

## FRONTEIRAS, MUROS E PASSAPORTES – UMA GEOGRAFIA DAS DESIGUALDADES

João Luís J. FERNANDES

Universidade de Coimbra/CEIS20/CEGOT

[jfernandes@fl.uc.pt](mailto:jfernandes@fl.uc.pt)

### Resumo

À escala global, as populações continuam desiguais e apresentam níveis diferenciados de desenvolvimento e poder. Uma das variáveis dessas desigualdades é o capital de mobilidade espacial. O passaporte, apesar de uniformizado em todo o mundo, é o retrato dessas assimetrias. Para os cidadãos de alguns países, esse documento é uma porta de fácil mobilidade entre Estados. Para outros, o passaporte tem menos poder e os movimentos espaciais são mais difíceis. Num período de recrudescimento das fronteiras, dos muros e dos fluxos de refugiados, esta é uma diferença crucial. Este é um texto que balança entre o mundo plano do movimento fácil e o mundo rugoso das barreiras.

**Palavras chave:** Mobilidade espacial, Fronteiras, Passaportes

### Abstract

Globally, populations remain unequal in terms of development and power. Space mobility capital is one of these visible asymmetries. The passport, despite being a uniform document throughout the world, is a factor that reinforces these inequalities. For citizens from some countries, this document is a gateway for easy inter-state mobility. For others, the passport has less power and space movements are more difficult. This is a crucial difference in a time of growing up in the construction of walls, border control and refugee flows. This is a text that balances between the flat world of easy movement and the rugged world of barriers.

**keywords:** Spatial mobility, Frontiers, Passports

### 1. Notas introdutórias

Tim Harford (2018) considera o passaporte uma das inovações que mudaram o mundo. Para este autor, na atualidade, mostrar esse documento na fronteira é um ritual que ocorre naquilo que Alain Musset (2015) caracteriza como um território de espera. Este é um contexto regulado por uma autoridade que confere os elementos de cidadania do viajante (nome e fotografia, entre outros) e cruza essa informação com múltiplas bases de dados. Em princípio, esta imersão digital da identidade de quem se desloca e pretende atravessar a barreira garante a segurança do país de chegada e interceta qualquer potencial ameaça.

Ainda segundo Harford (2018), antes deste contexto, quando as viagens eram mais difíceis e os trajetos mais inseguros, o passaporte era uma carta conferida a alguém, a quem se atribuía o poder de atravessar limites e o privilégio da proteção. Estes documentos, pode ler-se ainda no mesmo trabalho, foram usados para que os lugares não apenas regulassem as entradas mas impedissem também a saída de cidadãos mais especializados e, por isso, considerados valiosos e imprescindíveis. O século XIX, com o caminho de ferro e o barco a vapor, numa fase de expansão e aceleração das mobilidades, das viagens e das trocas comerciais, tornou obsoleto e pouco exequível o controlo desses movimentos.

Em 1890, e continuamos com Harford (2018), era possível visitar os EUA sem passaporte. Na China e no Japão, apenas eram necessários documentos de autorização para aceder às áreas mais remotas. A aceleração das trocas comerciais após a revolução industrial parecia apontar para a livre circulação de pessoas. Contudo, a I Guerra Mundial trouxe novos obstáculos à mobilidade das populações: “Com as preocupações de segurança a levarem a melhor sobre a facilidade de viajar, os governos impuseram novos controlos sobre as deslocações e mostraram-se renitentes em prescindir desses poderes uma vez restabelecida a paz” (Harford, 2018, 62).

Em 1920, a então criada Sociedade das Nações organizou a “Conferência Internacional sobre Passaportes, Formalidades Alfandegárias e Bilhetes Únicos”, criando os passaportes tal como agora os conhecemos, impondo formatos e regras, tais como a fotografia obrigatória. Só mais tarde, em 1980, no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), se uniformizou esse documento, (Kalm, 2017; Harford, 2018).

A globalização que se reforçou nas últimas décadas do século XX, em muito intermediada pela tecnologia e pelo acréscimo dos fluxos materiais e imateriais, deu-nos a ideia aparente de um espaço plano no qual a localização pouco importava. As distâncias teriam perdido o efeito condicionador da vida económica, social, cultural e política. Para alguns autores, neste cosmopolitismo massificado e nesta aparente ubiquidade espacial, estas inovações conduziram à desconstrução da Geografia enquanto ciência da localização e das acessibilidades. Segundo Thomas L. Friedman (2000), onde se está já não faz a diferença. A localização será uma variável irrelevante. Não importa estar aqui ou ali, a centralidade será garantida pelo acesso às novas tecnologias de informação. Para o seguidor da metáfora da aldeia global, Kenichi Omahe (1999 e 2005), viveríamos num *Borderless World*, um mundo *não político e não geográfico*, sem barreiras nem obstáculos e de caminhos abertos em nada condicionados pelo efeito de atrito das distâncias.

## **2. O mundo mais lento do efeito de atrito, das distâncias e dos limites**

Esse determinismo tecnológico teria criado uma realidade mais pequena e curta, com vivências que se aceleraram numa dinâmica que David Harvey (2002) denominou por compressão do espaço-tempo. De forma direta, viaja-se para mais longe a uma velocidade mais elevada e a um ritmo mais intenso, daí resultando o efeito combinado do encolhimento do tempo e do espaço, Contudo, nem em

termos sociais nem sob o ponto de vista geográfico essa *time-space compression* é uma conquista universal. Apenas um exemplo, a difusão ampla dos grandes aeroportos, à escala do globo, não universalizou o acesso aos aviões nem, por exemplo, às viagens transcontinentais. Na verdade, em especial em cidades asiáticas, africanas ou sul americanas, os territórios aeroportuários são ilhas espaciais vedadas à maior parte da população local que, muitas das vezes, reside em espaços contíguos a essas infraestruturas. Este é o caso no qual a clássica distância euclidiana (a proximidade quilométrica ao aeroporto) não coincide com a distância custo ou com a distância social.

Por isso, apesar da suposta liberdade de movimentos que a tecnologia nos sugere, o contexto empírico foi sempre outro, mais assimétrico e desigual, mais rugoso e limitador das opções geográficas. A hipermobilidade espacial de todos é uma ilusão. A par do mundo fluído da viagem e da troca, coexiste outro, mais fragmentado, lento e de enclausuramentos (voluntários e/ou involuntários), barreiras e processos de alargamento (diferenciado) das distâncias.

Na verdade, as fronteiras e os limites, sendo uma realidade histórica (QUÉTEL, 2014), não desapareceram nesta fase mais otimista do progresso tecnológico. Nunca as restrições ao movimento deixaram de ser instrumentalizadas como fatores de afirmação política e manifestação de complexas e desequilibradas relações de poder. Para Foucher (2007), existirão mesmo uma obsessão pelas fronteiras e uma arte de demarcação de espaços que se universalizou, como se universalizaram, por exemplo, os conceitos de Estado e de parques naturais, cada um traçando determinadas barreiras no espaço geográfico.

Estas limitações regulam as mobilidades e fazem parte de estratégias de restrição dos acessos e defesa de certos espaços geográficos que se pretendem reservar e proteger face às ameaças externas que não se conseguirão controlar de outra forma.

Como refere Soja (1971, 1), “The surface of the earth is enmeshed in a labyrinth of boundaries created and maintained by men. Embedded within the pastel colors of a satellite photograph of the earth are layers of intricate and overlapping mosaics of spatial organization unseen by the distant eye but nevertheless profoundly influencing human activity and behavior”.

A este respeito, a propósito dos muros que vão fragmentando o Rio de Janeiro e escondendo algumas favelas em espaços confinados, Rogério Haesbaert (2014, 242) segue a mesma linha: “(...) ao mesmo tempo que hoje os limites territoriais aparentam ser muito mais porosos e ambivalentes em suas práticas de abertura e fechamento, alguns limites passaram a ser reforçados apelando-se inclusive (...) para o velho recurso das cercas e dos muros, em processos que denominamos de contenção territorial”.

Com efeito, na contemporaneidade, assistiu-se ao aumento das desconfianças, a uma crescente sensação de insegurança perante fenómenos difusos e atores transnacionais que não se controlam (das redes criminosas aos fluxos de refugiados), traduzindo-se naquilo que autores, tais como Laurent Davezies (2015), denominam como manifestações de novos egoísmos territoriais. Significa isto que, a par dos discursos, muitas vezes retóricos, a respeito da cooperação, da solidariedade e da justiça espacial, outras práticas de segregação geográfica se impõem.

Para Reece Jones (2012, 1), este recrudescimento das distâncias, das barreiras de acesso e das políticas de segurança, tem-se materializado na construção de fronteiras e limites físicos em diferentes espaços geográficos à escala global: “In the first decade of the new millennium, despite predictions of the creation of an increasingly borderless world, the countries often described as the oldest democracy in the world [USA], the largest democracy in the world [India], and the most stable democracy in the Middle East [Israel] built a combined total of 5700 kilometers of security barriers on their political borders”.

Nesta equação não se discutem outras demarcações mais discretas, como aquelas impostas por expressões geográficas da sociedade urbana contemporânea. Já atrás se referiram os aeroportos, mas podem acrescentar-se exemplos como os parques temáticos, os *ressorts* turísticos ou os condomínios habitacionais fechados. Também não se problematizam as consequências espaciais, sociais, políticas e até culturais destes processos de fragmentação e insularização territorial por parte de algumas elites que, por exemplo, terão como efeito direto a indiferença perante a degradação do espaço público. Apesar de não merecerem aqui aprofundamento, estes confinamentos voluntários contribuem para o aumento do rendimento de fragmentação de um mundo que, afinal, é rugoso e de distâncias ainda bem vincadas, sobretudo para alguns grupos sociais com menor capital de mobilidade espacial, como se verá mais adiante.

Nesta dinâmica contraditória de encolhimento/alargamento das distâncias, a União Europeia é um objeto de estudo relevante pelo modo como ilustra e exemplifica os avanços e recuos em matéria de permeabilidade dos limites e das fronteiras. Por um lado, assina-se o tratado de Schengen, que prevê a livre circulação interna dos cidadãos. Por outro, reforçam-se as barreiras no contacto com as periferias do continente europeu, sobretudo no rescaldo da crise dos refugiados que teve o seu apogeu no verão de 2015. Esta pressão migratória, mais sentida e percebida que real, traduziu-se ainda no levantamento de limites internos. Apenas alguns exemplos: nesta fase de maior tensão, a Hungria ergueu um muro entre a Sérvia e a Croácia. A Grécia criou uma barreira física nos limites com a Macedónia, assim como na fronteira com a Turquia.

Ao mesmo tempo, em paralelo com as ameaças e os medos associados ao terrorismo (como ocorreu após os ataques em Nice, em 2015), mas também como forma de proteção suplementar de alguns eventos ocasionais que concentram população e ampliam as vulnerabilidades (como o campeonato europeu de futebol, o Euro 2016), têm sido frequentes as reintroduções dos controlos fronteiriços na Europa Schengen. Este é um recurso previsto nos tratados. No entanto, não pode deixar de ser considerado um recuo nos princípios de fluidez promovidos pela matriz da União Europeia e pela identidade da Europa (Steiner, 2007).

De certo modo, a extensão quilométrica dos muros e, nalguns casos, a respetiva sofisticação tecnológica em termos de vigilância (recordam-se aqui as *geofences* digitais), correspondem à reação de uma velha geografia materialista, euclidiana e reguladora perante fluxos topológicos mais difusos, líquidos e de controlo mais difícil (Bauman; 2000).

Se os muros pretendem conter os movimentos ilegais e até criminosos que ameaçam uma determinada ordem, o mundo rugoso que acrescenta atrito à circulação das populações estende-se aos sistemas de regulação dos fluxos legais. Contudo, as deslocações que seguem os caminhos formais de mobilidade, são confrontadas com fronteiras protegidas por níveis muito assimétricos de permeabilidade. Perante a deslocação de algumas populações, as fronteiras parecem mais flexíveis e abertas à passagem de alguns, fechando-se depois ao atravessamento de outros.

O velho mundo das flexibilidades geográficas assimétricas e a nova tendência para uma retração desglobalizadora, podem analisar-se a partir do documento que regula esses movimentos – o passaporte. Enquanto representação de cidadania e filiação a um território político (o Estado), o passaporte é, à escala global, um fator de diferenciação e assimetria e uma condição de desigualdade entre os diferentes cidadãos do mundo.

### **3. O passaporte como metáfora (e reflexo) de um mundo assimétrico**

Numa edição do *Huffington Post*, de 30 de junho de 2014 (citado por Mau *et al*, 2015), perguntava-se: “How powerful is your passport? More than a simple grant of access into a country, passports and the visas they contain are a reflection of geopolitics, the relationship between two nations, and a country’s stature relative to the rest of the world”.

Esta interrogação (“How powerful is your passport?”) levanta algumas questões. Os passaportes, e os visas, isto é, as autorizações suplementares para a viagem que o portador desse documento pretende efetuar, de um país para o outro, são muito assimétricos. Existem passaportes mais poderosos, que podem circular pelo mundo sem necessidade de visas na maior parte das fronteiras. Noutros casos, ocorre o contrário. O passaporte apenas dará acesso a determinados territórios políticos caso seja acompanhado por um visto que será, nestas circunstâncias, o meio que permite a autorização, ou a negação do acesso do proprietário desse passaporte a um determinado país.

Nesta perspetiva, os vistos constituem um meio de regulação e uma manifestação de poder do Estado recetor e de chegada, mas é também um filtro que separa as mobilidades mais desejáveis e aceitáveis das outras, menos confiáveis. Apesar dos avanços no sentido da concertação global intermediada por várias instituições, das quais a Organização das Nações Unidas é o paradigma, continuam ativas as estratégias de regulação à escala nacional.

Contudo, a montante do desequilíbrio entre os passaportes mais e menos poderosos, é pertinente acrescentar outros problemas a esta discussão. Desde logo, a diferença entre o possuir ou não possuir um passaporte. Pelos custos, ou por qualquer outra imposição, muitos não têm acesso a esse documento. Nalguns lugares do mundo, a aquisição de um passaporte implica um esforço financeiro suportável. Em muitos países, e para algumas classes sociais, a realidade é diferente, tornando-o um bem de luxo inalcançável para muitos.

Para potenciais viajantes, com maior poder aquisitivo, é possível adquirir passaportes mesmo com a bandeira de um outro país, que não o seu de origem. O mesmo acontece com vistos especiais (a exemplo dos vistos *gold*, em Portugal), que abrem os canais de circulação e permanência, num determinado país, a cidadãos mais poderosos.

Noutro ponto de vista, não possuir, ou não usar, um passaporte, pode ser um ato voluntário que poderá sugerir algum desinteresse pelo mundo exterior à sua comunidade, problema a seguir em função do comportamento político que estes mapas mentais diferenciados possam induzir. Os resultados eleitorais que elegeram, em novembro de 2016, o Presidente Trump, nos EUA, ou a vitória do Brexit no referendo realizado no verão do mesmo ano, podem ser discutidos nesta perspectiva (Goodhart, 2017).

Noutro ponto de vista, o passaporte, enquanto registo de passagem e permanência num determinado território nacional, pode significar segurança e garantia de assistência (por exemplo, através da rede de embaixadas e consulados) sempre que se está noutro país, longe da zona de conforto e, nesse sentido, em situação de maior vulnerabilidade.

Em sentido contrário, o passaporte, sobretudo em ambiente de conflitos políticos, pode ser um fator de risco e uma exposição acrescida. Em determinados contextos recentes, um passaporte emitido pelos Estados Unidos da América, apesar de estar entre os mais poderosos e livres do mundo (já o veremos), pode ter implicações em lugares nos quais aquele país é percebido como o 'outro' e o 'inimigo'. Não é por acaso que os Estados emitem alertas frequentes sobre a conveniência, ou não, dos respetivos cidadãos viajarem para determinados destinos.

Na mesma perspectiva, perder o acesso ao passaporte, vê-lo apreendido pelas autoridades locais durante uma viagem, é uma forma de violência e um modo subtil de supressão da liberdade e, nos casos mais extremos, de encerramento e impedimento de abandono de um território nacional.

Contudo, enquanto identificador que abre passagem e permite o acesso a outros Estados, o passaporte não tem um valor absoluto. A relação entre dois territórios políticos soberanos pode ser intermediada pela necessidade do prévio reconhecimento à entrada - o *visto*. Não existe uma única categoria de vistos, dependendo, entre outros aspetos, do tempo de permanência permitido. Contudo, em primeiro lugar, estes são condicionados pela origem e pelo nome do Estado emissor do passaporte requerente desse visto. Assim se estabelecem diferenças entre os passaportes mais valiosos, que podem circular por um maior número de territórios políticos sem vistos prévios, e aqueles para os quais o mundo é mais rugoso e restritivo.

A respeito das dinâmicas contraditórias entre as tendências da globalização e os efeitos contrários antiglobalizantes e do difícil equilíbrio entre os fatores de abertura e de encerramento dos Estados, Mau *et al* (2015) tiram partido desse valor diferenciado dos passaportes e deixam-nos algumas indicações pertinentes. Por um lado, referem que, entre 1969 e 2010, se verificou um aumento generalizado do capital de mobilidade. Contudo, este fez-se sentir sobretudo nos países da OCDE. O mundo tornou-se, neste aspeto, mais fragmentado e os países com menores índices de desenvolvimento ficaram mais longe destas trajetórias globalizantes. Estados ditatoriais, com menores rendimentos *per capita*, com

níveis mais elevados de conflitualidade, vão constituindo *clusters* de maior encerramento e de cidadãos com menos capital de mobilidade.

Para os mesmos autores, entre 2010 e 2017, a tendência de fragmentação mantém-se. Verifica-se um aumento global do capital de mobilidade, isto é, dos passaportes que permitem a circulação, sem vistos, para um maior número de Estados. No entanto, neste mesmo intervalo temporal, a fragmentação e as desigualdades aumentam. Nesse período, muito por pressão dos fluxos turísticos, a liberdade de viajar sem visto aumentou para os cidadãos de 88% dos países. Contudo, verificou-se um retrocesso no que se refere à mobilidade de potenciais viajantes provenientes de países africanos e de Estados do Próximo e Médio Oriente, como a Síria, a Líbia, o Iémen ou o Afeganistão, facto ao qual não é alheia a distribuição espacial dos conflitos da última década.



Figura 1 – *Passport Index* (2017): classificação dos passaportes nacionais, de acordo com o número de países para os quais os respetivos cidadãos podem viajar sem necessidade de visto (Fonte: <https://www.passportindex.org/>, consultado a 20 de abril de 2017).

Observando a cartografia destes passaportes, entre os mais e os menos poderosos (Figura 1), não é difícil fazer um ajustamento aproximado entre este *passport index* e, numa proporcionalidade direta, valores como o Índice de Desenvolvimento Humano, um indicador composto, calculado anualmente pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Ainda que seja difícil estabelecer uma relação de causa-efeito (o capital de mobilidade espacial aumenta com o desenvolvimento humano ou

acontece o contrário?), os passaportes mais poderosos estão na posse dos cidadãos dos Estados com indicadores de desenvolvimento mais favoráveis ou, como referem Mau *et al* (2015), dos países da OCDE, ainda que se encontrem exceções. Em 2017, no topo da lista mundial, os portadores de passaportes provenientes da Alemanha e de Singapura conseguem viajar para 159 países sem necessidade de visto. Logo de seguida, Suécia e a Coreia do Sul (158) e, a curta distância (entre 156 e 157), um número alargado de países europeus, ocidentais e de desenvolvimento humano elevado, entre os quais a Dinamarca, a Finlândia, a Itália e a França, mas também o Japão, os EUA e, entre outros, a Suíça e Portugal.

Em sentido contrário, encontramos países a partir dos quais a mobilidade espacial é mais difícil. Apenas alguns exemplos: um passaporte afegão apenas dá acesso a 22 países sem a apresentação do necessário visto. Paquistão, Iraque, Síria, Sudão, Bangladesh, Iemen, Eritreia ou Líbia são outros dos territórios políticos a partir dos quais é difícil a viagem para o resto do mundo.

Não será coincidência o facto de muitos destes países estarem na origem de alguns dos maiores fluxos de refugiados da última década, questão que terá implicações diretas e indiretas nas questões da segurança. Não possuir um passaporte apropriado implica seguir rotas informais e mais arriscadas, mesmo que se pague por um trajeto de fuga clandestina um valor muito acima do necessário para uma mais segura viagem de avião (Harford, 2018). Significa isto que o alargamento dos muros e das restrições ao movimento (neste ponto de vista, os vistos podem ser considerados uma barreira institucional) acabam por ter efeito direto no reforço dos flexíveis e difusos atores multiterritoriais associados ao crime, ao tráfico de pessoas e às estratégias clandestinas de passagem de um país para outro (Tinti & Reitano, 2018).

#### **4. Notas finais**

Em suma, enquanto fator e símbolo de uma cidadania diferenciada, esta geografia dos passaportes é resultado, por um lado, dos muros assimétricos e, por outro, das desigualdades que caracterizam o sistema e a população mundial. A ideia de um mundo livre e em movimento está distante da realidade. O mito da globalização na qual todos se deslocam sem restrições é uma ideia apressada e de senso comum. À escala global, são muitos os atritos que se colocam à mobilidade espacial. São também extensas as faixas demográficas encravadas em geografias mais ou menos confinadas, populações para as quais está limitado, ou mesmo vedado, o exercício da mobilidade enquanto projeto de vida. O direito à viagem está desigualmente repartido e é um dos responsáveis pela complexa cartografia das desvantagens comparativas. A deslocação para fins de lazer, estudo, exercício de uma atividade económica ou procura de espaço de segurança e paz não é um direito universal.

Este facto aumenta a precariedade e promove os fluxos informais. Ao mesmo tempo, reforça o poder de redes criminosas multiterritoriais que se promovem pelo medo, pelos sentimentos de



insegurança e pelos obstáculos ao acolhimento e à hospitalidade. Em diferentes escalas geográficas, o levantamento de um muro pode ser entendido como um sinal de repulsa e negação da alteridade.

Em síntese, o passaporte é uma janela para se entenderem as contradições do mundo. A sua instituição, e uniformização, ocorreu na sequência de uma visão integrada e de um processo gradual de concertação alargada. Contudo, enquanto instrumento de regulação, controlo e vigilância dos movimentos formais, este documento é um fator de diferenciação da cidadania à escala global e um retrato das distâncias que separam as populações. Esta cartografia de heterogeneidades traduz, num certo sentido, as espacialidades do medo que, de modo crescente, vão marcando as vivências quotidianas e a Geografia Política contemporânea.

## 5. Bibliografia

- BAUMAN, Z. (2000). *Liquid modernity*. Cambridge Polity Press.
- DAVEZIES, L. (2015). *Le nouvel égoïsme territorial. Le grand malaise des nations*. Paris: La Republique des Idees/Seuil.
- FOUCHER, M. (2007). *L'obsession des frontières*. Paris: Perrin.
- GOODHART, D. (2017). *The Road to Somewhere: The Populist Revolt and the Future of Politics*. London: C Hurst & Co Publishers Ltd.
- HAESBAERT, R. (2014). *Viver no limite*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- HARFORD, T. (2018). *50 Coisas que mudaram o mundo*. Lisboa: Objectiva.
- HARVEY, D. (2002). *The condition of postmodernity*. Cambridge: Blackwell.
- JONES, R. (2012). *Border walls. Security and war on terror in the United States, India and Israel*; London and New York: Zed Books.
- KALM, S. (2017). Standardizing Movements: The International Passport Conferences of the 1920s. *Stance*, 8, 1-38.
- MAU, S., GÜLZAU, F., LAUBE, L. & ZAUN, N. (2015). The Global Mobility Divide: How Visa Policies Have Evolved over Time. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 1-22.
- MUSSET, A. (2015). De los lugares de espera a los territorios de la espera. ¿Una nueva dimensión de la geografía social? *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 61/2, 305-324.
- QUÉTEL, C. (2014). *Histoire des murs*. Paris: Perrin.
- SOJA, E. (1971). *The political organization of space*. Washington: Association of American Geographers; Washington.
- STEINER, G. (2007). *A ideia de Europa*. Lisboa: Gradiva.
- TINTI, P. & REITANO, T. (2018). *Migrant, refugee, smuggler, savior*. London: Hurst & Company.