

MOBILIDADES E TERRITÓRIOS DE ESPERA. AEROPORTOS – ALGUMAS NOTAS GEOGRÁFICAS

--

MOBILITIES AND WAITING TERRITORIES. AIRPORTS - SOME GEOGRAPHICAL NOTES

João Luís J. FERNANDES

CEIS20, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Portugal

jfernandes@fl.uc.pt

Resumo

Enquanto infraestruturas estratégicas, serviços vitais e nós estruturantes da globalização e para a mobilidade espacial de pessoas e mercadorias, os aeroportos internacionais desenharam novos mapas, criaram novas arquiteturas espaciais, deslocaram e multiplicaram as fronteiras, tal como criaram novos territórios de potencial insegurança. Entre as possíveis causas dessa insegurança, pode estar a paragem forçada. A interrupção em massa dos fluxos, na sequência de greves, de restrições meteorológicas ou de outros fatores que impedem a partida dos aviões, pode criar perturbações sistémicas e afetar um número elevado de passageiros. A insegurança pode também resultar da incapacidade de regulação e controlo eficaz do trânsito de passageiros e bens que entram, saem ou transitam por estas plataformas geográficas. Essa incapacidade poderá estar na origem de múltiplas formas de mobilidade ilícita ou mesmo de tráfico de pessoas, bens ou outros. Para a redução e mitigação destes potenciais riscos, sobretudo após os atentados de onze de setembro de 2001 (nos Estados Unidos da América), os aeroportos tornaram-se espaços geográficos de vigilância, muros e limites reforçados. Símbolos de uma globalização que se expandiu porque as fronteiras se tornaram mais difusas, porosas e permeáveis, os aeroportos refletem as contradições da contemporaneidade- ao mesmo tempo que promovem as conetividades globais, reduzem as distâncias relativas e são protagonistas do processo de compressão do espaço-tempo, recorrem a múltiplos dispositivos, materiais e imateriais, para se organizarem como territórios fechados, confinados e seletivos.

Palavras-chave: Aeroportos, segurança, fronteiras, muros, territórios de espera

Abstract

As strategic infrastructures, vital services and structuring nodes for the spatial mobility of people and products, international airports have shaped new maps, different geographic patterns. Because of that, airports multiplied the cartography of borders and created new territories with potential insecurity. Among the most common causes of this insecurity, there may be the forced interruption of mobilities. Disruption of flights, due to strikes or other factors such as weather crisis, can lead to serious and systemic problems that may affect a large number of passengers. The inability to regulate and effectively control the transit of passengers and goods entering, leaving or passing through these geographic platforms leads to another vulnerability. This incapacity may be the source of multiple forms of illicit mobility or even trafficking in people, goods or others. To reduce and mitigate potential risks, especially since the attacks of September 11, 2001 (in the United States of America), airports have become territories for surveillance, walls and reinforced boundaries. Symbols of a globalization that has expanded because borders have become more diffuse, porous and permeable, airports reflect the contradictions of contemporaneity. While increasing global connectivity, reducing relative distances and promoting time-space compression, airports use multiple material and immaterial devices and strategies to organize themselves as closed, confined and selective territories.

keywords: Airports, safety/security, borders, walls, waiting territories

1. Introdução

O texto que se segue levanta algumas questões a respeito de uma das mais marcantes infraestruturas da atualidade- os aeroportos, em particular aqueles por onde transitam voos internacionais. Desde logo, qual o seu papel no processo de uma globalização que parecia conduzir o mundo para uma unidade uniformizadora? Mais que uma materialidade que produz um espaço geográfico particular, aos aeroportos associam-se dinâmicas complexas de transporte e conectividade.

No entanto, estes são territórios paradoxais. Por um lado, sustentam o admirável mundo novo das deslocções internacionais. Por outro, podem revelar-se frágeis perante múltiplos riscos. Como se traduzem estas contradições na organização interna dos aeroportos? Como se articula o difícil balanço entre a abertura e a necessária regulação das pessoas e das mercadorias? Qual a dialética entre os fluxos móveis e os sistemas fixos de regulação?

2. Os aeroportos e a globalização

Como o sistema global hegemónico tem sido suportado pelo fluxo de pessoas, mercadorias, capitais e informação, os aeroportos constituem infraestruturas estratégicas para a conectividade no mundo. Estes espaços de crescente complexidade foram fundamentais para o alargamento do comércio global e dos negócios, para a expansão geográfica e o crescimento do turismo.

Os aeroportos, e as redes que estes estabelecem e organizam, fazem parte de uma infraestrutura global de circulação e difusão espacial de ideias, hábitos de consumo, normas comportamentais e marcadores culturais.

No que aos fluxos turísticos diz respeito, a expansão quantitativa destas mobilidades e a diversificação expansionista da sua geografia, não teria sido possível sem estes territórios de passagem e sem a inovação institucional das denominadas companhias *low cost*.

Neste domínio fundamental da globalização, os aeroportos permitiram o alargamento das fronteiras da atividade turística, aumentando o capital de mobilidade para uma parte restrita da população mundial. Com o encurtamento relativo das distâncias, concretizou-se o que David Harvey (2002) referiu como uma *time-space compression* que, apesar de ser seletiva e não universal, teve efeitos combinados em várias escalas geográficas. A multiplicação dos territórios turísticos em diferentes lugares do mundo é uma das expressões materiais desse encurtamento das distâncias tempo e custo.

O turismo, mas também os eventos internacionais, estão entre os dispositivos que Harvey (2011) apontou como veículos para a difusão global de diversas formas de capital. Este também se territorializa em setores transnacionais de investimentos, como o imobiliário. De forma direta e/ou indireta, os aeroportos estão na base deste mundo interconetado que vai transformando geografias e paisagens em diferentes lugares do mundo.

Os aeroportos internacionais interferem ainda com a estruturação do espaço geográfico e com o poder económico e político das cidades.

Os impactos destas infraestruturas atravessam escalas geográficas, mas mesmo no âmbito local, podem gerar fortes dinâmicas de polarização e criar as denominadas aerocidades, isto é, espaços produzidos pelo aeroporto e em torno deste.

Já no final do século XX, Olivier Dollfus (1998) nos alertava para a organização do mundo em torno de uma rede global de áreas urbanas conetadas em rede. A integração neste arquipélago metropolitano mundial depende de vários fatores materiais e imateriais, mas a presença de infraestruturas críticas e estratégicas, como os aeroportos, é uma variável fundamental para a relevância de cidades e regiões urbanas como Tóquio, Nova Iorque ou Xangai.

Numa época na qual se discutem a geopolítica e a diplomacia das cidades, os aeroportos internacionais, assim como a sua eficiência, fiabilidade e segurança, são fatores diferenciadores de poder que condicionam a posição relativa de cada território num sistema global de redes e nós.

Não por acaso, no espaço europeu, os aeroportos com maior volume de tráfego de pessoas e mercadorias, entre os quais se encontram Heathrow (em Londres), Charles de Gaulle (Paris), Frankfurt (na Alemanha) ou Schipol (em Amesterdão), localizam-se no denominado poliedro, isto é, no centro político e económico deste continente. A geografia destes nós de transporte e conetividade da Europa com o mundo, refletem as assimetrias que atravessam o espaço geográfico europeu.

A procura de uma Europa mais policentrada, menos estruturada pela denominada *hot banana* e mais próxima do modelo do “cacho de uvas” ou, nas palavras de Faludi (2015), do *european grape*, implica um conjunto de políticas territoriais, de escala urbana e regional, mas também o acautelar destas redes de conetividade, com o investimento na dimensão, qualidade e competitividade de muitos aeroportos europeus.

O caso português é especialmente relevante. A queda do muro de Berlim em 1989, a unificação alemã e a desintegração da ex-URSS, deslocaram esse poliedro europeu para o centro do continente. Esta dinâmica territorial afastou a Península Ibérica, em particular Portugal, desse centro gravitacional da Europa. O reforço de transportes rápidos como o comboio de alta velocidade e a aposta na requalificação das infraestruturas estratégicas de conetividade, como os aeroportos internacionais, devem ser equacionados neste contexto.

Noutra escala geográfica, notam-se as evidências da deslocação do poder económico e político para o Pacífico e para regiões como a China e o sudeste asiático. Esta mudança estrutural é visível pela lista dos principais aeroportos mundiais, agora sobretudo concentrados em território chinês, no Japão e nos países de proximidade.

Em 2018, antes da pandemia, dos 10 aeroportos mundiais com maior volume de passageiros, apenas dois (Heathrow e Paris-Charles de Gaulle, em 7º e 10º lugares, respetivamente), se localizavam na Europa. O mais importante era o Hartsfield-Jackson International Airport, de Atlanta (EUA), com 107,4 milhões de passageiros. Logo de seguida surge o aeroporto de Pequim, com 101 milhões. O aeroporto

internacional do Dubai, com 89,1 milhões aparecia em terceiro lugar numa lista que inclui os aeroportos de Los Angeles e Chicago, assim como os de Tóquio, Xangai e Hong Kong (Statística, 2019).

Nesta cartografia, num sistema que ainda mantém alguma centralidade dos EUA, mas que vai balançando para a região Ásia-Pacífico, a Europa vai-se tornando mais excêntrica.

Enquanto fenómeno multiterritorial, os aeroportos devem ser analisados segundo diferentes perspetivas: como infraestruturas de transporte, nó e vértice de redes transnacionais, mas também como espaços de múltiplas vivências, os aeroportos são produto de uma síntese dinâmica de escalas geográficas.

3. O aeroporto como lugar

Marc Augé (1998) chegou a atribuir aos aeroportos a condição de não-lugares. Estes tratar-se-iam de espaços neutros de passagem, sem duração suficiente para aprofundamento de interações sociais e sem a densidade geohumana que se espera de um lugar.

Esta proposição pode ser o ponto de partida para a análise dos aeroportos enquanto territórios vividos. Desde logo, é importante sublinhar a diversidade de agentes, visíveis e/ou invisíveis que, em diferentes funções e estatutos, gravitam em torno de uma realidade geográfica desta natureza. Os passageiros (e as mercadorias) constituem os atores principais e o fundamento dos aeroportos.

No entanto, a lista de participantes neste processo é uma complexa constelação de profissionais de terra e ar, com permanências mais ou menos prolongadas nos perímetros aeroportuários. Nesse sentido, um aeroporto, em particular os aeroportos internacionais, são espaços de convergência de múltiplas territorialidades.

São os passageiros que partem, aqueles que chegam e os que fazem escala e transitam. No geral, por uma questão de ordenamento e segurança, são poucos os espaços e as oportunidades de cruzamento destes diferentes fluxos.

São também os atores das companhias aéreas e das forças de segurança que facultam serviços e regulam estes passageiros. A estes profissionais juntam-se os que asseguram os espaços de consumo que preenchem as esperas.

De certo modo, os aeroportos reproduzem e representam a cidade em toda a sua complexidade, com pontos de partida e chegada, praças e caminhos, cruzamentos, comércio e espaços para pernoitar, transportes públicos internos (nalguns casos- para a deslocação entre terminais) e canais de ligação ao exterior (para partir e chegar ao aeroporto).

Enquanto território económico, os aeroportos não se limitam a ser espaços de trânsito, mas são também lugares de trocas. A paisagem aeroportuária está marcada por espaços padronizados que promovem marcas internacionais e *franchisings* de produtos no geral de elevado custo. Apesar disso,

cada aeroporto também se procura distinguir pela venda de produtos e *souvenirs* que atestam o lugar onde estão inseridos.

Nesse sentido, por um lado, os aeroportos são territórios de reforço de alguns estereótipos nacionais. Por exemplo, no caso da Suíça, abundam os chocolates, os canivetes e as paisagens estilizadas dos Alpes. Nos aeroportos portugueses, nota-se o fado, mas também o futebol e as conservas.

Por outro, os aeroportos são nós de difusão geográfica de padrões globalizados de consumo em áreas como o vestuário, a cosmética, a joalheria ou os produtos de viagem. Os fluxos que passam e irradiam em diferentes direções, terão nestes territórios de consumo uma oportunidade de aproximação e criação de uma certa comunidade de viajantes, nalguns aspetos uniformizada por símbolos distintivos, como as marcas das bagagens.

Nesta perspetiva, em função destas complexidades internas, os aeroportos constituem alegorias da contemporaneidade, também esta assente numa relação difusa entre os territórios transparentes e opacos, entre os espaços de paragem e os de circulação, entre a mobilidade e a imobilidade.

Negando a ideia do aeroporto enquanto não-lugar ou apenas como um espaço neutro de passagem, aqui existem acontecimentos, permutas e interações individuais e coletivas, que ocorrem em circunstâncias variadas, dos espaços religiosos de oração às palestras ou outras atividades de entretenimento dos passageiros (Tokarczuk, 2019).

Para tudo isto, como num qualquer outro lugar, os aeroportos são a síntese entre o visível e o invisível, o que está acessível e o que é interdito, os territórios observáveis pelos passageiros mas também os espaços opacos e escondidos da retaguarda, por onde circulam a logística e as bagagens, mas também onde se garante o funcionamento eficiente do sistema.

Para garantir a fluidez e a familiaridade de quem circula, em diferentes lugares do mundo os aeroportos assentam em regras padronizadas de funcionamento, com a omnipresença da língua inglesa e a repetição homogénea de sinaléticas e regras de funcionamento. Tal como ocorreu noutros domínios da globalização, também os aeroportos incorporaram procedimentos uniformizados que possam assegurar a conectividade intuitiva e a eficiência na circulação dos fluxos.

Numa leitura mais apressada, os aeroportos seriam a expressão de um mundo otimista, conetado e sem fronteiras, fluído e de espaços planos, sem rugosidades, obstáculos ou efeitos de atrito.

Esta é uma parte da realidade, que não se aplica nem a todos os aeroportos nem, sobretudo, as todos os fluxos que os atravessam.

Viajando pela rede global de infraestruturas aeroportuárias, notam-se as diferenças, as hierarquias e as assimetrias. Estas são evidentes através de fatores de distinção com a arquitetura e a tecnologia, muito heterogéneos quando se compara o primeiro nível desta rede global de aeroportos, em relação aos de algumas regiões do mundo, como acontece no caso de grande parte dos países africanos.

Para além disso, os territórios aeroportuários não estão acessíveis a uma parte substantiva da população global. Mesmo no caso das comunidades que, em termos euclidianos, se localizam próximo

dos aeroportos, as distâncias sociais e económicas aos mesmos podem ser grandes. Nesta perspetiva, os aeroportos continuam a reproduzir as fragmentações do mundo.

Os aeroportos são também territórios de convergência de riscos múltiplos, facto que ajuda a explicar uma outra aparente contradição. As infraestruturas aeroportuárias remetem-nos para um mundo fluído e de fronteiras supostamente fluídas. No entanto, estão também associadas a um espaço rugoso de fronteiras, limites, muros e barreiras que promovem lentidão.

4. O aeroporto como território de risco e necessária cooperação

Pela sua relevância estratégica, os aeroportos são considerados infraestruturas críticas, facto que justifica um cuidado particular em termos de planos e sistemas de proteção e segurança.

Apesar disso, em resultado da síntese de múltiplas escalas geográficas que ali se encontram e sobrepõem, é grande a exposição dos aeroportos a um conjunto de riscos endógenos e exógenos.

Desde logo, as condições meteorológicas podem limitar a entrada e a partida de voos, de modo parcial ou total. Acontecimentos extraordinários como uma erupção vulcânica que reduza a visibilidade nalguns setores do espaço aéreo podem fazer dos aeroportos um prolongado território de espera (Musset, 2015; Vidal e Musset, 2015).

Em 2010, a erupção do vulcão islandês Eyjafjallajökull foi responsável pelo maior encerramento do espaço aéreo na Europa em tempos de paz. Em cerca de um mês, cancelaram-se 108 mil voos, afetando mais de 7 milhões de passageiros, com prejuízos económicos relevantes, diretos e indiretos: “The global GDP losses, resulting from the prolonged inability to move people or goods, are estimated at approximately 4.7 billion us dollars. This figure incorporates net airline industry and destination losses, along with general productivity losses (ELLERTSDOTTIR, 2014, p.132).

Espaço curto, tempo prolongado de imobilidade, incertezas relativamente ao momento de retorno à normalidade, esta conjugação de fatores pode fazer de um aeroporto um território de tensão e potencial conflitualidade, sobretudo nos casos de uma resposta deficiente das companhias aéreas no apoio aos respetivos passageiros.

Estas paragens podem ter várias origens e ser apenas parciais, traduzindo-se numa cadeia sistémica de atrasos. Nesse ponto de vista, é possível fazer um escalonamento dos aeroportos à escala internacional, tendo em consideração os níveis de eficiência, que se contabilizam através de variáveis como a pontualidade, como se pode comprovar, por exemplo, nesta página digital: <https://www.id1.de/2021/08/19/airport-punctuality-awards-most-punctual-airports-in-july-2021/> .

Os efeitos acumulados dos atrasos ou da paragem far-se-ão sentir *in situ* mas também no espaço global de mobilidades de mercadorias e passageiros, introduzindo rugosidades num sistema que não é plano e nem sempre é fluído.

Um das imagens mais marcantes da pandemia Covid 19 foi o quase encerramento dos aeroportos e a paragem dos aviões.

Com efeito, os aeroportos foram um dos barómetros do mundo que se fechou. As imagens dos aviões parados, dos aeroportos despovoados, quase sem vida, sem receber nem enviar fluxos, foi das expressões mais fortes desta pandemia e da (i)mobilidade que, pelo menos para aqueles que se puderam confinar, esta implicou.

Os aeroportos encontram-se a montante e a jusante desta pandemia provocada pela dispersão global do Sars-Cov 2. Em primeiro lugar, porque estão entre os primeiros espaços a encerrar como estratégia para travar a expansão da doença mas, antes disso, porque foram nós relevantes para a rápida difusão geográfica do vírus.

Uma parte significativa dos riscos que devem ser considerados em muitos aeroportos, sobretudo os internacionais, resulta não apenas da potencial interrupção dos fluxos, mas sim das dificuldades da sua regulação.

Os aeroportos são plataformas de potencial passagem de passageiros indesejados, de doenças contagiosas ou de passagens ilícitas de variada natureza, do tráfico de seres humanos ou narcotráfico.

Neste sentido, na sua diversidade, do grande aeroporto internacional ao pequeno aérodromo alagares na Amazônia ou nas florestas da Colômbia, o transporte aéreo também promoveu a compressão do espaço-tempo para a criminalidade organizada.

Nesse sentido, sobretudo quando se localizam próximo dos grandes mercados consumidores, como acontece no caso da Europa, os aeroportos são territórios de conflitualidade e tensão entre os sistemas de regulação estatais e as territorialidades mais fluídas, opacas e dissimuladas das redes de criminalidade. Também neste ponto de vista, os aeroportos são o espelho das contradições da contemporaneidade, que confronta o controlo exercido a partir dos territórios-zona sobre a maior flexibilidade (e multiterritorialidade) dos atores que se movem sobretudo com territorialidades-rede (Haesbaert, 2004).

Este facto faz dos aeroportos um território de uma necessária cooperação multivariada entre diferentes instituições na área da segurança, em particular aquelas que se movem por escalas transnacionais, com destaque para a Interpol. Como se pode ler na página web da UNODC- United Nations Office on Drugs and Crime (2021), "Airports are often the transit points for drug trafficking, transnational organized crime and acts of terrorism. Such illicit flows have a direct impact on city safety. In this context, the Airport Communication Project (AIRCOP), a UNODC, World Customs Organization (WCO) and the International Police Organization (INTERPOL) initiative aims to enhance the capacity of international airports in the detection and interdiction of illicit trafficking and suspicious passengers in origin, transit and destination countries."

Numa sociedade na qual impera o medo, acredita-se que a importância simbólica, mas também o mediatismo de quaisquer perturbações nos voos e nos aeroportos, possam fazer destes um terreno de especial vulnerabilidade em termos de segurança.

Por isso, os aeroportos são territórios de vigilância e regulação dos fluxos. A vulnerabilidade dos mesmos enquanto potenciais alvos de terrorismo é uma preocupação que, sobretudo desde os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, tem redobrado os sistemas de controlo. Estes visam não apenas a proteção do aeroporto, mas também dos voos que dali partam ou ali façam escala.

A exposição mediática destas infraestruturas pode abrir uma outra potencial vulnerabilidade. Tal como nos espaços mais expostos e de maior importância geossimbólica nas áreas urbanas, os aeroportos poderão ser territórios de contestação. Essa pode partir dos próprios trabalhadores de companhias aéreas ou de empresas de apoio logístico, daqui resultando uma reivindicação laboral. Nestes casos, a greve é uma das expressões mais comuns, com efeitos diretos na retenção e anulação de voos. Noutras circunstâncias, mais raras, esses protestos têm origem no exterior.

Assim aconteceu no aeroporto internacional de Hong Kong. Em 2019, manifestantes antigovernamentais e pró-democracia barricaram-se, prejudicando os fluxos de passageiros e colocando em causa o normal funcionamento desta infraestrutura aeroportuária que é, como se viu, uma das mais importantes do mundo no que ao tráfego diz respeito (Shek, 2020).

Os aeroportos também são territórios de risco porque a circulação das aeronaves pode perturbar a segurança dos espaços geográficos e das populações de proximidade. Questões de diferente natureza como a potencial queda de uma aeronave ou problemas como o ruído, têm resultado numa tendência- o afastamento dos aeroportos relativamente aos centros urbanos. Ao mesmo tempo que se mitigam estes riscos, procuram-se solos mais baratos e localizações que permitem uma maior expansão dos perímetros aeroportuários e do número de voos anuais.

Nestas circunstâncias, pela sua complexidade, a construção de um aeroporto será sempre um caso de geopolítica local, tal como a entende Philippe Subra (2016). Para este geógrafo, a localização de um aeroporto está entre os exemplos de decisões que, ao nível do ordenamento do território, desencadeiam potenciais tensões e conflitos de interesses envolvendo uma constelação de atores e, também aqui, uma síntese complexa de escalas geográficas. A hipotética construção de um novo aeroporto em Lisboa e as dúvidas relativamente à sua localização servem de exemplo empírico ao referido por Subra (2016).

Por todas estas razões, os aeroportos não testemunham apenas o lado mais luminoso desta globalização que a pandemia pode agora reorientar, aumentando as barreiras, destacando as rugosidades e regionalizando um mundo que já revelava algumas tendências de retração. No que aos aeroportos diz respeito, os sinais de desconfiança eram já evidentes, sobretudo depois dos ataques terroristas ao *World Trade Center* e ao Pentágono, em setembro de 2001.

5. Os aeroportos como territórios vigiados de limites, fronteiras e muros

Na obra literária “Assimetria”, de Lisa Halliday (2018), Amar Jaafari é um cidadão de origem iraquiana com nacionalidade dos EUA e duplo passaporte. Na sequência da guerra do Iraque de 2003, Jaafari regressa ao país e viaja para Sulaimanyia. A partir de Los Angeles, o trajeto terá escala em Londres. Voará depois para Istambul e daqui para Diarbarquir (na Turquia) para, entretanto prosseguir, por automóvel, até ao destino final.

Na escala aérea em Heathrow, Jaafari é retido na fronteira. A interrupção do percurso justifica-se porque será preciso validar o passaporte e confirmar os documentos. Num ambiente fechado, deambulando entre salas escuras, é examinado, responde a questionários e aguarda, suspenso, o veredicto.

Naquele momento, não reúne condições para entrar em território inglês. Após os interrogatórios, a paragem e a conseqüente espera, a decisão está tomada: por razões de segurança, deve retornar a Los Angeles. Perante o regresso e a perda da ligação para Istambul, comprometendo a viagem, o Jaafari pede para aguardar esse voo numa sala de detenção, na qual fica pendente, sem atravessar a fronteira do Reino Unido.

Esta representação ficcionada da realidade remete-nos para uma mobilidade espacial seletiva e para as políticas securitárias que levantam barreiras ao movimento de alguns passageiros, sobretudo os mais vulneráveis ou os que levantam suspeitas. Neste caso, mostram-se as barreiras levantadas através dos espaços mais escondidos e discretos do aeroporto de Heathrow, em Londres.

Os aeroportos mais sofisticados são lugares de luminosidade e de uma arquitetura de vidros e fachadas transparentes. Tudo parece estar à superfície, sem segredos nem opacidades.

Contudo, como refere Ferrão (2021), a paisagem que se vê é apenas um sintoma. É preciso observar mais a fundo e entender as dinâmicas que parecem menos evidentes.

Desde logo, é importante notar os muros que se levantam entre os aeroportos e uma parte substantiva da população mundial.

Em 2019, segundo a Organização Mundial de Turismo (2021), contabilizaram-se 1500 milhões de chegadas de turistas internacionais. Se fizermos uma quantificação grosseira e imprecisa, considerando que cada uma dessas chegadas corresponde a um turista diferente e partindo também do princípio que todos estes turistas se deslocam de avião, apenas 20% da população mundial teria acesso a um aeroporto. É óbvio que, a este número, teríamos que acrescentar outros viajantes não turistas, ainda que muitos destes (por exemplo, na área dos negócios) sejam contabilizados no fluxo do turismo.

Nesse mesmo ano (2019), o total de passageiros transportados pelas companhias aéreas foi cerca de 4500 milhões (Statística, 2021). Pouco podemos avançar sobre a identidade de cada um desses viajantes para podermos aferir se esse número resulta da acumulação individual de deslocações ou se, num cenário utópico, metade da população mundial entrou num avião nesse ano.

Não será correto dividir a população global entre móveis e imóveis. A mobilidade é uma condição universal. No entanto, nem todos participam nas velozes mobilidades contemporâneas associadas aos aeroportos, incluindo quem reside nas proximidades destes nós de transporte aéreo.

Mais que a distância física, os aeroportos levantaram um conjunto de dispositivos que os protegem de populações indesejadas, mesmo considerando inovações institucionais como a criação de companhias aéreas *low cost*. Mais que de distâncias físicas e euclidianas, estamos perante distâncias sociais, económicas e até culturais e políticas.

Na verdade, o acesso aos aeroportos e às viagens aéreas continua a ser um privilégio de poucos. É também importante sinalizar os aeroportos internacionais como territórios que se ligam aos nós mundiais, mas que levantam barreiras e se confinam relativamente aos espaços geográficos de proximidade.

Como território de muros que fragmentam o espaço, devemos começar pelas fronteiras estatais que os aeroportos internacionais multiplicaram e deslocalizaram.

Em Portugal, as principais fronteiras internacionais já não são Elvas, Vilar Formoso ou Valença. São o aeroporto Humberto Delgado (Lisboa), de Faro e Sá Carneiro (no Porto).

A fronteira terrestre da União Europeia tem 12030 km. A marítima é de 32719 km. Em conjunto, segundo a Frontex (2019), perfazem 44752 km. A mesma União Europeia apresenta 1863 *Border Crossing Points* (BCP), abertos diariamente. Destes, 451 são terrestres, 782 marítimos e 630 aéreos.

Estes números têm uma implicação direta- a multiplicação das fronteiras internacionais, facto que aumenta vulnerabilidades, como o risco de circulação de estupefacientes. Veja-se, a este propósito, o exemplo do continente europeu e da União Europeia.

A Europa faz parte de um mundo complexo no qual a produção, circulação e tráfico de droga são hoje mais difíceis de regular. Os mercados aumentaram com a urbanização, existem sobreposições entre os mundos da legalidade e da ilegalidade, a tecnologia permite meios mais eficazes de alerta mas também facultou flexibilidade e plasticidade a redes complexas. Num mundo que, sob este ponto de vista, é global, mas também regionalizado, a União Europeia faz parte, com a Austrália e com o continente americano, da vasta região da cocaína.

Tal como ocorre com outros fluxos, como os refugiados, a estratégia securitária da União Europeia tem passado pela exteriorização do problema, isto é, pelo levantamento de barreiras à distância, longe do seu território. Em 2010 foi criada a Aircop, uma organização que, para além da Europa Comunitária, junta o Japão, o Canadá, a Noruega e os EUA.

Esta ação foi implementada pela UNODC, em parceria com a World Customs Organization (WCO) e a Interpol. Foca-se sobretudo nos aeroportos, promovendo algo difícil – a partilha de dados e informações e as estratégias comuns para deteção de fluxos do narcotráfico. A iniciativa, que visa detetar passageiros suspeitos, faz parte da *EU Cocaine Route Programme*, que se estruturou com uma rede de 37 aeroportos internacionais em África, na América Latina e nas regiões das Caraíbas e do Médio Oriente.

Neste âmbito, foram estabelecidas 19 JAITFs (*Inter-Service Joint Airport Interdiction Task Forces*), isto é, acordos especiais de cooperação, envolvendo autoridades policiais, aduaneiras e jurídicas. Uma delas está sediada em Punta Cana e, desde 2015, já intercetou 2 toneladas de cocaína, com 441 detenções.

Esta estratégia aliviou os aeroportos na Europa, sobretudo os mais vulneráveis: Barajas (Madrid) e Bruxelas. Por exemplo, 36% da droga apreendida no âmbito da JAITF sediada em Santo Domingo (República Dominicana) estava associada a passageiros que se deslocavam para Madrid. (UNODC, 2021).

A estratégia defensiva da União Europeia passa também pelo registo de uma lista de companhias áreas interditas no seu espaço aéreo. Numa lista de dezembro de 2020, eram 96 as companhias aéreas que, por várias razões de não obediência às normas de segurança, não podiam usar aeroportos europeus e estavam impedidas operar de e para este território.

Trata-se de um conjunto de companhias aéreas com origem em 16 Estados, quase todos do denominado Sul Global: Afeganistão; Angola (com a exceção de 2 companhias aéreas); Arménia; Congo (Brazzaville); República Democrática do Congo; Djibouti; Guiné Equatorial; Eritreia; Quirguistão; Libéria; Líbia; Moldávia (com a exceção de 3 companhias aéreas); Nepal; São Tomé e Príncipe; Serra Leoa e Sudão. Neste grupo estavam ainda mais 6 companhias consideradas individualmente: Avior Airlines (Venezuela); Blue Wing Airlines (Suriname); Iran Aseman Airlines (Irão); Iraqi Airways (Iraque); Med-View Airlines (Nigéria) e Air Zimbabwe (Zimbabwe) (European Commission, 2020).

Para além disso, o aeroporto deve ser olhado com pormenor, no que tem de corredores seletivos; sistemas de vigilância e barreiras de controlo no percurso que os passageiros fazem entre o *landside*, o *airside* e o regresso ao *landside* (Fuller, 2009).

Com este escrutínio biopolítico, as fronteiras são seletivas, os passaportes não são todos iguais e o tempo de embarque depende, em muito, da nacionalidade dos passageiros (Pitchforth *et al*; 2015).

Mais a pormenor ainda, mesmo perante os viajantes que podem prosseguir viagem, são muitos os muros que separam grupos, por várias razões, a começar pela sua condição social. Os aeroportos são territórios de segregação. Em muitos casos, criaram-se *lounges* de espera mais confortáveis e exclusivos.

Noutros, confinam-se os fumadores em espaços de muros vidrados que têm por objetivo a higienização do ambiente exterior e a proteção dos restantes passageiros.

6. Notas finais

O mundo contemporâneo não pode ser visto numa única camada. As aparências iludem e escondem realidades mais complexas e contraditórias. Numa observação mais direta e menos atenta, os principais aeroportos internacionais, com os seus edifícios cristalinos e iluminados em permanência, simbolizam a globalização da transparência, da fluidez e das conectividades. Os aeroportos parecem concretizar as teses do mundo plano e da mobilidade expansiva, sem obstáculos.

O 9/11 marcou uma mudança de paradigma. Os aeroportos como territórios de trânsito desregulado fazem parte da ideia mítica e utópica de um mundo aberto e sem fronteiras. Nunca assim foi. No entanto, os ataques terroristas de 2001 em Nova Iorque, reforçaram e exacerbaram as teses do medo e da insegurança.

Os aeroportos, enquanto territórios otimistas do turismo e das viagens pelo mundo, reforçaram os respetivos sistemas de vigilância e escrutínio dos fluxos de passageiros, segregando, separando e travando os indesejados.

Estas manifestações de insegurança mostraram-nos que, afinal, os aeroportos eram territórios de risco, não apenas pelo terrorismo, mas também pelos tráficos ilícitos que poderiam aproveitar as vulnerabilidades do sistema.

No caso europeu, a cooperação internacional e a criação de muros e barreiras noutros aeroportos do Sul Global foi uma das soluções.

Considerando estas linhas avançadas de proteção; olhando para os muros que protegem e confinam os aeroportos relativamente ao contexto geográfico em que estão inseridos; relevando também as fragmentações internas que apresentam, podemos concluir que estes aeroportos, pelas suas contradições, constituem uma alegoria do mundo contemporâneo.

Bibliografia

- AUGÉ, M. (1998). Não-Lugares. Introdução a uma Antropologia da sobremodernidade. Venda Nova: Bertrand Editora.
- DOLLFUS, O. (1998). *A Mundialização*. Lisboa: Publicações Europa-América.
- ELLERTSDOTTIR, E. (2014). Eyjafjallajökull and the 2010 closure of european airspace: crisis management, economic impact, and tackling future risks. *The Student Economic Review*, vol. XXVIII, pp.129-137.
- EUROPEAN COMMISSION (2020). Official Journal of the European Union. In <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0736&rid=3>
- FALUDI, A. (2015). The 'Blue Banana' revisited. *European Journal of Space Development*, nº 56, pp. 1-26.
- FERRÃO, J. (2021). Para uma Geografia brilhante. Conferência apresentada no II ENEG- Encontro Nacional de Estudantes de Geografia. Coimbra: FLUC.

- FRONTEX (2019). *Technical and Operational Strategy for European Integrated Border Management*. Varsóvia: Frontex.
- FULLER, Gillian (2009). Architectures of a future tense. In Saulo Cwerner, Sven Kesselring & John Urry (ed.), *Aeromobilities* (63-75). London: Routledge.
- HAESBAERT, R. (2004). *O mito da desterritorialização*. Rio de Janeiro: Bertrand.
- HALLIDAY, L., 2018. *Assimetria*. Lisboa: Relógio D'Água Editores.
- HARVEY, D. (2002). *The condition of postmodernity*. Cambridge: Blackwell.
- HARVEY, D. (2011). *O Enigma do capital e as crises do capitalismo*. Lisboa: Bizâncio.
- 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*, vol. 61/2, 305-324.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO (2021). In <https://www.unwto.org/international-tourism-growth-continues-to-outpace-the-economy>.
- PITCHFORTH, J.; WU, P.; FOOKES, C. & MENDERSEN, K. (2015). Processing passengers efficiently: An analysis of airport processing times for international passengers. *Journal of Air Transport Management*, 49, 35-45.
- SHEK, D. (2020). Protests in Hong Kong (2019–2020): a Perspective Based on Quality of Life and Well-Being. *Applied Research in Quality of Life*, in https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7088818/pdf/11482_2020_Article_9825.pdf
- STATISTICA (2019). The world's busiest airports, in <https://www.statista.com/chart/19007/busiest-airports-by-passenger-traffic/>
- STATISTICA (2021). Number of scheduled passengers boarded by the global airline industry from 2004 to 2022, in <https://www.statista.com/statistics/564717/airline-industry-passenger-traffic-globally/>
- SUBRA, P. (2016). *Géopolitique locale. Territoires, acteurs, conflits*. Paris: Armand Colin.
- TOCARKCZUK, O. (2019). *Viagens*. Amadora: Cavalo de Ferro.
- UNODC- UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (2021). In <https://www.unodc.org/unodc/en/urban-safety/airports.html>
- VIDAL, L.; MUSSET, A. (dir.) (2015). *Les territoires de l'attente. Migrations et mobilités dans les Amériques (XIXe-XXIe siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- ZAKARIA, F. (2020). *Dez lições para um mundo pós-pandemia*. Lisboa: Gradiva.