, devido às oscilações do mercado e às conjunturas geopolíticas que incidem sobre a divisão internacional da produção capitalista. Pelo fato do setor naval promover a construção de uma mercadoria complexa, um bem de capital por encomenda, de altíssimo custo e produção demorada, necessita de investimentos prévios e a longo prazo, o que só uma política industrial setorialmente orientada pelo Estado poderia garantir.

2) Segundo, o Estado é também parte interessada na produção de navios, meio de transporte importantíssimo para a balança comercial, para a autonomia política, militar e econômica dos países e para o transporte de mercadorias, especialmente no atual estágio de dinâmica produtiva capitalista, pautada no sistema just in time, que minimiza o estoque e coloca a produção em condição de permanente trânsito.

Ao longo dos anos, os trabalhadores dos estaleiros Caneco/Rio Nave, ao lado dos operários navais/metalúrgicos, construíram uma trajetória marcada pela tensão entre a tradição e inovação, confronto e conciliação, em uma das empresas mais antigas de construção naval e de reparação no Brasil. A observação de seu caso, no conjunto da história naval no país, é reveladora das contradições e idas e vindas de um processo que não pode nem deve ser pensado fora do contexto das características nacionais, mas também da história da indústria naval em perspectiva global.

Referências bibliográficas

- Antunes, Ricardo. 1991. *O novo sindicalismo*. São Paulo: Brasil Urgente.
- Barsted, Dennis William V. Linhares. 1982. *Medição de forças: o movimento de 1953 e a época dos operários navais*. Rio de Janeiro: Ed. Zahar.
- Cardoso, Adalberto. 2003. *A década neoliberal*. São Paulo: Boitempo.
- Castro, Antonio de Barros. 1969. *Sete Ensaios sobre a Economia Brasileira*. Rio de Janeiro: Forense.
- DIEESE, Arthur C. Tinelli. 1982. *Relatório para o Sindicato de Metalúrgicos de Niterói, RJ*.
- Evans, Peter. 1993. “O Estado como problema e solução”, *Lua Nova* n. 28-29.
- Evans, Peter. 2004. *Autonomia e Parceria: Estados e Transformação Industrial*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro).
- Favarin, Julio Vicente Rinaldi, et al. 2009. “Desafios para o ressurgimento da cadeia de fornecedores navais no Brasil.” In: XXI Congresso Panamericano de Engenharia Naval, Montevideo. Anais do Congresso.
- Fedele, Ricardo. 2011. “Soldagem na Indústria Naval Moderna: materiais e processos”. *Revista Soldagem & Inspeção*, Ano 6. n. 9.
- Furtado, Celso. 1959. *Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura.
- Furtado, André Tosi. 2002. “Mudança Institucional e Política Industrial no Setor Petróleo”. *Revista Com Ciência* 10 de dez.
- Gaspari, Elio. 2002. *A Ditadura Escancarada*. São Paulo: Cia. da Letras.
- Gomes, Angela de Castro. 1988. *A Invenção do trabalhismo*. São Paulo e Rio de Janeiro: Vértice/Iuperj.
- Goularti Filho, Alcides. 2010. “A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira: administração, regime jurídico e planejamento”. *Pesquisa & Debate*, v. 21, n. 2 (38), 247-278.

Goularti Filho, Alcides. 2011. “História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa”, *Revista Economia*, vol. 12 n.2 mai/ago. Brasília(DF), 309–336.

Jesus, Claudiana Guedes de. 2013. “A Retomada da Indústria de Construção Naval Brasileira: reestruturação e trabalho”, PhD Thesis, Campinas, Unicamp.

Jesus, Claudiana Guedes e Gitahy. 2009. “Transformações na Indústria de Construção Naval Brasileira e seus Impactos no Mercado de Trabalho (1997-2007)”, 1º Congresso Redes e Desenvolvimento Regional de Cabo Verde, Cabo Verde.

Krein, José Dari. 2007. “Tendências recentes nas relações de emprego no Brasil: 1990-2005”. Tese de Doutorado. Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.

Lessa, *15 anos de Política Econômica*, São Paulo: Brasiliense, 1983, p. 50.

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

Linden, Marcel van der e Lucassen, Jan. 1999. “Prolegomena for a Global Labour History, Amsterdam: International Institute of Social History”. Disponível: <http://socialhistory.org/sites/default/files/docs/publications/prolegomena.pdf>

Mattos, M. Badaró. 1999. *Novos e velhos sindicalismos no Rio de Janeiro*. Niterói: Vício de Leitura.

Morel, Regina e Pessanha, Elina, 1991. “Gerações Operárias: Rupturas e continuidades na experiência de metalúrgicos no Rio de Janeiro”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, n. 17, ano 6.

Motta VEIGA, Pedro. 1984. “Mudança técnica e processo de trabalho na construção naval brasileira”. Dissertação de mestrado apresentada à Coppe, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Pasin, Jorge. 2002. “A Indústria Naval do Brasil: Panorama, Desafios Perspectivas”. *Revista do BNDES*, vol. 9, no. 18.

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.

A indústria naval no Brasil: três momentos de impulso estatal e a crise atual

Pereira, Luisa Barbosa. 2014. “Navegar é preciso?: Sindicalismo e judicialização ativa dos trabalhadores da indústria naval do Rio de Janeiro”. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

Pessanha, Elina G F. 2001. “Metalúrgicos, sempre operários navais: da cultura de direitos às perspectivas dos sem-fábrica da Indústria Naval do Rio de Janeiro”. Ramalho, José Ricardo e Marco Aurélio Santana (Org.). *Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro: a trajetória dos metalúrgicos*. RJ, DP&A/Faperj..

Pessanha, Elina G F. 2012. *Operários Navais-Trabalho, sindicalismo e Política na Indústria Naval do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 7Letras.

Pessanha, Elina e Luisa Barbosa Pereira. 2013. “Brazilian Shipbuilding And Workers Between Tradition And Innovation: Caneco And Rio Nave, Two Companies, One Shipyard”. II Workshop In The Same Boat, Amsterdam.

Ramalho, José Ricardo. 2008. “Trabalho, Direitos Sociais e Sindicato na Constituição de 1988: duas décadas de acirrada disputa política”. Oliven, Ruben George, Marcelo Ridenti e Gildo Marçal Brandão (Orgs.). *A Constituição de 1988 na vida brasileira*. São Paulo, ANPOCS.

Ribeiro, Duperron Marangon. 2000. “Tecnologia da Solda”. Escola de Engenharia. Departamento de Engenharia Naval e Oceânica. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Centro de Tecnologia. Disponível em <http://pt.scribd.com/doc/88731373/97/A-Soldagem-na-Construcao-Naval>

Rodrigues, Iram (org). 1999. *O Novo Sindicalismo 20 anos depois*. Rio de Janeiro: Vozes.

Russo, Cintia. 2016. “Breves comentarios sobre el Estado y la política industrial: el sector naval”. Russo, Cintia (comp.). *La Construccion Naval em Argentina, Brasil, España y Portugal*. Quilmes: Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini e Universidad Nacional de Quilmes.

SINAVAL, 2008. “Principais acontecimentos, construções em andamento, capacidade produtiva e tecnologia naval”. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/informacoes.php>. Access: 08 November 2012

SINAVAL. 2011a. “Cenário do 4o Trimestre. Balanço 2011”. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/informacoes.php>. Access: 08 Novembro 2012

SINAVAL. 2011b. “A indústria da construção naval e o desenvolvimento brasileiro”. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/informacoes.php>. Access: 8 Novembro 2012

SINAVAL. 2012. “Cenário do 4o Trimestre de 2012. Balanço Anual”. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/informacoes.php>. Access: 08 Novembro 2012.

SINAVAL, 2013. “Balanço”. Disponível em sinaval.org.br. Access: 09 Julho 2019.

SINAVAL. 2014. “Cenário do 1º semestre de 2014”. Disponível em sinaval.org.br. Access: 09 Julho 2019.

SINAVAL. 2015. “Balanço”. Disponível em sinaval.org.br. Access: 09 Julho 2019.

Schmitter, Philippe. 1971. *Interest Conflict and Political Change in Brazil*. Stanford: Stanford University Press.

Schneider, Ben, 1991. *Politics within the state: elite bureaucrats and industrial policy in authoritarian Brazil*. Pittsburgh: University of Pittsburgh.

Tavares, Maria da Conceição. 1972. “Auge e Declínio do Processo de Substituição de Importações no Brasil”. *Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro*. Rio de Janeiro: Zahar.

Tilly, Charles. 1978. *From mobilization to revolution*. Boston: Wesley Publishing Co.

Tilly, Charles. 2006. *Regimes and repertoires*. Chicago: University of Chicago Press.

Varela, Raquel, Meerkerk, Elise van Nederveen e 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.