

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Terceirização e Acidentes de Trabalho na Retomada da Construção Naval: Uma Análise de Múltiplos Casos

Vicente Nepomuceno¹

Flávio Chedid Henriques²

Maurício Aguilar Nepomuceno de Oliveira³

Introdução

Para construir um navio de grandes proporções são necessários muitos trabalhadores. As imagens de grandes estaleiros em funcionamento são provocadoras, assim como, as imagens dos seus fechamentos representados no célebre filme Segunda Feira ao Sol, que retrata os trabalhadores espanhóis demitidos pelo fechamento de um grande estaleiro. Hoje, os trabalhadores brasileiros de estaleiros, estão em situação semelhante aos trabalhadores espanhóis do filme. Muitos estaleiros fechados, muitos trabalhadores desempregados. A luta por recuperar essa atividade nos instiga a voltar um pouco no

¹ Professor de Engenharia de Produção da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO. E-mail: vicente.nepomuceno@unirio.br,

² Professor do Programa de Pós-graduação em Tecnologia para o Desenvolvimento Social - UFRJ. E-mail: flaviochedid@gmail.com

³ Professor de Engenharia Mecânica da UFRJ (Macaé). UFRJ. E-mail: mauricio.a.n.oliveira@gmail.com

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

tempo e compreender como foram as condições de trabalho desses trabalhadores durante a retomada da indústria no início do século XXI.

A indústria naval brasileira viveu ao longo da sua trajetória períodos de bonança e de crises importantes. No início do século XXI viveu-se a retomada desse setor depois de uma longa crise nas décadas de 1980 e 1990, como descrito por Jesus (2013). A retomada permaneceu até o ano de 2015 quando uma grave crise voltou a impactar o setor, paralisando as atividades em vários estaleiros do país.

Uma questão que se mostrou crucial durante a retomada da indústria naval no início do século foi a ostensiva terceirização praticada pelos grandes estaleiros. Nosso objetivo com esse artigo é compreender dois aspectos em relação a como os trabalhadores viveram a retomada: Qual a ordem de grandeza da terceirização⁴ praticada nesses estaleiros durante este período?; e Qual o número de acidentes de trabalho ao qual os trabalhadores da construção naval estão expostos após a retomada?

A compreensão das formas de terceirização no momento da retomada são relevantes, tendo em vista que a categoria dos “operários navais”, que foi fundamental na lutas dos trabalhadores do país, não parece ter alcançado durante a retomada o poder de seus tempos áureos. O crescimento do emprego neste período veio acompanhado de práticas de subcontratação e terceirização com condições de trabalho precárias.

Para Pessanha (2014) a história dos “operários navais” pode ser dividida em pré-64 e pós-64. Antes de 1964 esses trabalhadores eram reconhecidos como os marítimos. Os marítimos com os ferroviários e os funcionários das refinarias constituíram-se como referências do velho sindicalismo (PESSANHA, 2014). Até 1963 as conquistas dessa categoria foram amplas: quadro de carreiras, elevação da taxa de insalubridade, hora extra

⁴ Entendemos como terceirização seguindo a definição do DIEESE-CUT (2011), o processo que se caracteriza pela dinâmica entre a “empresa contratante ou empresa-mãe” que transfere a execução de uma ou mais atividades que seriam realizadas por trabalhadores diretamente contratados, para outros trabalhadores vinculados à “empresa terceira ou contratada”.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

a 100% da hora normal, limitação da jornada aos domingos e feriados a no máximo 8 horas, abolição de trabalho regular aos sábados, jornada semanal limitada em 40 horas e férias de 30 dias. A experiência sindical da época é relatada como um espaço positivo de lutas e de prazer (PESSANHA, 2014).

Após o golpe de 1964 a sede do sindicato dos operários navais foi invadida e destruída pela polícia militar. Em paralelo iniciou-se uma caçada às lideranças sindicais, que eram acusadas de “comunistas” e de “inimigas do regime”. Nesse processo de perseguição vários trabalhadores foram presos e torturados física e psicologicamente (PESSANHA, 2014).

Nesse período, o Ministério do Trabalho retirou esses trabalhadores da categoria de marítimos e os colocou na categoria de metalúrgicos. Mantém-se como operários navais apenas os empregados em empresas de navegação. Nesse período eles perderam o adicional de insalubridade e o pagamento por horas extras. Não por acaso, foi nessa conjuntura que os estaleiros iniciaram a sua “modernização” e novas formas de controle e organização do processo de trabalho foram implementadas junto com procedimentos disciplinadores e repressivos. (PESSANHA, 2014).

Após um período de grande volume de produção de navios, na década de 1980, a indústria naval entra numa grande crise que vai perdurar até os anos 2000. A retomada se inicia nos anos 2000 e em 2014 a indústria brasileira alcança o maior patamar de empregos na história. Mas com quais condições de trabalho esses empregos foram gerados? Especificamente, queremos compreender como ocorreram as terceirizações e o risco de acidentes aos quais estiveram expostos esses trabalhadores

A denúncia de formas de terceirização na indústria naval são antigas. Antes mesmo da década de 1980, já existiam relatos de empreiteiras que terceirizavam a produção (PESSANHA, 2012). Os relatos de que a retomada se deu com uma intensificação do processo de terceirização aparecem no estudo sistemático de Claudina Guedes de Jesus (2013), mas pelas fontes utilizadas a autora não consegue apresentar dados gerais sobre a

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

ordem de grandeza da terceirização praticada no setor. Esses dados não são fáceis de encontrar e encontram-se dispersos em vários casos publicados isoladamente.

A revisão das novas formas de lutas dos trabalhadores feita por Luísa Barbosa Pereira (2015) no período da retomada, também registra a presença de terceirização no setor, como forma organizativa da própria indústria, mas não apresenta mais uma vez dados para o Brasil todo.

Nesta pesquisa nosso objetivo é analisar os vários casos publicados sobre a indústria naval, e apresentar uma visão geral que nos permita confirmar essa prática ostensiva de terceirização e em qual magnitude isso se deu. Em paralelo, pretendemos analisar se o trabalho na retomada pode ser considerado um trabalho seguro.

Portanto, artigo possui dois objetivos: 1 - Identificar a ordem de grandeza com que se praticou a terceirização do trabalho na indústria naval; e 2 – Analisar a segurança do trabalho em estaleiros a partir dos dados sobre acidentes de trabalho.

Ao nos debruçarmos sobre o tema do trabalho em estaleiros verificamos que muitos artigos mencionavam a prática da terceirização e o risco para a saúde do trabalhador dessa situação de trabalho, mas que nem sempre era possível quantificar essas dimensões.

Podemos dizer que a relevância desse artigo não está em sua originalidade, nem nos debates que se suscitam por suas questões de fundo. Pretendemos contribuir com o debate ao agrupar dados dispersos, muitas vezes em notas de rodapé ou soltos ao longo de casos isolados para podermos fazer uma interpretação mais generalizada do fenômeno.

Para estimar essas ordens de grandeza realizamos um estudo de 4 casos a partir de dados secundários – Estaleiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, de Ipojuca - PE, do Rio Grande – RS e de Belém do Pará.

Para encontrar os dados e valores da terceirização praticada nessas regiões foram feitas buscas a partir na base de dados do *google* acadêmico com as palavras chaves: trabalho e construção naval; trabalho e estaleiros, terceirização e construção naval, terceirização e

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

estaleiros. A partir dessas buscas filtramos os artigos dissertações e teses encontradas que apresentavam os dados de terceirização praticados nessas regiões.

Em relação à segurança, primeiro procuramos na base de dados por fontes secundárias sobre acidentes em estaleiros. Encontramos alguns artigos que já haviam dimensionados os acidentes de todo o Brasil em séries históricas. Levantamos na base de dados do SINAVAL – Sindicato Patronal da Indústria Naval – a quantidade de trabalhadores empregada no setor por ano e dividimos o número de acidentes por número de trabalhadores para encontrar um índice que mostrasse comportamento dos acidentes para além do crescimento no número de empregados. Por últimos levantamos por meio do Observatório Digital de Saúde e Segurança do trabalho do Ministério Público do Trabalho os dados para as comunicações de acidentes de trabalho por município, com esses dados pudemos relacionar os acidentes de trabalho dessa atividade com as demais atividades econômicas dos municípios.

Os resultados alcançados neste percurso serão apresentados da seguinte forma: primeiro relataremos as mudanças vividas na retomada da indústria, apresentando dados do volume de empregos no setor. Essa análise nos mostrará a importância dessa indústria e o alto contingente de trabalhadores que foi diretamente envolvido na retomada.

Na segunda seção deste artigo, analisaremos a ordem de grandeza com que ocorreu a terceirização do trabalho nos estaleiros no século XXI. Dividiremos esse relato em 4 casos: Região metropolitana do Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio Grande e Estaleiros da Região Norte. A partir dos dados secundários encontrados na revisão de literatura compilamos as taxas de terceirização praticadas no setor. Os números giram em torno de 47% de trabalhadores terceirizados com a exceção dos estaleiros da região norte que possuem taxas menores.

Na quarta seção, serão apresentados os dados de saúde e segurança do trabalho neste setor. A análise dos dados do Brasil mostram uma taxa de risco altíssima para essa profissão, onde de 3 a 4 trabalhadores em cada 100 se acidentam todo ano no Brasil, ao longo da retomada. Para essa seção trouxemos dados mais detalhados das comunicações

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

de acidentes de trabalho por município, mostrando que essa atividade está entre as atividades mais perigosas.

1. O trabalho na Retomada da Indústria Naval no Século XXI

Entre 1995 e 2010 tivemos um expressivo aumento do número de trabalhadores na indústria naval. Os empregados subiram de 14,7 mil trabalhadores para 41,6 mil trabalhadores. No gráfico da figura 1 pode-se ver que o emprego chegou a um patamar de 5,6 mil trabalhadores entre 1997 e o ano 2000 (JESUS, 2013).

A partir de 2010, a indústria supera o pico de 1979 e continua o crescimento do volume de empregos até o ano de 2014, quando chega ao maior volume de emprego da história da construção naval brasileira, atingindo o patamar de aproximadamente 82,5 mil trabalhadores (ver Figura 1) (JESUS, 2017).

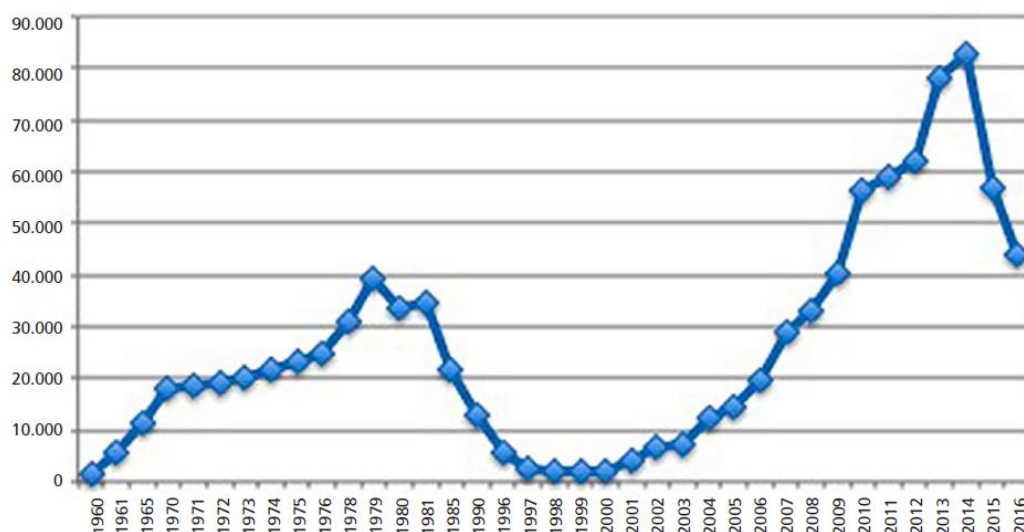


Figura 1 – Volume total de empregos na Indústria Naval – 1960 a 2016. Fonte: (Jesus, 2017, p. 231)

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

A partir de 2015 a indústria inicia uma nova crise. A redução no volume de emprego é drástica, chegando a uma queda de 25,4 % de 2014 para 2015. De 2016 para 2019 o volume de emprego continua caindo, A partir dos dados do SINAVAL re-elaboramos o gráfico para dezembro de cada ano do ano 2000 a 2019 (ver Figura 2).

Percebe-se que de 2014 a 2016 o emprego cai abruptamente de 2014 até 2016. Entre 2016 e 2017 o emprego se estabiliza, mas depois volta a cair novamente chegando a 20433 empregos em 2018. O último dado que tivemos acesso é de fevereiro de 2019, que mostra que o volume de emprego continua caindo.

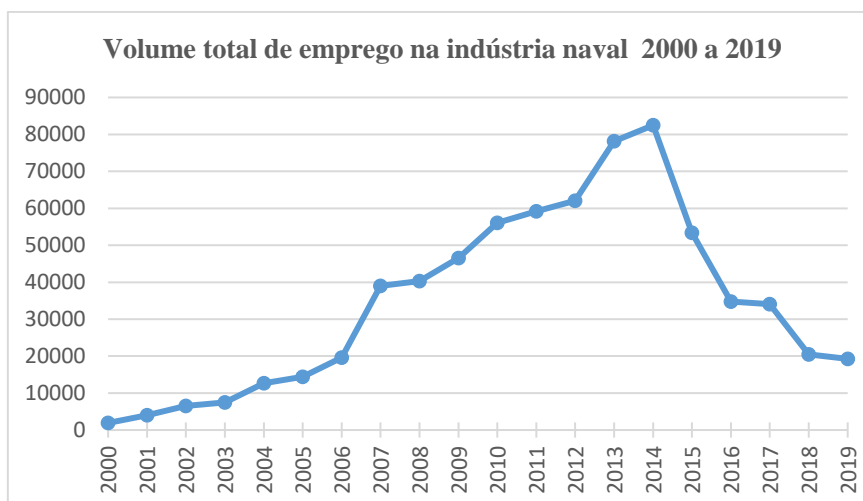


Figura 2 – Volume total de Empregos de 2000 a 2019. Fonte: Elaboração própria - SINAVAL (2019)

Desconcentração Regional

Com a retomada da Indústria ocorreu uma desconcentração regional. O volume de emprego no estado do Rio de Janeiro representava 70% do volume nacional em 1995 e passou a representar cerca de 40% em 2015. Vale destacar que o estado de Pernambuco não tinha praticamente expressão no volume de emprego, representando 0,5% em 1995 e passou a representar cerca de 12% em 2010 (Jesus, 2016).

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Tabela 1 – Empregos nos estaleiros por Estado da Federação de 2009 a jan. de 2015. Fonte: Vargas, Fabres e Salvador(2015, p.12-13)

UF	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
RJ	23.654	25.987	25.020	29.967	30.506	30.085	30.014
ES	—	—	—	—	410	620	620
SP	1.414	781	721	1.604	1.782	1.862	1.918
SC	2.518	1.958	2.397	3.039	4.247	5.351	4.421
RS	820	5.500	5.500	6.174	19.954	9.762	7.259
PA	420	411	371	316	580	888	867
AM	2.637	9.244	11.987	13.372	11.902	11.576	11.576
CE	1.500	1.300	903	202	702	623	623
SE	—	350	345	38	38	50	50
BA	523	—	2.125	1.628	92	74	74
PE	7.014	10.581	9.798	5.696	7.923	21.581	21.581
Total	40.500	56.112	59.167	62.036	78.136	82.472	79.003

O estudo de Vargas, Fabres e Salvador (2015) mostra que um outro pólo de grande relevância nessa desconcentração do Rio de Janeiro para outros estados foi o Pólo Naval de Rio Grande – RS. Segundo os autores o estado do Rio Grande do Sul chegou a ultrapassar em volume de emprego o Amazonas e Pernambuco em 2013, sendo o segundo polo do país neste ano. O Rio Grande do Sul esteve entre o terceiro e o quarto lugar de 2010 a 2014.

O Rio de Janeiro continua a ser uma liderança no setor, mas cai de 70% do volume de emprego para cerca de 40%. Podemos mencionar também que temos 3 a 4 novos polos importantes: Pernambuco, Amazonas, Rio Grande e Santa Catarina nessa retomada da indústria naval. Nesta pesquisa analisaremos as regiões do Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio Grande e Belém (o correto seria analisar o caso do Amazonas, mas como encontramos dados de Belém e não encontramos dados do Amazonas ficamos com esse recorte, pois há algumas semelhanças entre elas).

2. Terceirização da força de trabalho

A organização do trabalho nos estaleiros lembra o arranjo de um canteiro de obras. A construção da embarcação é dividida em partes, chamadas blocos ou anéis (fabricados nos pátios e oficinas), que só posteriormente serão montadas em conjunto (nas carreiras

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

ou diques), dada a limitação de espaço físico próximo ao mar. Ao final o barco é lançado ao mar (no cais), onde testes finais são realizados.

As entrevistas feitas por Luísa Barbosa Pereira (2015) mostram que a produção de blocos pré-montados e realizados em outros locais externos ao estaleiro, foi uma das grandes mudanças no setor no processo da retomada.

Portanto, a retomada da indústria naval brasileira trouxe uma forma distribuída de produção dos blocos. Diferentes estaleiros são contratados por firmas diferentes. As áreas dos estaleiros são geridas por diferentes empresas que mudam os nomes e os consórcios. A presença do capital estrangeiro é evidente em grande parte dos estaleiros e dos contratos⁵. Inclusive se manifesta em alguns casos como exigência por parte do armador como forma de garantir transferência de tecnologia e cumprimento de prazos.

Dentro do próprio estaleiro, seja ele o responsável direto pela obra, ou por parte dela, há outras empresas atuando, conforme o modelo do canteiro de obras. A subcontratação de empreiteiras para gerir a força de trabalho ou parte do processo já era evidente desde a década de 1980, continuou presente na retomada, mas com qual magnitude? Para responder a essa pergunta de forma mais sistemática encontramos várias pesquisas que mostram que a terceirização da força de trabalho foi intensa nesse período. Apresentaremos quatro casos para evidenciar e compreender melhor a terceirização.

Primeiro trataremos uma pesquisa sobre a terceirização nos estaleiros do Rio de Janeiro, a partir de dados históricos levantados por Pessanha (2012), que mostra que a terceirização foi muito utilizada na década de 1980, e que na retomada esteve presente no estaleiro ENAVI com 40% da força de trabalho terceirizada. Em seguida uma pesquisa num estaleiro de menor porte do Rio de Janeiro, estaleiro BRASA confirma um dado muito

5 Pereira (2015) mostra uma análise com respaldo na literatura marxista de uma tendência à concentração de poder na indústria naval nos grandes *players* internacionais assumindo a propriedade das corporações em todo o mundo

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

comentado sobre a prática da terceirização: os terceirizados recebem menos do que os contratados, pois não possuem força nas negociações coletivas.

A análise do complexo de Suape em Pernambuco mostra que no caso do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), a terceirização foi considerada ilícita pelo Ministério Público do Trabalho (MPT), por ser uma forma de precarização do trabalho, mantendo o controle direto por parte do estaleiro em atividades fins, apenas usando a estratégia para diminuir os direitos trabalhistas.

Em seguida, o caso do Polo naval de Rio Grande, que mostra a complexa dinâmica de parcerias nacionais e internacionais na construção de navios e cascos e apresenta o percentual de trabalhadores subcontratados nesses estaleiros. As taxas de subcontratação são altas ficando em torno de 50% dos trabalhadores.

Por fim apresentaremos alguns dados dos estaleiros da região norte. Esses são estaleiros distintos, pois atuam em outro mercado e movimentam menos recursos e contingentes de trabalhadores. A taxa de terceirização do trabalho em Belém é menor ficando abaixo de 10% em muitos casos e não passa de 30% nos maiores casos.

Terceirização nos Estaleiros do Rio de Janeiro

Pessanha (2012) nos mostra que a prática de terceirização é antiga no setor. As terceirizadas eram chamadas de “gatas” pois os trabalhadores diziam que as empreiteiras “miavam”, desapareciam e depois reapareciam com outros nomes, e logo tinham várias vidas, como “gatas”.

“ as empreiteiras – ou “gatas” - como as chamavam os operários – foram constituídas para mediar a contratação eventual de mão de obra e haviam alocado, em período anterior ao da pesquisa [realizada na década de 80], milhares de trabalhadores nos estaleiros de construção e reparo em Niterói: Em junho de 1985 por exemplo, havia cerca de 38 empreiteiras atendendo à empresa ENAVI que vinham funcionando como captadoras da maior parte da mão de obra desempregada pela crise já em curso no setor [dados fornecidos pelo sindicato dos metalúrgicos na época]” (PESSANHA, 2012, p.87)

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

O trabalho nas empreiteiras funcionava como “empreitada”, era voltado para a execução de uma tarefa, com um tempo de execução previamente combinado. O trabalho nas empreiteiras não tinha vínculo empregatício, as horas extras eram pagas com valores abaixo do praticado nos estaleiros, e as regras de segurança não eram respeitadas. A condição se complicava ainda mais se fosse num estaleiro de reparo, onde as condições de trabalho eram piores.

o serviço de empreiteira... é um serviço para fazer aquilo. É um serviço extremamente perigoso. Fiquei dois anos rodando em empreiteira, três meses em um, quatro meses em um, é pior. (...) Chegue lá não tinha nada, não tinha máscara de solda, não tinha luva, não tinha nada... (...) (soldados elétrico, 28 anos)

A diferença é grande... o caso da companhia, por exemplo, a segurança é maior a carteira assinada, benefícios férias, 13°. A empreiteira não assina carteira, a pessoa fica sem pagar INPS, não tem direito a lanche, a almoço e o salário é inferior (...) tem que trabalhar sábado domingo, fazer virada e fazer serão, ir até sete horas (da noite). Mesmo assim não alcança o salário do estaleiro... (...) (um caldeireiro 26 anos) (PESSANHA, 2012, p.88)

Pessanha e Pereira (2017) mostram que essa forma de contratação se manteve presente na retomada da construção naval nos anos 2000. E trazem os dados do Estaleiro Rio Nave no Rio de Janeiro, que possuía 1550 trabalhadores e desses 650 eram terceirizados no ano de 2014, aproximadamente 42% da força de trabalho.

Uma outra pesquisa importante com estaleiros do Rio de Janeiro foi realizada pela Secretaria Nacional das Relações de Trabalho (SNRT) da Confederação Única dos Trabalhadores (CUT) e pelo Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sócio-Econômicos (DIEESE). Segundo a SNRT/CUT e o DIEESE (2014), a terceirização em estaleiros podem ocorrer em atividades específicas, como pintura ou instalação elétrica, mas também na produção em si. A estratégia é utilizada para minimizar os custos com demissões quando o estaleiro precisa de um pico de contratação que terá um fim determinado.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Esta pesquisa comparou os salários entre terceirizados e contratados. A comparação ocorreu em um estaleiro de Niterói. O estaleiro estudado foi o BRASA, e a terceirizada, SISTERMI, prestava serviço de locação de máquinas e equipamentos. A empresa terceirizada não se coloca como atuante do ramo metalúrgico, se coloca no ramo de serviços, assim os direitos desses trabalhadores são regidos por outra convenção coletiva (SNRT/CUT & DIEESE, 2014). Para comparar as remunerações nas duas situações, terceirizado e contratado, foram analisados os pisos dessas duas convenções coletivas, uma entre metalúrgicos e SINAVAL, e a outra entre o Sintalocas (Sindicato de Trabalhadores de Empresas Locadoras de Bens e Serviços) com o sindicato patronal de empresas locadoras.

Tabela 2 – Pisos das categorias de trabalhadores diretos x terceirizados em Niterói em 2013/2014.

Fonte: (SNRT/CUT & DIEESE, 2014, p.33)

Pisos das categorias	CCT do SINDBENS (1) Rio de Janeiro	CCT do SINAVAL (2) Niterói	Diferença 1/2
Menor piso da atividade fim	R\$ 918,19 (piso único)	R\$ 813,80 (auxiliar serviços gerais)	12,8%
Piso intermediário atividade fim	-	R\$ 1.290,73 (ajudante*)	-
Maior piso da atividade fim	R\$ 918,19 (piso único)	R\$ 2.148,89 (profissional qualificado**)	-57,3%

a convenção dos terceiros chega a pagar 57,3% a menos que os contratados diretamente pelos estaleiros [se compararmos os maiores pisos para atividade fim]. Já quando a comparação é feita com o menor piso salarial pago, observa-se que a SINDBENS paga 12,8% a mais que os estaleiros. Entretanto, deve-se considerar que o piso de R\$ 813,80 é pago somente para os auxiliares de serviços gerais, parcela pequena da categoria, e o piso dos terceirizados (R\$ 918,19) vale para todos os cobertos pela CCT. (SNRT/CUT & DIEESE, 2014, p.33)

Terceirização no Polo Naval de SUAPE: o caso do Estaleiro Atlântico Sul

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) foi criado em 2005 pelo consórcio Camargo Correa e Queiroz Galvão. A planta industrial começou a ser construída em 2007 e o estaleiro

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

começou a operar em 2008. Segundo o site da empresa é o maior estaleiro do Hemisfério Sul (SILVA & OLIVEIRA, 2015). Em seguida a Samsung se tornou sócia do estaleiro com 6 % das ações. Entretanto, logo no início das suas operações ocorreu um atraso na entrega da embarcação João Candido, com isso a Transpetro gerou uma multa de 3,6 milhões para o EAS. Nesse processo a Samsung deixou a parceria, e a Petrobras suspendeu 22 contratos que só foram retomados após a chegada de um novo parceiro tecnológico, o IHIMU (antigo estaleiro Ishibras), que comprou 33% do capital do EAS. (SILVA, 2017)

Lopes (2015) nos mostra que segundo entrevistas do próprio presidente do EAS as causas dos atrasos estavam atribuídas a três fatores principais:

1. A construção do estaleiro estava acontecendo ao mesmo tempo em que os navios estavam sendo feitos;
2. A cultura técnica da região era canavieira, não havia cultura de construção naval
3. Dificuldade de compreensão do detalhamento técnico dos projetos, feito em coreano, sem a presença da Samsung.

Para tentar resolver os atrasos a empresa realizou três ações:

1. Importação de partes da estrutura da embarcação na China;
2. Contratação de mão de obra especializada de outros lugares do Brasil, e do Japão, chamados de *dekasseguis*.
3. Aumento da terceirização

O estaleiro iniciou as atividades contratando os trabalhadores de forma temporária e subcontratando em vez de investir em qualificação. Num segundo momento foram feitos investimentos em qualificação em parceria com o SENAI. Além disso, foram contratados trabalhadores de outras regiões do país, além de trabalhadores japoneses. Segundo Silva (2017) essa estratégia acabou por consolidar uma posição de valorização do trabalhador estrangeiro com melhores postos de trabalho e melhores remunerações.

O estaleiro criou um Centro de Desenvolvimento Humano, para dar conta de uma melhor formação e qualificação da sua força de trabalho, tendo em vista que 30% dos soldados qualificados internamente haviam sido substituídos ao longo do tempo.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

No auge da sua contratação, o estaleiro precisou terceirizar muitos empregos para dar conta dessa dificuldade de qualificação. Nesse período havia cerca de 25 empresas terceirizadas dentro do estaleiro.

Em 2010, o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) realizou uma ação para investigar as condições de trabalho no estaleiro. A ação se iniciou após um acidente fatal que ocorreu com um trabalhador terceirizado. Essa intervenção constatou uma terceirização ilícita e a equipe do MTE fez uma sequência de visitas para avaliar as condições de terceirização nos estaleiros.

O relatório indicou que os terceirizados ocupavam as mesmas funções dos trabalhadores contratados e que muitas vezes recebiam ordens do supervisor da própria empresa, demonstrando que o EAS mantinha controle direto sobre esse trabalhador.

O relatório encontrou 3854 empregados terceirizados no estaleiro. Desses 2726 trabalhadores foram considerados contratados por terceirização ilícita, o que ocorreu por meio de 15 empresas. O estaleiro tinha no início da intervenção 4221 empregados e ao final do relatório tinha 7596 empregados. Considerando 3854 terceirizados para 7596 trabalhadores temos um valor de 50,7% de trabalhadores terceirizados.

Constatou-se que, na verdade, não se tratava de terceirização, mas de intermediação ilícita de mão de obra fornecida por várias empresas prestadores de serviço, para atender necessidades do EAS, que por meio desse mecanismo deixou de registrar devidamente seus empregados e de cumprir com as demais obrigações decorrentes de contrato de trabalho. (SILVA, 2017, p.141)

Este relatório indicou que, para as mesmas funções, os trabalhadores terceirizados encontravam, tratamentos distintos quanto à saúde e segurança do trabalho, tendo em vista áreas de convivências, alimentação e de higiene pessoal diferenciadas; salários menores; plano de carreira diferenciado; e direitos trabalhistas flexibilizados. Após o relatório, o estaleiro assumiu o compromisso de contratar 2970 empregados em 8 meses.

Vale ressaltar que as condições de trabalho do EAS não foram vividas sem luta por parte dos trabalhadores. Esses fizeram a primeira greve com cerca de 11 mil funcionários em

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

2011. A pauta de reivindicações tinha entre outros itens, plano de saúde, pagamento de insalubridade, e pagamento de horas extras. Quinze dias depois houve nova paralisação, com reivindicação por vale-refeição, melhoria no refeitório e reajuste nas horas extras. As paralisações de 2011 resultaram na demissão de cerca de 1200 trabalhadores em poucas semanas (SILVA & OLIVEIRA, 2015).

Terceirização no Polo Naval de Rio Grande

O Polo de Rio Grande é composto de três estaleiros (VARGAS, FABRES e SALVADOR, 2015):

1. O Estaleiro Honório Bicalho formado em 2005 pelo consórcio QUIP S.A., composto pela Queiroz Galvão, UTC e IESA. Em 2010 o consórcio cresceu com Camargo Corrêa e PJMR, mas em 2013 o consórcio foi extinto e um novo consórcio QGI, formado apenas por Queiroz Galvão e IESA, assumiu a gestão do estaleiro Honório Bicalho. Suas atividades estavam indefinidas em 2015 por conta da instabilidade da indústria
2. O Estaleiro Rio Grande (ERG) foi comprado pela EMPRESA ENGEVIX. A ENGEVIX ganhou uma licitação para fabricar oito cascos de FPSO. O contrato era de uma subsidiária da PETROBRAS na Holanda. Para dar conta desse desafio a empresa teve como parceiras duas empresas internacionais: a empresa sueca GVA, responsável pela engenharia básica; e consultoria da empresa chinesa Cosco. Em 2013, o “*consórcio japonês JB Minovix S.A., formado por Mitsubishi Heavy, quinta maior empresa de construção naval do Japão; Imabari Shipbuilding, líder do setor no Japão; Mitsubishi Corp; Namura Shipbuilding Co; e Oshima Shipbuilding e liderado pela maior acionista, Mitsubishi Heavy Industries*” comprou 30% da ECOVIX/ENGEVIX⁶ (VARGAS, FABRES e SALVADOR, 2015, p. 7).

O ERG fundou em um dos seus pátios, a primeira fábrica de casco em série do mundo. Quando a pesquisa foi realizada por Vargas Fabres e Salvador (2015) haviam sido construídos dois cascos, o da P-66 e P-67, nesses dois projetos os dois megablocos foram construídos na China e transportados para Rio Grande, onde foram feitos os cascos. Em seguida o casco da P-66 foi enviado para o Brasfells em Angra dos Reis, para a integração dos módulos, o P-67 estava no Rio Grande fazendo os módulos básicos ainda. O casco da P-67 iria para outro estaleiro do Rio de Janeiro fazer a integração dos blocos. O casco da P-68 estava

⁶ ECOVIX pediu recuperação judicial em janeiro de 2017 (LEÃO, 2017 apud LAMEIRA, 2019)

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

sendo feito na China, tendo em vista os atrasos na adequação do projeto da P-66. Em 2014 uma outra unidade de uma sonda havia sido também transferida para a China.

3. A empresa Estaleiros Brasil estava em fase de instalação da sua indústria quando a pesquisa de Vargas Fabres e Salvador (2015) foi realizada. A empresa é formada por uma associação da empresa japonesa TOYO Engineering e a brasileira SOG Óleo e Gás. O Estaleiro Brasil, tem o contrato de integração de módulos da P-74, onde o casco de um antigo cargueiro estava sendo transformado. A obra ocorre em parceria com o estaleiro Inhaúma no Rio de Janeiro, Estaleiro Inhaúma, formada pelas empresas Odebrecht, OAS, UTC e o grupo japonês Kawasaki.

No polo de Rio Grande uma importante força tarefa entre o MPT e o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) foi realizada em 2012. Essa força tarefa se iniciou no dia em que um trabalhador e sócio de uma firma terceirizada faleceu por conta de um acidente fatal ocorrido na movimentação da plataforma para fora do dique seco (MPT, 2012).

A força tarefa do MPT apontou algumas irregularidades por parte dos estaleiros: descumprimento das normas de saúde e segurança, como a NR-35, por exemplo, jornadas de trabalhos excessivas, ausência de pausas nos domingos e feriados, entre outros (MPT, 2013).

A força tarefa encontrou uma intensa terceirização do trabalho, com cerca de 50 empresas atuando como terceirizadas no Polo Naval do Rio Grande do Sul. Na tabela abaixo pode-se perceber a relação entre contratados e terceirizados por obra, por estaleiro.

Cerca de 50% dos trabalhadores do polo eram terceirizados. Em um navio em construção o número de terceirizados poderia chegar a mais de 60% dos trabalhadores.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Tabela 3 – trabalhadores diretos x terceirizados em Rio Grande. Fonte: Elaboração própria a partir de MPT (2012, 2013) e Vargas, Fabres e Salvador (2015)

Obra	Diretos	Indiretos	Total	Terceirizados/ Total
Honório Bicalho (P-58)	1521	1503	3024	49,70%
ERG (P-55)	943	1557	2500	62,28%
Honório Bicalho (P-63)	430	856	1286	66,56%
ERG (cascos)	2500	1200	3700	32,43%
Total	5394	5116	10510	48,68%

A questão da terceirização do polo da indústria naval de Rio Grande também foi objeto da pesquisa de Costa & Silva (2016). Essa pesquisa reforçou que a instalação do Polo Naval gerou intensa terceirização. Segundo as entrevistas e questionários feitos pelas autoras, o ambiente de trabalho com intensa terceirização dos estaleiros era pouco solidário, com clima de desconfiança e pouca amizade entre os trabalhadores. Os trabalhadores tenderam nessas entrevistas a reforçar uma certa semelhança entre o terceirizado e o contratado, mas ao longo das entrevistas essa estratégia de defesa em face da oportunidade de ter um emprego era desconstruída revelando contradições de insegurança com a alta rotatividade dos terceirizados, diferenças de tratamento, e de salários, pagamentos diferentes em relação ao salário da carteira, culpabilização dos terceirizados pelos acidentes, entre outros problemas (COSTA & SILVA, 2016).

Percebemos nos três casos analisados, que nos três grandes polos da indústria naval a prática de terceirizar se manteve durante a retomada. A relação entre contratados e terceirizados variou entre 40% e 60% mostrando taxas altíssimas de terceirização da força de trabalho. A estratégia trouxe problemas para os trabalhadores, com menores salários e piores condições de trabalho em alguns casos.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Terceirização nos estaleiros da região Norte

A região norte possui um perfil distinto das regiões do Brasil. E relutamos se caberia ou não mencioná-la entre os casos estudados. Mas dado o seu importante crescimento com a retomada com essa tendência à desconcentração regional, assim como, com a publicação do trabalho de Lameira (2019) que traz os dados quantitativos referente ao contingente de trabalhadores terceirizados por obra na região metropolitana de Belém, optamos por apresentar uma análise breve com alguns dados.

Uma das grandes diferenças da região norte é que a demanda de embarcações é diferenciada em relação aos navios encomendados no Rio de Janeiro, Pernambuco e no Rio Grande do Sul. No norte são navios voltados para a navegação de interior, barcaças e empurradores fluviais, principalmente, que movimentam os estaleiros de médio porte na região. Nas demais regiões as embarcações mais importantes giram em torno da exploração de petróleo offshore.

Segundo Lameira (2019), por isso mesmo, a região norte foi menos afetada com a crise do que as demais, tendo em vista que muitas dessas embarcações são utilizadas para escoar a produção de soja e de minérios extraídos da região do Mato Grosso e região amazônica respectivamente.

A análise de Lameira sobre a construção naval na região metropolitana de Belém (RMB) foi feita com base em doze obras feitas por um único estaleiro⁷. Essas doze embarcações eram onze balsas e um empurrador. Na tabela abaixo encontramos o percentual de mão de obra terceirizada por obra, taxa de subcontratação para cada uma das obras.

*Tabela 4 – Porcentagem de trabalhadores terceirizados por estaleiro da Região metropolitana de Belém.
Fonte: Lameira (2019, p. 259)*

⁷ A pesquisa principal de Lameira (2019) foi realizada com dados detalhados de custos de 4 estaleiros da região. E apesar do autor ter uma postura favorável à terceirização, e ter uma relação mais orgânica com os estaleiros até mesmo para ele foi difícil conseguir os dados referentes à terceirização, “pela dificuldade de obtenção dos dados detalhados” (LAMEIRA, 2019, p.258) analisado neste caso apenas um estaleiro no ano de 2012.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

n	$vTHH_{t,n}$	$vTHH_n$	$tHH_{t,n}$
1	69.916,90	781.685,43	8,944%
2	69.916,90	781.685,43	8,944%
3	69.916,90	781.685,43	8,944%
4	7.055,41	781.685,43	0,903%
5	7.055,41	781.685,43	0,903%
6	7.055,41	781.685,43	0,903%
7	7.055,41	781.685,43	0,903%
8	7.055,41	781.685,43	0,903%
9	89.165,06	726.967,45	12,265%
10	115.914,58	726.967,45	15,945%
11	19.926,32	726.967,45	2,741%
12	405.387,91	1.347.573,62	30,083%
		Média	7,698%

A Tabela 4 nos mostra que a magnitude da terceirização na região norte é muito menor do que nas demais regiões. Segundo o autor, conforme cresce a complexidade do projeto, cresce a tendência à terceirização. Das doze obras acompanhadas, a obra do empurrador – obra número 12 - que era a mais complexa, com sistemas de propulsão e sistemas elétricos mais elaborados - tinha a taxa de terceirização de 30%. O autor acredita que a tendência desse número é crescer conforme cresce a complexidade das obras.

Uma outra fonte de informações sobre o trabalho nos estaleiros na região norte pode ser encontrada na pesquisa de Silva e Scherer (2018). Essa pesquisa é realizada na região da Manaus, mas ao contrário das demais pesquisas ela é voltada para os estaleiros tradicionais, de embarcações de madeira de pequeno porte. Apesar disso na sua contextualização sobre o setor, os pesquisadores trazem um ótimo relato para todo o polo naval da região de Manaus com base no superintendente regional do trabalho

“As fiscalizações realizadas pela Superintendência Regional do Trabalho (2014) nos estaleiros em Manaus, considerados clandestinos ou não, buscam "verificar diversas irregularidades trabalhistas que estão sendo praticadas nos estaleiros, como funcionários trabalhando sem carteira assinada, inexistência de banheiro, locais adequados para refeições, entre outras". Instalam-se à beira-rio da cidade de forma ilegal e oferecem risco de acidentes tanto para as pessoas que trabalham nos estaleiros quanto

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

para os moradores que habitam no entorno dessas empresas. As multas e as advertências aplicadas, não inibem os estaleiros tradicionais e os clandestinos a persistirem. “Em alguns dos estaleiros, as condições de trabalho são precárias, inclusive com a escassez de equipamentos de proteção individual ou mesmo, a falta deles” (entrevista com a superintendência regional do trabalho).” (SILVA & SCHERER, 2018, p.301)

3. Acidentes de Trabalho na indústria naval

“o trabalho em estaleiro é loucura, se for dentro do navio então,... imagine que isso aqui é um bloco de um navio, tá fechado, isso aqui é um espaço confinado e aqui tá um soldador soldando, estou eu ali cortando uma peça que tá errada soltando fumaça; tá outro ali tirando rebarba de solda, aí você olha daqui para ali e eu te vejo bem embaçado devido à fumaça né? Então se você entrar dentro de um navio é loucura! É perigoso.

No estaleiro é assim... Tem setores que são de difícil acesso, aí você tem que ter mais de uma pessoa, no espaço confinado a pessoa não pode entrar só, jamais.. não tem como entrar só tem que ter alguém... na entrada tem que ter vigia com um rádio, tem que ter um sensor de gás, e se alarmar o vigia manda todo mundo sair(...)” (Operário 4, montador de tubulação e estrutura, LOPES, 2015, p.88)

A atividade de trabalho de construção naval é conhecidamente uma atividade perigosa. Entretanto, como se comportaram os acidentes na retomada da indústria no século XXI? Para responder a essa questão levantamos alguns dados e estudos das situações de trabalho neste período que nos mostram que com a retomada a indústria da construção naval ainda é uma atividade de alto risco para os trabalhadores.

Analisar os acidentes pelos dados da Previdência possui um inconveniente, que são as subnotificações. Muitas vezes os serviços de saúde e segurança do trabalho das empresas não categorizam como acidentes casos importantes. Um estudo importante e dos mais recentes sobre as condições de trabalho nos estaleiros do Rio de Janeiro nos mostra que essa prática de subnotificações continua presente. As autoras recuperam um caso de acidente, que transcrevemos nas palavras dos trabalhadores, e mostram que o serviço de saúde e segurança do trabalho da empresa não o considerou como acidente.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Tivemos um menino da solda [...], ele fez tudo, o processamento correto, aí ele fez a solda dele por fora... Fez tudo direitinho. Como ele não era muito experiente, tirou a pulga, pulga é um isolamento. E, por não ter experiência, entrou dentro do tubo pra ver como ficou a raiz... ele tava preocupado com o trabalho dele. Só que nisso, não tinha oxigênio lá dentro, ele desmaiou. Sorte que tinha um ajudante. O ajudante foi e puxou ele. Graças a deus, não teve sequelas. Falta de experiência [...] (E 13) [Entrevistado 13] (MIRANDA et al, 2019, p.95.)

Segundo as autoras, o acidente⁸ não gerou uma Comunicação de Acidente de trabalho (CAT), logo não consta nas estatísticas oficiais. Uma situação como essa que poderia ter provocado a morte ou lesão grave no trabalhador deve ser comunicada como acidente para que suas causas sejam avaliadas com rigor e a presença dos fatores de risco possam ser eliminados. A situação descrita acima é tratada quase que como de responsabilidade do trabalhador.

O relato desse caso no início dessa seção é para mostrar a grandeza e a complexidade do risco do trabalho no estaleiro e evidenciar que as análises estatísticas de acidentes de trabalho são falhas, pois sofrem com as subnotificações. Além das subnotificações, vale registrar que a análise dos acidentes a partir do CNAE 30.11-3, referente ao setor econômico de construção de embarcações e estruturas flutuantes não contempla todos os trabalhadores atuantes nos estaleiros. Isso ocorre pois há estaleiros que se reconhecem como de reparo (que possui outra CNAE), e há ainda o grande contingente de trabalhadores terceirizados, de cerca de 50% dos trabalhadores conforme os dados da seção anterior, que não tem seus acidentes de trabalho comunicados nessa CNAE, mas em outras, e logo não estão computados aqui.

Apesar das ressalvas mencionadas analisaremos os dados de acidentes, nos apoiando no estudo de Gomes e Real (2017), que levantaram os acidentes registrado no Brasil de 2006 a 2013 para a atividade Construção de Embarcações e Estruturas Flutuantes, atividade classificada na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 30.11-3).

⁸ A crítica a essa forma de classificar os acidentes já foi amplamente feita na literatura, para mais informações ver Mattos & Porto(2003) ou, Bisso (1990),

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Nesse levantamento eles encontraram uma taxa de crescimento alta (ver tabela 5 abaixo) onde o número de acidentes começa em 2006 com 924 acidentes e chega a 2503 acidentes em 2013. A Tabela 5 separa esses acidentes em acidentes típicos, de trajeto, e doenças de trabalho. Os acidentes típicos se mostram a ampla maioria dos acidentes e chegam a 2031 acidentes típicos no ano de 2013.

Menezes (2014) também analisa os acidentes de trabalho na indústria naval, se mostra surpresa e informa que apesar da publicação da NR-34 no ano de 2011⁹, o número de acidentes resiste a cair. Menezes analisa a atividade de manutenção e reparação de embarcações e a atividade de construção de embarcações e estruturas flutuantes. A autora nos mostra que de 2009 a 2012 há uma queda de 9% no número absoluto de acidentes de trabalho para o setor de reparos, o que pode ser atribuído à própria publicação da NR, como hipótese. Mas depois de 2012 o número absoluto volta a subir. A autora ressalta que o número de acidentes para o setor de reparo e manutenção também não parou de subir. Desde 2007 o crescimento foi de 71% no número de acidentes, que mesmo com o aumento do número de trabalhadores, é uma taxa muito alta.

Tabela 5 – registro de acidentes de trabalho associados à construção de Embarcações e Estruturas Flutuantes nos anos de 2006 a 2013. Fonte: (GOMES & REAL, 2017, p.27-3)

ANO	NÚMERO DE ACIDENTES REGISTRADOS			
	TOTAL	TÍPICO	TRAJETO	DOENÇA DO TRABALHO
2006	924	642	40	242
2007	1.087	716	42	133
2008	1.476	1.160	50	18
2009	1.763	1.368	93	25
2010	1.883	1.527	91	24
2011	2.360	1.889	183	41
2012	2.278	1.739	154	95
2013	2.503	2.031	182	53

Fonte: Previdência Social

⁹ Vale reforçar que durante a retomada da indústria naval, foi criada uma norma regulamentadora específica para o trabalho da indústria naval. A NR-34 (Norma Regulamentadora sobre Condições e Meio Ambiente na Indústria da Construção e Reparação Naval) (BRASIL, 2011).

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Vale lembrar que de 2011 para 2012 também há uma pequena queda em valores absolutos na construção de embarcações, passando de 2360 acidentes para 2278 acidentes (ver tabela acima). Mas que depois disso volta a subir de maneira rápida.

Apesar dos dados indicarem um crescimento vertiginoso e assustador (crescimento de quase três vezes maior), os dados acima possuem um problema, pois os acidentes aumentam muito, pois também aumenta muito o número de trabalhadores empregados nesse setor econômico no mesmo período. Uma análise mais correta é analisar o índice de acidentes de trabalho por número de trabalhadores. Fizemos essa análise cotejando esse número de acidentes com o número de trabalhadores empregados no setor¹⁰. A Figura 3 nos permite verificar que há um crescimento de 2007 a 2009, com uma queda no ano de 2010, mas que volta a crescer e apresenta o maior pico em 2011, e depois passa a diminuir ligeiramente, mas a diminuição da taxa não recupera nem os valores de 2006 e não consegue baixar de 0,03 acidentes por trabalhador. Vale ressaltar que essas subidas e quedas são sutis, pois os índices de acidentes fica em torno de 0,03 a 0,04 acidentes por trabalhador. O que quer dizer que na indústria naval de cada 100 trabalhadores 3 a 4 trabalhadores se acidentam por ano.

A análise do gráfico nos mostra que o número de acidentes cresce proporcionalmente com o número de trabalhadores, e podemos dizer, com certeza, que não há um aumento nos acidentes apenas pelo crescimento do emprego. Os dados mostram que a taxa de risco cresce ou no mínimo se mantém muito alta na retomada.

¹⁰ Fizemos esse índice com os dados da Previdência levantado por Gomes e Real (2017), e comparados com os dados do SINAVAL, levantados por Jesus (2017)

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

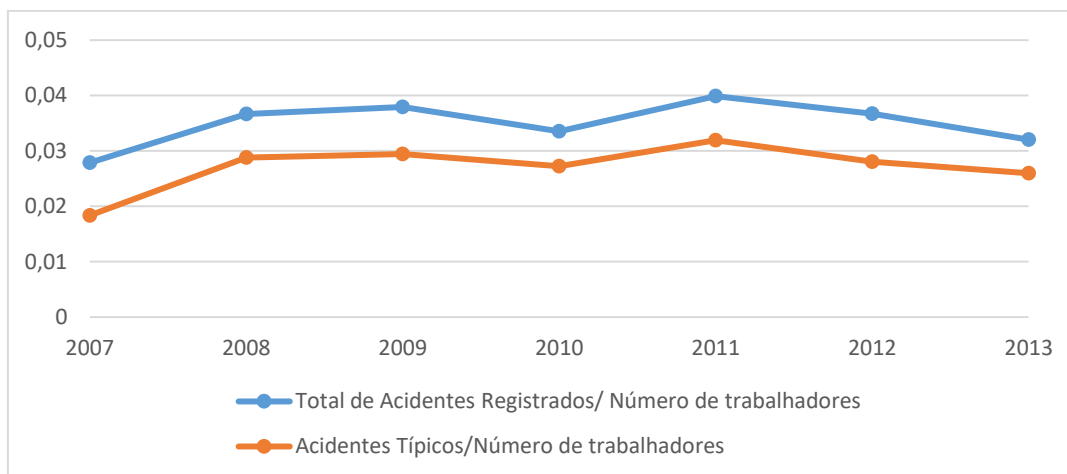


Figura 3 – índice de Acidentes de Trabalho por número de trabalhadores. Fonte: Elaboração própria a partir de dados do SINAVAL e GOMES & REAL (2017)

A partir dessas análises para todo o Brasil, buscamos alguns dados para as cidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro/RJ (Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo), Ipojuca/PE, Rio Grande/RS e Belém/PA para conhecermos o comportamento dos acidentes de trabalho comunicados por atividade econômica em comparação com as demais atividades dos municípios. Levantamos dados para cada uma dessas cidades a partir dos dados de acidentes de trabalho disponibilizados por meio do Observatório Digital de Segurança e Saúde no Trabalho do Ministério Público do Trabalho (MPT)¹¹.

Os dados do observatório estão agrupados de 2012 a 2018. Realizamos a análise para o período de 2012 a 2015. Vale reforçar que aqui estão os dados oficiais, registrados para a CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas)– construção de embarcações e estruturas flutuantes, logo as empresas terceirizadas com outras classificações (uma das CNAEs com maior número de acidentes de trabalho em Ipojuca

11 Ver <https://smartlabbr.org/sst>

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

é construção de obras de artes especiais) não tiveram seus dados analisados por nós¹². Portanto, os dados aqui estão subestimados ao serem apresentados dessa forma.

Apesar disso, optamos por realizar as análises para termos uma ideia da importância dos acidentes dessa atividade econômica em relação às demais nesses municípios. Assim poderíamos perceber se de fato essa atividade continua representando um alto risco de acidentes para os trabalhadores desses municípios.

Tabela 6- CATs para CNAE -Construção de Embarcações e estruturas f. - 2012 a 2015. Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Observatório Digital de Segurança e Saúde no Trabalho do Ministério Público do Trabalho

Município		Número de CATs	Percentual em relação ao total de CATs do município	Posição no ranking em comparação com as demais CNAEs
Região Metropolitana do Rio de Janeiro /RJ	Rio de Janeiro	967	1%	22°
	Niterói	770	10,80%	1°
	São Gonçalo	295	6%	3°
Ipojuca / PE		1055	25,10%	1°
Rio grande / RS		1854	40,40%	1°
Belém/PA		105	1,1%	18°

A Tabela 6 nos mostra que a atividade de construção de embarcações e estruturas flutuante é a atividade com maior número de acidentes de trabalho dos municípios de Niterói, Ipojuca e Rio grande. Os dados também nos mostram que a atividade reúne mais de 10% dos acidentes de trabalho desses municípios. Se olharmos os valores absolutos para o período de 4 anos (2012 a 2015) temos mais de um acidente de trabalho

¹² Essa é uma limitação do estudo, pois não nos permite analisar a relação entre terceirização e acidentes de trabalho. Segundo Batista (2010), a extensão da jornada de trabalho e o aumento do número de acidentes de trabalho são duas características que são aprofundadas em atividades terceirizadas.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

oficialmente comunicado por dia na cidade de Rio Grande e mais de um acidente de trabalho a cada dois dias nas cidades do Rio de Janeiro, Niterói, Ipojuca e Rio Grande.

O alto risco desses profissionais durante a retomada foi mencionado por diferentes pesquisas (PINHEIRO, 2019; MIRANDA et al. 2019; VINAGRE & CASTRO, 2017; BHALTAZAR, 2016; SOARES, 2012, TEIXEIRA, 2012). Apesar de ser uma informação já conhecida, o que os dados nos confirmam é que a retomada da indústria naval no século XXI trouxe várias inovações nas técnicas de soldagem, na mecanização na movimentação de materiais, na produção de módulos em diferentes estaleiros que se integram ao final. Entretanto, apesar dos altos investimentos na infra-estrutura dos estaleiros, e em novos maquinários, a atividade continua apresentando alto risco e ocupando o topo dos *rankings* dos acidentes nos seus municípios.

4. Considerações Finais

O objetivo desse artigo era identificar como foi vivido o trabalho na indústria naval com a retomada do início do século XXI. Para isso fizemos um levantamento bibliográfico com os principais estudos sobre o trabalho no setor e levantamos dados quantitativos em algumas bases de dados para tentar responder a esse objetivo mais amplo e que foi delimitado em duas questões: 1 - Identificar a ordem de grandeza com que se praticou a terceirização do trabalho na indústria naval; e 2 – Analisar a segurança do trabalho em estaleiros a partir dos dados sobre acidentes de trabalho.

Para responder ao primeiro objetivo, levantamos os dados a partir de diferentes estudos de caso. As taxas encontradas para os estaleiros do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Pernambuco foram muito altas: 42%, 48% e 50,7% respectivamente. Os estudos mostraram que essa terceirização ocorreu muitas vezes na atividade fim, sendo inclusive considerada ilegal pelo MPT no caso do EAS em Pernambuco, dado que a legislação vigente nesse período apenas permitia a terceirização das atividades meio.

Uma outra questão central era compreender se o risco desse trabalho tinha permanecido alto ao longo da retomada. A análise dos dados indicou que as taxas de acidentes por

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

trabalhador são altas, variando de 3 a 4 trabalhadores acidentados em cada 100 trabalhadores, só com os dados oficiais. Além disso, nossa análise mostrou ainda que a construção naval é o dos setores com maiores números de acidentes nos municípios do Niterói Ipojuca e Rio Grande.

Esses dados ainda são limitados, pois não pudemos incluir todos os acidentes com trabalhadores terceirizados, pois estes podem estar em outra categoria do CNAE. Considerando estudos anteriores, a tendência é que a taxa de acidentes com os trabalhadores terceirizados seja maior do que a dos contratados. Em estudos futuros seria importante ter maior clareza com relação aos acidentes de trabalho de terceirizados da indústria naval.

Sem negar a importância da retomada da indústria naval para a geração de emprego e renda no Brasil, procuramos, neste artigo, analisar algumas das características dos empregos gerados entre 2000 e 2019 neste setor que podem contribuir para uma reflexão sobre o modelo de desenvolvimento promovido neste período no Brasil, identificamos neste estudo que crescimento econômico proporcionado e a reativação deste setor industrial foi acompanhado pelo aumento da terceirização e da taxa de acidentes no setor naval, que indicam um maior nível de precarização.

A crítica de Svampa (2011) ao modelo de desenvolvimento adotado por governos progressistas da América Latina, que chamou de neodesenvolvimentismo progressista, nos ajuda situar o caso em análise de artigo e apontar para estudos futuros. Embora a análise da autora esteja muito focada na tendência dos países latinoamericanos a aceitarem o papel no mercado internacional de produtores de commodities, e aqui estejamos discutindo a produção naval, sua crítica nos ajuda a pensar que o modelo de desenvolvimento adotado nos países do norte não deveriam ser universalizáveis. A ilusão desenvolvimentista, pra usar uma expressão usada por ela, pode obscurecer a deterioração das condições de trabalho e nos impedir de projetar um modelo próprio de desenvolvimento tendo como base, por exemplo, melhores condições de vida da classe trabalhadora.

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Bibliografia

BATISTA, E. L. Terceirização no Brasil e suas implicações para os trabalhadores. Campinas: Pontes Editores, 2010.

BALTHAZAR, M.A.P. Cuidados com a saúde dos soldadores nos estaleiros brasileiros - uma revisão integrativa - Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Acadêmico em Ciências do Cuidado em Saúde da Escola de Enfermagem Aurora de Afonso Costa da Universidade Federal Fluminense, para a obtenção do título de Mestre. Niterói, 2016

BRASIL. MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. Norma Regulamentadora 34 – Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção e Reparação Naval. Brasília, 2011.

BISSO, E. M. O que é Segurança do Trabalho. São Paulo: Editora Brasiliense, 1990.

COSTA, E.D.P., SILVA, C.S.A. Interfaces entre modelo produtivo e divisão do trabalho flexível: a visão do trabalhador sobre a terceirização no polo naval de Rio Grande. JURIS, Rio Grande, v. 25: p. 37-59, 2016.

DIEESE- CUT. Terceirização e desenvolvimento: uma conta que não fecha In: Dossiê acerca do impacto da terceirização sobre os trabalhadores e propostas para garantir a igualdade de direitos, 2011.

GOMES, L.F., REAL, M.V. Análise crítica dos acidentes de trabalho no polo naval de rio grande. Revista Mundi Engenharia, Tecnologia e Gestão. Curitiba, PR, v.2, n.1,27, jan. / jun., 2017.

JESUS, C.G. Retomada da indústria de construção naval brasileira: reestruturação e trabalho. Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Doutora em Política Científica e Tecnológica (ORIENTADORA: PROF^a. DR^a. LEDA MARIA CAIRA GITAHY). Campinas: Unicamp, 2013.

JESUS, C.G. Notas sobre a desconcentração regional da indústria de construção naval brasileira no princípio do século xxi. Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE - Ano XVIII – V. 2 - N. 34, p. 685 -703 Salvador, 2016.

JESUS, C.G., SILVA, R.D. Trabalhadores a ver navios: reflexões sobre o mercado de trabalho na indústria naval na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Cad. Metrop., São Paulo, v. 19, n. 38, pp. 225-248, jan/abr, 2017.<http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2017-3809>

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

LAMEIRA, P. I. D.; Capacidade de absorção de cluster industrial naval e análise da influência do processo de terceirização: um estudo de caso na região norte do Brasil. 2019. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Tese de Doutorado em Engenharia naval e Oceânica da Universidade de São Paulo. 2019. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3135/tde-07052019-105956/pt-br.php>>.

LOPES, A.A.D.. A dinâmica do trabalho no Estaleiro Atlântico Sul S/A: cooperação e resistência. Dissertação (Mestrado em Mestrado em Administração) - Universidade Federal da Paraíba, 2015.

MATTOS, Ubirajara Aluizio de Oliveira; PORTO, Marcelo Firpo de Souza. Estratégias de prevenção, gerenciamento de riscos e mudanças tecnológicas. In: MENDES, René. Patologia do trabalho. 2. ed. v.2. São Paulo: Atheneu, 2003. cap. 43, p. 1721-1739.

MENEZES, T. Retomada sim, mas sem atropelos. IN: Portos e Navios, Notícias, Industria Naval, publicado em 27/11/2014. Disponível em <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/retomada-sim-mas-sem-atropelos>> acessado em 15/7/2019.

MIRANDA, A.L., DE JESUS, L.F., MOREIRA, M.F.R., OLIVEIRA, S.S. Percepção de risco: estudo com trabalhadores de um estaleiro expostos a metais. Cad. Saúde Colet. Rio de Janeiro, 27 (1): 93-99, 2019.

MPT. FORÇA-TAREFA nacional investiga estaleiros a serviço da Petrobrás no polo naval MPT. Revista do Trabalho. Rio Grande do Sul – Outubro / Dezembro de 2012 - Ano 12 - nº 42. p.6 e 7

MPT. FORÇA-TAREFA identifica ilegalidades em estaleiros a serviço da Petrobras no Polo Naval. MPT. Revista do Trabalho. Rio Grande do Sul – Abril / Junho de 2013 - Ano 13 - nº 44. p.10 e 11.

PEREIRA, L. B. Navegar é preciso: Sindicalismo e judicialização ativa dos trabalhadores da indústria naval do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Multifoco, 2015.

PESSANHA, E.G.F. Operários Navais: Trabalho, Sindicalismo e Política na Indústria Naval do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Sete Letras, 2012.

PESSANHA, E.G.F. Os operários Navais do Rio de Janeiro sob a ditadura do pós-1964: repressão e resistência. Revista mundos do trabalho, vol.6, n.11, p.11-23, jan/jun, 2014.

PESSANHA, E.G.F., PEREIRA, L.B. Brazilian Shipbuilding and workers between tradition and innovations Shipyards Caneco/Rio Nave and Mauá – Rio de Janeiro, 1950-2014. IN: VARELA, R. MURPHY, M., LINDEN, M. Shipbuilding and Ship Repair

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Workers around the world: case studies 1950-2010. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2017.

PINHEIRO, P.P. .Gestão de Segurança, Meio Ambiente e Saúde para Soldadores na Indústria Naval. Disponível em < Gestão de Segurança, Meio Ambiente e Saúde para Soldadores na Indústria Naval>. Acessado em <10/7/2019>

SILVA, J. G.R; SCHERER, E.F. Trabalhadores navais: um saber-fazer artesanal em estaleiros tradicionais à beira-rio de Manaus. Revista Pegada – vol. 19 n.3. 295 Setembro-Dezembro/2018

SILVA, D.F., OLIVEIRA, R.V. Terceirização e ação sindical no complexo industrial portuário de Suape: o caso do Estaleiro Atlântico Sul. Anais da Associação brasileira dos Estudos do trabalho. GT1: Desenvolvimento, territórios e trabalho. Campinas, 2015.

SILVA, D.F. A constituição do polo naval de SUAPE e suas implicações no campo trabalho: o caso do estaleiro atlântico sul. Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ (Orientadora: Profa. Dra. Hipólita Siqueira de Oliveira). Rio de Janeiro: IPPUR, 2017

SINAVAL. Sindicato nacional da Indústria da Construção naval e Offshore. Site de Internet. Disponível em: <<http://sinaval.org.br/>> Acesso em: Jun. de 2019

SNRT/CUT & DIEESE. Terceirização e desenvolvimento: uma conta que não fecha: / dossiê acerca do impacto da terceirização sobre os trabalhadores e propostas para garantir a igualdade de direitos / Secretaria Nacional de Relações de Trabalho e Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. - São Paulo: Central Única dos Trabalhadores, 2014.

SOARES, J. C. Método para identificação dos fatores que influenciam na segurança do trabalho em espaços confinados: uma aplicação na construção de embarcações. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Engenharia Ambiental, Escola Politécnica & Escola de Química, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia Ambiental. (orientador. Professor Isaac José Antonio Luquetti dos Santos). Rio de Janeiro:UFF, 2012.

SVAMPA, M. Pensar el desarrollo desde América Latina. In Seminario Latinoamericano “Derechos de la Naturaleza y Alternativas al extractivismo”, Buenos Aires, 2011.

TEIXEIRA, B.C. Os processos de trabalho na indústria naval: relação entre a produtividade e o agravamento à saúde dos trabalhadores. VIII Seminário de Saúde do

Estudos do Trabalho

Ano XIV – Número 25 – 2020

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

Trabalhador (em continuidade ao VII Seminário de Saúde do Trabalhador de Franca) e VI Seminário “O Trabalho em Debate”. UNESP/ USP/STICF/CNTI/UFSC, UNESP-Franca/SP, 2012.

VARGAS, F.E.B., FABRES, A.C.P., SALVADOR, B.L.S. Flexibilidade Produtiva na Indústria Naval de Rio Grande-Rs: Novas e velhas formas de trabalho. Anais do Congresso brasileiros de Sociologia (GT18 - Novas configurações do trabalho nos espaços urbano e rural). Porto Alegre, 2015.

VINAGRE, R.F., CASTRO, A.C. Análise da atividade de maçariqueiros num estaleiro no Brasil: Considerações sobre saúde do trabalhador numa perspectiva ergológica. Trabajo y Sociedad, Núm. 28, 2017