

# MIGRAÇÃO DE TRABALHADORES ESPECIALIZADOS DA CONSTRUÇÃO NAVAL: A EXPERIÊNCIA DA CONSTRUÇÃO DE PLATAFORMAS PETROLEIRAS DO POLO NAVAL DE RIO GRANDE

Marcus Vinícius Spolle (Universidade Federal de Pelotas)  
Ana Cristina Porto Fabres (Universidade Federal de Pelotas)

## Resumo

Este trabalho tem como objetivo compreender as novas relações produtivas que surgem a partir do uso de tecnologias de ponta para reprodução do capital. A proposta problematiza em que medida o capital global, ao flexibilizar-se, descentralizar-se e horizontalizar-se em redes intercontinentais depara-se com limites e com a existência de determinado grau de especialização que torna necessário a utilização de trabalhador altamente qualificado e itinerante, ou seja, de mão-de-obra itinerante temporária. A investigação pretende caracterizar além da modalidade espacial, outras dimensões sociais, identitárias e simbólicas desse trabalhador enquanto reflexo da acumulação flexível, principalmente, como se dão as interações sociais de diferentes culturas, quais as estratégias de comunicação que possibilita a convivência desses atores sociais de distintos países e quais as estratégias de adaptação utilizadas por eles. Para responder tal questionamento está sendo pesquisado o Pólo Naval, estabelecido no município de Rio Grande, Rio Grande do Sul, Brasil, no período de conversão, instalação, integração dos módulos de plataformas para extração de petróleo e construídas sob encomenda da Petrobrás para exploração do pré-sal (2006-2012). A criação do Pólo Naval foi resultado do Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF) lançado pela Transpetro, subsidiária da Petrobras, em 2005. O programa teve como objetivo fortalecer e criar estaleiros, através da licitação inicial de 46 petroleiros, em duas fases, com um índice de nacionalização de 65% na primeira fase e 70% na segunda. Além do PROMEF, o Programa de Renovação e Expansão da Frota de Apoio Marítimo (PROREFAM) aumentou a expectativa de novas encomendas em 146 embarcações de apoio *offshore*; 28 sondas de perfuração ultra-profundas; 17 plataformas para a Petrobrás; cerca de 30 plataformas para a petrolífera OGX; cerca de 80 embarcações mercantes diversas para reposição da frota de cabotagem; aproximadamente 50 embarcações de apoio portuário; e 27 embarcações patrulha para a marinha brasileira, o que garantiu uma estimativa de produção para os próximos 10 anos a todos estaleiros brasileiros. Em Rio Grande, o Polo Naval e de Offshore teve início com a formação do Consórcio Quip S.A., composto pelas empresas Queiroz Galvão, Ultratec e IESA para a construção da P-53. Já a partir de 2008 entra também o grupo Wilson & Sons na proposta de construir além de plataformas a construção de embarcações de apoio marítimo em geral e também *offshore*. A escolha do recorte do estudo se deu pelo fato do setor Naval ser formado por um *pool* de empresas transnacionais que utiliza as estratégias de horizontalização e flexibilização da mão de obra para montagem das plataformas, principalmente, quando é utilizada alta tecnologia e, conseqüentemente, trabalho altamente especializado. Dados preliminares confirmam a existência de diversas categorias de profissionais, que se deslocam de diferentes partes do mundo, de acordo com a fase de montagem das plataformas marítima e com a tecnologia necessária. No caso do Polo Naval, o casco da plataforma vem geralmente da China, para

ser montada em Rio Grande. A fase de conversão, instalação e integração dos módulos das plataformas requer trabalhadores especializados, além do que, módulos e equipamentos chegam de fornecedores internacionais acompanhados de seus representantes técnicos. Assim, nos instiga compreender de que forma se estabelecem as inter-relações de diferentes tecnologias e conhecimentos em prol de uma construção coletiva que não lhes pertence. Instiga-nos, também, apreender de que forma os trabalhadores constituem interações sociais e culturais como meio de coexistência tanto em situações de trabalho quanto nos momentos de descanso e lazer. e depois, dependendo da fase do processo, trabalhadores especializados vêm para a cidade acompanhando o componente ou o módulo, que vem de outros países e que será acoplado ao casco.

### **Introdução**

A proposta deste trabalho é apresentar as primeiras considerações analíticas sobre mobilidade laboral no Polo Naval de Rio Grande, a pesquisa pretende compreender as relações produtivas que surgem a partir do uso de tecnologias de ponta na indústria naval. O trabalho problematiza em que medida o capital global, ao flexibilizar-se, descentralizar-se e horizontalizar-se em redes intercontinentais depara-se com limites e com a existência de determinado grau de especialização que torna necessário a utilização de trabalhador altamente qualificado e itinerante, ou seja, de mão-de-obra itinerante temporária. A investigação pretende caracterizar, além da modalidade espacial, outras dimensões sociais, identitárias e simbólicas desse trabalhador enquanto reflexo da acumulação flexível, principalmente, como se dão as interações sociais de diferentes culturas, quais as estratégias de comunicação que possibilita a convivência desses atores sociais de distintos países e quais as estratégias de adaptação utilizadas por eles.

Na primeira parte deste artigo faz-se um breve histórico do desenvolvimento da indústria naval em Rio Grande e o seu escopo. Na segunda parte, a apresentação dos dados preliminares levantados pela pesquisa os quais permitem, preliminarmente, apontar para uma lógica de trabalho itinerante como exigência do modelo de organização flexível. Em seguida, a contribuição teórica sobre migração, além da relação com o modelo de organização produtiva flexível e as novas exigências nas configuração dos cargos ou postos, o qual se apoia sob a noção de competência. Por fim, nas considerações finais serão analisadas as lógicas da acumulação flexível na utilização do trabalho móvel, eficiente e de expertise.

#### **1. A constituição do Polo Naval de Rio Grande**

O Polo Naval no município de Rio Grande, Rio Grande do Sul, Brasil, veio juntar-se ao desenvolvimento da indústria naval, impulsionada pela Lei do Petróleo, promulgada em 1997 e pelo Programa Navega Brasil lançado em novembro de 2000. A criação do Polo Naval foi resultado do Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF) lançado pela TRANSPETRO, subsidiária da Petrobras, em 2005, e propunha expandir e diversificar o parque naval brasileiro, que estava concentrado no Rio de Janeiro, para novos centros navais como o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul e Suape, em Pernambuco. O programa teve como objetivo fortalecer e criar estaleiros, através da licitação inicial de 46 petroleiros, em duas fases, com um índice de nacionalização de 65% na primeira fase e 70% na segunda. Além do PROMEF, o Programa de Renovação e Expansão da Frota de Apoio Marítimo (PROREFAM) aumentou a expectativa de novas encomendas em 146 embarcações de apoio *offshore*; 28 sondas de perfuração ultra-profundas; 17 plataformas para a Petrobrás; cerca de 30 plataformas para a petrolífera OGX; aproximadamente a construção de 80 embarcações mercantes diversas para reposição da frota de cabotagem; 50 embarcações de apoio portuário; e 27 embarcações

patrulha para a marinha brasileira, o que garantiu uma estimativa de produção para os próximos 10 anos a todos os estaleiros brasileiros.

Em Rio Grande, o Polo Naval teve início com a proposta de instalação de dois estaleiros para a construção de grandes e pequenos navios, além da reforma e construção de navios para a TRANSPETRO. Em 2006, com a descoberta do pré-sal e o aumento da demanda por plataformas e navios, a indústria naval de Rio Grande passa a ser um Polo Naval e de *Offshore*, com a construção do dique seco para plataformas *offshore*. O primeiro empreendimento teve início com a formação do Consórcio Quip S.A., composto pelas empresas Queiroz Galvão, Ultratec e IESA para a construção da P-53, uma moderna plataforma do tipo unidade de produção flutuante (FPU – Floating Production Unit). Assim, mais que reparar e/ou construir de navios, o Polo Naval *Offshore* passou a construção e/ou reparação de plataformas e navios de apoio marítimo para atividades *offshore* da indústria de petróleo e gás. Em 2008, entra também o grupo Wilson & Sons na proposta de construir além de plataformas, embarcações de apoio marítimo em geral. Inicia, a partir do dique seco, a proposta de implantação de um centro de construção em série de cascos de plataformas da classe de Plataforma Flutuante de Produção, Armazenamento e Escoamento (*Floating Production, Storage and Off-Loading Platform* – FPSO), como também a montagem de plataformas das classes semi-submersível e monocoluna, ampliando a área do dique de 140 para 350 metros de extensão. A fábrica de cascos tem a previsão de processar 6 mil toneladas de aço por mês, em um sistema de linha de produção totalmente automatizado (DOMINGUES et al., 2008).

De acordo com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore* (SINAVAL, 2011) as principais empresas do Polo Naval tiveram as seguintes encomendas no ano de 2010: a empresa QUIP está desenvolvendo a construção das plataformas de petróleo P-55, P-63 além das licitações vencidas das P-58 e P-62 encomendadas pela Petrobrás. Já a Engevix - ECOVIX está envolvida na fabricação de nove cascos FPSO até o ano de 2017, para tanto, a empresa deve inaugurar no segundo semestre de 2012 a fábrica de cascos. Segundo Cardoso (2012), esses empreendimentos devem gerar aproximadamente seis mil postos de trabalho direto e dezoito mil indiretos.

De acordo com Carvalho (2011), o Polo Naval conta, atualmente, com a presença de dois estaleiros já em operação – Engevix/ECOVIX e Quip S/A. O estaleiro EBR será construído no município de São José do Norte que está planejado para montagem de plataformas marítimas e construção de embarcações de apoio à exploração de petróleo. Já o Estaleiro Wilson Sons, será estabelecido em Rio Grande a fim de possibilitar a construção de até quatro embarcações dos tipos PSV e AHTS por ano. A partir de 2011 o estaleiro recebeu, pela FEPAM a licença ambiental para a sua construção, que será localizada na região do Superporto de Rio Grande, com aproximadamente de 120 mil metros quadrados, o projeto terá o aporte de cerca de R\$ 259 milhões (duzentos e cinquenta e nove milhões de reais) de investimentos.

A instalação de um polo naval exige uma complexidade de indústrias de montagem de bens de capital principalmente em relação ao fornecimento de um grande número de peças e de equipamentos, das quais são classificados dentro do setor de “navipeças” (BRITO, 2008). A logística de funcionamento desse setor está intrinsecamente ligada a indústria siderúrgica, aos estaleiros e setor de navipeças.

Assim, a perspectiva do polo naval e de *Offshore* é de formação de um complexo industrial na cidade de Rio Grande, que demandará um grande efetivo de tecnologia e de mão de obra não existente na região, obrigando as empresas a trazer mão de obra qualificada de outros lugares, dentro e de fora do país.

No caso da indústria naval brasileira, o fornecimento de navipeças é realizado por empresas internacionais, envolvendo não só os equipamentos, mas também mão-de-obra especializada para a instalação dos mesmos. Segundo Favarin, Anderson; Amarante, Gallardo e Pinto (2009), para

reduzirem o tempo de entrega das encomendas e ao mesmo tempo trabalhar com pequenas equipes de trabalhadores, os estaleiros compram não só pacotes de equipamentos, mas também soluções completas. Esse modelo de arranjo produtivo faz surgir uma complexa cadeia de fornecedores, que ao mesmo tempo em que envolve diversos países, favorece a criação de APLs (Arranjo Produtivo Local) como forma de facilitar a comunicação e o trabalho conjunto entre os mesmos” (FAVARIN et al. 2009, p.4).

## 2. O migrante internacional temporário no Polo Naval de Rio Grande

Uma das questões fundamentais para a consolidação do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande foi a necessidade de mão de obra qualificada, tanto para a construção das plataformas e dos navios, como também para instalação da infraestrutura do Polo. Segundo informações de entrevistados na pesquisa, parte das instalações das empresas Quip e Engevix ainda estão sendo montadas, tais como: a fábrica de blocos para os cascos de FPSO e o pórtico-guindaste do Estaleiro Rio Grande, Erg1 e Erg2 no dique seco. Assim, podemos dividir a expertise dos trabalhadores utilizados no polo em duas categorias: aqueles que são contratados para as instalações da infraestrutura dos estaleiros; e aqueles contratados para as fases de construção, conversão, instalação, integração dos módulos das plataformas e navios. Nas duas categorias os trabalhadores estrangeiros são os responsáveis por instalações, assistência técnica e manutenção dos equipamentos garantindo a eficiência produtiva, com base em suas respectivas expertises. Como a proposta desta pesquisa é analisar a migração internacional temporária e a sua relação com os processos de globalização e flexibilização do trabalho, o foco será somente os trabalhadores estrangeiros que vieram trabalhar no polo naval a partir de 2012 e, que de alguma forma, estão vinculados a uma dessas duas atividades acima elencadas e desenvolvidas no polo, deixando de lado as informações dos migrantes advindos de outras localidades do Brasil.

A proposta desta pesquisa trabalhará com fontes primárias e entrevistas estruturadas e semi estruturadas com os trabalhadores estrangeiros e representantes das empresas que são responsáveis pela contratação desses trabalhadores. Os dados levantados nessa artigo são ainda preliminares, pois ainda estamos em fase de coleta de dados.

Segundo informações da Polícia Federal, entre o anos de 2006 e 2013 ingressaram em Rio Grande o total de 896 trabalhadores estrangeiros temporários. Os maiores movimentos de registros foram nos anos de 2011, 2012 e 2013. Segundos os dados dessa mesma fonte, só no primeiro trimestre deste ano ingressaram aproximadamente 300 trabalhadores no município de Rio Grande e as nacionalidades tem variado de acordo com as principais atividades econômicas especializadas desenvolvidas por um determinado país, por exemplo, a maioria dos barcos da Petrobras são filipinos; na parte dos Diques são holandeses; na parte elétricas dos guindastes são orientais (chineses, malasianos), na implantação do fábrica de blocos FPSO são alemães, nos parques eólicos são espanhóis. Se compararmos com os dados estaduais fornecidos pelo ministério do trabalho, esse número compreende parte significativa do estado do Rio Grande do Sul, o que mostra a importância da necessidade de mão de obra especializada para o polo. (Ver anexo 1)

Até o momento esta pesquisa teve acesso a dois trabalhadores de dois estaleiros que nos forneceram informações, e um deles, inclusive, intermediou a coleta de dados com seis estrangeiros, o que nos possibilitou as análises aqui apresentadas, sobre as características da mão de obra migrante.

As primeiras análises dos dados mostram que os trabalhadores são contratados por empresas brasileiras, por um período curto, geralmente de três a seis meses. Os trâmites para visto de permanência superior a noventa dias, no Brasil, são complexos e demorados, fazendo com que empresas optem pelo visto mais simples, ainda que seja necessária a permanência de trabalhadores especializados por períodos mais longos. O recurso mais utilizado pelas empresas internacionais

fornecedoras de equipamento e mão de obra é enviar novos trabalhadores a cada três meses evitando a solicitação de vistos de trabalho mais complexos. A primeira etapa para o pedido de visto é feito no país de origem do trabalhador, junto à embaixada do Brasil, e ao desembarcarem em Rio Grande, precisam comparecer na Delegacia da Polícia Federal para concluírem os trâmites do visto de permanência. Porém, alguns trabalhadores estrangeiros nos responderam que o tempo de duração de seus períodos de trabalho, fora de seus países de origem, variam entre 3 e 6 meses, enquanto outros nos responderam que os períodos variam entre 6 e 9 meses.

Dos seis trabalhadores entrevistados, dois prestam serviços na Quip, na montagem da plataforma P63 e os demais no Estaleiro Rio Grande; quanto a idade dos trabalhadores, quatro estão na faixa de 28 a 32 anos, em termos de escolaridade, metade tem curso técnico, enquanto a outra tem curso superior, esse mesmo número (três) dos entrevistados afirmam ter vínculo permanente com a empresa em que trabalham, os demais, trabalham por contrato. Três deles têm cargo (de) chefia de supervisão e inspeção (*MC Commissioning manager, Ship buind manager, supervisor*). Essas características apontadas pelas entrevistas revelam que a maioria desses trabalhadores estão no auge da idade produtiva, estabilizados e não no início de carreira, dessa forma, a migração já faz parte da sua rotina de trabalho.

Esse perfil pode ser reafirmado através dos dados de sobre família, pois quatro são casados formalmente e um vive com companheira, quatro tem filhos, o que mostra a formação de um núcleo familiar estável. Além disso, em termos de relação de proximidade com os lugares para onde são enviados pela empresa, a maioria demonstra desinteresse em conhecer o local, se restringindo a restaurantes, locais de almoço e janta, não investindo em conhecer a língua nativa, locais de entretenimento, museus, etc. O que fortalece a ideia de não estabelecer vínculos com os lugares que eles passam temporariamente. Outra questão da ideia da migração fazer parte de seu cotidiano, é que todos já trabalharam em outros países, além do da sua nacionalidade e geralmente o período de contrato é de seis a nove meses longe em outros países, o que significa três quartos do ano longe da sua terra natal e de sua família.

Conforme informações de nossos dois entrevistados brasileiros, trabalhadores dos estaleiros, o idioma padrão de comunicações no ambiente de trabalho é o inglês. Entretanto, em decorrência das diferentes nacionalidades, o inglês falado possui sotaques dificultando a comunicação; em algumas situações se faz necessário a intermediação de intérpretes. Foram elencadas as diferentes nacionalidades presentes no Polo Naval do Rio Grande: chineses, singapurianos, finlandeses, sulcoreanos, paquistaneses, indianos, alemães, portugueses, noruegueses, holandeses, árabes, britânicos e filipinos.

As equipes de trabalhos variam entre 10 e 50 trabalhadores, podendo ter trabalhadores de diferentes nacionalidades numa mesma equipe.

Buscamos, também, identificar as formas de interação sociais desses trabalhadores migrantes e, preliminarmente, constatou-se a ausência de interações de trabalhadores de nacionalidades distintas fora do ambiente de trabalho. Nos horários de descanso e lazer, os trabalhadores de mesma nacionalidade procuram manterem-se unido, até mesmo compras em supermercado são realizadas em grupo. Nas horas livres os europeus fazem passeios turísticos, tanto no próprio município como em outras cidades da região, já os asiáticos raramente saem dos seus hotéis.

A tabulação dos dados dos entrevistados apontou que os asiáticos preferem ocupar o tempo livre em atividades individuais, até mesmo para passeios turísticos na região.

### **3. Mobilização da força de trabalho e a migração**

Para discutir a formação do polo industrial Rio Grande e a alocação da força de trabalho, principalmente, a utilização de trabalhadores migrantes, internos e externos, é necessário focar a questão teórico ou posição teórica sobre fenômenos migratórios e de que maneira serão analisados, pois dependendo do ângulo investigativo e dos pressupostos utilizados a interpretação dessa realidade será diferente.

A partir das reflexões feitas por Celso Amorim Salim (1992) e por Helion Povoá Neto (1997) pode-se fazer um balanço das diferentes correntes teóricas na abordagem migratória.

A primeira corrente apresentada é a neoclássica, que define a migração como movimento ou mobilidade espacial de trabalhadores entre regiões economicamente diferenciadas, que se movimentam por iniciativa própria, tal fenômeno é explicado como resultado dos desequilíbrios produtivos destas regiões. Nesse sentido, para esta linha teórica, a migração teria um caráter positivo, pois eliminaria as diferenças econômicas regionais. O fenômeno migratório é considerado, por esta corrente, como um dispositivo regulador do mercado, trabalhando com a ideia da lei da oferta e da demanda, onde os trabalhadores escolheriam as melhores alternativas, frente às condições econômicas oferecidas pelo mercado. Assim a força de trabalho é considerada como capital humano que se desloca espacialmente conforme a demanda.

Esta forma de vislumbrar a migração parte da lógica funcionalista, onde os fenômenos são trabalhados como modelos físicos e matemáticos, e aparecem como leis que, apesar de partir da vontade individual, colocam-nos em movimento dentro da lógica do mercado. Segundo Salim, autores como Ravenstein (1980) utilizam um modelo “gravitacional” onde a mobilidade espacial do migrante se dá a partir dos efeitos *pull* e *push* da migração.

As implicações teóricas e práticas desta concepção são suprimir a existência de qualquer conflito e ou contradição na sociedade capitalista, isto é, neutralizando as diferenças as distorções sociais, ou apontando-as como temporárias e estas serem suplantadas através de políticas migratórias que corrijam os eventuais desequilíbrios econômicos das diferentes regiões.

Compartilhando a mesma perspectiva teórica da concepção neoclássica de trabalhar a sociedade e as relações sociais de maneira científica e positiva, a demografia se propõe, como ciência, analisar a população utilizando a estatística, verificando de forma quantitativa os fenômenos populacionais. No Brasil, informações sobre a população e mais precisamente sobre o movimentos populacionais ao longo do território brasileiro, foram levantadas a partir de 1940 com a fundação do Conselho Nacional de Geografia (CNG) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Esta maneira de abordar a migração, decorrente da abordagem neoclássica, tende a forma naturalizar as ciências humanas, transformando relações sociais em números ou equações matemáticas.

Como observa Francisco de Oliveira (1985) em “Malthus e Marx, falso encanto e dificuldade radical”, os dados do IBGE estão inseridos na chamada demografia formal. Ela tem como base as pesquisas quantitativas que demonstram uma tendência baseada em princípios estatísticos e matemáticos. A demografia, a partir de uma lógica científicista, não faz as relações entre os fenômenos, o que resulta em uma reificação da totalidade.

Da mesma maneira o migrante pode ser registrado numericamente, mas as razões de sua movimentação e o significado do próprio movimento podem não ser detectados; a crítica de Marx às teorias Malthusianas: os dados ou números levantados podem ser migrantes, coelhos ou vegetais, pouco importa a existência da sociedade, das relações sociais e suas e as estratégias de reprodução enquanto trabalhador.

O problema desta forma instrumentalizada de medir fenômenos sociais é tornar os dados neutros, isentos da realidade, podendo abalizar as análises “naturalistas” das leis de mercados que imperam na sociedade. Discutir migrações a partir de números não coloca em discussão a própria lógica e a contradição das relações de mercado ou da sociedade produtora de mercadoria. Os

deslocamentos populacionais, dessa forma, são vistos como resultados empíricos, que podem ser observados e mensurados. Tal procedimento não permite trabalhar a mobilidade da força de trabalho como parte integrante da lógica do capital.

Outra perspectiva é a histórico estrutural e difere das concepções teóricas anteriores principalmente pela sua origem materialista histórica. Nessa concepção o fenômeno social migração é o resultado e a condição do desenvolvimento do capital, nesse sentido é historicamente determinado e faz parte dos processos de mudança das relações sociais de produção do sistema capitalista.

Os movimentos migratórios, não seriam analisados como movimentos individuais, ou a somatória de vontades dos indivíduos que racionalizam as possibilidades econômicas do mercado, mas um processo genérico que aponta a mudança da estrutura de produção.

Apesar desse modelo perceber a migração como processo resultante das contradições estruturais da sociedade capitalista, e não trabalhar com a noção de equilíbrio e desequilíbrio do mercado, a análise histórico-estrutural não perde de vista a relação causa-efeito, não como a maneira dualista das leis da oferta e da procura, mas como reflexo da determinação estrutural das relações de produção, isto é, a migração passa a ser a forma de distribuição da força de trabalho conforme o desenvolvimento do processo de acumulação.

Em sua análise sobre o processo migratório brasileiro, Paul Singer afirma que as causas migratórias tem quase sempre um fundo econômico, que se dá através do deslocamento de atividades no espaço, crescimento diferencial da atividade em lugares distintos e assim por diante – e atingem os grupos que compõem a estrutura social do lugar de origem de um modo diferenciado (Singer, 1975).

A visão de Singer seria uma versão materialista histórica do conceito gravitacional de Ravenstein do efeito *pull* e *push*, só que agora o fenômeno social é visto como resultado estrutural da economia capitalista e dos desequilíbrios econômicos regionais de um sistema fechado que funciona a partir das regras do mercado.

O resultado de tal análise é relacionar a migração como o princípio do Exército Industrial de Reserva, instrumento capitalista para regular o valor do capital variável. Essa explicação começa a apresentar problemas quando do desenvolvimento das forças produtivas, principalmente o desenvolvimento tecnológico chega a tal patamar, que o número de desempregados é tão grande, e o trabalhador pertencente temporariamente ao Exército Industrial de Reserva tornar-se permanente e não volta mais para o mercado de trabalho. Assim, enquanto estrutura reguladora do valor da força de trabalho, esse exército não faz mais sentido.

Porém, os processos migratórios continuam a existir, ignorando o desemprego e o desenvolvimento tecnológico e; a mobilidade espacial do trabalhador e do capital, no mundo globalizado, tornam-se cada vez maiores.

Diferente das demais concepções que tentam analisar a mobilidade das populações no espaço como causa ou efeito do processo, da estrutura ou de uma lei econômica, a mobilidade da força de trabalho discute este movimento espacial do trabalhador dentro da relação capital - trabalho como parte da sua lógica de reprodução. Para existir a reprodução capitalista é necessário que a força de trabalho se coloque em movimento. Jean-Paul de Gaudemar (1977), em seu trabalho sobre a mobilidade da força de trabalho, desenvolve a idéia de que a mobilidade garante a reprodução do capital, e tem papel importante no processo de acumulação.

Para que a reprodução se concretize é necessária a existência de capital variável, e este é possível a partir do momento que o trabalhador se torna “livre” e possa vender a sua força de trabalho, essa suposta liberdade coloca o trabalhador na submissão de nada possuir e ter de oferecer compulsoriamente a seu único pertence. O capital para se valorizar domina todas as esferas das relações sociais e põe em movimento a força de trabalho para que esta garanta o processo de criação de

mercadorias. Segundo Gaudemar: *“toda estratégia capitalista de mobilidade é igualmente estratégia de mobilidade forçada”* (1977, p. 192.)

Gaudemar trabalha o conceito de mobilidade analisando também o próprio desenvolvimento do processo histórico das relações de produção, isto é, desde a expropriação dos meios de produção até a consolidação das formas de reprodução capitalistas. Nesse sentido, o conceito de mobilidade da força de trabalho pode ser relacionado com a transformação da força de trabalho em capital variável, mais a mobilização espacial dos trabalhadores. O autor divide esse processo em três fases: *“produção da força de trabalho com aquisição da mobilidade propriamente dita pelo trabalhador; utilização das forças de trabalho, através do aprofundamento da divisão do trabalho; circulação das forças de trabalho, que é o momento de submissão da mobilidade às condições do mercado”* (Gaudemar, 1977, p.195).

As migrações, por sua vez, podem ser relacionadas com as necessidades do desenvolvimento das forças produtivas dentro do sistema capitalista. Dessa forma não se pode deixar de vincular os fluxos migratórios à relação capital – trabalho.

Para o autor, o processo migratório está vinculado à relação capital - trabalho e à sua produção e reprodução ampliada. A migração é um agente de transformação nesta relação produtiva e não uma consequência ou um reflexo da crise econômica de um determinado lugar, que expulsaria o trabalhador que não dá mais conta de sua subsistência.

Assim, parcelas da população ou contingentes da força de trabalho deslocam-se porque o espaço se estrutura para colocá-los em movimento. A força de trabalho ganha mobilidade, o que possibilita a localização ou a realocação espacial do capital.

A partir desta análise, pode-se entender os fatores que desencadeiam o fluxo migratório no Brasil. Estes fatores reagem de maneira diferenciada, de um lado, no local de origem, e, de outro na metrópole.

A migração distribui a força de trabalho conforme o processo de acumulação. Pode-se concluir que os fluxos e refluxos dos processos migratórios ocorridos no Brasil estão intimamente ligados ao desenvolvimento capitalista, mais especificamente ao processo de industrialização e urbanização.

Além do conceito de mobilidade da força de trabalho ajudar a entender o desenvolvimento do processo de reprodução capitalista no Brasil até os anos 80, também contempla as transformações ocorridas na relação capital - trabalho a partir dos anos 90, denominado por alguns autores como o processo de acumulação flexível, assim, o capital vai flexibilizar cada vez mais a produção e mobilizando ainda mais a força de trabalho, através dos processos de desregulamentação dos direitos trabalhistas e terceirização.

#### **4. Mobilização da força de trabalho e a acumulação flexível**

As transformações do mundo do trabalho, vivenciados pelos trabalhadores dentro dos processos produtivos nas últimas décadas remetem a discussão sobre os novos paradigmas do trabalho como a globalização/flexibilização, conforme descreve Ricardo Antunes em Adeus ao Trabalho (2000). A partir dos anos 80, os processos de terceirização, flexibilização, horizontalização da produção, desregulamentação da força de trabalho e polivalência irão mobilizar de maneira intensa os trabalhadores dentro do mercado, não só local como mundial, tais inovações tornam-se parte integrante desse novo produtivo. (Antunes - 2000). Segundo Robert Kurz,(1997), o sistema produtor de mercadoria esgotou a sua possibilidade de crescimento dentro da lógica fordista/taylorista, esbarrando na contradição entre o imenso desenvolvimento tecnológico e a manutenção da base de consumo.

Com o advento da revolução tecnológica da microeletrônica foi dado o salto no crescimento que iria se refletir como crise de geração de empregos, nos anos 80. Sem uma base nacional que garantisse o consumo é necessário, de um lado, a expansão transnacional, o chamado processo de



globalização que, por sua vez, gerou o questionamento na lógica da produção fordista e no padrão do consumo de massa. Essas transformações implicaram alterações na lógica das políticas estatais e do próprio Estado, ou seja, o neoliberalismo e a “invenção” do Estado mínimo vão garantir a desregulamentação dos direitos trabalhistas e o baixo custo da força de trabalho, tanto nos países centrais como na periferia, pois o capital globalizado e sem pátria agora busca produzir onde o custo da produção é baixo: salários, matéria-prima ou infraestrutura. (Kurz, 1997)

Dentro desta lógica de racionalização, a forma de produzir do sistema produtor de mercadoria também foi modificada com a flexibilização da produção, a produção em escala do padrão taylorista/fordista é substituída pela produção de produtos em pequena escala e com grande diversidade para atender esse novo e escasso mercado. A flexibilização se faz em vários sentidos: flexibilidade dos produtos frente às necessidades do mercado, flexibilidade do trabalhador que se torna polivalente (um homem/cinco máquinas), a flexibilidade da força de trabalho frente à terceirização e à desregulamentação do trabalho. Assim, o sistema produtor de mercadorias tende a utilizar todas as formas para baratear o custo de produção com o amparo do Estado.

A acumulação flexível é pautada na flexibilidade dos processos, dos mercados de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo. Para Harvey as mudanças ocorrem de forma que “caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional” (HARVEY, 1998, p.140).

A flexibilização, então, consiste em saber adaptar-se às necessidades em momentos de retração ou expansão do mercado. Para o trabalho, na empresa flexível, é necessário outro modelo de configuração dos cargos ou postos, o qual não se apoia mais sob a qualificação, mas sob a noção de competência. O modelo da competência emergiu nas organizações sob a lógica das organizações flexíveis “em um contexto de grandes mudanças tecnológicas na produção e de diminuição intensa dos empregados” (ÁVILA, 2009, p. 6).

A noção de competência esta relacionada ao conhecimento, habilidades e atitudes e tem centralidade no entendimento de expertise. É também entendida como capacidade individual no sentido de práticas e atitudes, e capacidade coletiva, dependente da cooperação de trabalhadores em equipes. Fleury e Fleury (2001, p.187), argumentam que a noção de competência está relacionada a ações como “saber agir, mobilizar recursos, integrar saberes múltiplos e complexos, saber aprender, saber engajar-se, assumir responsabilidades, ter visão estratégica”. Além disso, as competências são observáveis dentro de um contexto e se estabelecem como comunicação entre os três eixos em que se formam: pela pessoa, no aspecto de seu processo de socialização, em sua biografia; na sua formação educacional; e, na experiência profissional. Já Zarifian (1999, p.26) enfoca o trabalho em equipe, e destaca que uma parte crescente dos contatos e dos intercâmbios de saberes que os trabalhadores mobilizam em suas atividades são provenientes das redes na qual estão inseridos e não somente das equipes.

A noção de produtividade também é importante para o modelo produtivo atual, segundo o autor, a nova definição de produtividade é que levanta o debate sobre o modelo da competência. Nos padrões atuais, Zarifian afirma que se existe alguma transformação nas condições da produtividade é porque “ela mobiliza uma eficiência”. Por sua vez, essa eficiência “está sob a pressão (no sentido positivo do termo) de uma renovação permanente da inovação, da invenção e, portanto da tomada de iniciativa”. (ZARIFIAN, 2003, p.99).

### **Considerações finais**

Ao analisarmos os dados, ainda preliminares, sobre o trabalhador, migrante, estrangeiro e temporário contratado pelas empresas vinculadas ao polo naval e de *offshore* de Rio Grande, pode-se

inferir que a mobilidade desse trabalhador internacional faz parte da lógica do capital flexível globalizado. Deste modo, há a necessidade de uma mão de obra especializada, móvel e eficiente que de conta das demandas da concorrência global, principalmente a questão da eficiência desses trabalhadores no cumprimento dos prazos e no seu expertise em comandar ou organizar os trabalhadores nacionais brasileiros.

Os dados sobre os trabalhadores entrevistados mostram que a migração já faz parte de vida cotidiana, e a sua estabilidade como trabalhador se forma dentro da instabilidade da mobilidade espacial.

Assim, além de polivalente, desregulamentado, terceirizado, podemos incrementar a estas características que o trabalhador da lógica da acumulação flexível também é internacionalmente móvel, eficiente e expert. As empresas ao ofertarem os seus produtos, também devem incluir a assistência técnica, cumprimento dos prazos e a garantia dos contratos, o que implica na mobilização conjunta de produtos e de trabalhadores. Se como foi anteriormente definido a **expertise** se caracteriza como a capacidade individual no sentido de práticas e atitudes, e capacidade coletiva, dependente da cooperação de trabalhadores em equipes, pode-se acrescentar a esse conceito a capacidade de uma mobilidade e de se adaptar a qualquer situação dada seja ela laboral ou mesmo espacial. Dessa forma, diferentemente das análises que trabalhavam com a migração como consequência espacial do desenvolvimento econômico de determinadas áreas, a migração pode ser concebida como parte da própria lógica da acumulação flexível globalizada.

### Referências bibliográficas

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho**. São Paulo: Editora Cortez; Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas: 2000.

AVILA, Sueli F.O. **Novas demandas de formação profissional no capitalismo contemporâneo: adaptação ou autonomia?** Apresentado na XII Conferência Anual IACR (International Association for Critical Realism) 23-25 jun 2009. Universidade Federal Fluminense.

BRANT, Vinicius Caldeira. “Do colono ao bóia-fria: transformações na agricultura e constituição do mercado de trabalho na alta Sorocabana”. In: **Estudos CEBRAP**, São Paulo (19); 37-91; jan/mar; 1977.

BRITTO, J. **Estudo da competitividade da indústria Brasileira de bens e serviços do setor de P&G e o Setor de Navieças**. Relatório IEPROMINP. Rio de Janeiro, RJ, 2008, 26P.

CARDOSO, Adriana Lessa. **A condição do trabalho feminino no Polo Naval do Rio Grande/RS**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Ciências Humana e da Informação. Universidade Federal do Rio Grande/FURG. 2012.

CARVALHO, Andréa Bento. **Polo Naval do Rio Grande: desafio a estruturação técnico-produtiva do território**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Ciências Humana e da Informação. Universidade Federal do Rio Grande/FURG. 2011.

DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha; CARVALHO, Diogo Sá; MENEZES, Gabrielito Rauter. Polo Naval de Rio Grande: primeiros insights sobre a estruturação de um cluster portuário-

marítimo no extremo sul do Brasil. In: **IV Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional**, 4, 2008, Santa Cruz do Sul. Anais. Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, UNISC, 2008. (CD-ROM).

FAVARIN, J. V. R.; ANDERSON, V. L.; AMARANTE, R. M.; Gallardo, Alfonso P.; PINTO, M.M.O. Desafios para o ressurgimento da cadeia de fornecedores navais no Brasil. 2009. (Apresentação de Trabalho/Congresso).

Disponível em:

<<http://www.gestaonaval.org.br/arquivos/Documentos/Desafios%20para%20o%20ressurgimento%20da%20cadeia%20de%20fornecedores%20navais%20no%20Brasil.pdf>>

FLEURY, Afonso; FLEURY, Maria T.L. **Construindo o conceito de competência**. RAC, Edição Especial 2001: 183-196.

GAUDEMAR, Jean P. de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa, Editorial Estampa., 1977.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. Editora Loyola: São Paulo, 1998.

KURZ, Robert. **Os últimos combates**. Petrópoles, Vozes, 1997.

MARTINE, G. Os dados censitários sobre migrações internas: evolução e utilização. In: **Seminário Metodológico dos Censos Demográficos – CENSOS, CONSENSOS E CONTRA-CENSOS**, 3.1984, Ouro Preto-MG. Abep, 1984. p. 183-214.

MARTINS, José de Souza. “O problema das migrações no limiar do terceiro milênio”. In: **O Fenômeno Migratório no Limiar do Terceiro Milênio: desafios pastorais**. Petrópolis, Vozes, 1998, pp. 19-34.

Ministério do Trabalho e do Emprego - MTE: Base Estatística CGIg -.

Disponível em:

<http://portal.mte.gov.br/data/files/8A7C812D3DCADFC3013EB3ED24BC6178/4%20-%20Base%20Estat%3%ADstica%20Geral%20%E2%80%93%20Detalhamento%20das%20autoriza%3%A7%C3%B5es%20concedidas%20pela%20CGIg.pdf>

OLIVEIRA, Francisco de. **Malthus e Marx, falso encanto e dificuldade radical**. Campinas, NEPO/UNICAMP, 1985.

PÓVOA NETO, Helion. “Migrações internas e mobilidade do trabalho no Brasil atual - Novos desafios para a análise”. In: **Experimental**, n.º 2, 1997, pp.11-24.

RAVENSTEIN, E. G. “As Leis da migração”. In: MOURA, Hélio A. de. (org.). **Migração Interna - Textos selecionados**. Fortaleza, BNB, 1980, pp.19-88.

SALIM, Celso Amorim. “Migração: o fato e a controvérsia teórica”. In: **VIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais**. Anais, vol. 3, São Paulo, ABEP, 1992, pp. 119-144.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo. Brasiliense, 1975.

SINAVAL. Visão Geral: Março de 2012.

Disponível em:

<http://www.sinaval.org.br/docs/SINAVAL-VisaoGeral-Mar2012.pdf>

WILSONS SONS. Comunicado aos investidores, 2011.

Disponível em:

<http://wilsonsons.riweb.com.br/Show.aspx?idMateria=mU8D2VcGc5XCO8XWafC9gA==>

VAINER, Carlos B. **Trabalho, espaço e Estado. Questionando a questão migratória**. Rio de Janeiro, mimeo, 1984.

ZARIFIAN, Philippe. **El modelo de competencia y los sistemas productivos**. Montevideo: Cinterfor, 1999.

. **O modelo da competência: trajetória histórica, desafios atuais e propostas**. São Paulo: Editora Senac, 2003.

## Anexo 1

### Ministério do Trabalho e do Emprego - Coordenação Geral de Imigração – CGI: Autorizações concedidas a estrangeiros por unidade federativa e país de origem

2010		2011		2012		2013	
RS		RS		RS		RS	
País	Nº	País	Nº	País	Nº	País	Nº
CHINA	171	EUA	197	EUA	460	EUA	131
EUA	133	CHINA	143	ALEMANHA	163	REINO UNIDO	50
REINO UNIDO	49	MÉXICO	69	CHINA	129	ESPAÑA	28
ARGENTINA	48	ALEMANHA	68	REINO UNIDO	95	CHINA	27
ALEMANHA	29	ESPAÑA	44	CORÉIA DO SUL	71	CANADÁ	24
ÍNDIA	18	ITÁLIA	42	HOLANDA	60	CUBA	19
SÉRVIA	17	REINO UNIDO	41	PORTUGAL	54	ALEMANHA	15
ESPAÑA	16	SUÉCIA	30	ESPAÑA	51	JAMAICA	11
CANADÁ	15	JAPÃO	28	BÉLGICA	47	MÉXICO	10
OUTROS	450	OUTROS	263	OUTROS	404	OUTROS	102
<b>Total</b>	<b>946</b>	<b>Total</b>	<b>925</b>	<b>Total</b>	<b>1534</b>	<b>Total</b>	<b>417</b>

Fonte MTE, 2012