

CONSELHO DE DEFESA DOS TRABALHADORES DA LISNAVE

**Situação actual
da LISNAVE**

**Linhas de acção
propostas pelo C.D.T.**

e

**CONTROLO
OPERÁRIO**

Margueira, Junho 1975

200

1. Aos Trabalhadores da Lisnave

O Conselho de Defesa dos Trabalhadores, na sequência da acção de denúncia que tem empreendido contra as manobras do capital monopolista nacional e estrangeiro, cujo objectivo é a agudização da grave crise sócio-económica que o país atravessa, considerou urgente submeter à apreciação de todos os trabalhadores, as conclusões decorrentes da revisão e actualização da análise dos factores que influenciam a situação da LISNAVE e das perspectivas que se lhe deparam em relação ao mercado de construção e reparação naval.

Os primeiros sintomas alarmantes da crise, surgiram no decurso do processo ERIKSBERG, cuja neutralização se deve à firmeza das posições assumidas pelos trabalhadores da LISNAVE, quer na Assembleia Geral realizada para debate dos problemas resultantes da anulação do contrato, quer na ampla divulgação aos órgãos de informação nacionais e estrangeiros da ameaça de desemprego lan-

çada sobre os trabalhadores pela social-democracia, quer na acção de esclarecimento das várias delegações suecas que nos visitam.

Desde então, o Conselho de Defesa dos Trabalhadores tem dedicado grande parte da sua actividade ao estudo das formas de luta que se oferecem aos trabalhadores da LISNAVE para entravar todo um processo de degeneração sócio-económica da empresa como consequência da crise que abala o capitalismo monopolista internacional e que conduzirá inevitavelmente a curto ou médio prazo à situação de desemprego generalizado. Daí a sua reivindicação de um programa nacional de reestruturação e planificação do sector da indústria de construção e reparação naval e do seu apelo à implantação do Controlo Operário, conforme se esboça no presente documento e se submete à ratificação de todos os trabalhadores da LISNAVE.

2. Situação actual da Lisnave — Linhas de acção propostas pelo C.D.T.

O Conselho de Defesa dos Trabalhadores da LISNAVE, alarmado com a crise de trabalho que afecta a empresa e considerando extremamente preocupante o agravamento verificado nos últimos meses, decidiu proceder a uma análise da situação da Indústria de Construção e Reparação Naval, com base nos factores de ordem externa e interna que condicionam o normal aproveitamento da capacidade produtiva da LISNAVE.

As conclusões que o Conselho expõe seguidamente, constituem em seu entender, a razão justificativa da proposta apresentada em anexo.

1 — As causas da crise energética que abala o mundo ocidental têm origem no modo de produção capitalista, pondo em evidência a sua incapacidade de desenvolvimento equilibrado ⁽¹⁾

2 — A forma particularmente aguda de que essa crise se reveste no sector petrolífero, acentua ainda mais profundamente o fracasso da política de exploração desenfreada do imperialismo.

3 — A reacção da O.P.E.C. ao monopólio do cartel petrolífero internacional, veio liquidar o poder

absoluto dos países capitalistas desenvolvidos e estabelecer novas relações de dependência, cujas consequências são ainda imprevisíveis.

4 — A situação em que se encontra o mercado dos frentes petrolíferos é verdadeiramente caótica e os estudos mais recentes sobre a evolução da crise prevêem que esta ultrapassará a década em curso.

5 — Assim, os especialistas do «Terminal Operators» concluíram que em Março de 1975 as necessidades dos transportes de petróleo correspondiam a 213 milhões de TDW, enquanto que a frota em serviço nessa data atingia 294 milhões de toneladas. Apenas existia um excedente de 80 milhões de TDW... ⁽²⁾

6 — Como consequência daquele excedente, o total de navios paralisados por falta de frete, não considerando o equivalente em redução de velo-

⁽¹⁾ *O aprofundamento da crise do capitalismo*, «Revista Internacional», N.º 2, de 1974.

⁽²⁾ «Journal de la Marine Marchande», 22 Maio, 1975, pág. 1256.

cidade, somava em fins de Maio 33,5 milhões de TDW (cerca de 466 petroleiros de diversa tonelagem), segundo o relatório fornecido pela Astrup, quando da recente reunião de agentes da LISNAVE, realizada em Lisboa por iniciativa do Conselho de Defesa dos Trabalhadores.

7 — Um estudo japonês elaborado também em Março de 1975 e baseado num certo número de hipóteses desfavoráveis, mas admissíveis, entre as quais sobressaem a reabertura do Canal de Suez (já concretizada), o funcionamento do óleoduto Tapline e o aumento da produção petrolífera do Alaska e do Mar do Norte, conclui que, mantendo-se uma redução de velocidade generalizada de 10%, não é antes de 1986 que se reestabelecerá o equilíbrio entre a oferta e a procura! ⁽³⁾

8 — Por outro lado, partindo de hipóteses semelhantes, W. H. Mueller, da Exxon Corporation, demonstra que a diferença entre a oferta e a procura no mercado de construção de navios-tanques subirá de 55 milhões de toneladas em 1975 para 130 milhões em 1977, como resultado do desenvolvimento da capacidade produtiva baseado nas previsões optimistas anteriores à eclosão da crise, *acabando por concluir que o futuro se apresenta sombrio para a indústria de construção de navios petroleiros!* ⁽⁴⁾

9 — Seguindo esta linha de raciocínio, os armadores internacionais não hesitam em cancelar as encomendas que haviam contratado, atingindo presentemente 25 milhões de TDW o volume total dos cancelamentos feitos desde 1974. Há contudo informar que se a taxa de desenvolvimento mundial rente ano os cancelamentos poderão atingir 60 milhões TDW.

10 — Não causam portanto admiração as declarações do chefe do departamento de pesquisas navais de Nippon Yusen Kaisha, Saknor Nakao, ao informar que se taxa de desenvolvimento mundial não exceder 3% por ano e se 30% das encomendas actualmente em curso forem anuladas, não será necessário encomendar um só petroleiro nos 10 próximos anos, para satisfazer a procura mundial de transportes petrolíferos. ⁽⁵⁾

11 — É neste contexto que se insere «a inquietação dos operários japoneses da construção naval, ao reivindicarem do governo financiamentos directos aos estaleiros onde trabalham e ao exigirem que a sua produção se oriente para os países socialistas e para os países em vias de desenvolvimento, pedindo ao mesmo tempo para se fazerem representar no seio do conselho de racionalização da indústria de construção naval». ⁽⁶⁾

12 — E é também neste contexto que se inserem as preocupações dos trabalhadores da LISNAVE ao pensarem num empreendimento como a Setenave, dimensionada para uma capacidade de produção anual de 120 000 toneladas de aço manufacturado a partir de 1978, ano em que esgota a actual carteira de encomendas, parte da qual já se encontra sob a ameaça de cancelamento (construções S104 e S106 para a TISSEN).

13 — Sem o apoio de uma indústria siderúrgica de base, carecendo de pesquisa e desenvolvi-

mento tecnológico, não podendo contar com o auxílio substancial do Governo, empenhado na reconstrução económica do país, a Setenave constituirá a breve trecho um dos casos em que «sobressaem com maior força os artificios de toda a sorte em que assentou a industrialização sob o impulso do capital monopolista» ⁽⁷⁾

14 — As conclusões anteriores, dizem respeito à construção naval orientada não só para os VLCC'S e ULCC'S como também para navios de pequena e média capacidade.

No domínio da reparação naval a crise atinge também graves proporções como se demonstra na sequência da presente exposição.

15 — «Num mundo em crise económica, com estaleiros de reparação a abrir ou a reconverter (ASTANO, CADIZ, MALTA, MARSELHA) a curto prazo (1 ano) e a abertura do Suez que permitirá, conforme foi anunciado, a médio prazo (6 anos) a passagem de navios carregados até 270 000 TDW, alargando-se a concorrência a todas as faixas do mercado de reparações da LISNAVE» ⁽⁷⁾, não só com a entrada em funcionamento dos estaleiros citados, como também com os já existentes na Itália e na Grécia, as perspectivas de mercados da reparação naval para o nosso país estão seriamente ameaçadas.

16 — Por outro lado, a decisão dos armadores de reduzirem a velocidade e fazerem parar os navios mais idosos, mantendo a navegar aqueles que implicam um menor dispêndio de manutenção e conservação, na sequência das medidas de emergência face à crise dos transportes, reduziu substancialmente as necessidades do mercado de reparações.

17 — Segundo um relatório do «Daily Freight Register», 60% dos petroleiros em regime de paralisação completa têm idades compreendidas entre 5 e 25 anos, sendo somente 40% os de idade inferior a 5 anos.

18 — Assim, a juntar-se às consequências do boicote deliberado de alguns armadores (conforme documentos comprovativos em poder do C.D.T.) abatem-se sobre a LISNAVE as consequências de uma crise internacional cujo alargamento terá graves implicações económicas e sociais não só a nível do sector como também a nível nacional.

19 — Da análise das «IMPORTÂNCIAS FACTURADAS EM ABRIL DE 1975», verifica-se que o valor acumulado líquido das vendas no sector de reparações, relativamente ao período Janeiro/Abril, foram 57% do valor correspondente ao mesmo período do ano passado, durante o qual a Doca 13 não estava operacional, o que reduziu a capacidade

⁽³⁾ Idem.

⁽⁴⁾ «Seatrade Conferences — Money and Ships 75». Londres, 18 e 19 de Março de 1975.

⁽⁵⁾ «Journal de la Marine Marchande», 22 Maio, 1975, pág. 1256.

⁽⁶⁾ «Journal de la Marine Marchande», 15 Maio, 1975, pág. 1196.

⁽⁷⁾ Eng.º João Cravinho, Ministro da Indústria e Tecnologia — «Medidas a curto prazo».

produtiva da LISNAVE neste período a 65% do seu valor normal.

20 — Em fins de Abril passado, durante a discussão do Caderno de «Análise à Situação Actual da Lisnave e Perspectivas Futuras», a Administração apresentou ao Conselho de Defesa dos Trabalhadores uma previsão de resultados na qual considerava duas hipóteses: — uma sem a inclusão de uma grande reparação no valor de 190 000 contos à qual a LISNAVE concorrera e outra com a inclusão dessa reparação. De acordo com a primeira hipótese a empresa chegaria ao fim do ano com um «déficit» de 48 364 contos. Na segunda hipótese teria um lucro de 95 521 contos. Como a LISNAVE foi preterida em favor do estaleiro norueguês «AKERS», na adjudicação dessa reparação necessariamente foi a hipótese deficitária que prevaleceu...

21 — Porém, os cálculos para fins de previsão, mesmo na variante mais pessimista, foram demasiado optimistas, como veio a demonstrar dias mais tarde o responsável pelo Departamento de Planeamento. Segundo este gestor, a previsão de vendas com base nos resultados dos quatro primeiros meses do ano, *não excederia 2 100 000 contos*, em vez dos 2 306 139 previstos pela Administração, por extrapolação dos resultados dos três primeiros meses do ano. *Nestas condições, a conta de resultados no fim do ano de 1975 apresentaria um saldo devedor de 254 803 contos.*

22 — A Administração partira do princípio que a média mensal de navios durante o ano seria de 14. Acontece porém, que o planeamento de cargas, depois de deduzidos os cancelamentos sucessivos que se têm verificado após o 11 de Março, apresenta uma média mensal de 10 navios e, quanto a nós, com tendência para baixar.

23 — Entretanto, segundo o caderno de «ANÁLISE» ficara demonstrado que a LISNAVE necessitaria de *uma média mensal de 16 navios*, para uma facturação média por navio de 10 000 contos para poder apresentar um saldo positivo na conta de resultados no final de 1975.

24 — De acordo com informações obtidas nos serviços comerciais relativamente à distribuição de mão-de-obra confirma-se a situação alarmante já demonstrada através da análise de contas de exploração do sector de reparações; enquanto em 1974, o acumulado do período de Janeiro/Abril, de mão-de-obra empregue nas reparações de navios estrangeiros, para um nível de capacidade produtiva de 65% do actual, foi de 2 688 100 hH, no período equivalente de 1975, foi somente de 1 582 900 hH, o que significa uma redução de 41%.

25 — Também o «desemprego», isto é, a desocupação integral de mão-de-obra por carência de postos de trabalho, atingiu de Janeiro a Junho de 1975, 393 700 hH no total dos dois estaleiros (Rocha e Margueira), enquanto que no mesmo período do ano passado não ultrapassara 103 000 hH. Ao quase quadruplicar a situação de desemprego tornam-se incalculáveis, no entender deste Conselho, as consequências que daí derivam para os trabalhadores.

26 — O Conselho de Defesa dos Trabalhadores da LISNAVE reafirma portanto que considera extremamente graves as implicações decorrentes da situação exposta, quer a nível sectorial quer a nível do país e tanto mais graves, quanto a duplicação de meios humanos e materiais com vista ao desenvolvimento do sector de reparações da SETENAVE se encontra em vias de concretização.

27 — Assim, considera urgente o debate dos problemas expostos entre delegados das comissões de trabalhadores da LISNAVE e da SETENAVE e não só, visto que problemas do mercado de construção e reparação naval dizem respeito a todos os trabalhadores do sector, no qual desempenham um papel importante os trabalhadores dos estaleiros de Viana do Castelo, dos estaleiros de S. Jacinto em Aveiro, e dos estaleiros do Mondego na Figueira da Foz, além dos já incluídos na primeira fase do programa de Controlo de Construção Naval preconizada pelo Secretariado de Estado da Indústria.

28 — E em relação a este programa, permite-se este Conselho discordar da sua aplicação em duas fases, embora reconheçam os condicionamentos inerentes à participação de capital estrangeiro e à estreita dependência, tanto em tecnologia, como em matérias-primas, como em produtos do mercado capitalista internacional, em que se encontram as grandes unidades produtivas do país, das quais a LISNAVE é um exemplo característico.

29 — Porém, é convicção do Conselho de Defesa dos Trabalhadores da LISNAVE que, num momento crítico em que se procuram mercados de substituição como consequência dos mercados capitalistas tradicionais não oferecerem confiança nem aos trabalhadores nem ao país, tanto pelas dificuldades que atravessam como pelo boicote deliberado que têm empreendido contra nós, de que o caso ERIKSBERG é exemplo demonstrativo, se deve proceder a uma imediata e profunda reconversão de todo o sector, sem hesitações ou entraves, tendo em consideração a irreversibilidade do processo revolucionário português.

30 — *Os trabalhadores da construção naval nada têm a perder com o avanço que preconizam, até porque os sintomas da crise que os atingirá estão perfeitamente definidos quer avancem de imediato no processo de controlo e planificação alargado a todo o sector, quer aguardem a oportunidade de uma segunda fase, face às contingências do contexto capitalista em que se inserem.* Considera este Conselho que tal atitude, dado o desenvolvimento da crise, não se coaduna com a *dinâmica da luta* que conduzirá à construção da sociedade socialista portuguesa.

31 — Da sua experiência de trabalho e conhecimento da actividade do sector podem assegurar firmemente que a prospecção de mercados entre os países socialistas e os países em vias de desenvolvimento, pela diversidade de produtos que lhes é inerente, passará obrigatoriamente pela reconversão das grandes unidades de produção e pela inserção das pequenas e médias unidades num esquema comum de planificação tendo em vista as capaci-

dades específicas de cada empresa de forma a criar condições que permitam responder a essa diversidade de produtos e ao mesmo tempo conduza ao estabelecimento de um equilíbrio entre as necessidades do sector e as capacidades materiais e humanas de cada empresa, mesmo que, para tanto, seja necessário proceder a uma criteriosa distribuição dessas mesmas capacidades.

32 — Por outro lado põem em causa a oportunidade da criação de uma Comissão Instaladora que, segundo o Programa de Controlo do Sector da Indústria Naval, deixa prever a possibilidade de o futuro Departamento de Construção Naval, que a ela compete instalar, se ocupar do lançamento da segunda fase do programa, quando na origem da Comissão Instaladora e por consequência do Departamento, não estão representados os trabalhadores das empresas eventualmente abrangidas pela segunda fase.

33 — Ora, as Comissões de Trabalhadores des-

sas empresas têm certamente uma palavra a dizer sobre um programa de medidas que atingem o seu domínio de actividade e portanto lembram as palavras do actual Ministro da Indústria quando afirma que as linhas de orientação de qualquer programa de controlo se devem inserir num contexto em que possam produzir um clima generalizado de motivação política, referenciando-se pela aplicação de dois grandes princípios orientadores: Reestruturação sectorial e aproveitamento das capacidades produtivas, *ambos compreendidos no espírito de identificação das classes trabalhadoras num projecto de construção do socialismo*.

34 — Pelas razões expostas, o Conselho de Defesa dos Trabalhadores da LISNAVE considera justificada a sua proposta de revisão do *PROGRAMA DE CONTROLO DO SECTOR DA INDÚSTRIA NAVAL* que junta em anexo, a qual deve ser discutida ao nível de delegados das comissões de trabalhadores de todo o sector.

PROPOSTA DE REVISÃO DO CONTROLO DO SECTOR DA INDÚSTRIA NAVAL

a) Considerando o alcance histórico, político e económico das decisões tomadas pelo Conselho Superior da Revolução, após os acontecimentos do 11 de Março e as consequentes *medidas a curto prazo* preconizadas pelo Ministério da Indústria e Tecnologia;

b) Considerando a aplicação prática dos grandes princípios orientadores dessas medidas, a única via para a resolução da crise que afecta os Sectores Básicos Industriais e em particular o grupo das Indústrias Transformadoras;

c) Considerando a influência preponderante do Sector de Construção e Reparação Naval no seio daquele grupo e por consequência no conjunto do sistema económico e social do país;

d) Considerando o agravamento progressivo da crise das grandes unidades produtoras do sector, como factor de aceleração no processo de deterioração económica, podendo determinar a curto prazo o alargamento das áreas em que se verificam situações de rotura;

Propõe o Conselho de Defesa dos Trabalhadores da Lisnave, ao Governo Provisório e ao Conselho Superior da Revolução, baseado nas conclusões da exposição anteriormente apresentada, as seguintes medidas imediatas:

1 — Revisão urgente do programa de controlo do sector da Indústria de Construção e Reparação Naval, particularmente no que diz respeito à sua aplicação em duas fases e à necessidade da criação de uma Comissão Instaladora;

2 — Criação imediata de uma Comissão Instaladora a nível nacional, *constituída por delegados das comissões de trabalhadores de todas as unidades produtivas do sector*, com o objectivo de proceder à revisão referida em 1 —.

3 — Institucionalização e aplicação a curto prazo do *Programa de Reversão, Unificação e Controlo do Sector de Construção e Reparação Naval*, que resulta da revisão proposta em 1 — e a efectuar pela comissão proposta em 2 —.

3. Programa de controlo operário da empresa e reestruturação de Conselho de Defesa dos Trabalhadores

O Controlo Operário é tarefa de todos os trabalhadores e será efectuado com base nos Conselhos de Controlo Operário de Sector e coordenado pelo Conselho de Defesa dos Trabalhadores.

O C.D.T. deverá articular a sua actuação com a Comissão Sindical a criar devendo, neste sentido, existir representantes da Comissão Sindical no C.D.T.

1 — Considerando que na fase actual do processo revolucionário o Controlo Operário tem um papel decisivo no lançamento das bases para a construção da sociedade socialista;

2 — Considerando que o Controlo Operário só será verdadeiramente revolucionário quando implantado nas bases e radicado na sua própria experiência de luta;

3 — Considerando que o Controlo Operário só será eficaz desde que obedeça a regras bem definidas de organização baseadas no princípio do centralismo democrático;

propõe-se:

A imediata reestruturação do Conselho de modo a pôr em prática os princípios atrás considerados.

A — Reestruturação do C.D.T.

1. CONSTITUIÇÃO

1.1. SECRETARIADO

a) O secretariado será composto por seis membros do Conselho de Defesa dos Trabalhadores.

b) Entre os membros do secretariado do C.D.T. será designado um que terá a seu cargo todo o expediente do C.D.T.

1.2. FUNÇÕES

a) Ao secretariado compete:

- Receber as representações dos trabalhadores que ao Conselho se dirijam, analisar os problemas expostos e elaborar os respectivos relatórios.
- Tomar e pôr em prática decisões para os casos que sejam de resolução urgente e não necessitem da deliberação da totalidade do Conselho.
- Receber e classificar todo o expediente dirigido ao C.D.T. e apresentá-lo nas reuniões do Conselho.
- Organizar A.G.T. (por deliberação do Conselho ou a pedido dos trabalhadores em geral), marcar reuniões extraordinárias do C.D.T. e reuniões com outros órgãos representativos dos trabalhadores, órgãos de informação nacionais e estrangeiros e quaisquer entidades que se dirijam ao C.D.T.
- Presidir às reuniões do C.D.T. e elaborar as actas de todas as reuniões realizadas sob a sua presidência.
- Redigir em estreita colaboração com o Serviço de Informação, quaisquer comunicados a emanar pelo C.D.T.

— Executar outros trabalhos que pelas suas características não estejam no âmbito de qualquer dos grupos ou comissões.

b) Ao membro designado para as funções de expediente compete:

- Manter em dia a agenda de trabalhos do secretariado e do C.D.T.
- Contactar todos os órgãos convocados para as reuniões.
- Registar toda a correspondência interna e externa.
- Organizar arquivos e ficheiros.
- Dactilografar todo o trabalho apresentado pelo C.D.T.
- Prover a execução de qualquer trabalho inerente à função de secretaria.

2. GRUPO TÉCNICO E DE REESTRUTURAÇÃO DO PLANEAMENTO

a) *Composição do G.T.*

Este grupo é constituído por sete elementos do C.D.T. que conjuntamente com outros grupos específicos de trabalho, formam o suporte técnico do C.D.T.

b) *Funções*

A função do G.T. será o estudo da reestruturação do sector planeamento e controlo da empresa com vista ao seu enquadramento a nível de planeamento económico nacional, reivindicando a sua aplicação imediata. Além disso compete-lhe:

- Agir como suporte técnico do Conselho.
- Elaborar estudos técnicos e outros que fun-

damentem decisões a tomar pelos trabalhadores na sua acção de controlo.

- Elaborar relatórios sobre a situação da empresa para serem divulgados junto dos trabalhadores.

3. COMISSÃO DE FORMAÇÃO

a) Composição

Esta Comissão, é composta por elementos do C.D.T., o qual por sua vez poderá agregar grupos de trabalho, com base nos trabalhadores dos diversos sectores da empresa e da actual escola de formação, com vista à concretização dos objectivos da Comissão de Formação.

b) Funções

Desenvolver e dinamizar toda uma actividade que leva à consumação dos objectivos preconizados no Caderno «ANÁLISE» aprovado em Assembleia Geral de Trabalhadores de 22 de Abril de 1975.

4. COMISSÃO DE INFORMAÇÃO

Desenvolver e dinamizar toda uma actividade que leva à consumação dos objectivos preconizados no Caderno «ANÁLISE» aprovado em Assembleia Geral de Trabalhadores de 22 de Abril de 1975.

5. GRUPO DE SANEAMENTO

O grupo de saneamento que, coordenado por um elemento do C.D.T., desenvolverá toda uma actividade baseada nos princípios e regras já apresentadas em Assembleia Geral de Trabalhadores.

6. COMISSÃO INTER-SINDICAL

Esta comissão, a constituir no mais curto espaço de tempo, será eleita em plenário de delegados dos diversos sindicatos, eleitos com base na actual lei sindical e será, logo que formada, responsável por todas as acções de natureza e âmbito sindical.

7. COMISSÃO COORDENADORA DO GRUPO CUF

Conforme proposta aprovada em plenário do Grupo CUF e ratificada em A.G.T. de 27 de Maio de 1975 integrou este C.D.T. dois dos seus elementos na Comissão Coordenadora Inter-Comis-

sões do Grupo CUF, um dos quais deslocado naquela comissão e o outro, exercendo funções de coordenação entre esta comissão e o C.D.T.

8. COMISSÃO COORDENADORA DO PROGRAMA DE CONTROLO DA INDÚSTRIA ELECTRO METALO-MECÂNICA PESADA

Como consequência da natureza dos trabalhos executados no Estaleiro foi este C.D.T. eleito para participar directamente na formação de um Gabinete de Controlo da Indústria Electro Metalo-Mecânica Pesada. Neste sentido, torna-se necessário a nomeação de um elemento da LISNAVE para o suporte técnico do referido Gabinete e de três outros elementos para a respectiva Comissão Coordenadora.

9. GRUPO DE TRABALHO PARA CRIAÇÃO DE UM GABINETE DE UNIFICAÇÃO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL A NÍVEL NACIONAL

Este grupo tem como objectivo o apoio e a participação directa ao estudo do planeamento e controlo da indústria de construção naval, em curso na Secretaria de Estado da Indústria e para isso desenvolve toda a actividade coordenada por aquela Secretaria de Estado, em conjunto com todas as comissões de trabalhadores das unidades que constituem o sector da indústria naval. Esta actividade diz respeito não só ao Estaleiro da Rocha como também ao da Margueira e enquadra-se na proposta apresentada ao Governo Provisório e Conselho da Revolução, conforme já atrás exposto.

10. REUNIÕES

Como princípio disciplinador do próprio conselho, considera-se absolutamente necessário que se crie um plano de reuniões.

Assim propõe-se que as reuniões obedeçam ao seguinte escalonamento:

Quartas e sextas-feiras, das 9 às 13 horas — Reuniões normais do Conselho.

Segundas-feiras, das 15 às 19 horas — Reunião com o delegado do Governo na presença dos seguintes elementos do Conselho: 2 do secretariado; 2 do grupo técnico; 2 rotativos do conselho.

11. REUNIÕES EXTRAORDINÁRIAS

Devem efectuar-se sempre que qualquer dos grupos achar necessário. O grupo(s) responsável(veis) por estas reuniões terá(ão) que, previamente, contactar o secretariado a quem exporá(ão), as razões justificativas de tal reunião.

B — Conselho de Controlo Operário

1. COMPOSIÇÃO

A cada um dos diversos sectores da empresa corresponderá um Conselho de Controlo de Sector. O C.D.T. sugere que os elementos que constituirão os diversos conselhos sejam eleitos democraticamente, por lista e por assembleia de secção na base da representação das diferentes secções do sector e o seu número seja necessário para garantir uma total cobertura do controlo operário da empresa.

É forçoso que o acto eleitoral se baseie num critério de competência profissional e completa integração no processo revolucionário em curso, requisitos essenciais e absolutamente necessários para permitirem aos eleitos um cabal desempenho das funções.

2. FUNÇÕES

DESENVOLVER TODA UMA ACTIVIDADE QUE SE INTEGRE NAS REGRAS E PRINCÍPIOS DE CONTROLO OPERÁRIO CONFORME PROPOSTA APROVADA EM ASSEMBLEIA GERAL DE TRABALHADORES DE 27 DE MAIO DE 1975 E QUE SÃO:

2.1. — Controlar a actividade social do estaleiro nomeadamente no que diz respeito aos domínios do pessoal e informação, formação cultural e técnica, desemprego e disciplina social, no sentido de transformar as relações de trabalho e de produção, combatendo o seu carácter capitalista actual.

2.2 — Controlar a actividade do estaleiro nos domínios comercial e de produção, financeiro e económico, compras e aprovisionamento, planeamento e prospecção de trabalho, meios de produção e subempreiteiros.

2.1.1. — Controlar e ter acesso a toda a documentação não só interna, mas também toda a documentação trocada entre a gestão do estaleiro e o exterior, sendo considerado como delito de âmbito comum e punível dentro das leis em vigor, a ocultação premeditada de documentos e informações. Abolição completa de segredos profissionais dentro da unidade de produção. Obrigatoriedade de comunicação aos órgãos dos trabalhadores de todas as informações necessárias ao controlo da produção pelos mesmos.

2.1.2 — Controlar todas as despesas da firma no que se refere aos custeios da produção, das representações e outras. Divulgação de despesas do

custo de produção aos trabalhadores dos diversos sectores, de modo a inseri-los dentro do controlo da produção e incentivá-los na redução do custo das obras, sempre que tais medidas tiverem como objectivo a luta contra o boicote económico.

2.3. — Não partilhar das decisões da Administração, mas poder **VETAR QUALQUER MEDIDA DE CARÁCTER LESIVO PARA OS TRABALHADORES**, quer na escolha de determinados lugares na gestão, quer na admissão de pessoal e outros.

2.4 — Controlar todas as delegações ao estrangeiro, fazendo-as sempre acompanhar de elementos da confiança dos trabalhadores, assim como todas as delegações estrangeiras de visita ou de negócio na unidade de produção, sendo considerado boicotagem quando tal não se verifique

2.5. — Incentivar a luta contra a política económica dos capitalistas, ao nível da empresa e do sector nacional de construção e reparação naval, o lock-out, o boicote e a sabotagem económica, a especulação, o derrotismo, o boato, etc., no sentido de combater o desemprego, a especulação e os critérios capitalistas de gestão de produção.

2.6. — **FORÇAR A CRIAÇÃO DE ÓRGÃOS DE PLANIFICAÇÃO NA VIDA ECONÓMICA DO ESTALEIRO NO SENTIDO DE REFORÇAR A EFICÁCIA DO CONTROLO OPERÁRIO** permitindo o desenvolvimento das forças produtivas e o consequente aumento de produção.

O controlo operário deverá necessariamente pôr em causa os critérios até agora em vigor na aplicação da mais valia produzida orientando-a no sentido da garantia do emprego, da melhoria das condições do trabalho e da criação da estrutura e experiências que contribuam para uma futura direcção da economia pelos trabalhadores, ao serviço do povo português.

2.7. — Promover a reclassificação de todos os elementos em relação aos quais se verifique desadaptação às funções que desempenham, seja por incapacidade, seja por se provar a sua desadaptação aos novos critérios a que a empresa e a economia em geral terão de obedecer.

2.8. — Orientar a sua actuação no sentido de combater a disciplina patronal capitalista, visando a construção duma disciplina revolucionária ao serviço do controlo operário, do reforço da organização dos trabalhadores e do contributo a dar ao avanço do processo revolucionário.

C — Modos de actuação, ligação e poder de decisão do controlo operário

1. MODO DE ACTUAÇÃO

Dada a especificidade de cada um dos sectores da empresa, cabe aos Conselhos responsáveis pelo seu controlo, porque perfeitamente inseridos no trabalho, a organização e estrutura dos mesmos e a opção por uma linha de conduta que permita a exacta efectivação dos princípios atrás referidos.

2. LIGAÇÃO E PODER DE DECISÃO

2. Ligação

A ligação será feita entre as bases e o C.D.T. por intermédio dos *Coordenadores de Controlo do Sector*.

2.2 Poder de Decisão

O Poder de Decisão é o inerente ao controlo, à contestação e à reivindicação e situa-se, de acordo com o grau de importância dos problemas, em três níveis:

- a nível de sector, com participação dos respectivos conselhos;
- a nível de C.D.T., em reunião com os Coordenadores de Controlo do Sector e se necessário, com os próprios sectores.
- a nível de A.G.T., órgão máximo de toda a estrutura vertical de trabalhadores verdadeiramente organizados e revolucionários.

3. COORDENADORES DE CONTROLO DO SECTOR

Os Coordenadores do Controlo do Sector serão os elementos do C.D.T. ou os elementos por estes nomeados e ratificados nos próprios sectores que, com base no actual organigrama da empresa, se enquadram nas diversas secções do sector e que terão por funções:

3.1. — Recolher, centralizar e coordenar as actividades do Conselho do Sector de que é responsável e transmiti-las, por relatórios, ao C.D.T.

3.2. — Incentivar a promoção de reuniões dos Conselhos de Controlo de Sector com os trabalhadores dos respectivos sectores para discussão e apreciação dos problemas com eles relacionados.

3.3. — Para além dos dois pontos anteriores, que correspondem às funções específicas dos coordenadores de controlo do sector, cabe-lhes ainda envidar os esforços necessários para promover, paralelamente a uma campanha de dinamização do controlo operário, a eleição dos elementos que constituirão os Conselhos de Controlo do Sector.

OS CONSELHOS DE CONTROLO OPERÁRIO DE SECTOR E OS RESPECTIVOS COORDENADORES DE CONTROLO DO SECTOR ESTÃO DEFINIDOS NO ORGANIGRAMA EM ANEXO

4. LIGAÇÃO DO CONSELHO AO DELEGADO DO GOVERNO

4.1. — Os elementos do Conselho responsáveis pela coordenação do Controlo Operário de Sector respondem também perante o Delegado do Governo.

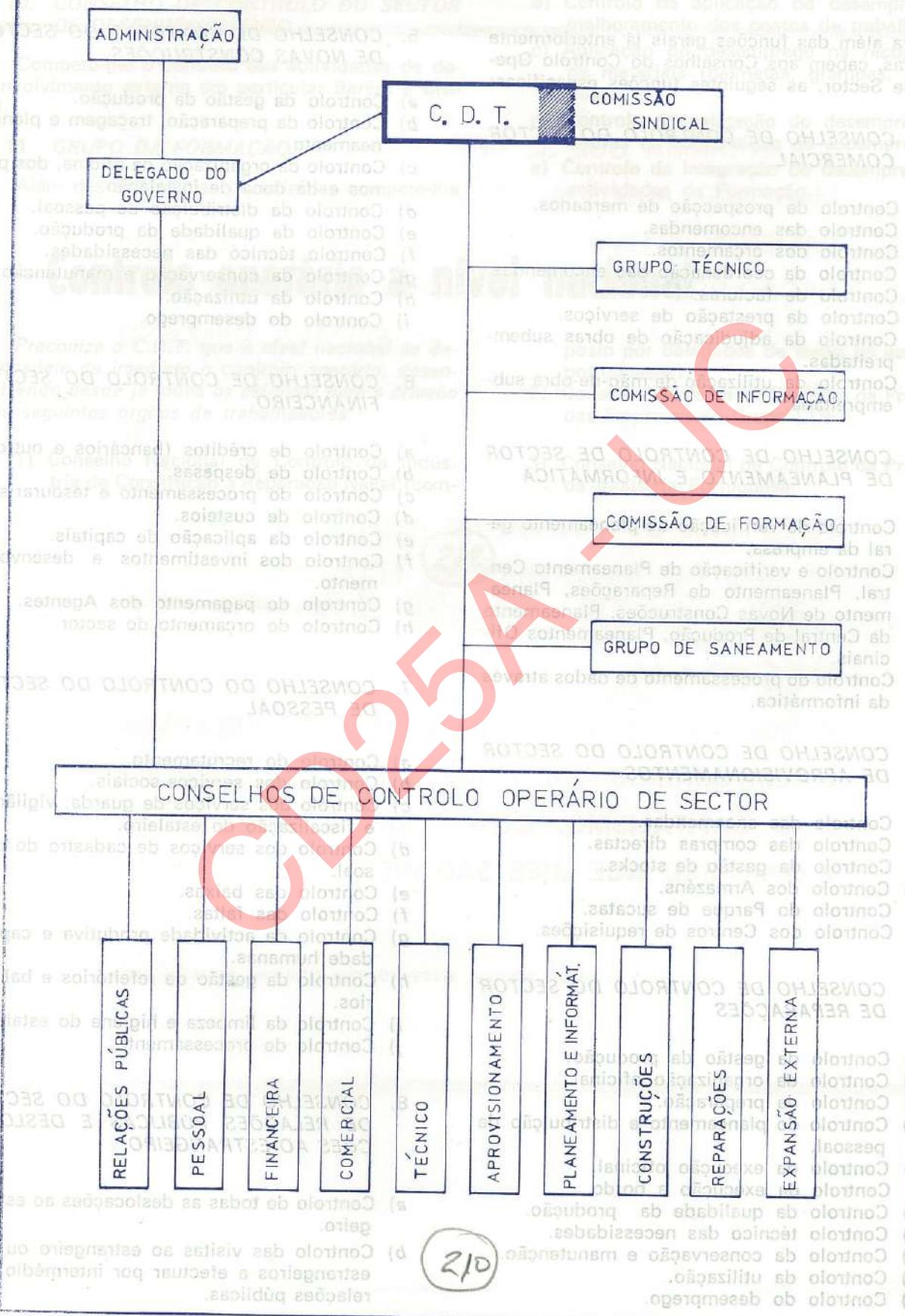
4.2. — Serão também estes a ser contactados pelo Delegado do Governo para qualquer assunto que diga respeito ao sector.

4.3. — Sempre que o Conselho tenha necessidade da presença do Delegado do Governo deve solicitar a sua comparência nas reuniões.

Este plano de reestruturação foi distribuído a todos os elementos do C.D.T. que após discussão o aprovou na íntegra, por unanimidade, decidindo a sua distribuição a todos os trabalhadores.

Os elementos da Rocha, que participaram nessa reunião, terão a seu cargo a adaptação deste estudo às condições específicas daquele estaleiro.

ORGANIGRAMA DO C. D. T.



210

155

D — Funções específicas dos Conselhos de Controlo Operário

Para além das funções gerais já anteriormente definidas, cabem aos Conselhos do Controlo Operário de Sector, as seguintes funções específicas:

1. *CONSELHO DE CONTROLO DO SECTOR COMERCIAL*
 - a) Controlo da prospecção de mercados.
 - b) Controlo das encomendas.
 - c) Controlo dos orçamentos.
 - d) Controlo da coordenação das encomendas.
 - e) Controlo de facturas.
 - f) Controlo da prestação de serviços.
 - g) Controlo da adjudicação de obras subempreitadas.
 - h) Controlo da utilização de mão-de-obra subempreitada.
2. *CONSELHO DE CONTROLO DE SECTOR DE PLANEAMENTO E INFORMÁTICA*
 - a) Controlo de verificação do planeamento geral da empresa,
 - b) Controlo e verificação de Planeamento Central, Planeamento de Reparações, Planeamento de Novas Construções, Planeamento da Central de Produção, Planeamentos Oficiais.
 - c) Controlo do processamento de dados através da informática.
3. *CONSELHO DE CONTROLO DO SECTOR DE APROVISIONAMENTOS*
 - a) Controlo das encomendas.
 - b) Controlo das compras directas.
 - c) Controlo da gestão de stocks.
 - d) Controlo dos Armazéns.
 - e) Controlo do Parque de sucatas.
 - f) Controlo dos Centros de requisições.
4. *CONSELHO DE CONTROLO DO SECTOR DE REPARAÇÕES*
 - a) Controlo da gestão da produção.
 - b) Controlo da organização oficial.
 - c) Controlo da preparação.
 - d) Controlo do planeamento e distribuição de pessoal.
 - e) Controlo da execução oficial.
 - f) Controlo da execução a bordo.
 - g) Controlo da qualidade da produção.
 - h) Controlo técnico das necessidades.
 - i) Controlo da conservação e manutenção.
 - j) Controlo da utilização.
 - l) Controlo do desemprego.
5. *CONSELHO DE CONTROLO DO SECTOR DE NOVAS CONSTRUÇÕES*
 - a) Controlo da gestão da produção.
 - b) Controlo da preparação, traçagem e planeamento.
 - c) Controlo da organização da oficina, dos planos e da doca de instalação.
 - d) Controlo da distribuição de pessoal.
 - e) Controlo da qualidade da produção.
 - f) Controlo técnico das necessidades.
 - g) Controlo da conservação e manutenção.
 - h) Controlo da utilização.
 - i) Controlo do desemprego.
6. *CONSELHO DE CONTROLO DO SECTOR FINANCEIRO*
 - a) Controlo de créditos (bancários e outros).
 - b) Controlo de despesas.
 - c) Controlo do processamento e tesouraria.
 - d) Controlo de custeios.
 - e) Controlo da aplicação de capitais.
 - f) Controlo dos investimentos e desenvolvimento.
 - g) Controlo do pagamento dos Agentes.
 - h) Controlo do orçamento do sector.
7. *CONSELHO DO CONTROLO DO SECTOR DE PESSOAL*
 - a) Controlo do recrutamento.
 - b) Controlo dos serviços sociais.
 - c) Controlo dos serviços de guarda, vigilância e fiscalização do estaleiro.
 - d) Controlo dos serviços de cadastro do pessoal.
 - e) Controlo das baixas.
 - f) Controlo das faltas.
 - g) Controlo da actividade produtiva e capacidade humanas.
 - h) Controlo da gestão de refeitórios e balneários.
 - i) Controlo da limpeza e higiene do estaleiro.
 - j) Controlo do processamento.
8. *CONSELHO DE CONTROLO DO SECTOR DE RELAÇÕES PÚBLICAS E DESLOCAÇÕES AO ESTRANGEIRO*
 - a) Controlo de todas as deslocações ao estrangeiro.
 - b) Controlo das visitas ao estrangeiro ou dos estrangeiros a efectuar por intermédio das relações públicas.

9. **CONSELHO DE CONTROLO DO SECTOR TÉCNICO**

Compete-lhe o controlo das actividades de desenvolvimento tecnológico.

10. **CONSELHO DE CONTROLO DO SECTOR DE DESENVOLVIMENTO**

Compete-lhe o controlo das actividades de desenvolvimento externo em particular Barém e Brasil.

11. **GRUPO DA FORMAÇÃO**

Além das actividades já definidas compete-lhe

funções de controlo do desemprego, particularmente no que diz respeito a:

- a) Controlo da aplicação do desemprego em obras de carácter social e público.
- b) Controlo da aplicação do desemprego no melhoramento dos postos de trabalho.
- c) Aplicação do desemprego na recuperação de materiais (palmetas, grampas, electrodos).
- d) Controlo da aplicação do desemprego em tarefas de substituição de subempreitadas.
- e) Controlo da integração do desemprego nas actividades da Formação.

E — Controlo operário a nível nacional

Preconiza o C.D.T. que a nível nacional se desencadeie de imediato o controlo operário, desenvolvendo desde já todos os esforços para a criação dos seguintes órgãos de trabalhadores:

- 1) Conselho Nacional de Controlo da Indústria de Construção e Reparação Naval (com-

posto por delegados de todos os estaleiros portugueses).

- 2) Conselho Nacional de Controlo da Produção das Empresas do Grupo CUF.

- 3) Conselho Nacional de Controlo da Produção da Indústria Portuguesa.

2/2

CD 25A

O PANORAMA QUE SE DESCREVE É MUITO GRAVE, MAS NÃO ASSUSTA, POIS CORRESPONDE EFECTIVAMENTE, A UMA FASE SÓCIO-POLÍTICA DE ELIMINAÇÃO DOS ERROS DO CAPITALISMO MONOPOLISTA E LATIFUNDIÁRIO QUE CARACTERIZAVA O NOSSO PAÍS E AINDA A CRISE DO CAPITALISMO INTERNACIONAL. NO ENTANTO, PARA QUE ELE NÃO SE TORNE IRREMEDIÁVEL, FORÇOSO É QUE O POVO PORTUGUÊS TOME, DECISIVAMENTE, A SEU CARGO A CONSTRUÇÃO DO NOVO SISTEMA ECONÓMICO SOCIALISTA, E QUE AS CLASSES TRABALHADORAS **DECIDAM**, CONSCIENTEMENTE, OPTAR ENTRE O SOCIALISMO, COM OS SACRIFÍCIOS RELATIVOS E TEMPORÁRIOS QUE EXIGE A SUA CONSTRUÇÃO, E O CAPITALISMO, COM TODA A EXPLORAÇÃO E OPRESSÃO QUE LHES SÃO INERENTES.

(PLANO DE ACÇÃO POLÍTICA APROVADO PELO CONSELHO DE REVOLUÇÃO)