

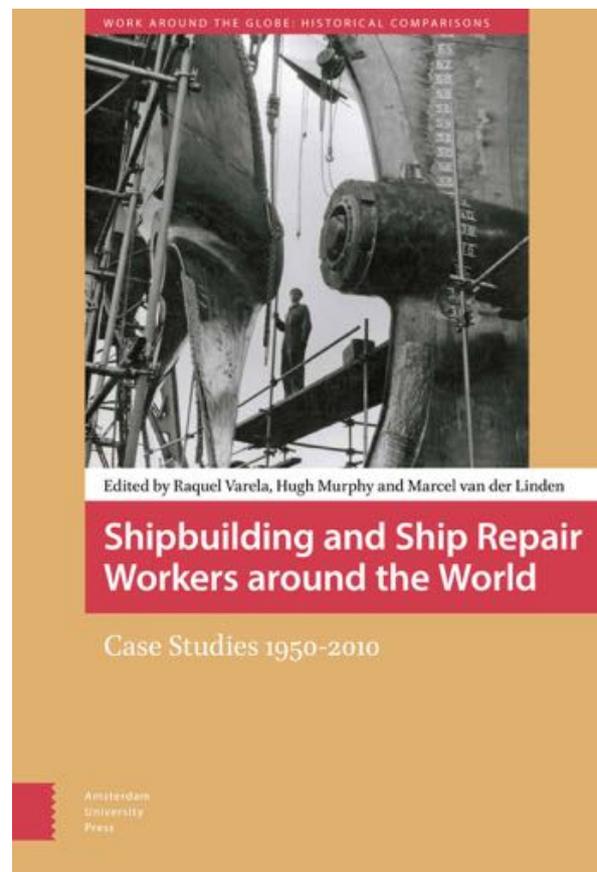
# Historia global del trabajo: avances de un proyecto internacional sobre la industria de construcción y reparación naval (1950-2010)

**Juliana Frassa**

*Universidad Nacional de La Plata / Universidad Nacional Arturo Jauretche*

La perspectiva de la historia global no resulta una novedad para el historiador. Sin embargo, a inicios del siglo XXI, la intensificación del proceso de internacionalización del capital es en definitiva la justificación más inmediata de la historia global. En este proceso las dimensiones estatales y nacionales han perdido capacidad de acción y son trascendidas por la creciente globalización de las finanzas y la fragmentación de la producción de bienes. En este sentido, ha cobrado fuerza la idea de recursos de producción «globalizados» dando la idea de compenetración de factores locales y fenómenos globales.

La historia global se inscribe dentro de las modernas reflexiones sociológicas sobre la globalización porque integra e imbrica la macro y la micro historia, lo global con lo local. Asimismo la historia global obliga a una trascendencia disciplinaria ya que procura el reequilibrio con otras ciencias sociales, de manera que fomenta un diálogo y construcción de un objeto de estudio que convoca las narrativas de la sociología, antropología, economía, geografía y adopta una metodología que completa y desafía otras maneras de hacer historia ya que estimula la apreciación del mundo como un



todo interconectado, un sistema-mundo que se plantea como una posibilidad de comprensión del devenir histórico.

Sin embargo, las «virtudes» de la historia global (la superación del eurocentrismo, la transdisciplinarietà, la búsqueda

de explicaciones abarcadoras de procesos complejos, la recuperación de «temáticas olvidadas» y la metodología comparativa) pueden convertirse, a su vez, en debilidades a la hora de aplicarse al análisis de un objeto de estudio particular.

En cuanto a la historia del trabajo en particular, su reformulación surge en la década de 1980 en el contexto de crisis de la historiografía tradicional, la emergencia de las teorías sobre el fin de la historia y el desdén de los análisis centrados en la clase obrera como sujeto histórico privilegiado. El campo de los estudios de la Historia y la Sociología del Trabajo no salió inmune de la crisis de la centralidad teórica que tenían el movimiento obrero y la cuestión de clase. La temática clasista terminó siendo una línea de investigación marginal dentro de estas disciplinas. En este sentido, el *International Institute of Social History* (IISH) intentó ser un contrapunto a la visión hegemónica, buscando superar los límites eurocéntricos y los preconceptos metodológicos que constreñían la investigación teórica, a partir de un abordaje conocido luego como «historia global del trabajo»<sup>[1]</sup>.

Así, la historia global del trabajo procuró promover un diálogo fructífero entre las investigaciones del Norte y el Sur, rechazando una visión nacionalista y otorgando una mirada más amplia sobre la clase trabajadora y sus diversas y yuxtapuestas identidades (de clase, género, etnia y religión). La historia global del trabajo ha realizado importantes contribuciones metodológicas al ámbito académico a través de un abordaje multifocal basado en un amplio trabajo empírico y una comprensión holística de la historia de los trabajadores.

1.- Van der Linden, Jan Marcel and Lucassen, *Prolegomena for a Global Labour History*, Amsterdam, International Institute of Social History, 1999

## **La perspectiva de la historia global aplicada al estudio de la construcción naval mundial**

La valorización del capital se produce a escala global ya que los procesos de producción de mercancías, cada vez más, se deslocalizan y fragmentan en el territorio mundial. El caso de la construcción naval es paradigmático para ilustrar este proceso. Desde la extracción de metales de las minas hasta la instalación de la mampostería interior de los camarotes, muchos son los eslabones que componen la cadena de producción de un buque de gran porte. Cada una de estas etapas productivas, a su vez, implica procesos y modelos de organización del trabajo diferentes que ponen en movimiento los instrumentos materiales y financieros del capital pero, por sobre todo, a la fuerza de trabajo que le da valor a los bienes y servicios producidos. La producción de un buque ha requerido la movilización de un equipo global de trabajadores que participan en la producción de acero, pinturas, tubos, motores complejos, ordenadores y las diferentes áreas del diseño e ingeniería del buque que conforman una extensa cadena global de trabajo.

Muchas de estas cadenas se observan en el propio espacio físico del astillero. En estas instalaciones fabriles conviven diferentes procesos y formas de trabajo, trabajadores con diferentes salarios y derechos laborales y pequeñas empresas subcontratistas en las que es difícil distinguir «quién trabaja para quién». La industria de construcción y reparación naval es una industria globalizada, y por esta razón su estudio sirve como una contribución a la comprensión de fenómenos complejos como la globalización, el mercado laboral internacional y el impacto que estos fenómenos tienen a nivel local y en la vida de miles de trabajadores.

Actualmente un buque de carga puede ser construido en Corea del Sur, con el acero proveniente de las minas de España, utilizando motores finlandeses, pintado con pinturas alemanas y haber sido diseñado en universidades norteamericanas. Y podría suceder que inmigrantes del Magreb o de América del Sur fuesen quienes proporcionaron mano de obra, o que profesionales altamente calificados de la India hayan sido contratados por las universidades estadounidenses que diseñaron la nave.

Ese buque será reparado cada cinco años en algún astillero con mano de obra de «bajo costo» en términos internacionales como puede suceder actualmente en Portugal, donde se emplean trabajadores provenientes de Rumanía y Rusia, pertenecientes a pequeñas subcontratistas. La industria de la construcción naval revela una nueva división internacional del trabajo que desagrega y desterritorializa procesos de producción tan complejos como la construcción de buques.

Las estrategias del capital trasnacional y los cambios que estas supusieron en los procesos de producción y reestructuración no se implementaron sin el surgimiento de tensiones con los trabajadores, lo que generó un impacto radical en sus vidas y las de sus comunidades. La deslocalización del proceso de producción tuvo y tiene consecuencias sociales, económicas y políticas divergentes en el plano internacional, lo que significa que el desempleo en un lugar puede resultar en el crecimiento de las comunidades de trabajadores en otro. Sin embargo, el éxito o el fracaso de los profundos cambios en la organización global del trabajo dependen, y seguirá dependiendo, de la relación de fuerza existente entre, por un lado, el impulso permanente a la acumulación de capital, y por otro, la necesidad de resistir el desempleo, la precarización y/o la intensificación del trabajo.

Dada la complejidad de la cadena productiva y del trabajo de este sector creemos que su conocimiento y análisis nos permitirá obtener pistas esenciales para comprender la historia reciente del capitalismo contemporáneo, por un lado, y de la organización de la clase obrera, por otro. El proyecto de investigación internacional «*In the same boat? Shipbuilding and ship repair workers: a global labour history (1950-2010)*», con sede en el *International Institute for Social History* (IISH) se ancla en estos objetivos<sup>[2]</sup>. En desarrollo desde el 2012 y abarcando una treintena de investigadores de más de veinte países, se plantea como meta principal elaborar una historia global del trabajo del sector de construcción y reparación naval haciendo énfasis en la reconstrucción de los procesos productivos, las cadenas globales de valor y la historia de sus trabajadores. Para ello se desarrollan un conjunto de ejes analíticos vinculados a las relaciones de trabajo, las condiciones laborales, la composición y formación de la fuerza de trabajo, las modalidades de contratación de los trabajadores, las condiciones de vida y las culturas laborales, las huelgas, protestas y conflictos laborales, los cambios en los procesos de producción y la organización del trabajo, las políticas públicas que intervienen en este sector industrial y la reconstrucción de las cadenas globales de valor.

El propósito más ambicioso del proyecto es el de producir resultados empíricos y análisis comparativos a nivel regional y mundial sobre la industria naval en al menos dos niveles: las estrategias productivas desplegadas por el capitalismo en las últimas décadas (deslocalización, subcontratación, flexibilización) y las consecuencias de las mismas sobre las condiciones de trabajo y las organizaciones obreras.

2.- Véase, Rubén Vega García, «'In the same boat?' Proyecto Internacional sobre el trabajo en los astilleros», *Boletín. Sección de Historia de la FIM*, nº 2, (2014), pp. 47-48.

El abordaje de estudios de caso más significativos de cada país adquiere un sentido fundamental para el proyecto en tanto cada uno de ellos expresa en lo *micro* las *macro* tendencias económicas, productivas y organizacionales que experimentó la construcción naval mundial en los últimos 50 años. Así, la reconversión productiva, la relocalización de empresas hacia países asiáticos, las políticas de ajuste (prejubilaciones y despidos masivos), la flexibilidad laboral y las estrategias de subcontratación dejan de ser conceptos abstractos para tomar cuerpo en hombres, espacios y ciudades concretas.

El proyecto en cuestión toma como antecedentes otros estudios comparativos anteriores realizados también en el IISH: la historia global de los trabajadores portuarios, de los trabajadores textiles, soldados, prostitutas y trabajadoras domésticas<sup>[3]</sup>.

Las fuentes de investigación privilegiadas en el proyecto son los registros estadísticos locales, regionales y nacionales de la industria naval y de los sindicatos de los obreros de la construcción naval, archivos y registros comerciales de las empresas individuales (astilleros), los documentos oficiales relativos a la industria y artículos de la prensa local y nacional, entre las fuentes secundarias analizadas. Esta información es complementada con fuentes primarias entre las que debemos destacar los testimonios de entrevistas a informantes clave, funcionarios de gobierno, propietarios, gerentes, trabajadores y dirigentes sindicales y, en algunos casos, los resultados de diversas encuestas.

El proyecto se ancla en el área de estudio de la historia del movimiento obrero mundial asumiendo una metodología colectiva propia de una historia transnacional. Dicha

3.-Puede consultarse la lista de publicaciones de la colección en: <https://socialhistory.org/en/publications/series/studies-in-global-social-history>

metodología plantea distintas etapas de investigación consecutivas. En la primera etapa los investigadores participantes escribieron la historia de los astilleros de su país en función de sus trabajos de campo y de la literatura secundaria disponible. Esto construyó una amplia gama de diferentes perspectivas con datos de la industria naval de unos 15 países, que se discutió grupalmente en un seminario realizado en la ciudad de Leipzig, en mayo de 2012. En la medida de lo posible se buscó fomentar el estudio de más de un astillero por país con el fin de ampliar el grado de representatividad.

Como resultado de esta primera etapa, en el año 2017, se publicó el libro *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World. Case Studies (1950-2010)*<sup>[4]</sup>, que reúne a 31 autores que describen la situación de la construcción y reparación naval en 24 países de los cinco continentes a partir del análisis de 19 estudios de caso y fuentes estadísticas nacionales e internacionales diversas. El volumen, de acceso gratuito, reconstruye el desarrollo reciente de la industria naval en estos países y las respuestas que dieron los trabajadores a dichas transformaciones estructurales.

La extensa compilación plantea un acabado diagnóstico del sector en las distintas regiones señalando algunas convergencias existentes a escala global. Entre estos rasgos es relevante destacar la creciente especialización de los principales países productores en distintos eslabones de la cadena de valor del sector y/o en tipo de buques producidos; la rápida y dominante difusión de las tecnologías de automatización y los nuevos modos de construcción por ensam-

4.- R. Varela, H. Murphy y M. Van der Linden (Eds.), *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World. Case Studies, 1950-2010*, Amsterdam University Press / Chicago University Press, 2017. De libre disposición en <http://oapen.org/search?identifier=625526;keyword=shipbuilding>.

blado de bloques que han modificado por completo los saberes y calificaciones requeridos en el sector así como el número de trabajadores de oficio empleados en la industria; la intensa competencia existente entre las naciones (sobre todo China, Corea del Sur y Japón) por ganar porciones del mercado global y la puesta en marcha de estrategias de reducción de costos (sobre todo laborales) con el consecuente impacto en términos de deterioro de las condiciones de trabajo; y la extensión de la subcontratación y precarización como modalidades hegemónicas de contratación de la fuerza de trabajo, tanto en países de reciente industrialización como China o India o en países «desarrollados» como Japón, que se ven reforzadas por la contratación de trabajadores migrantes no sindicalizados.

Lo que se concluye provisoriamente en el libro es que si bien la evolución reciente de la construcción naval debe comprenderse a escala global debido a los ciclos económicos, la movilidad del capital y las reestructuraciones sufridas por el sector en los distintos bloques económicos, las condiciones de vida y trabajo de sus obreros continúan experimentando grandes desigualdades entre los países de Oriente y Occidente y, en este último entre el norte y el sur. La globalización del sector también se expresa en desiguales accesos al Derecho del Trabajo, sistemas de previsión social y empleos estables.

En relación a la historia reciente de la construcción naval en la región iberoamericana, y producto del trabajo colectivo de profundización en el análisis de algunos casos del proyecto global, en 2016 se publica *Estado e industria: la construcción naval en Argentina, Brasil, España y Portugal*<sup>5</sup>. El

5.- Cintia Russo (Coord.), *Estado e industria: la construcción naval en Argentina, Brasil, España y Portugal*, Buenos Aires, Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini / Universidad Nacional de Quilmes, 2016..

objetivo central de este trabajo fue el de analizar el papel que han tenido, históricamente, las políticas públicas en la evolución de la construcción y reparación naval en Argentina, Brasil, España y Portugal entre 1950 y 2010.

A partir de los datos analizados se plantea que el desarrollo de esta industria ha estado signado por los mecanismos de intervención del Estado, que ha jugado un papel central en tanto regulador del mercado, demandante y productor de buques, y proveedor de financiamiento del sector. Más allá de las especificidades locales, esta ha sido una condición de posibilidad del desarrollo de la industria naval en los países estudiados.

La intensa reconfiguración del sector en las últimas décadas del siglo XX se tradujo en procesos de ajuste y reestructuración a nivel nacional. En la década del 90 en Argentina y Brasil, los gobiernos adoptaron medidas de corte neoliberal (liberalización del comercio, desregulación y privatización de empresas públicas, ajuste del gasto público) que implicaron la virtual paralización del sector con cierre de astilleros, desaparición de la flota nacional, disolución de las fuentes de financiamiento y derogación de la legislación proteccionista. A partir de los años 2000, sin embargo, los senderos de la trayectoria naval en ambos países se bifurcan. Mientras que el rescate de la construcción naval en Argentina es aún incierto, en Brasil su recuperación ha sido motorizada por la empresa estatal Petrobras y otros organismos estatales (como el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social y el Grupo Ejecutivo de la Industria de Construcción naval), llegando a consolidar un entramado productivo con presencia en la escena internacional. Cabe señalar, sin embargo, que el viraje político hacia la derecha de los gobiernos en ambos países, ocurrido en los últimos tres años, viene a desafiar es-

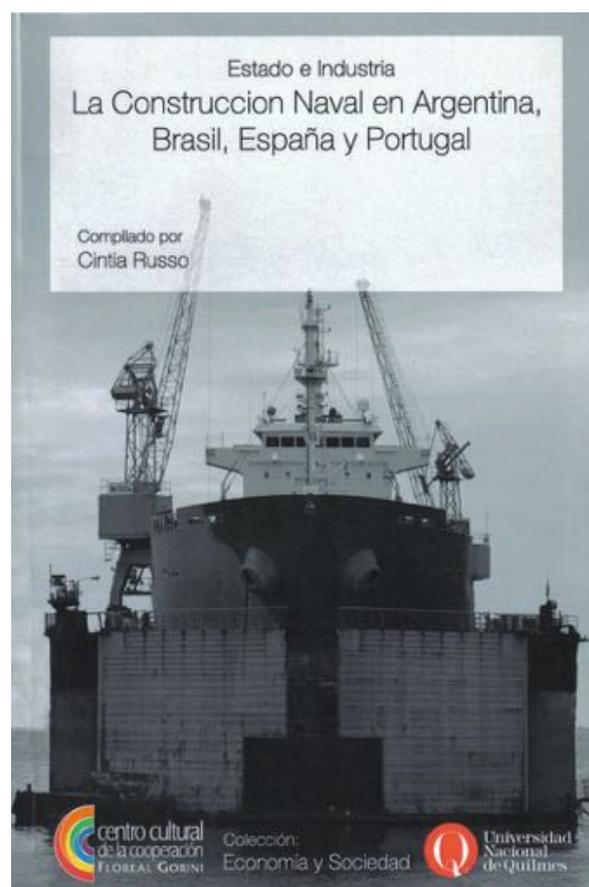
tructuralmente esta recuperación y a plantear nuevas reglas de juego en cuanto a la política económica e industrial que se alejan del rol interventor del Estado<sup>[6]</sup>.

Por su parte en España y Portugal, ya desde los años 80, el sector naval sufre una fuerte reconversión, producto de las directivas de la Comunidad Europea que se establecen en el marco de la integración regional, que se traduce en la reducción de entre el 40 y 48% de la capacidad productiva y del nivel de producción y empleo. A pesar de las sucesivas reestructuraciones empresariales y fusiones de astilleros, a inicios del siglo XXI, el sector sigue perdiendo participación en el mercado internacional en favor de los países asiáticos y plantea incertidumbres en cuanto a su desarrollo a mediano plazo<sup>[7]</sup>.

En síntesis, en los casos analizados se evidencia la fuerte dependencia que la trayectoria histórica seguida por el sector de construcción naval tuvo respecto al papel ejercido por el Estado. En todos los países se identifica una etapa de conformación y consolidación de la industria naval en la que la mano visible del Estado generó las condiciones de creación y/o promoción de un entramado productivo, institucional y normativo que le dio y sigue dando susten-

6.- Para el caso de la construcción naval en Argentina, véase, Cintia Russo, *Estado e industria naval en Argentina: Marchas y contramarchas* y Juliana Frassa, «*Voluntad Nacional construyendo para el mar*»: *Historia de la producción, el trabajo y la cultura de una empresa estatal. El caso del Astillero Río Santiago* y Gastón J. Benedetti, *La historia productiva del Astillero Río Santiago*. Para el caso de Brasil, véase los trabajos de Elina G. da Fonte Pessanha y Luisa Barbosa Pereira, *Estado e industria naval en Brasil. Altibajos de una relación necesaria y Trabajadores navales entre la tradición y la innovación: Caneco y Río Nave, dos empresas, un astillero*.

7.- En relación con el sector naval en España véase, José Gómez Alén y Rubén Vega, *El estado y la industria naval en España*; José Gómez Alén, *Notas para la historia de un astillero público. Bazan/Navantia en Ferrol* y Rubén Vega, *Naval Gijón: la difícil supervivencia de un astillero privado*. Y para el caso portugués véase Jorge Fontes y Raquel Varela, *El estado y la industria naval en Portugal*.



to. En la medida en que el Estado se retira total o parcialmente de estas funciones pone en jaque el desempeño de este sector.

Volviendo al proyecto internacional, la segunda etapa de investigación prevista, y que se encuentra en pleno desarrollo, consiste en la elaboración de estudios comparativos a nivel global entre los diferentes estudios de caso de acuerdo a una serie de temas consensuados entre los investigadores del proyecto. Los ejes de análisis —y futuros capítulos de un segundo libro que se planea publicar en 2020— se refieren a: la evolución reciente del mercado internacional de la construcción naval; el rol de los estados y organismos supranacionales en la promoción y regulación del sector; las tecnologías y sistemas productivos utilizados; la competitividad y productividad laboral; la evolución y composición de los salarios y los sistemas de protección social; las estrategias empresariales de negocios presentes

en el sector (externalización, *offshorización* y subcontratación); la participación de los trabajadores migrantes; la conflictividad laboral; las organizaciones nacionales y transnacionales de representación sindical; la cultura e identidad del trabajo de los trabajadores de astilleros; las condiciones de salud y seguridad en el trabajo; y el entrenamiento y la formación profesional<sup>[8]</sup>.

Cada uno de estos temas será abordado por dos o tres investigadores del proyecto

utilizando los indicadores y datos empíricos que cada uno de los participantes construyó y aportó para el proyecto. Estos trabajos serán discutidos grupalmente en una conferencia internacional planificada para el 2019 y, luego, publicados con el aval del *International Institute of Social History*. Como queda evidenciado, el desafío es grande considerando la dimensión transnacional y las diferentes perspectivas teóricas y metodológicas presentes entre los investigadores.

---

8.–Algunos de estos aspectos han sido tratados inicialmente por parte de los investigadores en diferentes seminarios y *workshops* celebrados en los últimos años en Lisboa, Berlín, Bergen, Lund, Rio de Janeiro y Bremen. Además algunos de los investigadores e historiadores implicados en el proyecto realizaron ya aportaciones relacionadas con sus respectivos astilleros en el marco del proyecto general, véase sobre esto, Rubén Vega, *Forja de rebeldes: huelgas y conciencia*; José Gómez Alén, *The construction of social protest in Franco's Regime. From individual resistance to collective action in the shipyard Bazán in Ferrol, 1946-1972*; Giulia Strippoli, *Scioperi e conflitti nel cantiere navale di Sestri Ponente, 1950-2010*; Luisa Barbosa Pereira, *Shipbuilding Workers of the World? The International Metalworkers Federation (IMF). Shipbuilding Department of Shipbuilding Crisis*. También desde el colectivo y con un carácter comparativo, ya se realizó una primera aproximación a los rasgos y las características de la conflictividad laboral y las huelgas en astilleros de España, Portugal, Italia, Alemania, Polonia, Brasil, Argentina, Turquía, India y Australia, en Juliana Frassa; José Gómez Alén y Jorge Fontes, *Conflictos obreros en el sector de la construcción naval mundial (1950-2010). Notas para un estudio comparativo*. Todos estos trabajos en Serge Wolikoff, *Grèves et conflits sociaux, Approches croisées de la conflictualité XVIII siècle à nos jours*, Maison des Sciences d'Homme de Dijon, Université de Bourgogne, 2015.