

## O movimento operário na empresa Setenave

Jorge Fontes<sup>1</sup>

Neste artigo, debruçar-nos-emos sobre a história do maior projecto histórico nacional de laboração de um estaleiro de construção naval, a empresa Setenave, no estaleiro da Mitrena, em Setúbal. O seu estudo, estamos em crer, é uma peça central na compreensão da história do capitalismo português e do seu produto directo, o movimento operário – pois imbrica-se profundamente na textura do modo específico da formação económico-social portuguesa ao longo do século XX.

Na verdade, a história dos estaleiros navais confunde-se com a do maior grupo económico do século XX português, a Companhia União Fabril (CUF), da família Mello, que a par do grupo de Champalimaud, são os únicos a partir de uma base industrial para o sector bancário e financeiro. A Setenave será nacionalizada a 1 de Setembro de 1975, em pleno PREC, pela mão de Vasco Gonçalves, passando a fazer parte do sector empresarial do Estado. A sua existência vai passar por sucessivas crises que colocarão em causa a sua existência. Debate-se acaloradamente a sua importância estratégica na viabilização de um plano de desenvolvimento da marinha mercante nacional, no esbatimento dos fretes pagos aos navios estrangeiros, no seu papel de arrastamento económico de empresas a montante e a jusante; ou a sua inviabilidade económica no contexto das crises do petróleo e consequente redução das capacidades navais a nível mundial, na impossibilidade de competir com os novos estaleiros do Sudoeste Asiático, no sorvedouro de dinheiros do erário público e as imposições de redução da capacidade industrial naval em decorrência da nossa adesão à CEE.

O desmantelamento dos estaleiros nacionais está acompanhado pela recuperação das bases económicas dos grupos que foram abalados pela revolução de Abril. O Grupo Mello acabaria por reganhar o controlo da Setenave, após turbulentos conflitos sociais que se saldariam com a assinatura de “pactos sociais”.

---

<sup>1</sup> IHC/FCSH-UNL.

### **As origens**

As suas origens remotas remontam à formação da empresa CUF em 1898 (ainda na vigência da monarquia constitucional) pelo industrial Alfredo da Silva.

Em 1937, com a adjudicação da exploração do Estaleiro Naval da Administração do Porto de Lisboa, na Rocha do Conde de Óbidos, o maior estaleiro português da época está nas mãos de Alfredo da Silva. Durante os anos da II Guerra Mundial, o estaleiro torna-se o principal reparador da frota comercial portuguesa. Seguindo um projecto de expansão, a CUF apresenta ao Governo a proposta de construção de um novo grande estaleiro na baía da Margueira, junto a Cacilhas, na margem sul do rio Tejo. Para esse efeito, nasce em 1961 a empresa Lisnave, cujos estaleiros são inaugurados em 1967. Já não se encontravam vivos nem Alfredo da Silva nem o seu sucessor, Manuel de Mello. Os filhos do último (Jorge e José) vão partilhar responsabilidades, ficando o primeiro com a parte industrial e o segundo com o sector financeiro.

Sob a égide da Lei do Condicionamento Industrial do Estado Novo, formaram-se sete grandes grupos económicos que dominavam monopolisticamente a economia portuguesa. No topo, o grupo CUF, que integrava cerca de 186 empresas – dos têxteis aos adubos, da metalurgia aos transportes marítimos, do comércio aos negócios imobiliários, dos seguros à finança, dos supermercados à petroquímica, da construção naval à informática –, cabendo-lhe cerca de 10% do PIB e empregando à volta de 100 mil pessoas.

A Lisnave dispunha de uma excepcional condição geográfica, na convergência das principais rotas de petroleiros e mineraleiros do mundo, especializando-se na sua reparação e manutenção, que será ainda potenciada pelos desenvolvimentos na conjuntura internacional, com o encerramento do canal do Suez e a subsequente preferência dos armadores pela rota do Cabo.

Já a Setenave, que é projetada como um grande estaleiro de construção naval, surge neste contexto, já que se tornava expectável que para o transporte de ramas de petróleo, fosse mais rentável a construção de grandes navios. É fundada em 27 de Maio de 1971, tendo por principais acionistas a CUF e a Lisnave, bem como instituições bancárias como a Caixa Geral de Depósitos e o Banco de Fomento. Em 6 de Abril de 1972 iniciam-se as dragagens no rio Sado (em Setúbal), dando origem a uma ilha com a superfície de 1 000 000 m<sup>2</sup>.

A evolução da conjuntura internacional ajuda a explicar várias vicissitudes da vida da empresa. Como já referimos, o fecho do canal do Suez (1967), o *boom*

nas encomendas dos estaleiros pelos superpetroleiros, o sucesso da Lisnave que “estava a rebentar pelas costuras”, e o embargo total da OPEP a Portugal em retaliação pela utilização da base das Lajes na guerra do Yom Kippur aceleram a necessidade de construção de um novo grande estaleiro de construção naval, facilitado pela não adesão de Portugal ao acordo da OCDE de 1969 que estabelecia a liberalização completa do sector, a necessidade da Soponata de reduzir os custos com fretes pagos ao estrangeiro e ainda a projectada articulação com a refinaria de Sines, no chamado projecto dos 3 S (Setenave, Soapanata e Sines).

A crise do petróleo de 1973, que irá provocar um gigantesco retraimento nas encomendas de novos navios, a descoberta de petróleo no mar do Norte, a previsível queda da marinha mercante nacional pós descolonização, a nova divisão internacional do trabalho com a realocização produtiva em sectores mais rentáveis para a acumulação de capital e a aposta na indústria naval como pilar do *take off* económico do Sudoeste Asiático – alicerçado em gigantescos apoios estatais e baixíssimos custos de mão-de-obra, bem como o ruinoso acordo da Setenave com os armadores internacionais em escudos, por imposição de Marcelo Caetano, que esperava por esta via acumular fortes divisas, provocaram a entrada do novo estaleiro em funcionamento já num cenário sombrio. Precavendo-se, a Setenave vai assim laborar, na prática, simultaneamente como um estaleiro de reparação e outro de construção.

A inauguração oficial dá-se pouco tempo depois da revolução dos cravos de 25 de Abril, a 6 de Agosto de 1974, mas só entrará em laboração a 16 de Junho de 1975 com a entrada nos estaleiros do navio *Montemuro*, da Soponata.

### **A Setenave na revolução portuguesa**

O 25 de Abril encontra a Setenave em período de instalação. Os trabalhadores são recrutados na Lisnave, na CUF, no Serviço Nacional de Emprego (cursos de formação profissional) e também no estrangeiro, procurando-se emigrantes portugueses que trabalhavam em estaleiros europeus.

Trata-se de uma população bastante jovem, muitos deles vindos do Sul do País (mantendo-se assim os vínculos com o elemento rural), mas com uma elevada dispersão geográfica de recrutamento e residência, uma formação escolar superior à média, embora com baixa formação profissional.

Numa empresa sem estruturas de organização laboral autónomas, os elementos vindos da Lisnave e da CUF eram os mais experientes, portadores

das tradições de luta contra as Comissões Internas de Empresa e da emblemática greve de 1969 na Lisnave, que resultou em centenas de despedimentos. Como veremos, a Lisnave terá um papel de arrastamento da acção operária nos estaleiros da Mitrena.

A primeira grande mobilização ocorre em Maio de 1974, quando os operários se concentram espontaneamente junto ao edifício da Escola de Formação e se constitui uma comissão negociadora *ad-hoc*. Os restantes trabalhadores fazem confluír as suas reivindicações com os operários, apresentando-se um conjunto de reivindicações à administração, com ultimato, e entra-se em greve de duração ilimitada, com uma assembleia-geral de trabalhadores a funcionar em permanência.

A administração vai tentar negociar as reivindicações em conjunto com a Lisnave, o que acaba por ser aceite. Algumas reivindicações completamente satisfeitas foram: 13.<sup>o</sup> mês, participação nos lucros, subsídio de férias, congelamento dos salários mais elevados, subsídio de férias e para acidentes de trabalho, infantários e o estabelecimento de um conjunto de direitos políticos e sindicais dentro dos estaleiros, entre outras.<sup>2</sup>

A 27 de Maio elege-se a primeira Comissão de Trabalhadores da Setenave (CTS). Contudo, uma assembleia-geral realizada no Clube Naval Setubalense destitui a anterior comissão e elege outra, de cunho fortemente anticapitalista. A segunda CTS (de Julho de 1974 a Maio de 1975) bem como a terceira (de Maio a Dezembro de 1975) estarão politicamente hegemónicas pela extrema-esquerda durante todo o PREC. Só após o 25 de Novembro de 1975 irá o PCP dirigir a CTS (bem como todos os restantes órgãos representativos dos trabalhadores) sem descontinuidades até ao término da empresa – ao contrário do sucedido na Lisnave, cuja comissão de trabalhadores (CT) é ganha pela UGT em 1986.

Como referido, as CTS, durante a revolução portuguesa, centram as suas reivindicações em temáticas anticapitalistas e igualitárias, como a luta pela aproximação das diversas categorias e redução do leque salarial, congelamento dos salários mais elevados, inclusão dos subempregados, abolição dos contratos a prazo e do regime experimental, redução dos privilégios do pessoal superior. Sobretudo a terceira CTS vai inserir a mobilização dos trabalhadores

---

<sup>2</sup> Lima, Marinús Pires de. A acção operária na Lisnave: análise da evolução dos temas reivindicativos. *Análise Social*. Lisboa: Análise Social, vol. XIII (52) n.º 52, pp. 853, 854, 1977.

da Mitrena no contexto mais geral da dinâmica revolucionária, procurando articular-se com outras comissões de trabalhadores, moradores e soldados, numa lógica de estabelecimento de um “poder popular” no marco de uma nova sociedade socialista.<sup>3</sup>

O PCP, já coordenado na sua nova tática de aposta nas CT, adquire cada vez mais força na Setenave durante o “Verão Quente”. Ferozmente crítico do papel da extrema-esquerda, esta corrente afirma-se politicamente pela prioridade dada à exigência de nacionalização da empresa, o que ocorrerá em 1 de Setembro de 1975 pelas mãos de Vasco Gonçalves – ao contrário da Lisnave, devido à sua elevada componente de capital estrangeiro.

Numa brochura da sua célula na empresa, intitulada “Esquerdismo, cavalo de Tróia dos Melos”, o PCP procurará fazer um balanço deste período, de modo a explicar o seu papel minoritário numa empresa estratégica de elevada concentração operária, que se justifica pela “predominância do pessoal não operativo”, apontando-se como “talvez a razão principal” a “origem pequeno-burguesa desses trabalhadores, a sua condição intelectual superior”<sup>4</sup>; criticando-se a abortada tentativa de construção de um sindicato da construção naval (que fraccionaria o Sindicato dos Metalúrgicos), a oposição ao MFA, a ocorrência em que “a UDP invadiu o estaleiro de cartazes contra a nacionalização da empresa”<sup>5</sup> ou ainda o dia de paralisação em solidariedade com o Chile.

### **A Setenave e a “normalização democrática”**

Derrotada a esquerda militar com o golpe de 25 de Novembro de 1975, mas cristalizadas uma série de conquistas laborais, estabelecida uma rede de serviços públicos democratizantes, no quadro de uma economia fortemente nacionalizada e intervencionada (como, aliás, na generalidade dos Estados da Europa Ocidental), as eleições para a nova CTS, em Janeiro de 1976, irão dar a vitória à lista afecta ao PCP (com 45% dos votos, contra os 13,1% da UDP e os 12,5% do PS). Os comunistas detinham também a maioria dos delegados sindicais, bem como a hegemonia no sindicato mais importante da empresa, o dos metalúrgicos.

---

<sup>3</sup> Rosa, Teresa, et al, *Sistemas de Trabalho, Consciência e Acção Operária na Setenave*, ISCTE, 1983, policopiado, pp. 479-483.

<sup>4</sup> Célula do PCP Setenave. *Esquerdismo, Cavalo de Tróia dos Melos*, s.d., policopiado, p.2.

<sup>5</sup> *Idem*, p.12.

Os eixos políticos de intervenção sintonizam-se com um programa que caracterizaríamos de “nacional-desenvolvimentismo”. As prioridades passam a ser, por um lado, a defesa da nacionalização da empresa no contexto do sector empresarial do Estado, os chamados “sectores não capitalistas” que serviriam de barreira ao avanço da reacção e permitiriam, através de uma articulação racional do sector produtivo (nomeadamente em conjugação com a reforma agrária), a independência e o desenvolvimento nacional, bem como a elevação das condições de vida dos trabalhadores; e por outro, condição *sine qua non*, a viabilização económica e financeira da empresa, que por inerência das suas características se encontra altamente exposta não só aos riscos da evolução dos ciclos da economia mundial, a qual, por via da sua localização estratégica na confluência das rotas do comércio internacional, serve de barómetro referencial excepcional, mas também aos ciclos de outras indústrias chave, nomeadamente o petróleo, o combustível da chamada 2.<sup>a</sup> Revolução Industrial, paradigma do século XX.

Em 1980 laboram 6757 trabalhadores no estaleiro, o que constitui o pico máximo de ocupação da Mitrena. Os números tinham vindo sempre a crescer (1974: 2414; 1975: 4007; 1977: 6162; 1979: 6253) mas a partir desta data a descida será vertiginosa. Registam-se 6087 trabalhadores em 1982, 4841 em 1984 e 2650 em 1989.

Também neste ano aplica-se na Setenave a nova legislação das CT, que introduz o método de Hondt, medida contestada tanto pelo PCP como pela UDP. As eleições marcam uma tendência de estabilidade na sua composição. O PCP (lista unitária) obtém resultados sempre acima dos 50% e elege em média 7 mandatos; segue-se o PS com cerca de 20% e dois mandatos; e a UDP, que varia entre os 15,8% e dois mandatos de 1980 e os 12,1% e um mandato em 1986. Os “unitários” ultrapassam os “imbróglis” de articulação com as outras correntes, elegendo um secretariado da CT, que passa a dirigir directamente as negociações com a administração.

As chamadas “reivindicações 80” surgem num contexto em que o poder de compra dos trabalhadores da Setenave tinha caído para níveis significativamente abaixo dos da Lisnave e mesmo de muitas empresas metalúrgicas do distrito de Setúbal. São portanto reivindicações salariais que ocupam o centro das negociações, num processo que terminará com uma percentagem média de aumento de 11,8%, ou seja 1700\$00 escudos e a fixação das diuturnidades em 500\$00 a cada cinco anos.

O ano de 1981 marca um ponto de inflexão nas relações laborais no estaleiro. Apesar de as reivindicações terem progressivamente passado de um carácter qualitativo (controlo operário, cogestão, etc.) para uma dimensão mais quantitativa (aumentos salariais, prémios, etc.) e de se ter assistido a uma degradação das conquistas laborais, verificou-se alguma estabilidade na empresa, possibilitada por um certo clima de optimismo acerca da sua viabilidade e pelo estabelecimento de canais de comunicação com a administração, considerados positivos pela CT, que dirigia as suas críticas mais para a componente externa (Governo) que para a dimensão interna.

Em Dezembro de 1980, a empresa é declarada em situação económica difícil pelo Governo AD, em Janeiro de 1981 a estação de desgasificação (um dos sectores mais lucrativos) é entregue à Lisnave (privada, com participação dos Mello), o presidente do Conselho de Administração (tido como próximo do MDP/CDE) é afastado, começam os salários em atraso e negocia-se um contrato com a Thyssen em que os estaleiros se limitam a fornecer mão-de-obra, o que provoca a indignação dos quadros técnicos.

O contexto social é o mais quente desde o PREC. O FMI intervém em Portugal em 1979 e 1983, a AD governa seguida pelo Bloco Central (que desfaz o “sonho” comunista da “maioria de esquerda”), a revisão constitucional de 1982 é percebida pela esquerda como um ataque a Abril, a CGTP declara as primeiras duas greves gerais em Portugal desde 1934 (12 de Fevereiro e 11 de Maio de 1982), começa a registar-se o drama dos salários em atraso (e o seu cortejo sombrio de fome e suicídios) e uma carta de José de Mello ao primeiro-ministro propondo milhares de despedimentos na indústria naval inflama ao rubro os ânimos dos trabalhadores.

### **O “pacto social”**

Em 1979, a indústria naval ocupava 28 mil empregos directos, mais 5 mil em regime de subempreitada e cerca de 100 mil portugueses dependiam indirectamente desta actividade<sup>6</sup>, constituindo o eixo Lisboa-Setúbal o maior centro de reparação a nível mundial. Em 1984, representava cerca de 3% do volume de emprego da indústria transformadora e 6% do PIB industrial, sendo um sector com um produto *per capita* superior ao da média da indústria em

---

<sup>6</sup> Fernandes, Paulo Jorge Martins, *As Relações Sociais de Trabalho na Lisnave, Crise ou redefinição do papel dos sindicatos?*, 2 vols. Tese de mestrado em Sociologia do Trabalho, das Organizações e do Emprego, ISCTE, 1999, p. 80.

cerca de 40 a 50%<sup>7</sup>, e estando os dois principais estaleiros (Lisnave e Setenave) vocacionados para o mercado externo, permitindo uma significativa entrada de divisas.

Para completar o quadro, a maior parte dos estaleiros, as companhias de transportes marítimos e a banca encontravam-se nacionalizadas, o que facilitaria, pelo menos teoricamente, a articulação de sinergias, a libertação do garrote de estrangulamento financeiro devido ao crédito e uma política de subsídios estatais (indispensável a nível mundial, por se tratar de uma indústria de capital intensivo) que pelo menos se nivelasse com a dos países da OCDE.

Os sucessivos encontros da Comissão Coordenadora das Comissões de Trabalhadores da Indústria Naval (CCCTIN) apontam neste sentido. Em 1984 um grupo de trabalho que reúne um membro da CTS e da CCCTIN, economistas e ex-dirigentes da Setenave, dos estaleiros de Viana do Castelo e da Soponata, define um programa de reapetrechamento da marinha mercante nacional (já envelhecida e obsoleta) como um meio de viabilização económica do sector. Também governos chegaram a legislar no sentido da criação de um centro de projectos ou a prometer a construção de novos navios, mas estas intenções nunca chegaram a bom porto.

Na Setenave procura-se reagir à crise com a introdução de métodos inovadores, como o *jumboizing* (alongamento do navio), mas foi o caso do petroleiro *Setebello* (S-106) que iria marcar todo o período posterior. Devido a atrasos na sua entrega, o armador Thyssen queria denunciar o contrato. Em Janeiro de 1983, os trabalhadores encontravam-se à espera de receber o salário de Dezembro e o subsídio de férias, pairando sobre o estaleiro o espectro do encerramento, como chegou a ser noticiado na comunicação social. No fim do mês, chega-se a um acordo histórico nas relações de trabalho em Portugal. Pela primeira vez numa empresa pública, os trabalhadores aceitavam perder direitos a troco da viabilização económica.

O Governo comprometia-se a assegurar o funcionamento do estaleiro para o acabamento do S-106 até Agosto e os trabalhadores aceitaram em plenário, após forte controvérsia, a retenção de 6% do seu salário, não pagamento de prémios e horas extraordinárias, subsídios de turno, além de abdicarem do direito à greve (excepto quando convocada nacionalmente). A CTS encarou estas medidas como “uma forma de empenhamento responsável e patriótico

---

<sup>7</sup> Grupo de Trabalho *ad-hoc*. A indústria naval em Portugal, contributos para a sua viabilização, G.T. 1984, policopiado, p. 8.



dos trabalhadores da Setenave, e como um desafio consciente e decidido à viabilização futura da empresa”<sup>8</sup>. O *Setebello* faria as suas provas de mar em Agosto, os trabalhadores começam a sair às centenas em “rescisões voluntárias” e a empresa sobreviveria ainda, agonizante, mais meia dúzia de anos.

O jornal *Expresso* rotularia este acordo como um “pacto social”<sup>9</sup>. Com efeito, num contexto de aguda crise económica, começa a discutir-se com cada vez mais insistência na sociedade portuguesa a necessidade de um “diálogo social” capaz de institucionalizar e regular as relações laborais, que atingiam um grau de radicalidade sem precedentes desde o período revolucionário. Na indústria naval, a Lisnave foi ocupada militarmente em Junho de 1983 para se libertar o navio *Dóris*, que tinha sido retido pelos trabalhadores com salários em atraso; e uma manifestação dos estaleiros navais em Fevereiro de 1984 na Ponte 25 de Abril foi violentamente reprimida pela polícia.

Após a ressaca do “caso *Dóris*” e os despedimentos na Lisnave (que atingiam vários activistas sindicais), a UGT irá conquistar a CT em 1986. Um ano depois a CGTP entraria finalmente na Concertação Social, após três anos de cadeiras vazias. Na Setenave saíram 2000 trabalhadores entre 1980 e 1987 e mais 1300 em 1988. Neste ano, o PCP e a UDP passam a concorrer em listas conjuntas, nunca conseguindo o PS atingir os 30% dos votos.

Os despedimentos foram acompanhados de um recurso cada vez maior à subcontratação, mas não obstante a asfixia das dívidas de curto prazo, a ausência de apoios públicos apropriados e a falta de encomendas de armadores nacionais desde 1978, em 1987 a Setenave ocupava o 2.º lugar a nível europeu quanto à tonelagem docada e número de navios reparados (superiores a 30 000 toneladas), e a nível mundial ocupava o 3.º lugar em relação à tonelagem docada<sup>10</sup> e em 1988 era o 5.º maior estaleiro de construção do mundo.<sup>11</sup>

A Setenave verá a sua gestão privatizada um ano depois, em 1989, três anos após a entrada de Portugal na CEE (que implicava significativos constrangimentos à indústria naval nacional) e durante a vigência da maioria absoluta do PSD de Cavaco Silva. A Solisnor (um consórcio entre a Lisnave, a

---

<sup>8</sup> Grupo Trabalho Informação da Comissão Coordenadora das Comissões de Trabalhadores da Indústria Naval. Dossier imprensa. Janeiro 1983, policopiado, p. 62.

<sup>9</sup> Idem, p. 66.

<sup>10</sup> Fernandes, Paulo Jorge Martins. *As relações Sociais de Trabalho na Lisnave, Crise ou redefinição do papel dos sindicatos?* 2 Vol., Tese de Mestrado em Sociologia do Trabalho, das Organizações e do Emprego, ISCTE, 1999, p.117

<sup>11</sup> Federação dos Sindicatos de Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal. *Indústria Naval faz falta a Portugal*. 1987, policopiado, p.11.

Soponata e noruegueses da Barber International, Wilhelmsen e Platou) passaria a explorar o estaleiro da Mitrena.

Em 1998, os Mello compram a Setenave ao Estado por 5 milhões de contos e no ano 2000 o estaleiro da Margueira é desactivado, transferindo-se a Lisnave para a Mitrena, onde subsiste com resultados financeiros positivos, empregando cerca de 300 trabalhadores efectivos e mais 900 em regime de subempregada.

### **Conclusão**

Seja no quadro de um regime autoritário, numa situação revolucionária ou numa democracia liberal, no contexto de uma empresa privada ou nacionalizada, numa dinâmica de reivindicações ofensivas ou defensivas, a indústria naval e a Setenave em concreto serviram de eixo nevrálgico por onde passou a configuração específica da relação de forças entre as classes sociais, de tubo de ensaio de soluções de engenharia social e de elemento arrastador, sinalizador e referencial para a movimentação, comportamento, humor e acção do conjunto da classe trabalhadora, constituindo-se assim como um *case study* exemplar para uma história do trabalho.

Foram também o balão de ensaio de uma nova forma de relações industriais pós revolucionária e institucionalista. O acordo de viabilização da Setenave em 1983 é a primeira peça de montagem do *puzzle* da concertação social em Portugal, traduzido na assinatura dos primeiros pactos sociais, que vingam após sérias derrotas do movimento operário, nomeadamente na indústria naval, que começa a ser desmantelada, no contexto da adesão à CEE, da desnacionalização da economia e da entrega aos privados do sector industrial e produtivo.

Na verdade, podemos perguntar-nos se o resultado da revolução portuguesa de 1974-75, consagrado na Constituição de 1976, não foi, talvez, o único verdadeiro “pacto social” ao longo do século XX português<sup>12</sup> – e o sucessivo recuo das conquistas laborais no contexto das intervenções do FMI, da adesão à CEE, das leis dos contratos a prazo ou da abertura da banca ao capital privado e do desmantelamento do sector empresarial do Estado não são

---

<sup>12</sup> Ver Varela, Raquel. Ruptura e Pacto Social em Portugal. Um Olhar sobre as Crises Económicas, Conflitos Políticos e Direitos Sociais em Portugal (1973-1975, 1981-1986. In: *Quem Paga o Estado Social em Portugal?* Lisboa: Bertrand, 2012, pp. 71-108.

o acumular das condições económicas, jurídicas, políticas e sociais necessárias para a vitória do projecto neoliberal. Se foi central para Thatcher a derrota dos mineiros ou para Reagan a vitória sobre os controladores aéreos, talvez possamos estabelecer a mesma hipótese para Portugal: os chamados “pactos sociais”, na verdade, são derrotas estratégicas do movimento operário que estabelecem um novo quadro de relações laborais duradouramente precarizadas.