Disponível em
http://www.desafioonline.ufms.br
Desafio Online, Campo Grande, v.9, n.1, Jan./Abr. 2021

TRAJETÓRIA E IMPORTÂNCIA DO ESTALEIRO VEROLME NA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA

TRAJECTORY AND IMPORTANCE OF THE VEROLME SHIPYARD IN THE BRAZILIAN SHIPBUILDING

Claudiana Guedes de Jesus
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, RS, Brasil
claudiana.guedes@gmail.com
https://orcid.org/0000-0001-9156-6373

Luana Lima da Silva
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, RS, Brasil
luana.lima.silva2@gmail.com
https://orcid.org/0000-0001-9377-2576

Resumo

Esse artigo descreveu a trajetória do estaleiro Verolme em Angra dos Reis/RJ, desde sua instalação em 1959 até auge histórico em 1979, destacando sua importância na indústria naval brasileira com a análise da evolução de indicadores de produção e trabalho. Utilizamos como base metodológica a pesquisa qualitativa, com base na revisão da literatura e análise de informações através de dados secundários de duas principais fontes a Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego (RAIS/MTE) e o Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL). O Brasil em 1979, foi o segundo maior parque naval mundial, atrás apenas do Japão, havia um total de 39,2 mil trabalhadores navais no país, sendo 12 mil somente no estaleiro Verolme em Angra dos Reis. O Verolme foi durante mais de trinta anos o maior estaleiro do país. A justificativa dessa pesquisa está no fato da escassez de estudos acadêmicos analisando o a indústria naval e os mesmos seus diversos estaleiros. Descrever a história, analisar os indicadores de produção e trabalho e sistematizar os apontamentos da trajetória do estaleiro Verolme serve de base para pesquisas futuras sobre plantas produtivas navais nacionais e internacionais.

Palavras-chave: Estaleiro Verolme, Indústria Naval, Trabalho.

Peer Review under the responsibility of Escola de Administração e Negócios da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul ESAN/UFMS.
This is an open access article.

Abstract

This article described the trajectory of the Verolme shipyard in Angra dos Reis/RJ, from its installation in 1959 until its historical peak in 1979, highlighting its importance in the Brazilian naval industry with the analysis of the evolution of production and work indicators. We use qualitative research as a methodological basis, based on literature review and analysis of information through secondary data from two main sources: the Annual List of Social Information of the Ministry of Labor and Employment and the National Union of Industry of Naval and Offshore Construction and Repair. In 1979, Brazil was the second largest naval park in the world, behind Japan alone, with a total of 39,200 naval workers in the country, 12,000 of which only at the Verolme shipyard in Angra dos Reis. Verolme was the largest shipyard in the country for over thirty years. The justification for this research is the fact that there is a scarcity of academic studies analyzing the shipbuilding industry and its various shipyards. Describing the history, analyzing the production and work indicators and systematizing the notes of the trajectory of the Verolme shipyard serves as a basis for future research on national and international naval production plants.

Keywords: *Verolme Shipyard, Shipbuilding, Labor.*

1 - Introdução

O objetivo principal desse artigo foi descrever a trajetória do estaleiro Verolme em Angra dos Reis (interior fluminense), destacando sua importância na indústria naval brasileira com a análise da evolução de indicadores de produção naval e trabalho. O período de análise retoma desde a instalação dessa planta produtiva, em 1959, até o ano de 1979, momento de forte crescimento na indústria no país.

A indústria naval brasileira teve importância no Market-share internacional da produção naval e continua tendo. Desde o princípio do século XXI, o Brasil teve um esforço para reativar as atividades do setor, fato que trouxe consequências positivas para sua posição no cenário mundial. A carteira de encomendas dos estaleiros internacionais listou o Brasil entre os dez maiores construtores, considerando navios e plataformas (*Clarksons apud* Sinaval, 2014). O surgimento da indústria naval no Brasil ocorreu no século XIX com o primeiro estaleiro inaugurado em 1847, por Barão de Mauá em Ponta de Areia, na cidade de Niterói/RJ, marcando assim a tradição naval no estado do Rio de Janeiro. Este estaleiro chegou a empregar cerca de 350 operários, sendo 85 escravos, durante o final da década de 1850, produzia barcos à vela e à vapor, além de máquinas e equipamentos para os barcos (Suzigan, 2000).

Todavia, a construção naval pesada consolidou-se na segunda metade do século XX, com o processo de desenvolvimento industrial acelerado promovido pelo presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) tendo nas políticas específicas para a estruturação dessa indústria no país. Essas políticas foram: a Lei do Fundo da Marinha Mercante – FMM, em 1958, e o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM. Além da criação do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval – Geicon (Jesus e Silva, 2017).

No decorrer da década de 1960, a indústria de construção naval se consolidou no Brasil. Na década posterior ocorreu um aumentou progressivo até atingir maiores indicadores da história. Por exemplo, em 1979, o país ocupou o segundo lugar como maior parque naval mundial, em processamento de aço, atrás apenas do Japão (Jesus e Gitahy, 2010). Neste momento havia um total de 39, 2 mil trabalhadores diretos empregados nesta indústria no país, sendo 12 mil somente no estaleiro Verolme em Angra dos Reis, o que representava 30,6% do total de trabalhadores desta indústria no Brasil. Também neste ano essa indústria processou mais de 1,3 mil Toneladas de Porte Bruto (TPB) (Jesus, 2013).

O estaleiro Verolme com suas capacidades produtivas foi uma das plantas navais mais importantes do país, construía não somente embarcações, mas também equipamentos de apoio marítimo *offshore*, ou seja, um estaleiro que processava milhares de toneladas de aço por ano. Este tipo de estaleiro possui um complexo processo de montagem, manutenção e construção pelo fato de lidar com produtos de grande porte, construindo embarcações com mais de 10 mil TPB. Sua produção se dá por encomenda, devido aos altos custos de produção e às singularidades que os armadores, empresas que encomendam as embarcações, demandam. Além disso, a construção das encomendas leva anos para ser finalizada e necessita de uma grande quantidade de mão de obra especializada para atender as especificidades do setor (Jesus, 2013). “A construção de um navio de grande porte leva, em média, dois anos e uma plataforma leva em média três anos, e mobiliza um grande aporte de capital e trabalho, o que torna a escala de produção do setor normalmente pequena” (Jesus e Gitahy, 2010, p.2).

Com o desenvolvimento dessa pesquisa que se debruçou na descrição da história, análise dos indicadores de produção e trabalho e na sistematização dos apontamentos da trajetória do estaleiro Verolme dar-se-á bases substanciais para futuras pesquisas sobre plantas produtivas navais nacionais e internacionais. Os principais resultados, em especial na evolução de quantidade de produção, nas encomendas e na dinâmica do volume de emprego poderão servir de parâmetro e comparação com estudos de outros estaleiros. Além, da contribuição para os estudos setoriais e de história de empresa.

Ademais, podemos destacar que a relevância da pesquisa versa sobre seu ineditismo ao tentar descrever a trajetória de uma planta produtiva naval brasileira, tendo em vista que pesquisas e textos acadêmicos no Brasil ou mesmo no exterior sobre a indústria naval brasileira são escassos, e mais ainda sobre o estaleiro em questão. Como exemplo da escassez de estudos na área resolvemos no fim da pesquisa novamente fazer buscas nos sites acadêmicos em março de 2020, sobre o estaleiro Verolme, em qualquer área de conhecimento e em alguns dos principais buscadores de artigos acadêmicos, como *Scielo, GoogleAcadêmico, PeriódicosCapes* e bibliotecas digitais das maiores Universidades brasileiras, como Universidade de São Paulo, Universidade Estadual de Campinas, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, uma dissertação em mestrado em saúde defendida na Fundação Oswaldo Cruz de autoria de Sant'anna defendida no ano de 2000.

Esse artigo está estruturado para além dessa introdução e das considerações finais em quatro partes. Sendo a primeira sobre os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa que resultou nesse artigo, com descrição dos métodos e passos que foram realizados. Na segunda parte uma breve, descrição sobre a história do estaleiro Verolme em Angra dos Reis, com destaque para sua instalação em fins da década de cinquenta e estruturação. Posteriormente, um tópico analisamos a importância e o papel do Estaleiro Verolme no auge histórico da Indústria de Construção Naval Brasileira na década de 1970 com análise de evolução de indicadores do setor. E por fim descrevemos questões relativas aos trabalhadores do estaleiro Verolme com destaque para características e evolução do trabalho na indústria de construção naval brasileira.

2 – Procedimentos metodológicos adotados na pesquisa

Nesse ponto destacamos qual a metodologia utilizada na pesquisa que resultou nesse artigo com embasamento teórico sucinto desses procedimentos metodológicos. Além da descrição de quais foram as fases de pesquisa e quais as principais fontes de dados secundários e indicares utilizados. Aproveitamos para definir também alguns conceitos e termos específicos da indústria naval para facilitar o entendimento das técnicas utilizadas.

A pesquisa ora proposta foi realizada a partir de um enfoque descritiva, que utilizou dados qualitativos. O uso da pesquisa qualitativa se mostrou o mais adequado a esse trabalho, uma vez que, que se busca uma compreensão detalhada do fenômeno examinado por meio do significado que os participantes atribuem ao problema (Creswell, 2014). Ademais, de acordo com Creswell (2014), a pesquisa qualitativa deve começar com pressupostos, uma lente interpretativa/teórica e o estudo dos problemas de pesquisa, explorando-se o significado que os

indivíduos ou grupos atribuem a um problema social ou humano.

O estudo constitui-se em, de acordo com a tipologia defendida por Roesch (2015) em uma pesquisa aplicada, pois objetiva entender a natureza e a fonte de problemas específicos observados no estaleiro que foi estudado, gerando conhecimentos para formular intervenções dirigidas à solução destes. É ainda, uma pesquisa descritiva, uma vez que analisa de forma critica os aspectos relativos a evolução de indicadores setoriais, "Nas pesquisas descritivas, os fatos são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, sem que o pesquisador interfira sobre eles, ou seja, os fenômenos do mundo físico e humano são estudados, mas não são manipulados pelo pesquisador" (Prodanov, Freitas, 2013, p. 52).

No tocante ao método, a pesquisa se caracteriza como um estudo de caso tendo em vista que enfoca especificamente o estaleiro Verolme em Angra dos Reis. "O estudo de caso é uma investigação empírica, que investiga um fenômeno contemporâneo dentro do seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre fenômeno e o contexto não são claramente definidos" (Yin, 2005, p. 32).

Para interpretação do cenário do estudo de caso, o estaleiro Verolme foi uma planta produtiva naval situada em Angra dos Reis, e faz parte do que se chama de estaleiro de grande porte. A Indústria de Construção Naval no Brasil é composta pelo conjunto de estaleiros navais de médio e grande porte. A Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE, indica que essa indústria faz parte da Indústria de Transformação, inserida no complexo metal-mecânico do segmento de Fabricação de Outros Equipamentos de Transportes. Os estaleiros são as instalações às margens de rios, mares ou lagos, responsáveis pela construção, montagem e reparo de embarcações. Seu processo produtivo é extremamente complexo e fornece bens de capital que são contratados por encomendas (Jesus e Silva, 2017).

Para atingir o objetivo dessa pesquisa foi utilizada como base metodológica a pesquisa qualitativa, estruturada a partir de duas fazes realizadas em alguma medida concomitantemente: a) primeiramente, será realizada uma pesquisa bibliográfica através da revisão científica da literatura acadêmica existente sobre o tema, em especial indústria naval nacional e o estaleiro Verolme e b) sistematização analítica de dados secundários e indicadores do setor (como produção e número de trabalhadores).

Retomando a descrição dos procedimentos utilizados na pesquisa, destacamos que na primeira fase foi realizado um levantamento da literatura sobre o tema e uma revisão bibliográfica, em especial com textos acadêmicos nacionais, em especial teses e artigos científicos, sobre a indústria naval no país, além de análise de dados e informações de sites

especializados do setor, como no Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore* – SINAVAL.

Numa segunda fase um levantamento de dados e sistematização de alguns indicadores da indústria naval e do estaleiro especificamente, em especial dois indicadores de produção dos estaleiros e de volume de emprego, no de produção medida pelo crescimento de produção através do Toneladas de Porte Bruto (TPB) produzido por estaleiros (definição no próximo parágrafo) ou pela análise da carteira de encomenda do estaleiro, principais fontes do Brasil a página institucional do SINAVAL. Já na análise do volume de trabalho na indústria, observando o número de trabalhadores ou de emprego e desemprego no setor utilizaremos os dados oficiais da Relação Anual de Informações Sociais base estatística do Ministério do Emprego e Trabalho – RAIS/MTE.

Vale definir o crescimento da produção dessa indústria um dos indicadores utilizados é o de Toneladas de Porte Bruto. Em inglês "*Deadweight Tons* (DWT) é a medida em toneladas métricas, de peso que um navio pode transportar em segurança. Inclui o peso da carga, tripulação, água, combustível, lubrificantes, víveres e sobressalentes" (Jesus e Gitahy, 2010, p.4). Na virada da década de 1970 para 1980, essa indústria era uma das líderes mundiais em oferta de embarcações de longo curso, ficando atrás apenas da indústria japonesa. Sendo assim, no cenário da economia brasileira, representava mais de e 0,4% da receita líquida da indústria no Brasil (Jesus, 2013).

Os dados foram tratados qualitativamente, utilizando-se a técnica de análise de conteúdo, que de acordo com Bardin (2011, p. 47) consiste em: um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando a obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas.

3 – História do estaleiro Verolme em Angra dos Reis/RJ: instalação e estruturação

A segunda metade do século XX concentrou a implementação de grandes projetos em Angra dos Reis. Em destaque os principais, como no final da década de 1950, a construção do estaleiro Verolme, e na década de 1970, a construção do Terminal Petrolífero da Ilha Grande (TEBIG), a construção do trecho da BR- 101 (Rio-Santos - estreito entre a Serra do Mar e o Oceano Atlântico) e da Usina Nuclear Angra 1. Na década de 1980, ocorreu ainda um

crescimento da atividade turística, muito por conta da valorização dos ambientes preservados e a facilidade de acesso (Souza, 2003, p. 2).

O conjunto desses projetos modificou substancialmente a dinâmica urbana e demográfica de Angra, "a construção de um estaleiro em Angra dos Reis, quando grande parte da economia municipal ainda era voltada para o setor agrícola e extrativismo (bananicultura e pesca), modificou totalmente a dinâmica econômica de Angra dos Reis" (Tiriba, 2002 *apud* Jesus e Gitahy, 2010). Jesus e Gitahy (2010) apontam ademais que, em 1959, o estaleiro Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S., que respondia à holandesa *Rhine-Shine Verolme*, um dos maiores construtores de navios do mundo neste período, de propriedade de Cornelis Verolme.

Vale mencionar que Cornelis Verolme (1900-1981) foi um importante construtor naval holandês, montou seu próprio negócio em 1946, no qual construíam, entregavam e instalavam propulsões completas para embarcações marítimas; a partir de 1950, quando assume um estaleiro fundado em 1812, passou a trabalhar na construção de grandes embarcações marítimas. Em 1957, inaugurou o maior estaleiro dos Países Baixos. Logo após, esses laços com o Brasil aumentam a partir da criação do estaleiro em Angra dos Reis (Verolmetrust, 2019).

A implementação desse estaleiro na região de Angra dos Reis esteve ligada a alguns fatores fundamentais, pelas características geográficas e pela cultura local em construção naval, mesmo não sendo de grande porte. De acordo Machado *apud* Gitahy e Jesus (2010, p. 4),

> outros principais fatores merecem destaque na escolha do município, como: a) a proximidade da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, e ao porto da cidade; b) a garantia de reserva de mercado à indústria naval concedida pelo Governo Federal; c) o interesse do Ministério da Marinha e, d) a ideia de criar no estado do Rio de Janeiro um forte polo industrial (especialmente, compensador da transferência da Capital Federal do Rio de Janeiro para Brasília, no Centro-Oeste do país).

A partir do momento em que o estaleiro iniciou suas atividades de produção o município tornou-se polo de atração de mão de obra de diversas regiões ao seu redor e até mesmo da Baixada Fluminense. Esses trabalhadores de inúmeras regiões passam a encontrar em Angra dos Reis a possibilidade de uma vida melhor através do Verolme, que ofertava muitas vagas de emprego (Sant'anna, 2000) O efeito imediato da chegada desse grande contingente de trabalhadores para o referido município foi o crescimento acentuado, até a década de 1980, da população angrense. "A taxa de crescimento da década de 1960 foi de

3,4%a.a. [...] Já o distrito de Jacuecanga, onde foi construído o Estaleiro Verolme apresentou uma taxa de crescimento de 8% a.a." (Souza, 2003, p. 10).

Trabalhadores de diversas regiões migraram para Angra, formando mais de quatro mil funcionários dos anos iniciais do estaleiro. Isso foi fator determinante para o processo de crescimento e dinamização da economia local e das adjacências. "A instalação do Verolme influenciou no surgimento de vários bairros neste distrito tais como: Village, Lambicaba, BNH, Monsuaba, Biscaia, Caputera, Camorim, Camorim Pequeno" (Souza, 2003, p. 11).

Com a chegada do estaleiro, a atividade que apresentava maior expressão na economia nesse município passa a ser a indústria de construção naval, que aumentou as arrecadações de impostos, o comércio local e a taxa salarial. Portanto Magrini *apud* Jesus e Gitahy (2010, p. 6) sintetizam,

> Uma indústria de grande porte como essa trouxe efeitos importantes na estrutura e desenvolvimento urbano, destaca o surgimento de novos bairros que se formaram circunvizinhos à indústria; a expansão do setor de comércio e serviços; o incremento na arrecadação tributária; a formação de uma classe operária definida; a capacitação da mão-de-obra local; a atração de mão-de-obra para a região; entre outros.

Quadro 01 - Unidades produzidas no estaleiro Verolme - entre 1962 e 1995

	Ano	**Nome e tipo do navio**	**Tamanho em TPB***
1	***1962***	Cargueiro Henrique Lage	10.500 tpb
2	***1964***	Navio-tanque Jacuípe	10.500 tpb
3	***1971***	Graneleiro Doceangra	53.000 tpb
4	***1972***	Navio-tanque Alagoas	26.400 tpb
5	***1973***	Graneleiro Docebarra	50.590 tpb
6	***1974***	Navio-tanque Bragança	116.500 tpb
7	***1977***	Ore-oil classe Muriaé	135.000 tpb
8	***1979***	Plataforma de exploração de petróleo tipo Jubilee – "Petrobrás V"	
9	***1980***	Ore-oil Docealfa (tipo Panamax)	75.000 tpb
10	***1982***	3 Panamax: a) Gulf-Grain	
11		b) Gulf-Steel	
12		c) Outro Panamax	
13		3 (três) Plataformas para exploração de Petróleo	
14	***1983***	Graneleiro tipo Panamax – El Alaim	
15	***1984***	2 (dois) Graneleiros	75.000 tpb (cd)
16	***1986***	Graneleiro Docebay	150.000 tpb
17	***1986- 1993***	Corveta Frontin (V-32)	
18		Corveta Júlio de Noronha (V-33)	
19	***1994***	Multipurpose Frotario	19.600 tpb
20		Paranaguá (PR)	
21		Plataforma Semissubmergível "Petrobrás XVIII"	
22	***1995***	Multipurpose Frotasantos	19.600 tpb

*TPB - Toneladas de Porte Bruto.
Fonte: Telles (2002) *apud* Jesus e Gitahy (2010)

O marco do início das produções do referido estaleiro foi a construção de seu primeiro navio o cargueiro Henrique Lage, em 1962 com 10,5 mil TPB. Sua produção contemplava graneleiros, cargueiros, navios-tanques, plataformas, corvetas, etc. Durante toda a década de 1960 o Verolme foi aumentando sua produtividade e gerando ainda mais empregos e se destacando no cenário nacional e mundial (Jesus e Gitahy, 2010, p.5). No Quadro 01 foram listadas as unidades produzidas no Verolme no período entre 1962 e 1995, demonstrando que durante toda a década de 1960 o estaleiro esteve trabalhando em grandes encomendas. Ao longo da década seguinte essa produção aumentou ainda mais, corroborando para o período de maior produção da história desse estaleiro em 1979.

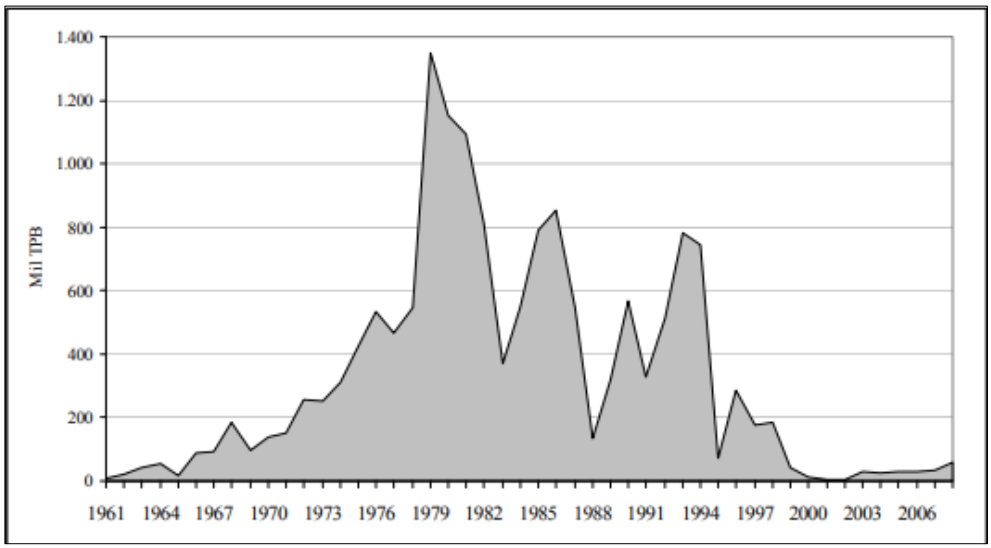
4 – Estaleiro Verolme e importância no auge histórico da Indústria de Construção Naval Brasileira na década de 1970

A década de 1970 foi marcada pelo processo de maior crescimento da indústria no país, momento em que alcança sua maior produtividade com o processamento de mais de 1,3 mil TPB. Os indicadores apontam que tal período também concentrou o maior quantitativo de trabalhadores diretos nessa indústria, somando um total de 39,2 mil no ano de 1979, no Brasil sendo do Verolme havia 12 mil (Jesus, 2013).

Segundo Alcides Filho (2014) foi necessário compreender que a construção naval tornou um importante segmento da indústria pesada de transportes, com forte integração produtiva com as grandes siderúrgicas e o complexo eletro-metal-mecânico. Ao seu redor, formam-se as navipeças, isto é, aglomerado de indústria que fornece peças, equipamentos, insumos e presta serviços para os diversos segmentos que abrangem toda a indústria da construção naval. Os estaleiros formam o núcleo central desse aglomerado de indústria, onde eram construídas as embarcações e as grandes estruturas para segmentos marítimos.

A trajetória de crescimento da produção da indústria de construção naval, demonstrando o seu auge em 1979, ano no qual foram processados mais de 1.300 TPB nessa indústria. Muito embora haja outros momentos de crescimento em sua história, esse final da década de 1970 é o mais próspero para essa indústria dentro do século XX, o que nos leva a querer compreender a trajetória desse crescimento (Gráfico 01).

Gráfico 01 - Evolução da produção da Indústria de Construção Naval no Brasil, em Toneladas de Porte Bruto – TPB (1961 a 2006)



Fonte: Assis (2010) *apud* Gitahy e Jesus (2018)

As ações do governo em prol dessa indústria puderam gerar um ambiente favorável a seu crescimento e auge. No governo de João Goulart (1961 a 1964) que tinha como objetivo reforçar o caráter nacional da economia, foi elaborado o "Programa de Construção Naval 1963-1965", dentro do Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social. Esse programa previa a construção de 40 embarcações, num total de 545.700 TPB, além de duas destinadas ao mercado externo, de 14.000 TPB cada uma (Comissão da Marinha Mercante *apud* Goularti Filho, 2014). Dessa forma, o volume de emprego para atender à essas encomendas aumentou consideravelmente durante a década de 1960.

O volume das produções aumentou de maneira substancial concomitante ao número de trabalhadores, que teve um crescimento constante desde início de suas atividades até 1979 (quando chegou a 39 mil trabalhadores diretos). É válido ressaltar, mais uma vez, que o tempo de fabricação dessas embarcações levam anos, sendo a previsão de contratação diluída ao longo dos anos, o que não deixa de ser notado nos indicadores a presença de crescente demanda entregue após 1965. Ou seja, isso indica a necessidade de investimentos a longo prazo para que a indústria de construção naval possa manter-se em constante atividade (Quadro 02).

Quadro 02 – Evolução dos Empregados e Volume de Produção na Indústria Naval Brasileira - anos selecionados de 1960 a 1985

Ano	Empregados	TPB Contratadas (em mil)	TPB Entregues (em mil)
1960	1.430	73	0
1961	5.850	37	3
1965	11.600	118	16
1970	18.000	198	102
1971	18.500	1.350	174
1972	19.200	263	315
1973	20.000	385	260
1974	21.500	3.272	311
1975	23.000	1.966	475
1976	25.000	24	586
1978	31.000	204	821
1979	**39.155**	**553**	**1.395**
1980	33.792	337	1.194
1981	34.472	1.253	1.183
1985	21.463	600	773

*TPB: toneladas de porte bruto.
Fonte: Cenários SINAVAL (2007, 2010, 2011) elaborado por Jesus (2013). Grifo meu.

Dessa maneira, uma série de transformações ocorre na sociedade como um todo, sendo no plano econômico, político e social. No que se refere a indústria de construção naval, esta passou por algumas dificuldades devido a insuficiência de mercado e também pela certa falta de planejamento das encomendas. Assim sendo, a partir de 1967 inicia-se um processo de reformulação no transporte marítimo, gerando nesse momento de queda da vitalidade da indústria um novo impulso ao crescimento (Vargas, 1979 *apud* Pessanha, 2012).

Essa reformulação baseou-se fundamentalmente no estabelecimento de regras de reciprocidade no tráfego marítimo entre o Brasil e os demais países, garantindo 40% de participação de navios sob bandeira nacional nos fretes do comércio exterior; e no estímulo à armação brasileira, através da concessão de linhas de longo curso aos armadores privados (Pessanha, 2012). Tal reformulação pôde garantir novo dinamismo nessa indústria, visto que os ciclos de maturação dos investimentos e conclusão das encomendas, por demandarem muito tempo, podem acabar esbarrando em períodos de crise político-econômica nacional.

Luna e Klein (2014) fizeram uma análise das transformações econômicas que ocorreram durante o período da Ditadura Militar no Brasil. Assim, apontam que durante o final da década de 1960 e início de 1970, o panorama político-econômico era marcado por algumas

características fundamentais para a manutenção do crescimento da indústria de construção naval no Brasil. O desenvolvimento industrial, que se tornou elemento de crescimento econômico do Brasil na década de 1970, estava ligado à três fatores: a forte presença de um nacionalismo, o crescimento contínuo do setor industrial e o caráter intervencionista do Estado. Essas características puderam ser refletidas nas ações do governo devido ao caráter autoritário do regime vigente. A política econômica brasileira, durante a vigência da ditadura militar (1964-1985), se deu com o aprofundamento do modelo de desenvolvimento empreendido por Juscelino Kubitschek.

O crescimento da indústria de construção naval se beneficiou consideravelmente com essa nova orientação político-econômica do governo militar, podendo manter os benefícios que a política desenvolvimentista gerava para a continuidade da expansão da mesma. Essas medidas permitiram que a economia voltasse a crescer e atraísse investimentos externos, além de estabilizá-la diante de um cenário de aumento da inflação herdado do governo de João Goulart. Contudo, é necessário compreender que a conjuntura em que esse cenário econômico favorável está inserido é de extremo autoritarismo, visto que, de acordo com Luna e Klein (2014) o regime autoritário precisava de legitimidade política, e a única forma de obtê-la era pelo crescimento econômico. Essa necessidade tornou-se o objetivo fundamental do governo de Costa e Silva e de seu sucessor, o general Garrastazu Médici, marcando a fase mais repressiva e autoritária do regime militar.

Nessa conjuntura, o Plano de Emergência para a construção naval (PECN) foi criado em 1967 no governo Castelo Branco (1964 a 1967), e tinha como objetivo financiar a construção de 74 embarcações, num total de 365.570 TPB, além de outras 14 de pequeno porte para navegação fluvial e foi fundamental para aumentar a produção nos anos subsequentes (Goularti Filho, 2014).

À medida em que se configura um regime autoritário no cenário brasileiro, torna-se tarefa fácil tomar as decisões que fossem necessárias para pôr em prática a continuidade do projeto de desenvolvimento do Brasil. Afastando com o uso da força, sempre que necessário, todos que se colocassem contra suas medidas, os militares deixaram caminho livre para sua ação, detendo "ausência" de oposição na tomada de decisões. "Em julho de 1969, através do Decreto-Lei nº 672, o município é declarado Área de Segurança Nacional, e o chefe do executivo passou a ser indicado pelo Presidente da República" (Guimarães *apud* Sant'anna, 2000).

Contudo, no cenário nacional, para Luna e Klein (2014) ocorreram outras transformações que se deram em outras áreas da sociedade. Tal crescimento econômico

também influenciou o considerável crescimento da parcela da classe média, o que aponta para um aumento da mobilidade social. Todavia, representa juntamente um acirramento das desigualdades sociais e regionais, sobretudo no norte e nordeste. No campo da saúde, ocorreu um maior investimento nesta e consequente queda dos índices de mortalidade infantil. Na educação os investimentos estão tanto na educação básica, que reduz o índice de analfabetismo e forma mão de obra; como no nível superior, com o fomento a pesquisas, com a criação de órgãos específicos como o CNPq.

Nessa conjuntura favorável, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante-SUNAMAM, na década de 1970, lançou o I Plano da Construção Naval (I PCN- 1971/75). Este previa a construção de cerca de 2.235.040 toneladas de porte bruto - *TPB* até o final desse período. Sendo assim, "o I PCN estava em consonância com o I Plano Nacional de Desenvolvimento 1971-1974 (I PND), apresentado pelo presidente Médici, que previa aumento de 41,0% do PIB para o período" (Goulart Filho, 2014, p. 456). A indústria de construção naval, nesse período, assume papel ativo no desenvolvimento da economia brasileira. Este período é o de maior concentração de mão de obra da história dessa indústria, no qual chegou a ocupar 39,2 mil pessoas diretamente assentadas na indústria.

Essas mudanças e transformações que geraram uma certa estabilidade na economia, corroboraram para o momento de auge da indústria de construção naval. Assim, durante finais da década de 1970, o estaleiro Verolme compreendendo sua grande capacidade de geração de empregos, foi responsável por atrair uma quantidade significativa de mão de obra das regiões vizinhas para Angra dos Reis, dinamizando a economia regional (Jesus e Gitahy, 2010).

Quadro 03 - Carteira de Encomendas do estaleiro Verolme – década 1970

	ANO	NOME E TIPO DE NAVIO	TAMANHO EM TPB
1	1971	Graneleiro Doceangra	53.000 tpb
2	1972	Navio-tanque Alagoas	26.400 tpb
3	1973	Graneleiro Docebarra	50.590 tpb
4	1974	Navio-tanque Bragança	116.500 tpb
5	1977	Ore-oil classe Muriaé	135.000 tpb
6	1979	Plataforma de exploração de petróleo tipo Jubilee – "Petrobrás V"	
	Total		381.490 tpb

Fonte: Telles *apud* Jesus, Gitahy (2010).

Na década de 1970, a produção de toneladas de porte bruto (TPB) cresceu consideravelmente, representando a necessidade cada vez maior de mão de obra para atender ao crescimento produtivo do Verolme. Ademais, com o elevado tempo de produção dessas embarcações, a presença desses na carteira de encomenda era a garantia de emprego para os anos subsequentes (Quadro 03). Em 1974 foi lançado pelo governo Geisel o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND 1975-1978), que previa ampliar o PIB em 61,0% e montar um novo padrão de industrialização tendo a indústria de base enquanto comandante da dinâmica econômica (LESSA, 1998). No que se refere a construção naval, visava ampliar a capacidade instalada de 410.000 TPB para 1.140.000 TPB, aumentando 178,0% dentro do prazo de 4 anos (Goularti Filho, 2014, p. 458).

Goularti Filho (2014) aponta ainda que neste cenário de prosperidade foi lançado pela SUNAMAM o II PCN, este previa um investimento ainda maior para essa indústria, sendo cerca de 3,3 bilhões de dólares. Incluía o contrato de5.300.000 TPB e a conclusão de 1.300.000 TPB que já haviam sido contratados no plano anterior. Visava atender não somente o mercado interno, mas também o externo, com o objetivo de tornar o Brasil uma potência mundial no ramo da construção naval, podendo estar ao lado de Japão e Coreia do Sul. Gitahy e Jesus (2010) apontam que nesse momento de auge o estaleiro desenvolveu *know-how* e detinha tecnologia de ponta dessa indústria, vale destacar,

> Em poucos anos, o estaleiro ganhou projeção mundial, desenvolvendo *know-how* e tecnologia de ponta no setor, e tornou-se um dos maiores do mundo. Ressalta-se que o estaleiro já fora o maior empregador de Angra dos Reis (já empregara acima de doze mil operários em um único momento) e a viga-mestra de toda a economia local. Esses e outros motivos levam a conclusão que a instalação do Verolme modificou significativamente a dinâmica e o desenvolvimento do município (Gitahy e Jesus, 2010, p. 10).

Ao longo da década de 1970, o estaleiro Verolme construía seis embarcações em sua carteira de encomendas, conforme visto no Quadro 1. O estaleiro chegou a empregar 12 mil funcionários e, além disso, foi considerado a maior planta produtiva naval do Hemisfério Sul até o ano de 2008.

5 - Os trabalhadores do estaleiro Verolme: características e evolução do trabalho na indústria naval brasileira

Uma das características da indústria de construção naval é a grande geração de empregos diretos e indiretos. A oferta de empregos contempla metalúrgicos, engenheiros, pintores, eletricistas e outros. São estes trabalhadores uma das peças fundamentais para a manutenção de um setor que demanda tão grande quantidade de mão de obra e que recruta trabalhadores que têm ou irão aprender no chão da fábrica todo o saber especializado da área, característica essa muito peculiar dessa indústria. Nos cabe compreender quais são as especificidades que torna esses trabalhadores tão diferentes e dotados de singularidade própria da indústria de construção naval. Os trabalhadores dessa indústria possuem qualificação extremamente específica e muito difícil de engradamento dentro de outros ramos da indústria metalúrgica.

> A questão da formação do trabalhador na indústria naval é em grande medida obtida através de prática no local de trabalho (*learning by doing*). A formação na profissão através da prática real continua a ser o último modo de transmissão de conhecimentos e competências, especialmente nos casos dos operários-mestres (ou encarregados) responsáveis por parte da produção (Jesus, 2017, p. 32).

Dentro dessa perspectiva, quando a indústria de construção naval começa a se estruturar no Brasil, durante a década de 1960, percebe-se a necessidade de uma qualificação da mão de obra disponível que pudesse atender às demandas específicas do trabalho dessa atividade. No referido período, urge a necessidade do avanço das atividades de ensino e pesquisa que se dedicassem ao desenvolvimento científico e tecnológico desse setor. Silva (2018) faz uma análise sobre o campo acadêmico de Engenharia Naval e Oceânica no Brasil, verificando as interações de tais campos com as instituições do setor produtivo naval e *offshore* e de Marinha.

As duas primeiras graduações de engenharia naval e oceânica no Brasil surgem no final dos anos 1950. A Universidade de São Paulo (USP) teve seu curso criado em 1956 com início, de fato, em 1957, e foi resultado de um convênio estabelecido entre a Marinha do Brasil (MB), esta Universidade e o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT). Já em 1959 surge a segunda graduação de engenharia naval, fruto de um convênio estabelecido pelo setor produtivo naval (essencialmente os estaleiros cariocas) e a Escola Nacional de Engenharia (E.N.E.), na então Universidade do Brasil, atual Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). As engenharias navais da USP e da UFRJ são consideradas, pelos próprios atores do campo, como as

"tradicionais do campo" (uma identidade baseada no aspecto histórico – são as mais antigas do Brasil) (Silva, 2018).

Silva (2018) destaca ademais que esse campo se consolidou e diversificou no final do século XX e primeiros anos da década de 2000. Neste sentido, a Engenharia Naval se transforma em Engenharia Oceânica, e isso esteve relacionado aos interesses da Petrobras e prospectar petróleo em águas profundas. As evoluções tecnológicas dessa empresa influenciaram nas transformações de pesquisa científica do campo acadêmico. Só a partir da primeira década do século XXI que esse campo se desconcentra regionalmente, saindo um pouco da região sudeste com o surgimento do curso em outras instituições no Brasil. Isso também se deveu a conjuntura de transformações econômicas do período, com o ressurgimento do setor produtivo naval, e aumento de interesses da Petrobras em renovar sua frota de apoio marítimo.

A qualificação para a indústria de construção naval não era apenas acadêmica, mas também no nível da prática do dia-a-dia. O estaleiro Verolme "instaurou uma política de captação e fixação de recursos humanos bastante ampla e que previa a qualificação da mão-de-obra local através do Centro Regional de Educação e Trabalho, financiado pela própria indústria" (Sant'anna, 2000, p.17). Através desse centro de formação, os trabalhadores adquiriram qualificações especificas da área, que contribuíram para a dinâmica do trabalho no estaleiro.

A alta qualificação desses trabalhadores é um diferencial nessa indústria, demonstrando a latente necessidade de fornecer meios para que esses trabalhadores pudessem desenvolver e aprender as técnicas necessárias para lidar com as especificidades que essa indústria tem. "A organização do processo de trabalho no estaleiro foi estruturada em torno da lógica do mestre-aprendiz que, por sua vez, está ligado a uma organização vertical, onde os grupos profissionais refletem claramente o nível de escolaridade alcançado" (Frassa *apud* Jesus e Gitahy, 2010, p. 8)

No caso do Verolme e mesmo em outros estaleiros no Brasil, a cultura naval do trabalhador foi algo importante e marca a região até os dias atuais *learning by doing*, aprendiam na prática do dia a dia as especificidades de sua função com os metalúrgicos (encarregados) mais experientes no chão da fábrica. Isso se torna um diferencial fundamental para a recontratação desses trabalhadores nos momentos pós-crise ou até mesmo quando outros estaleiros contratam essa mão de obra que já tem a formação e a experiência (Jesus e Gitahy, 2010).

"Os operários das novas gerações não deixaram de reconhecer a importância renovada, para além da escola profissional empresarial, da formação artesanal transmitida pelos companheiros mais experientes" (Pessanha, 2012, p. 71). Construindo o que ficou conhecido como cultura naval que seria esse conjunto de práticas que mesclam a formação tradicional das escolas e cursos, com a experiência dos trabalhadores mais antigos. Essa sociabilidade promovida nas formações, qualificações e mesmo no trabalho do dia a dia permitiu com que esses trabalhadores pudessem se organizar e mesmo pleitear algumas melhorias em suas condições de trabalho no interior e mesmo fora do estaleiro, tendo em vista que a grande parcela destes vieram de outros lugares e construíram uma nova vida em Angra dos Reis (Pessanha, 2012).

No período anterior ao evento de 1964, os operários navais constituíam uma categoria articulada e com significativa força dentro do cenário do movimento operário brasileiro, sobretudo com o Sindicato dos Operários Navais, em Niterói, que exercia influência em todo o estado. Não foi diferente no Verolme, pois a necessidade de garantir a manutenção e melhorias básicas nas condições de trabalho e a luta por tantas outras demandas tornou-se fundamental para esses trabalhadores. Todavia, a aglutinação de uma classe operária forte e organizada era algo novo na região de Angra dos Reis, mas Gitahy e Jesus (2010) afirmam que a chegada do Verolme permitiu com que esses tantos trabalhadores se organizassem e tivessem uma representação por sindicato próprio vinculado à CUT- Central Única dos Trabalhadores.

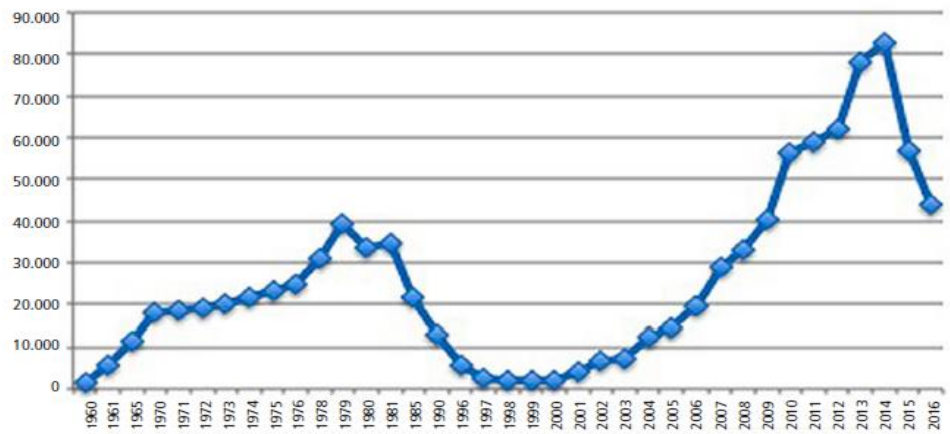
Contudo, com o advento dos governos militares em 1964, e a recorrente prática de repressão aos grupos organizados, o sindicato de Niterói foi desarticulado e só reaberto posteriormente sob outras regras e de maneira a fragmentar sua força, segmentando-os em sindicatos metalúrgicos locais. Essa intenção de desmobilização dos agentes da sociedade civil organizados feita por parte dos governos militares se demonstra logo em 1964, quando o Ministério do Trabalho altera o enquadramento sindical dos operários da construção naval os transferindo para a categoria de "metalúrgicos". Somente os que trabalhavam embarcados continuariam sendo "operários navais", o que desmobilizou a disposição de diversos profissionais dessa indústria, antes organizados As violentas e arbitrárias punições, à época, afastaram provisória ou definitivamente inúmeros trabalhadores do exercício de seu trabalho: prisões, demissões e o uso do expediente de colocar em disponibilidade os operários que gozavam de estabilidade atingiram, indiscriminadamente, aqueles que trabalhavam em estaleiros privados ou em empresas estatais (Pessanha, 2012).

Conquanto existissem diversas dificuldades para a organização dos trabalhadores, não se pode excluir o fato de que essa indústria era cobiçada por muitos. Como visto anteriormente, o número de empregos da indústria como um todo saltou significativamente durante o decorrer da década de 1970. Assim, muitos trabalhadores passaram a se estabelecer em Angra e construir planos para o futuro. A noção de pertencimento ao estaleiro fez com que ser um trabalhador do Verolme fosse um prestígio social. Apesar de ser considerado árduo, o trabalho no estaleiro era um dos mais cobiçados, até mesmo pelos jovens que iam-se inserindo no mercado de trabalho. Estes fatores proporcionavam aos trabalhadores da Verolme um padrão de vida e consumo superior ao dos demais da construção naval e um lugar privilegiado junto aos habitantes do município (Sant'anna, 2000).

A onda de movimentos sindicais influenciava e norteava a ação de diversos setores de trabalhadores da década de 1970 em diante. Sobretudo a partir da inserção de plantas industriais modernas na segunda metade do século XX, surge uma nova classe operária no Brasil. Esses, mais concentrados na região do ABC paulista, tornam-se a base do novo sindicalismo, sob a liderança de Lula- Luiz Inácio Lula da Silva. Assim sendo, a partir da década de setenta, as lutas sociais e as greves voltam a ser parte da agenda dos movimentos sindicais, agravando-se na década de 80. Nesta conjuntura, se organizam as centrais sindicais, à exemplo da CUT. O objetivo compartilhado desses movimentos sindicais era a autonomia em relação ao Estado (Sant'anna, 2014).

Essa onda de levantes populares é contraste do cerceamento de direitos e promoção da censura da liberdade de organização popular que esta sociedade estava vivendo. Em Angra dos Reis, esse movimento toma proporções maiores quando a indústria passa pela sua Primeira Grande Crise, em finais de 1982 até 1986.

Gráfico 2 – Volume total de emprego na Indústria Naval – Brasil, 1960/2016



*Valores no final de cada ano, para o ano de 2016 até junho.
Fonte: Sinaval (Cenários de vários anos) *apud* Jesus e Silva (2017)

A indústria naval brasileira teve seu auge na história a época em 1979, ano com volume total de empregados de 39 mil funcionários, sendo 12 mil trabalhadores ocupados somente no estaleiro Verolme. É valido lembrar que, muito embora esse crescimento pôde ser visto claramente nos indicadores da indústria de construção naval, representando seu momento de maior prosperidade no final da década de 1970, os custos para tanto ficaram na conta da sociedade que teve sua voz abafada e suas lutas embargadas (Jesus, 2013).

Tal crescimento econômico e as medidas tomadas para que ele acontecesse estão associados à uma forte repressão do governo aos agentes que pudessem interferir em suas ações político-econômicas. Luna e Klein (2014) afirmam que não era admitido nem mesmo críticas imparciais acerca da política econômica neste período. Ademais, esse caráter autoritário era ramificado para os demais níveis do governo, haja vista que era o Estado um dos provedores de investimentos no setor produtivo, manipulava as fontes de créditos também controlava preços, salários e administrava a taxa de câmbio.

6 - Considerações Finais

Mesmo com a importância da indústria naval brasileira no cenário internacional, em especial na produção de embarcações sob encomenda e de apoio na produção de petróleo *offshore* diferentemente dos grandes players internacionais (China, Coréia do Sul e Japão) que produzem embarcações padronizadas, são raros no país estudos analíticos sobre estaleiros navais.

Por serem raros e poucos estudos sobre essa atividade no país, tivemos escassez de fontes destacamos um dos problemas encontrados na pesquisa, uma limitação de fontes de pesquisa especificamente sobre o tema. Estudos da indústria naval como um tudo foram base para pesquisa. No que tange as limitações, os métodos qualitativos apresentam quatro principais fontes: Volume de dados; Complexidade da análise; Detalhamento do registro de esclarecimento; Quantidade de trabalho escritural necessário (Aaker, Kumar, Day, 2004). Mostra-se importante ressaltar que também que o estudo de caso, enquanto método de pesquisa, apresentar certas objeções e controvérsias tendo como pano de fundo principalmente a discussão sobre o baixo rigor metodológico aplicado e o baixo poder de generalização dos resultados.

Contudo, a sistematização de dados como evolução do número de trabalho em comparação a evolução da produção naval nacional através do toneladas de porte bruto, além da caracterização e descrição específicos sobre o estaleiro Verolme são resultados relevantes

que podem contribuir para estudos futuros sobre a indústria naval no país ou mesmo estudos descritivos ou analíticos de outros estaleiros no Brasil e no mundo.

Como breve resumo da trajetória do estaleiro Verolme, podemos destacar que esse iniciou suas atividades em fins da década de cinquenta, no governo de Juscelino Kubitschek sendo essa indústria um dos focos do processo industrializante das políticas estatais. Ocorreu a implantação dos primeiros grandes plantas produtivas navais no Brasil, o período de estruturação na indústria naval pesada no país.

Enquanto, a indústria de construção naval alçava grandes passos, atingindo lugar de importância no cenário mundial, os direitos sociais e as reivindicações dos trabalhadores andavam para trás, sendo sufocadas e reprimidas à duras ações. Nos anos vindouros do Verolme a contratação de trabalhadores cresceu gradativamente, contudo, no deflagrar da primeira grande crise dessa indústria na década de 1980, os primeiros a serem atingidos foram justamente os trabalhadores. As demissões em massa, o fechamento de estaleiros e diminuição das encomendas marcam a segunda fase dessa indústria no país.

O estaleiro passou por altos e baixos até que no ano de 1995, pela primeira vez na sua história ocorreu seu fechamento devido a forte crise da indústria naval no país. No ano de 2000, observamos a reabertura do Verolme agora como uma *join-venture* entre uma empresa de Cingapura e do Brasil. A partir desse momento seu nome mudou de Verolme para BrasFELS.

Contudo, mesmo com a mudança do nome e de propriedade, sua planta produtiva e a cultura do local e dos trabalhadores continuam o mesmo, tanto que muitos especialistas, moradores e trabalhadores ainda chamam o estaleiro de Verolme. Vale destacar que estaleiro foi durante mais de trinta anos o maior do país, considerado a maior planta produtiva naval do Hemisfério Sul. No ano de 2008, quando da inauguração do estaleiro Atlântico Sul – (EAS) Ipojuca/PE, o estaleiro de Angra dos Reis assume a segunda posição no Brasil.

Após a análise dos indicadores de produção (em TPB e encomendas) do estaleiro e da evolução do número de trabalhadores, podemos concluir que o estaleiro Verolme foi o mais importante e representativo na história naval do Brasil. Sua importância não está somente para a indústria naval brasileira, mas também, e em especial para o desenvolvimento do município de Angra dos Reis (cidade pequena do interior do estado do Rio de Janeiro) como uma das principais, e por vezes, a empresa maior indústria geradora de emprego e renda para a população da cidade e região.

Referências

Aaker, D. A.; Kumar, V. Day, G. S. (2004). *Pesquisa de marketing.* 2ª ed. São Paulo: Ed Atlas.

Alberti, V. (1999). *A construção da grande siderurgia e o orgulho de ser brasileiro:* entrevistas com pioneiros e construtores da CSN. Rio de Janeiro: CPDOC, 1999.

Amaral, M. H. S. (2013, março). *O poder pelo mar: a indústria de construção naval militar no Brasil a partir da política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956- 1961).* Dissertação de Mestrado. Fundação Getúlio Vargas – FGV, Rio de Janeiro.

Aquino, M. A. (2004). Estado autoritário brasileiro pós-64: conceituação, abordagem historiográfica, ambiguidades e especificidades. In: Seminário 40 anos do golpe de 1964. *1964-2004: 40 anos do golpe. Ditadura militar e resistência no Brasil*. Rio de Janeiro: 7 Lettras.

Batalha, C. H. M. (2010). Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva. *In: O tempo do liberalismo excludente - da Proclamação da República à Revolução de 1930.* Organização: Jorge Ferreira e Lucília de Almeida Neves Delgado. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Bezerra, E. H. P. (2013). *Proposição para definição de Estaleiro frente à legislação brasileira vigente.* 2013. (Trabalho de conclusão de curso) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

Borges, J. C. & Silva, C. R. L. (1993). Indústria da construção naval: crise e recuperação. *In*: Conjuntura Econômica.

Botelho, A. L. M. (2001). *Angra dos Reis Análise das questões Ambientais.* 2001. Dissertação (Especialização). Universidade Federal Fluminense, Niterói.

Brasil, Presidência da República (1958). Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek. *Estado do Plano de Desenvolvimento Econômico em 30 de junho de 1958.* Serviço de Documentação, Rio de Janeiro.

Creswell, J. W. (2014) *Investigação qualitativa e projeto de pesquisa:* escolhendo entre cinco abordagens. Trad. Sandra Mallmann da Rosa. Porto Alegre: Penso.

Dresch, A.; Lacerda, D. P.; Miguel, P. A. C. (2015, 1 abril). Uma análise distintiva entre o estudo de caso, a pesquisa-ação e a *design science research. Revista Brasileira de Gestao de Negocios,* v. 17, n. 56, pp. 1116–1133.

Goularti Filho, A. (2014, maio-agosto). *Presença e ausência do Estado na trajetória da indústria da construção naval brasileira – 1959-1989.* Nova Economia. Belo Horizonte_24 (2), pp. 445- 470.

Jesus, C. G. (2013). *Retomada da Indústria de Construção Naval Brasileira: Reestruturação e Trabalho.* (Tese Doutorado). Universidade Estadual De Campinas - Instituto De Geociências, Campinas.

Jesus, C. G. (2016). *Notas sobre a desconcentração regional da indústria de construção naval brasileira no princípio do século XXI*. RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico, v. XVIII, p. 685-703, 2016.

Jesus, C. G. & Silva, R. D. (2017). *Trabalhadores a ver navios: reflexões sobre o mercado de trabalho na indústria naval na região metropolitana do Rio de Janeiro*. Cadernos Metrópole (PUC-SP), v. 19, pp. 225-248.

Lacerda, S. M. (2003, dezembro). Oportunidades e desafios da construção Naval. Revista Do BNDES, Rio de Janeiro, V. 10, N. 20, pp. 41-78.

Luna, F. V. & Klein, H. S. (2014) Transformações econômicas no período militar. In: reis Filho, Daniel Aarão, Ridenti, Marcelo & Motta, Rodrigo Patto Sá (Orgs.). *A ditadura que mudou o Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar.

Mattos, M. B. (2009) Os sindicatos brasileiros, da crise da Ditadura Militar à implementação da Ditadura do Mercado. In: *Trabalhadores e Sindicatos no Brasil.* SP. 1ª edição. Editora Expressão Popular.

Mendonça, S. R. (1986). A conjuntura política no pós-45. In*: Estado e economia no Brasil: Opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal.

Moreira, M. R. T. (2012). *A Construção Naval no Brasil: Sua Gênese, Desenvolvimento e o Atual Panorama da Retomada do Setor – 1990-2010*. (Tese Doutorado em Geografia) Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

Pessanha, E. G. F. (2012). Operários Navais: trabalho, sindicalismo e política na Industria Naval do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 7 letras.

Pessanha, E. G. F. (2014, janeiro-junho). *Os operários navais do Rio de Janeiro sob a ditadura do pós-1964: repressão e resistência*. Revista Mundos do Trabalho, vol. 6, n. 11, pp. 11-23.

Prodanov, C. C; Freitas, E. C. (2013) *Metodologia do trabalho científico:* métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. Universidade Feevale: Novo Hamburgo.

ROESCH, Sylvia M. A. (2015) *Projetos de Estágios e de Pesquisa em Administração.* São Paulo: Atlas.

Sant'anna, F. C. R. (2000). *Desemprego e Saúde: dilemas e perspectivas nas trajetórias dos trabalhadores do estaleiro Verolme, Angra Dos Reis/RJ*. (Mestrado em Saúde Pública) - Fundação Oswaldo Cruz- Escola Nacional De Saúde Pública- Centro De Estudos Em Saúde Do Trabalhador E Ecologia Humana. Rio de Janeiro.

Santana, M. A. (2014). Para onde foi o "novo" sindicalismo? Caminhos e descaminhos de uma prática sindical. In: REIS FILHO, Daniel Aarão, RIDENTI, Marcelo & Motta, Rodrigo Patto Sá (Orgs.). *A ditadura que mudou o Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, pp.128-141.

Silva, L. R. (2018). *Evolução do Campo Acadêmico de Engenharia Naval e Oceânica no Brasil.* (Tese de Doutorado) Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

Sinaval. (2015). 0 *Cenário da construção naval – Balanço de 2015*. http://sinaval.org.br/secao/cenarios/

Sinaval. (2014). *Mapa dos estaleiros no Brasil.* 2014. http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Mapa_Brasil_Dez14.pdf

Suzigan, W. (2000). *Indústria Brasileira: origem e desenvolvimento.* São Paulo: Hucitec, Unicamp. (Economia & Planejamento. Série Teses e Pesquisas), 2000.

UNCTAD (2020, 10 junho). *World Maritime News*. Disponível em: http://worldmaritimenews.com/archives/174191/infographic-maritime-transport-in-2014/

Yin, R. K (2005). *Estudo de caso:* planejamento e métodos. Porto Alegre: Bookman.