



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

De cidade litorânea a cidade portuária: novas configurações socioespaciais local/global no Litoral Norte de São Paulo, Brasil

Guilherme Pereira Botacini

guilhermepbotacini@gmail.com

Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP

Brasil

Prof^a. Dr^a. Rosana Baeninger

baeninger@nepo.unicamp.br

Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP

Brasil



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

RESUMEN

Este estudo se insere no Observatório das Migrações em São Paulo (Nepo/Unicamp-Fapesp/CNPq). Analisa as transformações recentes nos processos migratórios neste espaço do Litoral Norte paulista, com a transformação de cidade turística, em especial São Sebastião e Caraguatatuba, para a posição de espaço portuário na atual divisão social do trabalho em São Paulo (Gonçalves, 1998). Na última década, o Litoral Norte paulista recebeu novos investimentos que o inseriram no setor energético e logístico do país (Carmo, 2012). Antes a região, especialmente ancorada na figura do TEBAR (Terminal Privativo da Petrobras) possuía alguma importância nos planos da estatal do petróleo e dos diversos capitais vinculados ao setor energético. Atualmente, a despeito da atual crise política e financeira dos diversos negócios do setor, houve a construção da UTCGA (Estação de Tratamento de Gás Monteiro Lobato) em 2013, em Caraguatatuba, e a descoberta dos campos de exploração da camada Pré-Sal na costa do sudeste brasileiro. Nesse contexto, o Litoral Norte paulista se inseriu na estratégia de articulação global do capital transnacional. No século XXI passou de sua “vocação” para o turismo de veraneio para as transformações recentes que inserem cidades da região nas novas lógicas, mercados e “vocações” (Harvey, 2003) no âmbito da dinâmica do capital internacional, com novos investimentos no setor energético e logístico do país. A potencialidade do Porto de São Sebastião se nota por possuir a maior entrada de petróleo cru, diesel, gasolina e nafta do país. A isto se somam os investimentos do setor energético na região com a crescente entrada e expansão do capital transnacional, e, numa escala nacional e global, abriram caminho para uma nova onda de investimentos na malha logística da região: a duplicação da Rodovia dos Tamoios e sua concessão, a construção do contorno viário ligando São Sebastião (o Porto) e Caraguatatuba e a ampliação do Porto de São Sebastião (Carmo, 2012). Tais investimentos, especialmente os rodoviários, serão responsáveis por retirar do fluxo urbano a movimentação logística que passa necessariamente pela cidade, em função do acesso ao planalto, com a construção de túneis e elevados. Essas obras e investimentos engendram processos sociais e demográficos intensos, com a reconfiguração também de suas migrações, apontando, inclusive, para a existência de uma recente e inédita migração internacional. É nesse contexto, que São Sebastião e Caraguatatuba apresentam impactos



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

socioespaciais que refletem a dinâmica global/local, com a nova configuração de suas migrações internas e internacionais. No último caso, a pesquisa revela a chegada de imigrantes internacionais em Caraguatatuba, chineses, alemães, argentinos, americanos, italianos, portugueses - 284 imigrantes entre 2010-2015 de acordo com os dados do SINCRE-PF. São Sebastião, com o porto, registrou 4.414 imigrantes internacionais, alemães, canadenses, argentinos, espanhóis, franceses, indianos, mas que se destacam os 1.722 imigrantes filipinos nas plataformas de petróleo e latino-americanos como paraguaios, peruanos, uruguaios, venezuelanos. O redesenho socioespacial dessas cidades que se inserem na lógica global de investimentos se traduz em espaços do capital, como as plataformas de petróleo e seus trabalhadores internacionais, sem articulação com a vida da cidade.

ABSTRACT

The present study is part of the Observatory of Migrations in São Paulo (Nepo/Unicamp-Fapesp/CNPq). We analyze recent transformations of migration processes in the northern coast of São Paulo, given the transformation of the touristic cities, especially São Sebastião e Caraguatatuba, to a new position of port city in the social division of labor in São Paulo (Gonçalves, 1998). In the last decade, the northern coast of São Paulo state has received new investments which have inserted it in the energy and logistics sector of Brazil (Carmo, 2012). Before that, the activities in the region were mostly anchored in the TEBAR (Petrobras' Private Terminal). Recently, despite the actual political and financial crisis that stroke businesses in the energy industry, the UTCGA (Gas Treatment Station) was built in 2013 in the city of Caraguatatuba and the pre-salt oil layer (Pré-Sal) was discovered in the southeast coast of Brazil. In this context, the northern coast of São Paulo was inserted in the strategy of global articulation of transnational capital; in the XXI century, it has changed from its "vocation" for tourism to recent transformations that mark the cities of the region with new logics, markets and "vocations" (Harvey, 2003), now concerning the dynamics of the international capital with its new investments in the energy and logistics industries. The potential of the Port of São Sebastião is notable for having the biggest volume of crude oil, diesel, gasoline and naphtha imports of the country. These can be added to the new investments in the sector which



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

opened opportunities for infrastructure and logistics expansion: duplication of the Tamoios Highway and its concession to the private sector, new roads connecting the Port of São Sebastião and Caraguatatuba and expansion of the Port (Carmo, 2012). Those investments will be responsible for redirecting urban flux and cargo movements from the city with the construction of viaducts and tunnels. They will also give rise to intense social and demographic processes, reconfiguring migration in the region, pointing to a new international migration. The context presented impact socially and spatially the cities of the region and thus reflect the global/local dynamics intertwined with a new configuration of internal and international migration. In the last case, our research reveals the arrival of Chinese, German, argentines, American, Italian, Portuguese and other immigrants - 284 immigrants between 2000-2015 according to data on SINCRE-PF. The city of São Sebastião, that contains the port, has registered 4414 international immigrations: Germans, Canadians, Argentines, Spanish, French, Indians and others, but from which are prominent the 1722 Filipino immigrants working on oil platforms and other Latin-Americans such as Paraguayans, Peruvians, Uruguayans and Venezuelans. The social and spatial redesign of these two cities that are inserted in a logic of global investments is translated in spaces of capital, such as the oil platforms and their international workers, with no articulation with the city life.

Palabras clave

Migração Internacional, Urbanização, Indústria do Petróleo.

Keywords

International Migration, Urbanization, Oil Industry



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

I. Introducción

O presente trabalho é parte de pesquisa de mestrado ainda em desenvolvimento no programa de pós-graduação em Demografia pela Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, como parte das atividades de pesquisa do Observatório das Migrações em São Paulo – NEPO/UNICAMP-FAPESP/CNPq. As preocupações e perspectivas do estudo não se restringem, no entanto, à demografia e aos estudos de população, ainda que se fundamentem a partir e em função deles. Dessa forma, a perspectiva sociológica sobre as migrações e sobre as transformações urbanas é a base sobre a qual o trabalho se sustenta, em especial a partir de referências bibliográficas que apontem para a reestruturação dos espaços urbanos no início do século XXI e sua relação simbiótica com a reestruturação das migrações internas e internacionais. Dizer isso é supor, de partida, que a circulação de pessoas, seja como sujeitos ou como força de trabalho, está vinculada à reorganização espacial do mundo no contexto de globalização e do capitalismo e, portanto, relaciona-se à própria mobilidade do capital transnacional. Essa mobilidade, no século XXI, almeja (e consegue) incorporar novos espaços de produção de mercadorias e reprodução do próprio capital que antes possuíam outra função, outra escala socioespacial e outra “vocalização” (Harvey, 2003) no âmbito da divisão internacional do trabalho.

Dentre esses espaços encontra-se a região que exerce a função de pano de fundo neste trabalho: o litoral norte do Estado de São Paulo, em especial as cidades de São Sebastião e Caraguatatuba. Os processos sociais, econômicos, políticos, demográficos e geográficos que transformam as cidades da região criam novas espacialidades – ou seja, novos usos e relações para e no espaço – marcadas por diversas escalas que se sobrepõem e colocam em funcionamento dinâmicas inéditas para a região que, até o final do século XX, era basicamente marcada pelo turismo de veraneio estadual.

Essas dinâmicas até então desconhecidas enquanto estruturantes do espaço do litoral norte do Estado de São Paulo articulam uma mobilidade humana igualmente inédita para a região, cujo resultado é a produção de novas relações sociais entre migrantes, população, cidade e setor produtivo. As migrações reconfiguradas – ou seja, de origens, destinos, causas, motivos,



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

características e condicionantes estruturais completamente diferentes do que se observara até então – são o objeto deste estudo. Algumas perguntas guiam o desenvolvimento do trabalho, que, como apontado anteriormente, é parte de uma investigação maior: Quais são essas novas migrações no litoral norte de São Paulo e o que as caracteriza? Quais são as intersecções entre os processos que reconfiguram as migrações e os processos que transformam o espaço urbano do litoral norte de São Paulo? Como se articulam as escalas local e global num espaço que, apenas recentemente, se transformou em palco de processos socioeconômicos transnacionais? A essas perguntas balizadoras nos voltamos para compreender a dinâmica demográfica recente no litoral norte de São Paulo, especialmente nas cidades de Caraguatatuba e São Sebastião.

II. Marco teórico/marco conceptual

O início do século XXI, de acordo com Sassen (1998), amplia o cenário da globalização para distintas localidades do mundo, expressando a expansão de uma economia que busca acrescentar, cada vez mais, novos espaços à dinâmica do capital transnacional. Nesse contexto, localidades que anteriormente apresentavam características vinculadas tanto ao desenho do território, como o caso do Litoral, quanto às suas raízes históricas passam a compor também a dinâmica global. De fato, Baeninger (2015:15) analisa que

à medida que as localidades se inserem na lógica das atividades transnacionais, as migrações internas e internacionais tenderão a se intensificar, correspondendo à mesma velocidade da mobilidade do capital na contemporaneidade, com a consequente redefinição da migração nesses espaços. (Baeninger, 2015)

As transformações recentes nos processos migratórios neste espaço do Litoral Norte paulista revelam a concomitância da migração interna e internacional, em particular pelas atividades de extração do petróleo e do pólo logístico portuário. Este novo contexto local reflete a posição deste



XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

espaço portuário na atual divisão social do trabalho em São Paulo (GONÇALVES, 1998) e a configuração de novas dinâmicas socioespaciais e migratórias face à lógica de novos investimentos produtivos transnacionais. Nesse sentido, a partir da análise de dados do CGIg/MTE (Coordenação Geral de Imigração/Ministério do Trabalho e Emprego), podemos observar que a indústria do turismo marítimo também marca presença no litoral norte, trazendo consigo trabalhadores migrantes marítimos, em sua maioria filipinos, que exercem atividades do setor de serviços embarcados, e, também, nas plataformas de extração de petróleo e perfuração do solo marítimo. Os dados serão apresentados na seção de metodologia e discussões.

As migrações internas no país assumem maior complexidade a partir das últimas décadas do século XX (Cunha, 2011), em particular, pelas tendências, características e sentidos das migrações no Estado de São Paulo e suas diferentes regiões (Baeninger, 2012). Nesse contexto, o século XXI traz importantes desafios para o entendimento dos novos processos socioespaciais em São Paulo, destacando-se a importância que as “vocações regionais” (Harvey, 2003) tendem a apresentar na articulação entre processos locais e globais.

A contextualização e o entendimento do processo de reestruturação urbana atual remetem, por sua vez, às transformações recentes da economia em âmbito internacional e à nova divisão social do trabalho. Desse modo, o elemento central da reestruturação econômica está calcado sob as novas formas de flexibilização da produção e sob a transformação vigorosa dos serviços de coordenação financeira, permitindo flexibilizar a forma fordista de acumulação e a dinâmica espacial desse sistema (Harvey, 1992).

Para além da compreensão das transformações estruturais que impactaram a divisão social do trabalho e as migrações, é preciso voltar a análise à especificidade regional do litoral norte de São Paulo, isto é, a articulação entre indústria do petróleo e o setor logístico. Nesse sentido, de acordo com Monié e Vidal (2006:975):

a reorganização mundial dos espaços produtivos e o surgimento de dinâmicas comerciais específicas incluíram também um conjunto de mudanças na estrutura mundial dos portos: novos



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

métodos de movimentação de cargas, equipamentos com sofisticação tecnológica, mão-de-obra especializada e agilidade. (Monié e Vidal, 2006)

Esta dinâmica traz demandas e impactos na constituição da nova cidade portuária globalizada, resultando – como afirmam os autores – “em mudanças no sistema portuário mundial e nas cidades com portos” (Monié e Vidal, 2006:977). Trata-se, portanto, de considerar a cidade portuária e sua inserção nos processos produtivos mundiais, com a ampliação da cadeia produtiva, novos desafios e transformações locais, e novos processos migratórios, direta ou indiretamente relacionados às atividades portuárias.

Os autores indicam três tendências para os portos no Brasil, considerando o conjunto das transformações recentes tanto no sistema portuário do país quanto da estrutura mundial dos portos. A primeira se refere

aos portos de Santos e Rio de Janeiro, por exemplo, consiste na modernização do porto da era industrial. Segundo essa lógica, o porto tradicional caro, engessado do ponto de vista operacional e institucional, negativamente impactante sobre meio ambiente deve ser modernizado por intermédio de investimentos nas infra-estruturas e equipamentos portuários e uma reengenharia institucional, quebrando os monopólios (Monié e Vidal, 2006)

A segunda tendência, de acordo com os autores, refere-se à

construção de megaportos voltados para a concentração e a redistribuição dos fluxos do comércio internacional para portos marítimos ou hinterlands terrestres. Os portos de tipo hubs funcionam como instrumentos a serviço de multinacionais marítimas — os integradores globais e terrestres — que formam redes de circulação globais onde meganavios circulam em megarrotas marítimas e servem somente a megaportos estrategicamente localizados (...) os investimentos são consideráveis, as tecnologias de manuseio das cargas restringem a criação de empregos, as interações com o local de implantação são também limitadas, pois a função maior da plataforma portuária reside na



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

sua capacidade de redistribuir imediatamente os fluxos que para ela convergem. Ou seja, o porto é um simples equipamento de transporte inserido numa rede global e a serviço da lógica exclusivamente global das multinacionais, que beneficia pouco o lugar onde ele se localiza. Por isso, o hub é sempre apresentado como enclave desterritorializado que não contribui para o desenvolvimento da região onde foi implantado (Monié e Vidal, 2006)

A terceira tendência é indicada pelos autores considerando

a transformação do porto em instrumento a serviço do desenvolvimento local e/ou regional por meio de uma aproximação do porto e da cidade. A chamada “cidade portuária” prioriza, com efeito, a agregação de valor aos fluxos de cargas que transitam pelos seus portos. Trata-se, nesse caso, de uma leitura diferenciada do processo de globalização que, além do crescimento das trocas comerciais internacionais, caracteriza-se por uma transformação do modo de produzir que implica a agregação de um número crescente de atividades terciárias ao núcleo material do bem (...). A combinação dessas características oferece, assim, oportunidades de desenvolvimento às cidades-portos que apostam na ‘mercantilização’ dos fluxos pelo estabelecimento de sinergias entre os recursos técnicos, oferecidos pelo porto e os serviços de transporte, e os recursos terciários oferecidos pelo tecido produtivo urbano (Monié e Vidal, 2006:985).

Dentre essas classificações dos autores para os impactos e dinâmicas socioespaciais referentes ao Porto de São Sebastião, no Litoral Norte, no contexto da globalização dos portos, parece haver uma aproximação do porto e da cidade, portanto, situação próxima à terceira tendência apresentada por Monié e Vidal (2006).

Na última década, o Litoral Norte paulista recebeu novos investimentos que o colocaram definitivamente no radar do setor energético e logístico do país (Carmo, 2012). Se antes a região, especialmente ancorada na figura do TEBAR (Terminal de São Sebastião; terminal privativo da Petrobrás) possuía alguma importância nos planos da estatal do petróleo e dos diversos capitais vinculados ao setor de petróleo e gás, atualmente - a despeito da atual crise política e financeira –



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

houve a ampliação dos diversos negócios do setor: a construção da UTCGA (Estação de Tratamento de Gás Monteiro Lobato) em 2013, em Caraguatatuba, e a descoberta dos campos de exploração da camada Pré-Sal na costa do sudeste brasileiro. Nesse cenário, o Litoral Norte paulista se inseriu na estratégia de articulação global do capital transnacional com reflexos em sua dinâmica local. A potencialidade do Porto de São Sebastião é de se notar por possuir a maior entrada de petróleo cru, diesel, gasolina e nafta do país (Carmo, 2012). Além disso, conta com os investimentos do setor de petróleo e gás na região numa escala nacional e global - a partir da crescente entrada e expansão do capital transnacional no país – que abriu caminho para uma nova onda de investimentos na malha logística da região: a duplicação da Rodovia dos Tamoios e sua concessão, já concluídas; a construção do contorno viário ligando São Sebastião (quase diretamente o porto) e Caraguatatuba; duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios em Caraguatatuba e, a ampliação do próprio Porto de São Sebastião e os de projetos para aumento da *hinterland* portuária. Nesse sentido, a aproximação entre porto e cidade parece se evidenciar na região.

De “cidade caiçara”, majoritariamente rural até a década de 1960 (Silva, 1975 citado por Luchiari, 1992), com atividades relacionadas à pesca e à agricultura e marcada pela cultura local caiçara, as cidades da região passaram a “cidades litorâneas” a partir dos anos 1970, entrando para o circuito turístico estadual com a construção do trecho da rodovia federal BR-101 que transpassa Ubatuba, Caraguatatuba e São Sebastião (Luchiari, 1992). Apesar da rápida urbanização e do grande contingente migratório que transformou a região, entre os anos 1970 e 2000, a sazonalidade da população de veraneio (Carmo, 2012 e Luchiari 1992) reafirmava as características de cidade litorânea e de turismo balneário.



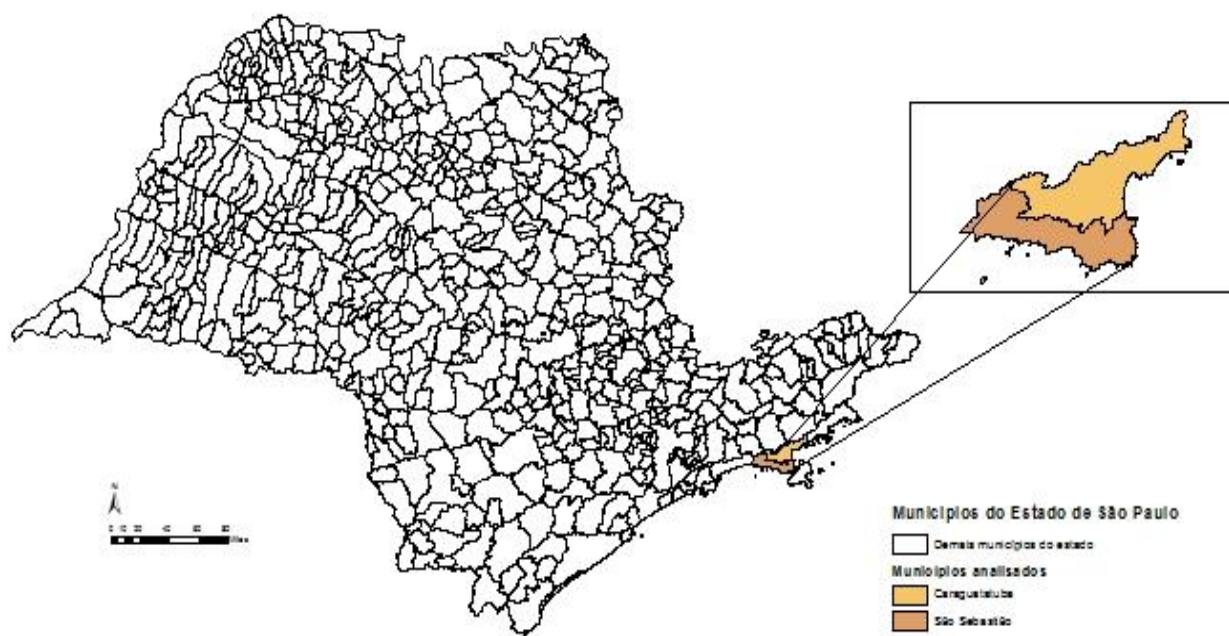
XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Mapa 1 – Localização das Cidades de Caraguatatuba e São Sebastião



O século XXI, contexto que traz a modernização portuária e os investimentos regionais que modificam as feições da cidade, embora persista a população flutuante para o lazer, aponta novas lógicas, mercados e “vocações” para a região. No novo contexto de “cidade portuária”, uma característica marcante da região nos anos recentes é a presença de imigrantes internacionais, revelando sua inserção em âmbito global.

III. Metodología

A inédita migração internacional é identificada a partir de análise descritiva da base de dados do Sistema Nacional de Cadastro e Registro de Estrangeiros – Polícia Federal (SINCRES-



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

PF), que possui informações demográficas e jurídicas dos estrangeiros que entram no país. São utilizadas informações dos anos de 2000 a 2015 para os municípios de Caraguatatuba e São Sebastião. Há diferenças fundamentais na migração internacional entre as duas cidades: o volume de imigrantes internacionais registrados em Caraguatatuba e em São Sebastião é muito diferente; enquanto na primeira, cidade mais populosa do litoral norte, contamos 285 imigrantes internacionais, sendo 177 vistos permanentes e 108 provisórios ou temporários, em São Sebastião, cidade portuária, contamos 4.415 estrangeiros, sendo 151 vistos permanentes e 4264 vistos provisórios ou temporários. Essa presença imigrante internacional em São Sebastião é reveladora de sua nova posição como cidade portuária e seus vínculos globais.

Algumas considerações merecem ser feitas a respeito da base de dados utilizada. A unidade de registro do SINCRE-PF são estrangeiros registrados pela Polícia Federal, mas a obrigatoriedade do registro se dá apenas a partir de 90 dias de estadia (Costa e Gurgel, 2017). Nesse sentido, é necessário proceder com certa cautela à análise dos dados obtidos através da base. Além disso, não existe uma atualização constante da base (Costa e Gurgel, 2017), o que resulta na falta de acompanhamento do registro (se o estrangeiro sai, por exemplo, sua saída pode não ter sido contabilizada). O enorme volume de vistos temporários identificados no município de São Sebastião (correspondendo a 6% da população recenseada pelo IBGE em 2010) indica que esses estrangeiros não permanecem na cidade e, provavelmente, devem estar subenumerados por conta de uma possível rotatividade do trabalho embarcado; muitos desses trabalhadores são agenciados fora do país por empresas transnacionais, prestam o serviço em águas brasileiras e retornam ou vão a outro país que não seu país de origem, o que fica evidente pela ausência de algumas nacionalidades predominantes no SINCRE-PF e que não são encontradas na Relação Anual de Informação Sociais (RAIS) cuja função é documentar os vínculos de trabalho formal no mercado de trabalho brasileiro.

A dificuldade metodológica em encontrar as novas modalidades migratórias (Baeninger, 2012) no Brasil é explícita nas poucas bases de dados que existem, e isso impõe desafios que superam a própria metodologia e implicam na necessidade de novas perspectivas teóricas que contribuam para identificação, descrição e análise sociológica dos processos sociais migratórios.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

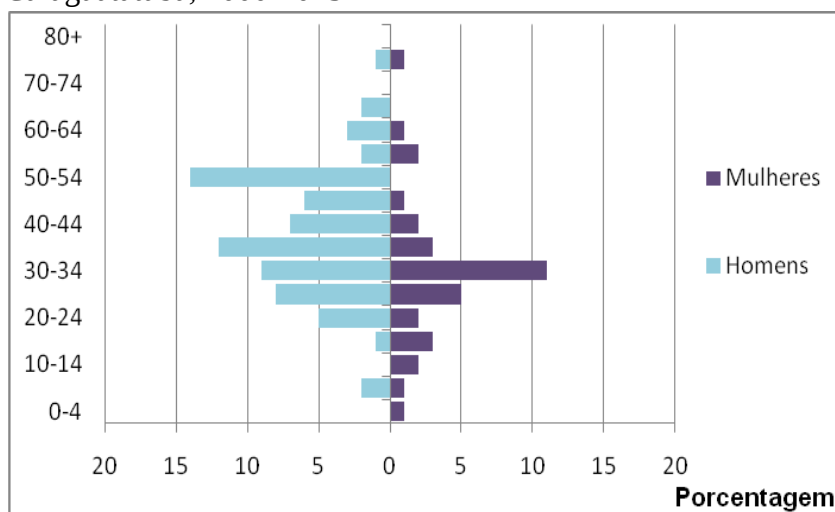
Feitas essas ressalvas, e, apesar delas, uma análise comparativa entre os dois municípios estudados pode nos dar pistas das particularidades socioespaciais de cada um deles e da região estudada como um todo, trazendo à tona as especificidades que constituem e são constituídas por novos espaços de migração (Baeninger, 2012). Além disso, uma breve incursão em campo possibilitou a observação da dinâmica urbana em relação às atividades portuárias e às obras de infraestrutura e logística.

IV. Análisis y discusión de datos

Os dados aqui analisados dizem respeito à caracterização demográfica dos imigrantes registrados pelo SINCRE-PF nos municípios de Caraguatatuba e São Sebastião. Como indicado anteriormente, o volume de estrangeiros registrados nos dois municípios é muito distinto: 285 em Caraguatatuba (177 vistos permanentes e 108 visto temporários ou provisórios) e 4415 em São Sebastião (151 vistos permanentes e 4264 vistos temporários ou provisórios).

Gráfico 1

Estrutura Etária de Imigrantes Internacionais com registro ativo
Caraguatatuba, 2000-2015



Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros de Estrangeiros. Polícia Federal- Ministério da Justiça/Projeto MT Brasil – ICMPD/PUC Minas. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo (Fapesp-NEPO/UNICAMP).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

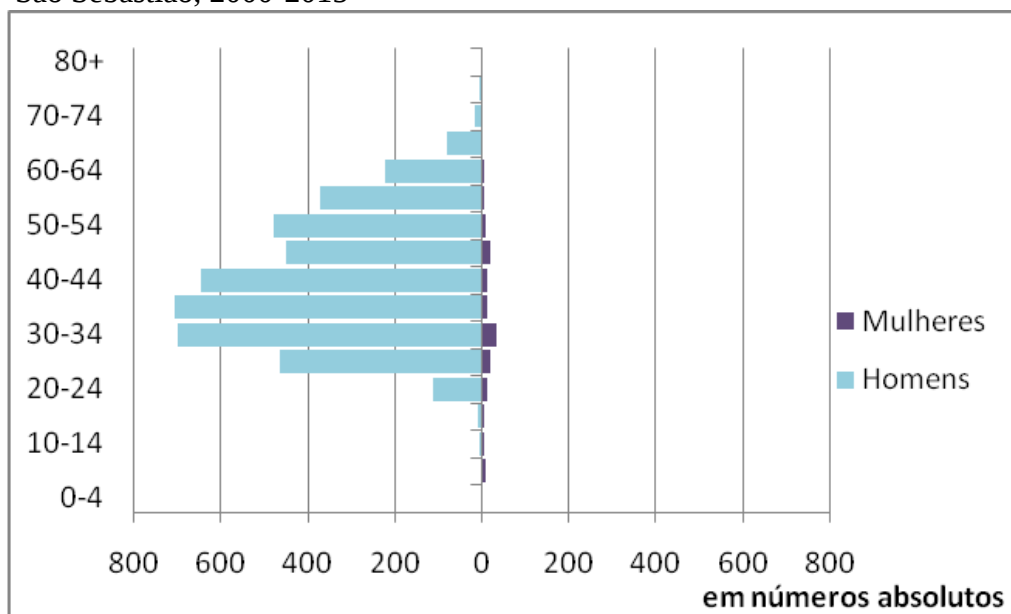
Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Considerando a estrutura etária e por sexo dos imigrantes internacionais, nas duas cidades (Gráfico 1 e 2), nota-se que, enquanto Caraguatatuba aponta para uma diversificação maior dos imigrantes internacionais por idade, inclusive com pessoas entre 0 e 14 anos e acima de 60 anos, São Sebastião apresenta uma população de imigrantes internacionais formada quase completamente por homens entre 30 e 44 anos, o que expressa o mercado global de trabalhadores imigrantes internacionais na cidade portuária e atividades em setores produtivos relacionados.

Gráfico 2

Estrutura Etária de Imigrantes Internacionais com registro ativo
São Sebastião, 2000-2015



Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros de Estrangeiros. Polícia Federal-Ministério da Justiça/Projeto MT Brasil – ICMPD/PUC Minas. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo (Fapesp-NEPO/UNICAMP).

A especificidade de São Sebastião enquanto um espaço de migração caracterizado pela circulação de uma força de trabalho marítima relacionada às atividades portuárias e do setor de petróleo fica explícita quando observamos sua estrutura etária; não é pouco frequente a associação histórica do trabalho marítimo embarcado ao gênero masculino e isso, de fato, se reproduz atualmente.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

As ocupações identificadas pelo SINCRE-PF, também apresentam diferenças fundamentais e ajudam na compreensão das migrações na região:

Tabela 1

Profissões predominantes de Imigrantes Internacionais com registro ativo
Caraguatatuba e São Sebastião, 2000 - 2015

Profissões Predominantes			
Caraguatatuba		São Sebastião	
Aposentado	20	Arquiteto	25
Arquiteto	17	Cozinheiro	13
Diretor, Gerente ou Proprietário	24	Estudante	53
Estudante	39	Oficial	4103
Mecânico	12	Ocupações não-classificadas	46
Ocupações não-classificadas	13	Prendas Domésticas	14
Prendas Domésticas	19	Professor	13
Professor	16	Vendedor	11
Profissional Liberal	18		
Vendedor	17		
Total	285	Total	4415

Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros de Estrangeiros. Polícia Federal-Ministério da Justiça/Projeto MT Brasil – ICMPD/PUC Minas. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo (Fapesp-NEPO/UNICAMP).

Em Caraguatatuba não há predomínio de uma profissão, mas vemos que há estudantes, profissionais liberais, professores, aposentados, dentre outras profissões, sem que nenhuma se destaque. Por outro lado, isso não ocorre em São Sebastião, onde a profissão mais registrada no SINCRE-PF é a de “Oficial”, relacionado a trabalhadores marítimos. A maioria está sob o amparo jurídico de duas resoluções normativas do CNIg (Conselho Nacional de Imigração): a RN 71 e a RN 72. Ambas versam sobre o trabalho embarcado sob um regime de contratação fora do mercado de trabalho brasileiro. A diferença fundamental é que a primeira se refere a embarcações de turismo e a segunda a embarcações relativas à prospecção de petróleo.

Apesar da denominação “Oficial” para cadastro de profissionais embarcados no SINCRE-PF, existem distinções fundamentais do trabalho em embarcações que refletem uma hierarquia geopolítica relacionada ao mercado de trabalho global que pode ser observada em outras



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

localidades que, também, operam na lógica da indústria do petróleo (Clemente, 2014). Sassen (1988) aponta para existência de um espaço transnacional no qual opera o capital, cuja existência transversal não exclui os Estados-nação. Pelo contrário, reforça-os, na medida em que os Estados funcionam como parte do processo de reprodução do Capital, da movimentação de mercadorias e, por último e não menos relevante, da movimentação de pessoas. Sob essa perspectiva, é interessante observar as nacionalidades predominantes no SINCRE-PF.

Tabela 2

Nacionalidades predominantes dos Imigrantes Internacionais com registro ativo
Caraguatatuba e São Sebastião, 2000 – 2015.

Nacionalidades Predominantes			
Caraguatatuba		São Sebastião	
	Proporção do Total de Estrangeiros		Proporção do Total de Estrangeiros
Argentina	31	Argentina	73
Bolívia	9	Chile	25
Chile	7	Colômbia	14
Colômbia	16	México	10
México	11	Peru	32
Paraguai	8	El Salvador	49
Peru	10	Latinoamericanos	226 5,12%
Uruguai	7	Croácia	91
Latinoamericanos	104 36,75%	Geórgia	44
EUA	24	Grécia	462
Itália	17	Letônia	49
Romênia	5	Noruega	113
Inglaterra	8	Polônia	436
Portugal	29	Romênia	73
EUA/Europa/Oceania	121 42,76%	Rússia	256
China	31	Ucrânia	81
Japão	6	União Soviética	38
Ásia/África/Oriente Médio	58 20,49%	EUA/Europa/Oceania	2012 45,57%
		Filipinas	1734
		Índia	289
		China	48
		Ásia/África/Oriente Médio	2174 49,24%

Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros de Estrangeiros. Polícia Federal-Ministério da Justiça/Projeto MT Brasil – ICMPPD/PUC Minas. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo (Fapesp-NEPO/UNICAMP).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

É possível notar que a proporção de latinoamericanos em Caraguatatuba é muito mais elevada que em São Sebastião: são imigrantes de várias nacionalidades, em várias profissões, sem predominância de uma característica específica. Já em São Sebastião, o panorama é diferente. Não bastasse a ocupação “Oficial” ser absolutamente majoritária, uma nacionalidade em específico se destaca das demais: os Filipinos. Em sua maioria casados, quase todos homens, são, também, todos trabalhadores marítimos, registrados como “Oficial”. Sendo responsáveis por quase 40% do total de estrangeiros registrado pelo SINCRE-PF no município, essa força de trabalho é característica do trabalho nas indústrias de petróleo e derivados e do setor de serviços em embarcações, característica, também, do turismo marítimo. As autorizações de trabalho para trabalhadores estrangeiros em embarcações ou plataformas estrangeiras no Brasil dobraram entre 2006 e 2013 (Villen, 2015), e a força de trabalho filipina (assim como de outros países asiáticos), foi responsável por boa parte desse aumento. Por constituírem uma força de trabalho barata, flexível e, de alguma maneira, invisível, os filipinos são arregimentados por agências de emprego, contratados por empresas (muitas vezes terceirizadas) com a anuência e parceria do Estado. Também faz parte dessa força de trabalho marítima global trabalhadores do Leste Europeu e de países da antiga União Soviética (Zanin citado por Villen, 2015).

V. Conclusiones

A partir dessa breve caracterização da imigração internacional nessa região do Estado de São Paulo e, dadas as ressalvas a respeito das fontes de dados, podemos observar uma presença estrangeira sem raízes históricas com a região. Isso evidencia a novidade da presença do capital transnacional que faz circular, a despeito das fronteiras nacionais e das lógicas locais de produção e arranjos urbanos, uma força de trabalho cuja função é condicionada a ele, mas não necessariamente ao local onde esse capital se instala. É evidente, no entanto, que essa lógica global fundamental à arregimentação de novos espaços pelo capital transnacional não apaga as dinâmicas socioeconômicas e espaciais locais; na verdade, as obras de infraestrutura e logística que movimentam a região são reflexo de uma sobreposição de dinâmicas e lógicas que respondem aos



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

imperativos do capital transnacional, mas operam em uma lógica local. A articulação dessas dimensões cria novos espaços de migração (Baeninger, 2012), ou seja, condiciona novos movimentos migratórios que, por sua vez, produzem relações sociais inéditas em localidades que não se articulavam com uma lógica global de produção. Os próximos passos da pesquisa da qual este estudo faz parte, deverão lidar com essas novas relações e as formas de produção do espaço urbano condicionadas por elas, à luz da dinâmica demográfica e das migrações na região.

VI. Bibliografía

- Baeninger, R., (2015). Migrações contemporâneas no Brasil: desafios para as políticas sociais. In: Prado, E. J. P., Coelho, R. (2015). *Migrações e trabalho*. Ministério Público do Trabalho. Brasília, Brasil.
- Carmo, R. L. (2012). Dinâmica demográfica, economia e ambiente na zona costeira de São Paulo. Carmo, R.L, Marques, C e Miranda, Z, A, I. Em: *Textos Nepo* 63. Núcleo de Estudos de População. Campinas, Unicamp, 2012.
- Clemente, C.C. (2014). Faces do pré-sal brasileiro: migração, trabalho e sociabilidade. *Revista Idéias (nova série) (nº9)*. Campinas, 2014.
- Harvey. D. (9ª Ed.) (2003) *A Condição Pós-Moderna*. São Paulo, Brasil: Edições Loyola.
- Luchiari, M.T.D.P. (1992). *Caiçaras, Migrantes e Turistas: a trajetória da apropriação da natureza no Litoral Norte paulista (São Sebastião – Distrito de Maresias)*. (Dissertação de Mestrado) Unicamp, Campinas.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

- Monié, F. e Vidal, S.M.S.C. (2006). *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. Rio de Janeiro, Brasil.

- Sassen, S. (1988). *The Mobility of Labor and Capital: A Study in International Investment and Labor Flow*. England: Cambridge University Press.

- Villen, P. (2015). *Imigração na modernização dependente: “braços civilizatórios” e atual configuração polarizada*. (Tese de Doutorado). Unicamp. Campinas, Brasil.