



Imigração, Internacionalismo e Solidariedade

Immigration, Internationalism and Solidarity

Raquel Cordeira VARELA*

Resumo: O presente artigo tem como objetivo demonstrar que a imigração, tema que divide a sociedade Europeia, está relacionada a um fator objetivo - o valor da massa salarial e a segurança no emprego. As políticas migratórias do lado dos Estados europeus têm respondido prioritariamente à gestão da força de trabalho e não em primeiro lugar - nem principalmente - a causas humanitárias ou de inspiração multicultural. As políticas de incentivo à imigração para reverter a escassez de força de trabalho - para a Europa ser "competitiva" no quadro da concorrência globalizada - longe de responder à chamada "crise demográfica", constituem a grande "válvula de escape" do modo de acumulação capitalista hoje. Com essas políticas há uma queda real do salário dos trabalhadores, inserindo a concorrência massiva - de dois lados: deslocalização de fábricas e empresas da Europa para fora; deslocalização de trabalhadores da periferia para o centro ou da semi-periferia. Este contexto, embora tenha criado concorrência entre trabalhadores rebaixando o salário de todos à escala mundial, pode ter criado também o seu contrário - o internacionalismo e a solidariedade, como observado na greve protagonizada pelos portuários de Portugal, em contestação às relações laborais precárias.

Palavras chave: Imigração. Internacionalismo. Solidariedade. Europa. Portugal.

Abstract: This article aims to demonstrate that immigration, a theme that divides European society, is related to an objective factor - the value of the wage bill and job security. European migration policies have primarily responded to labour force management and not to humanitarian or multiculturally motivated causes. Immigration incentive policies to reverse labour shortages - for Europe to be "competitive" in the context of globalised competition - far from responding to the so-called "demographic crisis", constitute a major "escape valve" for the current mode of capitalist accumulation. These policies have resulted a real fall in workers' wages, in a hugely competitive market - and have two facets: relocation of factories and companies from Europe; relocation of workers from the periphery to the center or semi-periphery. This context, while creating competition among workers by lowering wages worldwide, may also have created its opposite - internationalism and solidarity, as revealed by the strike by Portuguese port workers in opposition to precarious labour relations.

Keywords: Immigration. Internationalism. Solidarity. Europe. Portugal.

Submetido: 24//72019. Aceito em: 20/8/2019.

* Historiadora. Doutora em História. Professora Universitária do Instituto de História Contemporânea, Universidade Nova de Lisboa. (IHC/UNL, Lisboa, Portugal). Av. de Berna 26, 1050-099 Lisboa, Portugal. E-mail: <raquel_cordeira_varela@yahoo.co.uk>.

 © A(s) Autora(s)/O(s) Autor(es). 2018 **Acesso Aberto** Esta obra está licenciada sob os termos da Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR), que permite copiar e redistribuir o material em qualquer suporte ou formato, bem como adaptar, transformar e criar a partir deste material para qualquer fim, mesmo que comercial. O licenciante não pode revogar estes direitos desde que você respeite os termos da licença.

A Imigração, a grande incógnita da reestruturação laboral Europeia

Pelo impacto que o desemprego tem a regular o preço da força de trabalho - , mais do que o crédito do Banco Central Europeu (BCE), a imigração é o principal factor de diminuição do valor trabalho na criação de novo valor criado (ROBERTS, 2016, p. 147).

Olhemos a 4ª maior economia europeia, a Espanha. A população desse país passou de menos de 40 milhões em 1999 para 47 milhões em 2010, a maioria deste salto, um dos mais espetaculares no quadro Europeu é realizado com migrações do Equador, Bolívia, Marrocos, etc. (ROBERTS, 2016, p. 147) Na Alemanha residem hoje 1,5 milhões de cidadãos com nacionalidade turca – que foram para o país em seis vagas de migrações desde 1961¹ -, o que não inclui nem a imigração temporária (determinante depois de 2000) nem as gerações, entretanto naturalizadas (AIDYN, 2016, p. 4).

A imigração é de fato uma das grandes fraturas que divide a sociedade Europeia, e não só – o tema ocupou um dos lugares-chave na eleição de Donald Trump para Presidente dos EUA em 2017. A sociedade divide-se transversalmente quanto a este tema. Não é difícil encontrar um liberal que defenda a imigração como «direito humano». Nem um operário que esteja contra. Se a extrema-direita eleitoral questiona os migrantes, os partidos liberais são entusiastas da livre circulação – ainda que não da sua legalização.

A ausência de partidos políticos fortes que representem interesses ligados às classes trabalhadoras deixou-as reféns de políticas nacionalistas: racista/proibicionista (sector de extrema-direita) e a defesa da livre circulação de força de trabalho (partidos liberais e conservadores e social democratas) e dos direitos humanos (partidos social-democratas). Não existe, a este respeito, uma política internacionalista com influência nas sociedades europeias hoje.

O real impacto das migrações na vida dos povos tem sido ignorado neste debate. Fala-se do direito a ir. Nunca do direito a ficar.

O direito histórico à autodeterminação dos povos disporem dos seus recursos e meios de sobrevivência – que celebra-se no fim da I Guerra Mundial (PAXTON, 1975, p. 171) - é hoje marginal nos discursos das lideranças europeias. A razão fundamental é que a iniciativa da defesa das migrações parte das classes dirigentes europeias, para contrariar a elevação salarial, pela - previsível - escassez da força de trabalho.

São, portanto, razões mais simples do que as propaladas divisões de pele, etnias, credos religiosos, que, existindo (e existem), têm sido ampliados pelos *media* e a indústria cultural, a reboque de políticas de regulação da flexibilização e/ou queda salarial do preço da força de trabalho.

¹ Referindo as migrações pós 1945, a Turquia tinha, enquanto Império Otomano já uma história de migrações para territórios germânicos.

A imigração está relacionada com um factor objectivo - o valor da massa salarial e a segurança no emprego (MARKAKI; LONGHI, 2013). As políticas de «apelo à tolerância» mantendo a concorrência salarial, o *dumping social*, conduzem os trabalhadores organizados à desmoralização e, casos minoritários mas de massas, ao apoio a partidos de extrema-direita, porque o fator objetivo, a concorrência, mantém-se. A maioria dos trabalhadores industriais na França, por exemplo, passaram de votos em partidos de esquerda à abstenção, mas a maioria da minoria que vota apoiou a Frente Nacional de Le Pen. (MAYER, 2017).

Numa sociedade mercantilizada - em que a própria força de trabalho é ela mesmo uma mercadoria, em concorrência entre si -, os trabalhadores concorrem no setor, concorrem no mercado nacional, e concorrem no mercado internacional, para vender a sua força de trabalho. Ora, as políticas migratórias do lado dos Estados europeus têm respondido prioritariamente à gestão da força de trabalho e não em primeiro lugar - nem principalmente - a causas humanitárias ou de inspiração multicultural.

No Verão de 2016 a multinacional norte-americana Dura-Automotive, fornecedora mundial de componentes automóveis com empresas laborando em vários países do mundo, entre eles na Alemanha, tinha se comprometido a entregar uma quantidade de peças para as casa-mães da indústria automóvel, no caso a Chrysler, Audi e BMW. As encomendas dispararam, a Dura estava em risco de pagar uma elevada indemnização se os trabalhadores não aceitassem fazer horas extras ao fim de semana e cumprir com as encomendas - no modelo *just in time* as empresas trabalham *na hora*, ou seja, não têm *stocks*.

Os trabalhadores alemães, da Dura-Plettenberg, em assembleia, decidiram que só as fariam se a Dura aceitasse um acordo colectivo de trabalho com o IG Metall - a fábrica estava e está ameaçada de deslocalização da Alemanha para Portugal e para outros países, e de uma redução de 1000 para 700 postos de trabalho. Os gestores da Dura reagiram então com uma forma radical de *dumping* - pediram cerca de 260 trabalhadores portugueses, da Dura Carregado (60 km a norte de Lisboa, Portugal), para irem para a Alemanha, trabalhar em Julho de 2016, garantindo as encomendas. A ida foi inicialmente abortada por pressão local alemã, os trabalhadores alemães ameaçaram fechar a fábrica. Em Outubro de 2016, depois de várias negociações, cerca de 300 trabalhadores portugueses ficam na Alemanha a produzir ao Sábado e ao Domingo, durante quase 2 meses. São recebidos, quando chegam, pelo sindicato IG-Mettal, que lhes dá as “boas vindas” num panfleto, em que lhes conta o sucedido, e lhes pede ainda “que não estraguem as máquinas”².

Muitos recebem-nos com protestos também (JN DIRETO, 2017). O IG-Mettal tinha entretanto levado o caso a tribunal, que declarou uma sentença inédita - a operação era legal porque durante a semana a Dura na Alemanha era alemã, durante o fim-de-semana era portuguesa! Numa entrevista, uma trabalhadora da fábrica portuguesa que foi trabalhar para a Alemanha conta que quando chegaram o ambiente “era pesado” e as máquinas tinham sido parcialmente sabotadas pelos trabalhadores locais - os canos de ar comprimido

² Wir Fur Mehr, Mettalnachrichten, nr 2, 6. Okt 2016 «Informação para as colegas e os colegas de Portugal», Arquivo Pessoal da autora.

furados³. Conta também que as condições dentro da fábrica eram pouco seguras e que os trabalhos mais pesados, afinal, não eram “realizados por alemães mas por turcos”. “Numa semana ganhei o que ganho aqui num mês” – lembra-se ainda a trabalhadora⁴.

Em Portugal, por exemplo, depois da crise de 2008, o valor da emigração disparou – desde 2011 até 2016 terão saído do país cerca de meio milhão de pessoas (PORDATA, 2019), algo como 10% da população. Portugal é o 12.º país do mundo com mais emigração, e hoje dos 21 países para onde vão os portugueses 14 são Europeus (CAMPOS, 2015). A situação ganha contornos semelhantes em países como a Grécia, a Espanha, países da Europa de Leste.

O quadro de contratação dos trabalhadores migrantes não é homogéneo. É distinto consoante a sua origem, formação, etc.

Ainda assim verificam-se tendências gerais importantes. O Relatório da OCDE⁵ para as migrações – que abarca também países não europeus - demonstra um cenário ainda mais competitivo entre trabalhadores no mercado de trabalho mundial: a taxa de emprego dos trabalhadores migrantes cresceu na OCDE 1,3%, entre 2011 e 2014, enquanto a de trabalhadores nativos só cresceu 0,5%.

No início de 2006 a população total dos 27 Estados membros da EU era de 491 milhões de pessoas. Destes, 40,6 milhões eram imigrantes legais (8,3% da população total). Mas a população ativa da Europa central e ocidental era, nessa data, de 227 milhões. «Na ausência de imigração e com taxas de atividade idênticas às atuais, essa população activa reduzir-se-ia para 201 milhões de pessoas em 2025 e 160 milhões em 2050»(MUÑOZ; STAUBHAAR, 2008, p. 150).

E estes números são brutos. Se olharmos para a qualificação deste contingente, no quadro de acelerada automação e introdução de novas tecnologias(ROBERTS, 2017) o drama dos empresários europeus está aí: o real e possível aumento do “custo unitário do trabalho”, isto é, da massa salarial, ou seja, da redução das margens de lucro.

São os mesmos autores que assinalam a imigração como factor de competitividade que lembram que a escassez de oferta de trabalho (que faria subir os salários) não poderia “ser solucionada a curto prazo pelos sistemas educativos nacionais” (MUÑOZ; STAUBHAAR, 2008, p. 153). Por outras palavras, não se formaria força de trabalho para o mercado a tempo de evitar o aumento salarial pela escassez da oferta desta. E isto apesar do esforço europeu nesse sentido, nomeadamente com o Processo de Bolonha, que reduz o número de anos de formação, acelerando a entrada no mercado de trabalho, embora com o custo de ter uma força de trabalho mais indiferenciada e menos qualificada.

³ Entrevista de uma trabalhadora da fábrica Dura-Carregado realizada com a autora, Lisboa, 12 de Janeiro de 2017.

⁴ Entrevista de uma trabalhadora da fábrica Dura-Carregado realizada com a autora, Lisboa, 12 de Janeiro de 2017.

⁵ International Migration Outlook 2015, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/migr_outlook-2015-em. Acesso em: 3 fev. 2017.

Os dados mais recentes sobre desigualdade na Europa demonstram crescente concentração de riqueza (EUROFOUND, 2017), a par do aumento do trabalho remunerado abaixo da reprodução biológica (do valor necessário para sobreviver), e o salário mínimo a aproximar-se do mediano, sendo este dado mais pesado na Europa do Sul (EUROPEAN PARLIAMENT, 2015). Mas os *working poor* (trabalhadores pobres) são hoje uma realidade em toda a Europa, pela queda real dos salários, *part time*, sub emprego, *mini jobs*.

O caso da Dura é fora da curva? Talvez sim, talvez não, não sabemos. Trata-se de emigração temporária em 2016 para furar uma greve. Dados de Portugal entre 2011 e 2016 mostram que mais da metade dos mais de 100 mil emigrantes anuais são temporários (PORDATA, 2019). Dados sobre a imigração turca na Alemanha depois de 2000 mostram exactamente o mesmo fenómeno, o aumento da imigração temporária (AIDYN, 2016, p. 4). Com que frequência os estaleiros navais holandeses recrutam por um mês trabalhadores dos estaleiros navais portugueses? Quantos “professores Ryanair” dão aulas semanalmente na Inglaterra residindo em Espanha ou Itália?

A “Crise” Demográfica e o Preço da Força de Trabalho

Um *think thank* liberal- a Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento (FLAD) - apresentou um considerável trabalho sobre imigração e demografia na Europa. O que conclui? Recomenda incentivos às políticas migratórias para reverter a escassez de força de trabalho, para a Europa ser “competitiva” no quadro da concorrência globalizada, e descer o valor da massa salarial (que rompem as estruturas “atávicas e rígidas”, leia-se direitos laborais, sobretudo da força de trabalho mais antiga). Para reverter o quadro demográfico: “[...] um dos instrumentos mais importantes para alcançar este objetivo é a imigração” (MUÑOZ; STAUBHAAR, 2008).

Em 2005 existiam na Europa 25 pessoas de idade superior a 65 anos por cada 100 pessoas em idades activa. A publicação reconhece a situação nestes termos:

A continuação do envelhecimento demográfico – possivelmente a par do declínio da população em termos absolutos – é quase uma realidade “programada” à partida. Mesmo assumindo níveis de imigração substanciais e um aumento sustentado da esperança de vida, é muito provável que a população total da Europa venha a diminuir no longo prazo. Na verdade, na ausência do contributo demográfico da imigração, a população europeia envelhecerá ainda mais rapidamente e o declínio populacional iniciar-se-á num futuro próximo. (LUTZ; SCHERBOV, 2008, p. 245).

Os países centrais não conseguem fazer face à queda real demográfica e escassez previsível da força de trabalho nos países ocidentais. Existe uma relação inversa no mundo entre urbanização e fecundidade (MARTINE; ALVES; CAVENAGHI, 2013). Todas as políticas demográficas de auxílio estatal neste campo falharam ou ficaram aquém dos objectivos traçados. “Portanto, os dados são claros em mostrar que, ao longo do tempo, o aumento da urbanização está associado com um menor tamanho de família, qualquer que seja o nível de desenvolvimento alcançado” (MARTINE; ALVES; CAVENAGHI, 2013, p. 4).

Em meios urbanos, com mulheres escolarizadas, o incentivo estatal não consegue, mesmo nos países ricos, cobrir os custos de educar filhos. O preço de manter uma mãe em casa por seis anos é demasiado alto, dito de outra forma, quem lhe vai pagar os milhares de euros que ganharia no mercado de trabalho, e, sobretudo, a sua redução ao papel doméstico (a exclusão da esfera pública), depois de uma formação superior, por exemplo?

Se os filhos no meio rural são um investimento – em força de trabalho, em “segurança social” na velhice – no meio urbano são essencialmente um custo. São um investimento afetivo – e são amanhã quem vai pagar a segurança social. Mas esse cálculo não é feito pelos pais e mães e não altera as taxas de fecundidade.

Os objectivos das políticas demográficas são em teoria reverter a crise demográfica. Mas, pode-se falar de crise demográfica?

O debate sobre a sustentabilidade da segurança social tem sido dominado pelos argumentos demográficos que apontam para uma tese semi-catastrofista em que a evolução da pirâmide etária (com o aumento da população aposentada em relação aos trabalhadores no activo) comprometeria a sua sustentabilidade. Esta é uma explicação errônea. A chave da sustentabilidade da segurança social está na riqueza produzida e nas relações laborais e não no actual quadro demográfico (VARELA, 2013).

A imigração é a grande “válvula de escape” (ROBERTS, 2016, p. 147) do modo de acumulação capitalista hoje. Michael Roberts, em polémica com os economistas keynesianos, defende – assinalamos já - que não foi a política de crédito barato, mas a queda salarial que deu ímpeto à acumulação de capital na Europa na década de 90. Ou seja, não foi por adiantar dinheiro aos trabalhadores para consumo, mas porque houve queda real do salário destes, sobretudo devido à imigração.

Por outras palavras, a crise histórica do modo de produção capitalista - depois da queda brutal da grande crise de 1981-1984 - não se resolveu porque se adiantou crédito para os trabalhadores comprarem bens, expandido o mercado, mas porque se cortou na massa salarial, inserindo a concorrência massiva de dois lados: deslocalização de fábricas e empresas da Europa para fora; deslocalização de trabalhadores da periferia para o centro ou da semi-periferia.

Mas ela cria desequilíbrios, como vimos, no caso da Dura, aos trabalhadores. Mas também aos empresários. E isso expressa-se em diferentes partidos das classes dirigentes na Europa e na forma como atuam ao nível das políticas migratórias. Não são só franjas dos trabalhadores que estão contra a imigração, são franjas importantes dos empresários que estão a favor, em suma.

Um porta-contentores pode ser construído na Coreia do Sul, com aço proveniente de Espanha, motores de origem finlandesa, tintas produzidas na Alemanha e projeto realizado em universidades norte-americanas. Ao longo da sua vida de cerca de três décadas, este porta-contentores passa sensivelmente de cinco em cinco anos e, à medida que envelhece,

de três em três anos, num grande estaleiro de reparação naval. Se for em Portugal, nos Estaleiros da Lisnave S.A., sensivelmente 5% dos trabalhadores serão romenos e russos (JN, 2011) e menos de 15% pertencem à empresa-mãe⁶, estando os outros alocados a empresas associadas à empresa-mãe ou em pequenas empresas⁷, para onde os serviços do Estaleiro foram subcontratados. Se o porta-contentores for reparado nos Estaleiros Dubai Dry Docks, no golfo Pérsico, alguns dos encarregados deste estaleiro serão ex-trabalhadores da Lisnave e da Setenave, que no processo de reestruturação dos anos 90 do século XX em Portugal encontraram emprego no Dubai. Sob o seu comando, trabalham milhares de trabalhadores oriundos das Filipinas e da Índia (REID, 2002).

Se um grupo de trabalhadores do Carregado, a 100 km a norte da capital portuguesa Lisboa pode furar uma greve na Alemanha, os estivadores de Gotemburgo na Suécia podem, com uma greve de custos mínimos para o sector em Portugal ajudar a derrotar medidas de expansão do lucro sobre salários, por exemplo.

A globalização criou concorrência entre trabalhadores rebaixando o salário de todos à escala mundial, mas pode ter criado também o seu contrário - o internacionalismo.

Internacionalismo e Solidariedade

Em 1889, Engels, depois da greve vitoriosa dos estivadores de Londres, comenta com dois dos fundadores históricos da social-democracia, Karl Kautsky e Eduard Bernstein: «É o maior evento que aconteceu em Inglaterra desde as Leis da Reforma.» (...) «Se Marx tivesse vivido para ver isso!», vai ele explicar ao *The Labour Leader*,

Se esses pobres homens tiranizados, o refugio do proletariado, esses restos de todos os officios, lutando todas as manhãs diante dos portões das docas por um emprego, se eles conseguiram se organizar e aterrorizar com a sua determinação as poderosas *Dock Companies*, então não precisamos realmente nos desesperar por causa de nenhum sector da classe operária (HUNT, 2010, p. 368-369).

Andy Green, dirigente dos portuários ingleses na actualidade, da confederação sindical britânica UNITE⁸, cujas origens remontam em parte à greve de 1889 que Engels se referia, faz um discurso em Mosjøen, no condado Norlândia, a 900 km de Oslo, Noruega, em 2014. Diz Andy Green, na Noruega, em 2014:

Irmãos e irmãs, camaradas, agradeço-vos por me convidarem a mim e aos meus camaradas para Mosjoen. É importante que tenhamos vindo aqui mostrar a nossa solidariedade hoje. Mas tem havido demasiada conversa, discursos e promessas. Vi muitas mensagens de solidariedade mas não vi solidariedade. O que tenho visto é os estivadores da Noruega sozinhos. Ouvimos sobre irmos a tribunal..., falar com políticos..., esperando que nos possam ajudar, e discutimos com eles - com o boné nas mãos. Mas - deixem-me dizer-vos isto! - nunca um membro da classe

⁶ A Lisnave S. A. Tinha em 2013 302 trabalhadores, mas no estaleiro trabalham regularmente 2000

⁷ A Europa tem em média, e em termos absolutos, 10 vezes mais empresas do que o Japão e a Coreia ligadas à indústria naval. (ECORYS, 2009, p. 95).

⁸ A Central Sindical UNITE resulta da fusão em 2007 da AMICUS com a Transport and General Workers' Union, que tinha nas suas fileiras a *Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union of Great Britain and Ireland* fundada na sequência da greve de 1889.

trabalhadora teve justiça com um boné na mão! A única altura em que a classe trabalhadora teve justiça foi quando tomou a acção nas mãos! São os trabalhadores de base! Temos o poder, na Noruega, na Europa, no mundo, temos o poder! Vamos chamar a isto o que é! É uma guerra! Vamos levar a guerra a eles! Isto não vai ser a luta dos estivadores de Mosjoen, porque se eles derrotarem os estivadores de Mosjoen vão derrotar os estivadores da Noruega, se eles derrotarem os estivadores da Noruega vão ver a Noruega colapsar. Vão tornar-se pobres, dependentes da assistência social, porque foi isto que aconteceu de onde eu venho, Thatcher destruiu-nos, destruiu o nosso modo de vida, permitindo que nos tirassem os empregos, destruiu a nossa sociedade e a vossa vai ser destruída se não lutarem. Irmãos, estivadores de base, esta é a mensagem que vos trago, temos que estar juntos, ficar juntos e levar esta guerra a eles. Tenho orgulho em ser estivador (GREEN, 2014).

O que leva um estivador britânico a um discurso destes, quase no polo norte, unindo dois países da Europa, numa luta comum?

Um sindicato e uma política internacionalista, é a resposta. Mas a resposta é conclusiva, não é explicativa. A pergunta mais aliciante para um historiador do trabalho é outra: como nasce um sindicato e como ele define o intencionalismo como estratégico?

A 28 de Setembro de 1864 o coração de Londres recebe cerca de 2 mil trabalhadores, ingleses e um pequeno grupo de operários do continente. Estava a dar-se um passo histórico na construção da Associação Internacional dos Trabalhadores, conhecida como a I Internacional. Na reunião, trazido pela delegação de Paris, o manifesto anunciava um “plano para um melhor entendimento entre os povos” (MARX; ENGELS, 2015, p. 19).

Green é membro do IDC- *International Dockworkers Council* -, o sindicato internacional de estivadores, hoje com 100 mil associados, fundado há menos de 20 anos, em Liverpool.

A 29 de Setembro de 1995, 500 estivadores de Liverpool, Inglaterra, com contrato sem termo recusaram-se a furar um piquete de greve de trabalhadores precários, cerca de 50. A empresa do porto MDHC (*Mersey Docks and Harbour Company*) despediu-os a todos, iniciando uma disputa que vai ter um alcance mundial, entre 1995 e 1998, levar à mais importante ruptura no sector dos transportes do pós guerra na Federação Internacional de Transportes.

Durante a disputa, que se tornou uma das mais longas da história do movimento operário britânico, foi formado o grupo de mulheres dos estivadores *Women on the Waterfront* (WOW). Houve sequestro de navios, chegaram a Liverpool estivadores do mundo inteiro para prestar solidariedade. Houve várias formas de acção colectiva.

A Inglaterra, sob a direcção da primeira-ministra Margaret Thatcher, é o primeiro país a liberalizar em 1989 a flexibilização laboral nos portos, 100 anos depois da grande greve de Londres que quis pôr fim a ela. É abolido, em 1989, o *National Dock Labour Scheme*, considerado a última barreira ao neoliberalismo.

No final da década de 80 do século XX, mesmo em países onde legalmente não foi alterado o sistema de proteção portuária, ou, como no caso português, foi aligeirado, uma profunda alteração na gestão mudará o cenário portuário.

Esta alteração veio acompanhada de negociações em cada país e mesmo em cada porto. E é desigual. Por exemplo, em Portugal manteve-se o regime de contratação fechado ainda que não mais exclusivamente controlado pelo sindicato. A lei foi alterada para flexibilizar o trabalho em 2012/13 mas uma sucessão de greves impediu a sua concretização

A disputa de Liverpool pode ser considerada o primeiro movimento internacionalista entre trabalhadores na Europa contra o neoliberalismo. E um dos raros. Ela é também um conflito que vai unir na mesma luta trabalhadores precários e flexíveis com trabalhadores protegidos.

Quando irrompe a disputa de Liverpool (1995-1998) a atuação da FIT (Federação Internacional dos Transportes) vai ser questionada. Sue Mitchell, uma das mulheres do *Women in the Waterfront*, a referida organização de apoio criada pelas mulheres dos portuários de Liverpool, dá o seu testemunho, que ilustra o ambiente crítico da burocracia sindical: «Estou farta dos sindicatos se esconderem atrás das leis, devem ter milhões nos seus fundos e bens. O meu marido pagou durante 31 anos para o sindicato e não podem sequer apoiar 500 homens. Foi o dinheiro dos estivadores que construiu os seus grandes escritórios no centro da cidade. Não posso sequer entender que eles não tenham a coragem de dizer «Vamos manter-nos juntos e lutar por esta gente! Para que servem os sindicatos se não é para isto?»» (MITCHELL, [201 ?]).

A FIT funciona historicamente com inspetores no porto, pagos pelos armadores, que transferem o valor para o sindicato local – contabilizando para tal o número de marinheiros a bordo e dando um valor que seria destinado, em teoria, à pensão desses marinheiros – em geral oriundos de países do sudeste asiático. Os inspetores são oficialmente empregados da FIT, que é responsável pelo seu recrutamento.

Em Dezembro de 1996 três aviões com estivadores voaram para Baltimore para impedir a descarga de um navio gigante de 36 mil toneladas da Atlantic Company, que vinha de Liverpool. Apesar de ser nas vésperas do Natal e de terem oferecido 4 vezes mais salários aos estivadores de Baltimore para descarregarem o navio, estes recusaram-se. O navio seguiu para Norfolk Virgínia, mas o piquete seguiu-o de carro. Depois tentou ir para Newark e nenhum estivador durante 4 dias aceitou descarregá-lo.

Alguns destes inspetores ou ex-inspetores serão fundamentais para - no meio da greve de Liverpool e perante a passividade e o que muitos denunciaram como bloqueio da FIT⁹ - romper com esta e tecer a solidariedade internacional em Liverpool. Que a própria FIT se recusava a exercer, levando à ruptura dentro da própria Federação, com o nascimento do IDC (International Dockworkers Council).

⁹ Entrevistas da autora com Jack Heyman e Bob Carnegie, ex inspetores da FIT, dirigentes do IDC, 20 de Setembro de 2016.

O IDC nasce da ruptura com a FIT, mas as suas origens históricas remontam a grandes greves do passado, ocorridas em solo nacional. Ao cisma da guerra fria na França, e à influência anarco-sindicalista que levou à criação de um sindicato próprio de estivadores franceses, de influência comunista e anarquista que se autonomizou depois da Guerra de 39-45. O mesmo aconteceu na sequência dos Pactos de Moncloa no final de década de 70 na Espanha, com a criação da *Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar*, também conhecida por "*La Coordinadora*", uma confederação de base assembleária que funciona de fato como um sindicato único na Espanha. Depois, com a autonomização do sindicato de estivadores suecos na sequência de uma série de greves «selvagens», em 1968 e 1969, numa altura em que já sopravam os ventos da explosão social mundial de 1968. São esses três setores, todos saídos de greves, que vão criar quadros dirigentes sindicais combativos, em ruptura com o modelo burocrático e que, sob o impulso da atitude da FIT, em Liverpool, vão ser a base fundacional do IDC. Este nasce oficialmente em Tenerife, Canárias e Espanha, a 27 de Julho de 2000, sob o estímulo dos estivadores franceses, espanhóis e suecos; e hoje reúne, segundo dados do próprio IDC, 92 organizações de 41 países.

O IDC tem, desde então, sido marcado por gestos de solidariedade internacional, que ultrapassam palavras diplomáticas, comuns noutras confederações. O IDC organiza greves internacionais de solidariedade ou regionais, define estratégias comuns em reuniões e assembleias mundiais, faz protestos à escala mundial e regional. Destacam-se neste campo as lutas contra as duas directivas europeias que visavam liberalizar os portos, a greve de solidariedade europeia com Portugal e a decisão de não aceitar a automação se esta implicar despedimentos, definida em Conferência Internacional do IDC, em Miami, em Setembro de 2016.

O Caso Português e a Greve de Solidariedade Internacional Portuária

A única greve de solidariedade internacional que teve lugar depois da crise de 2008 envolvendo os trabalhadores europeus foi protagonizada pelos portuários. E em contestação às relações laborais precárias, num país periférico da Europa, Portugal.

A 1 de agosto de 2012 o Governo português fez aprovar o novo código laboral onde, além de diminuir drasticamente o valor das reformas antecipadas facilita os despedimentos baixando muito o nível das indemnizações.

No final de janeiro de 2013 são despedidos 18 trabalhadores eventuais (contratados a prazo). Um mês e meio depois, em 18 de março de 2013, os trabalhadores receberam a denúncia do Contrato Coletivo de Trabalho — uma carta de três páginas. Em anexo à carta, uma proposta para as novas relações laborais: fim do limite à contratação de eventuais, fim das categorias mais qualificadas de trabalhadores, aumento do horário de trabalho e uma redução do salário base de 1700 euros para 550 euros.

Quando em Junho de 2013 são despedidos trabalhadores dos portos, António Mariano, presidente do Sindicato, dá uma entrevista onde assume a utilização do fundo do sindicato para auxiliar os despedidos e precários – a estratégia desta direção sindical era clara:

subsidiar os despedidos para se recuarem a trabalhar onde iriam pressionar para baixo os salários de todos, e exigir com greve ou ameaça desta que os despedidos fossem integrados:

Os 29 estivadores despedidos recentemente, tal como os 18 que foram afastados em Janeiro, estão a ter o acompanhamento do gabinete jurídico do Sindicato no sentido de impugnar os respectivos despedimentos. Para apoiar estes estivadores despedidos – e enquanto passam por este calvário onde estão mais um milhão e meio de portugueses empurrados por estas políticas de destruição de emprego – estamos a organizar uma campanha de solidariedade, com o suporte do sindicato e dos outros estivadores de Lisboa, aberta a todas as pessoas e organizações que a ela queiram aderir. Em breve daremos mais detalhes sobre esta mesma campanha (MARIANO, 2013).

As notícias chegaram em breve, de fato. A 18 de Setembro de 2013

O coordenador do International Dockworker Council (IDC), numa carta aberta dirigida a Passos Coelho, ameaça com acções que podem ter impacto sobre a "frágil economia" portuguesa, caso não seja alcançado um acordo com os estivadores portugueses (JORNAL DE NEGÓCIOS, 2013).

As ameaças não surtiram efeito. O IDC continua a pressionar. Até que avançam para uma greve, em Fevereiro de 2014, cuja discussão tinha sido iniciada precisamente em Liverpool, numa reunião do grupo de trabalho europeu do IDC que teve lugar em Julho de 2013.

A crise da estiva em Portugal ameaçava estender-se a outros países, pelo que no passado dia 4 de Fevereiro de 2014 e sob o impulso do IDC, levaram-se a cabo assembleias para informar todos os trabalhadores sobre o que estava a acontecer em Lisboa e, acima de tudo, de como a intenção de dismantelar um quadro estável de trabalhadores podia ficar impune. Durante essas assembleias todos os portos que se solidarizaram pararam as suas actividades, o que nos fez recordar as cenas de grandes lutas portuárias da década passada, quando a extraordinária mobilização de todos os estivadores europeus conseguiu deter as duas directivas que teriam significado o fim de sua profissão (MARIANO, 2014).

Essa luta foi apoiada pela greve europeia de duas horas. A greve de 2014 não obedeceu também a calendários eleitorais, nem foi usada como válvula de escape do descontentamento dos trabalhadores. O Sindicato dos Estivadores é independente das duas confederações sindicais portuguesas, a UGT¹⁰, ligada aos socialistas e social-democratas, e da CGTP¹¹, dirigida pelo PCP¹², e isso manteve-o longe da estratégia de subordinar as lutas ao fortalecimento eleitoral dos partidos da oposição.

O Sindicato dos Estivadores de Lisboa (que incluía também as cidades de Setúbal, Figueira da Foz e os Açores, e que desde 2017 é um Sindicato Nacional¹³) tinha algumas particularidades: 100% de sindicalização; reuniões plenárias, quotização de 4%. Não há qualquer negociação que não passe por um plenário geral de trabalhadores. Isso significa

¹⁰ União Geral dos Trabalhadores afecta ao Partido Socialista e ao Partido Social Democrata.

¹¹ Confederação Geral dos Trabalhadores Portugueses, afecta ao PCP.

¹² Partido Comunista Português.

¹³ SEAL - Sindicato Estivadores e da Actividade Logística.

que os dirigentes e a base estão no mesmo barco e são responsabilizados coletivamente pelos erros e acertos. Significa que os desvios burocráticos são mais facilmente contidos. Também os estivadores de Barcelona, onde é a sede mundial do IDC, reúnem-se todas as semanas, estejam ou não em greve ou em processos de luta. Isso cria democracia, é a base da confiança. Os dirigentes destacaram-se pela resistência às lideranças da FIT em Liverpool. Criaram e suportaram com o fundo de greve os trabalhadores precários. Não inventaram nada - criaram-no os seus antepassados em Londres na viragem do século XIX para o XX – sindicalismo democrático, fundos de greve, e sindicalismo independente dos governos, e internacionalista, em suma.

O Sindicato dos Estivadores saiu desta greve de 2014 com a promessa de que os 47 trabalhadores despedidos seriam reintegrados, alguns em melhores condições do que estavam antes (eram precários há seis anos e passaram a um contrato sem termo) e abriu-se espaço à formação qualificada de 20 novos trabalhadores. Porém, Governo e patrões arrastam as negociações até Dezembro de 2016, quando o conflito explode de novo, com o anunciado despedimento colectivo de todos os estivadores do porto de Lisboa em Março de 2016. No meio, Bruno Bobone, representante da ACL (Associação Comercial de Lisboa), chegou mesmo a dizer que os estivadores “tinham que desaparecer” (GUEDES, 2015). Os estivadores responderam com uma greve que se resumiu a isso: “trabalhamos, mas assim que entrar nesta porta um trabalhador precário paramos”.

Em 2016, mais de três anos depois do processo se ter arrastado, dá-se uma das mais longas greves da história de Portugal, 38 dias. O Sindicato considera que não é greve mas *lock-out*. Isto porque os estivadores ameaçavam parar o porto todo se colocassem 1 trabalhador precário e os patrões fizeram-no todos os dias, durante 38 dias. Depois do referido anúncio do despedimento colectivo de todos os estivadores do porto de Lisboa, começa uma das maiores greves da história do país desde a revolução. A greve iniciou-se no dia 20 de Abril de 2016 contra a lei dos portos, Terminou com um acordo, a 27 de Maio de 2016.

No meio da greve é criado, pelas mulheres dos estivadores, o Movimento «Há Flores no Cais», onde denunciavam as horas extraordinárias e vidas difíceis dos maridos, contrariando a opinião pública que os via como privilegiados.

Os patrões acabaram por ceder. Do acordo resultou a celebração de um novo contrato coletivo de trabalho (CCT) que incluiu obrigatoriamente cláusulas que implicam a desactivação da Porlis, empresa de trabalho portuário que recorre a trabalho precário e mal pago, sem os direitos laborais padrão, criada para concorrer com a AETPL¹⁴, que emprega estivadores profissionais com direitos. Quase 70 trabalhadores precários foram gradualmente integrados como trabalhadores com contratos sem termo no prazo de dois anos.

O Governo de esquerda – um governo socialista, suportado no Parlamento pelo Bloco de Esquerda e Partido Comunista Português - durante a grande greve dos 38 dias não criticou os salários em atraso, não se opôs ao despedimento durante a greve, e não encerrou a

¹⁴ Associação de Empresas de Trabalho Portuário.

empresa paralela que decretaria a morte da empresa do lado, detida pelos mesmos sócios. Ameaçou ainda com requisição civil. Reagiu apenas quando o conflito ameaçava estender-se a outros sectores do movimento de trabalhadores portugueses.

A solidariedade internacional¹⁵ entre os trabalhadores nasceu quando as organizações eram ainda rudimentares e expostas a pouca competição. Como recorda Van der Linden os tipógrafos quase não tinham exposição à competição internacional e estão entre os pioneiros do sindicalismo internacionalista (LINDEN, 2000, p. 526-527). A AIT – Associação Internacional dos Trabalhadores - isto é, a *organização política estratégica*, é que determinou a força do internacionalismo. O padrão mais comum na Europa, contudo, desde a votação dos créditos de guerra em 1914 pela social-democracia alemã foi o nacionalismo (HOWARD, 1997, p. 131).

Referências

AIDYN, Yasar. The Germany-Torkey Migration Corridor. **Migration Policy Institute**, The Transatlantic Policy Migration, 2016.

CAMPOS, Alexandra. Portugal é o 12º país do mundo com mais emigração. **Público**, Emigração, 28 out. 2015. Disponível em: <https://www.publico.pt/2015/10/28/sociedade/noticia/portugal-e-o-12-pais-do-mundo-com-mais-emigracao-1712667>. Acesso em: 30 jan. 2016.

ECORYS. **Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry**. Rotterdam: ECORYS – Research and consulting, 8 out. 2009.

EUROFOUND. Income inequalities and employment patterns in Europe before and after the Great Recession. **Publications Office of the European Union**, Luxembourg, 2017.

EUROPEAN PARLIAMENT. **Wage and income inequality in the European Union: study for the EMPL Committee**. [S.l.]: European parliament, 2015. Disponível em: http://ec.europa.eu/eurostat/cros/system/files/05-2014-wage_and_income_inequality_in_the_eu_o.pdf. Acesso em: 30 jan. 2017.

GREEN, Andy. Speech in Mosjøen 18.10.14. **Estivadores solidariedade**, YouTube, 24 out. 2014. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=sd6bCR-pYnc>. Acesso em: 16 mar. 2017.

GUEDES, Nuno. Estivadores ameaçam parar Porto de Lisboa por tempo indeterminado. **TSF rádio notícias**, 13 nov. 2015. Disponível em: <https://www.tsf.pt/economia/interior/estivadores-ameacam-parar-porto-de-lisboa-por-tempo-indeterminado-4883062.html>. Acesso em: 13 maio 2017.

HOWARD, Michael. **A Guerra na História da Europa**. Lisboa: Europa América, 1997.

¹⁵ Ao longo do século XX vão existir vários movimentos nacionalistas progressistas. Ver WOOD; FOSTER, 1997.

HUNT, Tristram. **Comunista de Casaca**. Rio de Janeiro: Record, 2010.

INTERNATIONAL Migration Outlook 2015. **OECD Publishing**, Paris. Disponível em: http://dx.doi.org/10.1787/migr_outlook-2015-em. Acesso em: 3 fev. 2017.

JN DIRETO. Operários portugueses recebidos com protesto de colegas locais em fábrica na Alemanha. **JN Direto**, Economia, 27 out. 2017. Disponível em: <https://www.jn.pt/economia/interior/operarios-portugueses-recebidos-com-protesto-de-colegas-em-fabrica-na-alemanha-5465578.html>. Acesso em: 27 out. 2017.

JN DIRETO. Metalúrgicos mobilizam para a greve geral também em romeno e russo. **JN DIRETO**, 23 nov. 2011. Disponível em: <https://www.jn.pt/economia/interior/metalurgicos-mobilizam-tambem-em-romeno-e-russo-2143969.html>. Acesso em: 23 nov. 2011.

JORNAL DE NEGÓCIOS. Plataforma internacional de estivadores ameaça Governo português. **Jornal de Negócios**, 18 set. 2013. Disponível em: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/industria/detalhe/plataforma_internacional_de_estivadores_ameaca_governo_portugues. Acesso em: 13 maio 2017.

LINDEN, Marcel van der. Conclusion: The past and Future of International Trade Unionism. *In*: CAREW A. et al. **The International Confederation of Free Trade Unions**. Bern: Peter lang, 2000.

LUTZ, Wolfgang; SCHERBOV, Sergei. O Contributo da Imigração para o futuro demográfico da Europa. *In*: PAPADEMETRIOU, Demetrios G. (coord.). **A Europa e os seus imigrantes no século XXI**. Lisboa: Migration Policy Institute e Fundação Luso-Americana, 2008.

MARIANO, António. Comunicado do IDC – International Dockworkers Council: “Estivadores europeus desbloqueiam conflito em Portugal”. **O estivador**, 17 fev. 2014 IDC Press Release. Disponível em: <https://oestivador.wordpress.com/2014/02/17/estivadores-europeus-desbloqueiam-conflito-em-portugal/>. Acesso em: 17 fev. 2014.

MARIANO, António. Estivadores no olho do furacão – Entrevista (parte 2). **Associação de combate contra à precariedade (PI)**, 13 de Agosto de 2013. Disponível em: <http://www.precarios.net/estivadores-no-olho-do-furacao-entrevista-com-antonio-mariano-parte-2/>. Acesso em: 10 abr. 2017.

MARKAKI, Yvonne; LONGHI, Simonetta. What determines attitudes to immigration in European countries? An analysis at the regional level. **Migration Studies**, v. 1, Issue 3, 1 nov. 2013, p. 311–337.

MARTINE, George; ALVES, José Eustáquio; CAVENAGHI, Suzana. Urbanização e transição da fecundidade. **Working Paper**, IIED, dez. 2013. Disponível em: pubs.iied.org/pdfs/10653PIIED.pdf. Acesso em: 4 fev. 2017.

MARX, K.; ENGELS, F. Manifesto Zur Geschichte der Ersten Internationale. In: MUST, Marcello (org.). **Trabalhadores Uni-vos, Antologia Política da I Internacional**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo e Boitempo, 2015.

MAYER, Nonna. Les votes Le Pen du 21 avril 2002 au 22 Avril 2007, Le Panel Électoral Français 2007 1re vague – 29 mars - 21 avril 2007 Entre Le Pen et Mélenchon, le vote des ouvriers balance. **Centre de données socio-politiques de Sciences Po, Liberation**, 19 abr. 2017.

MITCHELL, Sue. The Liverpool Dockers - 2 years fighting. **Urban 75**, [201 ?]. Disponível em: <http://www.urban75.com/Action/dockers.html>. Acesso em: 15 abr. 2017.

MUÑOZ, Rainer; STAUBHAAR, Thomas. Os emigrantes e o mercado de trabalho europeu. In: PAPADEMETRIOU, Demetrios G. (coord.). **A Europa e os seus Imigrantes no século XXI**. Lisboa: Migration Policy Institute e Fundação Luso-Americana, 2008.

PAXTON, Robert O. **Europe in the Twentieth Century**. Orlando: Harcourt Publisher, 1975.

PORDATA. Emigrantes: total e por tipo. **Base de Dados Portugal Contemporâneo**, última atualização 16 jun. 2019. Disponível em: <http://www.pordata.pt/Portugal/Emigrantes+total+e+por+tipo-21>. Acesso em: 3 fev. 2017.

REID, Jimmy. The man who stood up to Ted Heath and saved 8,500 shipbuilders' jobs. Dubai dock flood toll rises. **BBC News**, 28 mar. 2002.

ROBERTS, Michael. Robots. In: PAÇO, António et al. **Trabalho, Acumulação Capitalista e Regime Político em Portugal**. Lisboa: Colibri, 2017.

ROBERTS, Michael. **The Long Depressio**. Chicago: Haymarket Books, 2016.

VARELA, Raquel (coord.). **A Segurança Social é Sustentável. Trabalho, Estado e Segurança Social em Portugal**. Lisboa: Bertrand, 2013.

WOOD, Ellen; FOSTER, John Bellamy (org.). **Em Defesa da História. Marxismo e Pós-modernismo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

Raquel Cordeira VARELA

Historiadora, Investigadora e Professora Universitária. Starting Grant da Fundação para a Ciência e Tecnologia/Universidade Nova de Lisboa/IHC e Fellow do International Institute for Social History (Amsterdam). É coordenadora do projecto internacional de história global do trabalho In The Same Boat? Shipbuilding industry, a global labour history no ISSH Amsterdam/Holanda.
