

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

**CURSO DE MESTRADO EM SOCIOLOGIA**

**Área de concentração: Sociologia**

**Linha de pesquisa: Cidade, movimentos sociais e práticas culturais**

**Radamés de Mesquita Rogério**

**ETNOGRAFIA DE UM ESPAÇO DE FLUXOS NO AEROPORTO DE  
FORTALEZA**

**Fortaleza - 2009**

**RADAMÉS DE MESQUITA ROGÉRIO**

**ETNOGRAFIA DE UM ESPAÇO DE FLUXO NO AEROPORTO DE  
FORTALEZA**

Dissertação apresentada à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará (UFC) como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Sociologia, sob a orientação do Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Léa Carvalho Rodrigues.

**Fortaleza - 2009**

Esta dissertação foi submetida à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará (UFC), como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Mestre e encontra-se à disposição dos interessados na Biblioteca da referida instituição.

A citação de qualquer trecho desta dissertação é permitida, desde que feita de acordo com as normas a ética científica.

Dissertação aprovada em: 07/ 05/ 2009

Banca Examinadora

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Léa Carvalho Rodrigues

Orientadora

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Auxliadora de Abreu Lima Lemenhe

Membro

---

Prof.Dr. Raimundo Elmo de Paula Vasconcelos Júnior (UECE)

Membro

Este trabalho é dedicado aos meus irmãos –  
Ingrid Rogério e Renan Rogério, e as minhas  
filhas – Maria Eduarda e Ana Sophia.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por todas as portas abertas quando do fechamento de algumas janelas, bem como o norteamento e as bênçãos concedidos.

Ao apoio incondicional de minha amada esposa Elisângela Rodrigues Teixeira Rogério sem o qual não teria terminado essa caminhada.

Aos amigos Lucas Faustino, Patrick Walsh, prof. dr. Ubiracy Braga e Vinicius Frota pelo apoio logístico, intelectual e espiritual.

A minha orientadora prof.<sup>a</sup> dr.<sup>a</sup> Léa Carvalho pelo apoio que foi muito além compromisso acadêmico e intelectual. Sem sua ética e dedicação a trajetória vencida teria sido mais difícil do que foi.

Aos professores Sidney Claudio e Flaubência Queiroz por acreditarem e investirem no meu trabalho.

Agradeço a minha mãe, *in memoria*, por ter sido responsável direta pelo início de todo esse trajeto.

Aos grandes amigos com quem tive o prazer de dividir a sala de aula no mestrado. A turma 2007.1 destacou-se pela solidariedade, pelos debates de ótimo nível teórico, sem rivalidades, em ótimo clima de amizade e cooperação, enfim pelo aprendizado e pelo desejo de ver o outro bem.

Agradeço a INFRAERO pelo apoio, em especial ao sr. Braga, Joyce e Claudia que me abriram espaço para o mundo do aeroporto e trataram a pesquisa com a seriedade necessária. Na mesma medida e pelas mesmas razões, agradeço à Superintendência da Polícia Federal, bem como todos os agentes que trabalham no aeroporto.

A minha família, combustível impulsionador de todos os dias.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFC.

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo suporte financeiro que possibilitou o desenvolvimento deste trabalho.

“Já estive aqui antes e voltarei outra vez, mas  
não terminarei esta viagem.”  
Bob Marley

## RESUMO

Equipamentos urbanos como aeroportos constituem-se como espaços de fluxos, transição e circulação de pessoas e mercadorias. A operação diária de vazão desses fluxos é bastante complexa sob vários aspectos, dando a esses espaços a conotação de “sistemas peritos”, ou seja, sua organização passa pela competência e excelência de suas instituições e tem como principal objetivo a garantia da segurança. O objetivo desta pesquisa foi analisar como as relações sociais se estabelecem e se mantêm no contexto dessa dinâmica e como os indivíduos ali presentes realizam “práticas de tempo e de espaço”. Essas práticas resultam em processos de “territorialização” que em alguns casos assumem feições de “rituais”, principalmente em suas funções “plásticas” e de simbolização da experiência compartilhada. Tais processos de “territorialização” no âmbito do aeroporto resultam em relações marcadas pela pressa e pela espera, sem, contudo, inviabilizar sentimentos de pertença. O aeroporto internacional de Fortaleza foi o campo desta pesquisa e os passageiros, acompanhantes, funcionários e comerciários foram seus principais interlocutores. Metodologicamente, a pesquisa questiona o formato clássico de observação participante, na medida em que há uma suposta inversão entre pesquisador e pesquisados no tocante às suas localizações no tempo e no espaço: o pesquisado não se encontra estático espáciotemporalmente, ao contrário, circula e o pesquisador se encontra tempo-espacialmente restrito. É da fricção entre as estratégias e procedimentos estabelecidos e executados pelas instituições de controle e organização desse espaço e os processos criativos provenientes das práticas de tempo e espaço dos demais usuários e frequentadores que se constituem espaços de fluxos como aeroportos.

**Palavras-chave:** Territorialidade; Práticas espáciotemporais; Espaço de fluxos.

## ABSTRACT

Urban devices as airports are spaces for flux, transition, and people and goods circulation. Daily flow operation for such flux is in varied aspects complex, settling the spaces as `expert systems`, that is, their organization involves its institutions` performance and excellence, and it searches mainly the safety assurance. This research aimed at analyzing the way how social relationships are established and kept within the context for such dynamics, as well as how individuals there perform `space/time practices`. Such practices bring into light `territorialization` processes that in some cases take `ritual` facets, primarily within their `plastic` functions, and within the functions of shared experience symbolization. Territorialization processes in airports result in relationships based on hurry and delay; nevertheless, it keeps pertaining feelings viable. Fortaleza International Airport was the field for this study, and its main interlocutors were passengers, companions, staff and merchants. Methodologically, the study questions the classic format for participative observing, since there seems to be a supposed inversion between researcher and subjects in the concerning to their place within space and time: subject is not space-temporally static, for the contrary, he/she walks around, and the researcher, for his/her turn, is space-temporally restrict. It is from the friction of strategies and proceedings institutions that organize and control this space settle and execute with creative processes from additional users` time/space practices that flux spaces as airports are constituted.

**Key-words:** Territoriality; space/time practices; flux spaces.



## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	10
2	FLUXOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS.....	16
2.1	Transitoriedades metodológico-teóricas.....	16
2.1.1	Os rituais como abordagem metodológica.....	28
2.1.2	Residir ou viajar: qual observação participante?.....	32
2.2	Deslocamentos teórico-metodológicos.....	35
2.2.1	Acerca das noções de espaço.....	38
2.2.2	Sobre as noções de tempo.....	49
3	USOS, SÍMBOLOS E SIGNIFICADOS. O QUE É UM AEROPORTO?.....	58
3.1	O novo aeroporto de Fortaleza e o surgimento da INFRAERO.....	58
3.1.1	A INFRAERO e a reação do governo às críticas ao sistema aéreo.....	60
3.1.2	“Túnel do tempo para um futuro melhor”: o novo aeroporto de Fortaleza.....	64
3.2	Confiança e risco: ataques terroristas, caos e acidentes aéreos em sistemas peritos.....	75
3.2.1	Os sentidos de ir e vir e a arte de viajar.....	77
3.2.2	A constituição da confiança em sistemas abstratos.....	80
3.2.3	Quem tem medo de voar? A iminência do risco no cenário de insegurança no sistema aéreo.....	86
4	CRIATIVIDADES E PRÁTICAS DE ESPAÇO E TEMPO DE USUÁRIOS DO AEROPORTO.....	96
4.1	Percepção e uso de tempo e espaço no aeroporto.....	98
4.2	Criatividade e bricolagens: as relações entre comerciários e passageiros.....	120
5.	DESPEDIDAS E RECEPÇÕES. RITUAIS NO AEROPORTO.....	123
5.1	Espaços proibidos: Os rituais de “prova da inocência”.....	125
5.2	Apitos, faixas e flores: recebendo ou (re)agregando?.....	136

6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	145
	REFERÊNCIAS.....	153
	APÊNDICES.....	161
	Apêndice A – Roteiro das entrevistas.....	162
	ANEXOS.....	163

## 1 INTRODUÇÃO

Lembro-me de que, quando era criança, um dos passeios prediletos acontecia quando meu pai resolvia nos levar ao aeroporto de Fortaleza. Era um grande fascínio ver os procedimentos de decolagem e aterrissagem, notar aquelas máquinas enormes e pesadas aparentemente atentando contra a Física segundo, ainda, as poucas noções que possuía sobre esta ciência.

Além disso, a cada avião que partia ou que chegava, via-me em um mundo de fantasias, tentando imaginar de onde vinham, para onde iriam; quais eram as histórias de vida e origens daquelas 200 ou 300 pessoas que os aviões levavam ou traziam? Para onde elas iriam e por quê?

A mente viajava junto com aquelas pessoas e os momentos no aeroporto transformavam-se em ocasiões de muito prazer nesses exercícios imaginativos. O fato é que a criança cresceu, mas o fascínio apenas se modificou, adaptou-se a outras realidades e conhecimentos, mas manteve-se firmemente.

Agora apresento o resultado de uma pesquisa para a obtenção do título de mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará – UFC, onde foi dada vazão a estes interesses, que deixaram de ser somente pessoais e passaram a ser também curiosidades sociológicas. Antes, porém, é de suma importância explicar melhor os caminhos desta pesquisa.

Ela é o desdobramento direto de outra realizada ainda na graduação em Ciências Sociais, na Universidade Estadual do Ceará – UECE. No contexto desse fascínio por voar, pela aviação, estava a curiosidade pelos deslocamentos humanos. Várias vezes me peguei curioso ao observar as pessoas que também se deslocavam na rodoviária ou no cotidiano dos terminais de ônibus de Fortaleza. Na primeira pesquisa, portanto, dei vazão a essa curiosidade e realizei um estudo sobre o terminal de ônibus do Papicu localizado na cidade de Fortaleza. Essa Cidade possui sete terminais situados em diferentes pontos, lugares onde o passageiro pode realizar a passagem de um ônibus para o outro sem ter que pagar nenhuma tarifa. Trata-se do sistema integrado de transporte de Fortaleza.

Naquele ensaio, procurei compreender como as pessoas se relacionavam entre si no terminal em meio a tanta correria, a tamanho barulho, poluição. O olhar inicial em relação ao terminal de ônibus era o de um usuário insatisfeito, cansado de esperar tanto entre grandes filas pelo ônibus que parecia não chegar nunca.

Nesse momento, tive contato com um sistema teórico que teria grande influência sob a forma como iria pensar toda a organização dos terminais de ônibus. Se a pergunta inicial era sobre como as pessoas se relacionavam no espaço corrido do terminal de ônibus, ela me oferecia uma resposta, na aparência, pertinente, e orientava a centrar o olhar sobre um ponto que abria caminho para outras questões e respostas: o espaço.

Segundo a teoria dos “não-lugares”, do antropólogo Marc Augé (1994), espaços de rápida circulação, como *shopping center*, aeroporto, terminal de metrô, trem e ônibus, hotel etc. se caracterizam pela ausência de vinculação íntima, história e identidade em relação aos seus frequentadores. Para o autor, à exceção daqueles que neles permanecem e que por isso mantêm com o espaço uma relação diferente da maioria de seus frequentadores, os indivíduos que nele circulam sentir-se-ão sozinhos mesmo em meio às multidões características desses espaços.

O não-lugar, portanto, está diametralmente em oposição à casa, ao aconchego e à intimidade do lar. As relações entre os indivíduos frequentadores desse espaço são fugidias, fragilizadas e não perduraria no tempo. Convencido da pertinência do conceito, o problema dessa pesquisa situou-se no âmbito da seguinte pergunta: o terminal de ônibus do Papicu é um não-lugar?

A pesquisa de campo me mostrou foi que, por trás dessa aparência de corre-corre, há um espaço onde é possível o estabelecimento de uma série de rotinas, hábitos, o que se reverbera ainda em relações de amizade, paqueras, freguesia etc.

Haja vista as várias lacunas que a primeira pesquisa deixou ou proporcionou em relação ao tema, resolvi dar continuidade a análise. Que campo, porém, iria ser utilizado como “palco” para a realização de outra investigação?

De certa feita, conversando com um amigo, professor Dr. Ubiracy de Souza Braga, este me indagou: “você já parou para pensar como deve ser complicada a vida dessas aeromoças? Fusos horários, culturas, sotaques, climas diferentes, indo e voltando de uma ponta a outra do país, quando não fora deste?”. Nesse momento, escolhi o campo onde daria continuidade a esse estudo sobre as relações sociais nos espaços de fluxos, e este seria o aeroporto internacional de Fortaleza.

Ainda convencido de que espaços como aeroportos representam não-lugares, a problemática inicial visava a responder sobre se era possível a constituição de amizades entre os frequentadores desse espaço, no caso, os passageiros, os acompanhantes que vão deixar ou buscar os passageiros e os funcionários das diferentes lojas, componentes da parte comercial e de serviços. Perguntava-me se, estando obrigado a submeter-se a uma série de procedimentos

burocráticos, o passageiro seria capaz de enxergar os indivíduos por trás desses. O reflexo dessa forma de perceber o objeto pode ser observado nessas três perguntas que compunham parte do roteiro de entrevistas a serem direcionadas aos passageiros: você já fez amizades no aeroporto? Com quem? Como você classifica essa relação?

No primeiro momento, ia ao aeroporto para realizar um mapeamento das áreas as quais deveria dar maior atenção e prospectar sobre como iria fazer para me aproximar das pessoas e de que pessoas, já que me propunha realizar um estudo etnográfico, ou seja, um trabalho de campo, com um período de intensa permanência no local de pesquisa, considerando como importantes não apenas os dados dos questionários e entrevistas formais, mas os indicativos de observação e entrevistas informais coletados durante a permanência em campo<sup>1</sup>.

No segundo momento, travei contato com o corpo burocrático do aeroporto – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), Polícia Federal, Receita Federal etc. Feito isso, começou a pesquisa propriamente dita.

Após um período mais intenso de realização de entrevistas e de análise dos dados coletados em campo, comecei a repensar o referencial teórico que havia balizado a pesquisa anterior e que direcionava a atual. Embora esse questionamento já tivesse surgido ao final do trabalho de graduação, ele não havia ainda sido amadurecido e, como relato, continuava a orientar o olhar da pesquisa.

Conforme está no segundo capítulo, a experiência de campo aliada ao contato com outras teorias deu outro encaminhamento à problemática geral da pesquisa, haja vista algumas falhas que foram sendo percebidas: a primeira delas, e mais importante, dizia respeito ao fato de que os processos analisados estavam superdimensionando o espaço em detrimento da ação dos indivíduos. O espaço se constitui com base na relação, em muitos casos, tensa entre indivíduos e instituições sociais, de forma que as ações de uns e de outros têm que ser consideradas em concomitância, relacionalmente. As entrevistas e o estudo de períodos como o chamado “caos aéreo” passaram a revelar um ror, próximo ao infundável, de possibilidades e modalidades de relações.

O segundo aspecto, também importante, dizia respeito ao fato de que estavam praticamente sendo quase desconsideradas as práticas temporais dos frequentadores do aeroporto. Na mesma medida em que realizam práticas de espaço, os indivíduos também

---

<sup>1</sup> Sobre o exercício do trabalho de campo ver: Malinowski (1984), Da Matta (1974) e Cardoso de Oliveira (2007).

realizam práticas temporais, de forma que não há como analisar somente esta ou aquela, mas sim se faz necessário analisar ambas.

Ainda a respeito de espaço, um conceito que se mostrou importante, com suporte em tais reformulações, e que pareceu ser mais produtora para um melhor entendimento da questão geral da pesquisa, foi a de territorialização, pois trata-se de um fenômeno que privilegia seus âmbitos concretos e simbólicos, além de estar sempre se realizando nessa dinâmica ininterrupta de negociações que tecem as relações sociais.

Será, portanto, no segundo capítulo que todo esse trajeto vai ser exposto e debatido. Com esse debate, o problema da pesquisa se alterou. Posto isso, ela passou a ter como questão de fulcro compreender as práticas temporais e de espaço dos indivíduos, bem como seus processos de territorialização<sup>2</sup>, em circunstâncias de circulação e trânsito de espaços de fluxos ou diretamente influenciados por esses.

Fazia-se necessário, primeiramente, compreender o que é o aeroporto para os interlocutores da pesquisa; quais eram os usos, sentidos, símbolos e significados atribuídos e produzidos como arrimo nos tais processos de territorialização e das práticas de tempo e espaço de seus frequentadores. Isto está descrito no terceiro segmento.

O aeroporto é compreendido como um sistema organizado e controlado por processos de grande complexidade – nos dizeres do sociólogo Anthony Giddens (1991), trata-se de um “sistema perito”. Desta forma, os significados atribuídos e produzidos por seus usuários cotidianamente passam por idéias como modernidade, eficácia, risco e confiança no sistema.

No primeiro momento, é feita uma abordagem histórica sobre o surgimento da empresa público-privada que administra a maioria dos aeroportos do Brasil e que é parte integrante da gestão do sistema aéreo – a INFRAERO, mostrando que seu surgimento respondia, dentre outros fatores, a um anseio de modernização do sistema aéreo brasileiro, de forma que passasse a ser referência de confiança por parte de seus usuários. Mostra-se, ainda, em que contexto surgiu o atual aeroporto de Fortaleza, reinaugurado em 1998. A construção do atual aeroporto também se deu num momento de busca pela modernização, no caso específico, do Estado do Ceará e da máquina pública, para sua administração.

Noutra ocasião, procuro expor uma das questões mais importantes no tocante ao uso de equipamentos modernos como aeroporto: a busca pelo equilíbrio da equação que situa em lados opostos confiança e risco. Como se reflete no cotidiano dos usuários dos aeroportos

---

<sup>2</sup> Sobre os processos de territorialização e as práticas de espaço relacionados ver, Haesbaert (2005, 2006) e Certeau (1994, 1996).

acontecimentos que aparentemente abalam a confiança no sistema, como acidentes aéreos ou ataques terroristas, como o exemplar episódio da derrubada das torres gêmeas do *World Trade Center* por aviões pilotados por terroristas em 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos? Como o sistema responde a esses acontecimentos? Essas foram algumas perguntas que procurei responder neste módulo.

No quarto capítulo, as observações advindas da pesquisa de campo auferem maior espaço, quando procedido ao acurado exame dos processos de práticas espaciais e temporais dos usuários do aeroporto. Tais práticas se concretizam, nos dizeres de Michel de Certeau (1996), em processos de “criatividade” e “resistência”. O exame de tais práticas revelou, dentre outras coisas, que os comerciários, prestadores de serviço e funcionários do aeroporto desconhecedores de outros idiomas diferentes do português são obrigados a “produzir” ou “inventar” uma forma de comunicação que chamei de “idioma da bricolagem”.

Nessa parte, há comentários, relativos às principais percepções dos passageiros sobre o tempo e o espaço vivenciado no aeroporto; o que fazem durante a espera para o embarque, que tipos de relações constituem etc., bem como a percepção dos comerciários e serventuários no tocante as suas relações com os passageiros e entre eles próprios. Quanto a esse aspecto, o capítulo aborda uma territorialização muito interessante que pode ser distinguida nas relações sociais dos comerciários e prestadores de serviço do aeroporto: a percepção de existência de uma “comunidade aeroportuária”.

No quinto capítulo, encontra-se a descrição e o entendimento de duas outras facetas importantes da dinâmica do aeroporto e das práticas de territorialização de tempo e espaço de seus usuários: os procedimentos de verificação de documentos e bagagens dos passageiros e as performances de recepção e de despedida aos viajantes.

Há ainda dois acontecimentos de destaque e que merecem estudos específicos. O primeiro diz respeito aos momentos em que o passageiro é obrigado a demonstrar sua aptidão para seguir viagem: obediência aos horários, comprovação de estar portando todos os documentos, a validade das referidas peças documentais, a comprovação de que não está portando objetos que representem perigo ou que são proibidos na bagagem etc.

Neste segmento, esses processos são interpretados como rituais de “prova da inocência”, ou seja, momentos em que o passageiro demonstra não representar nenhum perigo para o sistema. O percebido é que todos os procedimentos descritos se remetem à garantia e manutenção da segurança no processo de embarque e desembarque de passageiros e cargas, segurança essa que, como será exposto, diz respeito ao voo, mas também à sociedade como um todo.

A importância desses procedimentos pode ser percebida, por exemplo, pelas constatações de que o aeroporto de Fortaleza é ponte ou canal de entrada e saída de drogas do país para os mercados europeu e africano.

Outros acontecimentos, também metodologicamente analisados como ritualísticos, são as performances de recepção e despedidas ocorrentes nos embarques e desembarques. Destacam-se pela intensidade do barulho, das emoções demonstradas, pela diversidade de formas de manifestação. Embora nem todas as recepções e despedidas a passageiros no aeroporto sejam feitas da mesma forma, a frequência em que há manifestações desse tipo no dia-a-dia do aeroporto chama a atenção.

Afinal, por que as pessoas se organizam, em grupo ou sozinhas, e planejam todo um “ritual” para receber alguém no aeroporto? Qual o sentido dessa manifestação? Essas foram as perguntas que tentei responder nesta parte do ensaio.

Outro tipo importante, e mais específico de recepções, ocorre em relação aos artistas por partes de seus fãs e das torcidas de futebol por ocasião do embarque ou desembarque dos jogadores de seu time no aeroporto.

São também de momentos que produzem uma série de questões e possibilidades de respostas. Será que a ida ao aeroporto para o torcedor cumpre alguma função? Qual a importância de sua presença ali? Como o aeroporto constitui espaço de manifestação da alegria e a decepção dos torcedores com o seu time?

A tentativa foi de mostrar que o lugar se configura como um espaço onde ocorrem as mais variadas manifestações socioculturais, que se trata de um microcosmo da sociedade, nos dizeres do cineasta Steven Spielberg, e que, por isto mesmo, é um lugar privilegiado à discussão de questões sociológicas relevantes para o entendimento do mundo contemporâneo: foi esse o microcosmo buscado na pesquisa.



## 2 FLUXOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

### 2.1 Transitoriedades metodológico-teóricas

O 'campo' não é somente a nossa experiência concreta (mesmo se esta fosse mensurável de forma tão objetiva) que se realiza entre o projeto e a escrita etnográfica. Junto a essa experiência, o 'campo' (no sentido amplo do termo) se forma através dos livros que lemos sobre o tema, dos relatos de outras experiências que nos chegam por diversas vias, além dos dados que obtemos em 'primeira-mão'. (SILVA, 2000, p. 27).

Se existe algo na vida de um cientista social pelo qual ele se desloca constantemente são suas elaborações ou suas “certezas” metodológico-teóricas. Se esta pesquisa tem como principal problemática compreender o deslocamento e o fluxo, do ponto de vista metodológico, é também reflexo desse fato.

A sala de aula, os trabalhos confeccionados como requisitos para obtenção dos créditos, as conversas, tanto com orientadores quanto com demais colegas de curso, as leituras, os encontros e apresentações acadêmicas, a pesquisa de campo ora mostram, ao seu autor, um norte, ora o desnorream na desafiadora caminhada que é a escrita de uma peça acadêmica.

A prática de atualização incessante que as experiências obtidas em “primeira-mão” exigem dos referenciais metodológicos e teóricos foi um exercício bastante praticado em pesquisa anterior (ROGÉRIO, 2005)<sup>3</sup> sobre o terminal de ônibus do Papicu em Fortaleza. Trata-se de algo intrigante e rico, em que se vive a dialética do conhecimento numa dinâmica de teses, antíteses e sínteses.

Em ambas as pesquisas, alguns referenciais teóricos se confirmaram quando confrontados com o campo, e um deles teve presença muito marcante: espaços de circulação como estações rodoviárias, terminais de ônibus e metrô, bem como aeroportos, configuram-se como organizações burocráticas, marcadas tanto pelo controle dos registros documentais, quanto pela preocupação com a segurança.

---

<sup>3</sup> Trata-se de pesquisa monográfica apresentada como cumprimento de requisito para obtenção do grau de bacharel em Ciências Sociais pela Universidade Estadual do Ceará – UECE, que objetivava analisar se o terminal de ônibus constituía espaço de relações fugidias produtoras de “solidão”, tendo como referência teórica principal a categoria “não-lugar” de Marc Augé (1994, 1998a e 1998b). Cf. ROGÉRIO, Radamés de Mesquita. **O sistema integrado de transporte como produção de não-lugares:** terminal do Papicu, um estudo de caso em Fortaleza/CE. (Monografia de Graduação em Ciências Sociais), Fortaleza: UECE, 2005.

Naquele trabalho foi preciso estreitar laços com a Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S.A. (ETTUSA), responsável pela manutenção do Sistema Integrado de Transportes de Fortaleza. Na presente investigação, a lista de órgãos administrativos a quem recorrer aumentou na mesma proporção das suas exigências. Desse modo, uma das primeiras providências adotadas no sentido de viabilizar a autorização da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) para a realização da pesquisa no aeroporto foi a apresentação do autor junto ao escritório da Agência Nacional de Saúde (ANVISA), com o intuito de ser vacinado – foram duas vacinas, uma contra a febre amarela e outra contra o sarampo, exigidas de todos os que trabalham no aeroporto ou têm contato direto e constante com os passageiros, principalmente no desembarque.

Aliado a essa, havia ainda a de “provar inocência<sup>4</sup>”, na medida em que outra determinação da organização burocrática era a apresentação de documentos expedidos pelas Polícias Militar e Federal comprovando que a ficha policial do pesquisador “estava limpa”, ou seja, sem antecedentes criminais.

Ambas as observações podem ser comprovadas quando se examina a lista de documentos exigidos pelo Serviço de Cadastro de Identificação (SERCI) do aeroporto de Fortaleza: carta/ofício da instituição requisitante – ver anexo; requisição de credencial preenchida com letra de forma; cópia de carteiras de identidade e CPF; certificado de vacinação contra febre amarela e sarampo; atestados de antecedentes criminais fornecidos pelas Polícia Militar e Federal, além de uma foto original em tamanho 3x4.

Cumpridos os trâmites burocráticos, era hora de partir para a pesquisa propriamente dita. Nesse sentido, os primeiros passos consistiam em me fazer conhecido dos funcionários do aeroporto. Dessa forma, a busca se iniciou pelo escritório da INFRAERO, onde se estabelecem conversa com alguns de seus funcionários, verificando, rapidamente, não consistir em um espaço adequado à realização da pesquisa, por se tratar de área reservada, sem circulação de passageiros. Então o foco passou para os funcionários da parte comercial do aeroporto e, conseqüentemente, as áreas nas quais esses podiam ser encontrados.

Norteados pelo projeto de pesquisa que apontava como objetivo compreender os processos de socialização dos passageiros, funcionários e comerciários do aeroporto, a atenção foi se orientando para a comunicação e a relação entre os funcionários consigo

---

<sup>4</sup> Baseio-me nos argumentos do antropólogo Marc Augé (1994), quando este descreve a experiência dos usuários que circulam em espaços de rápida circulação, como aeroportos, conforme explicitarei detalhadamente mais à frente.

mesmos e com os usuários, principalmente passageiros, mas sem esquecer os acompanhantes, bem como as pessoas que vão eventualmente ao aeroporto somente para passear.

Na primeira oportunidade que surgiu de conversar com um funcionário, as perguntas foram centradas no problema das barreiras de comunicação que poderiam existir em razão de se tratar de um aeroporto internacional, portanto, frequentado também por estrangeiros.

Numa conversa na “praça de alimentação” com uma funcionária<sup>5</sup> da livraria La Selva, esta revelou a esse respeito que somente uns 40% dos atendentes que trabalham no aeroporto falam inglês: - “isso aqui é uma torre de babel”.

Na própria livraria, segundo ela, quase ninguém fala o idioma, mas todo mundo “desenrola”, - “por ser um aeroporto internacional, os ‘gringos’ acham que nós temos a obrigação de saber italiano, inglês, francês e eles não sabem nada de português”. Perguntada sobre se os garçons falavam inglês e como faziam para compreender o cliente e se fazermos compreendidos no caso de não falarem, ela respondeu: - “se tivesse um garçom que soubesse falar inglês ele iria querer ser garçom? Ele iria querer trabalhar na TAM, na INFRAERO e não de garçom”.

Esse tema efetivamente se tornou algo intrigante e me levou a pensar naquilo que Michel de Certeau (1994) chama de “bricolagens” ou “artes de fazer”, no caso, no tocante à produção de uma comunicação, sem que a mediação se dê prioritariamente pelo idioma, mas sim pelo conjunto de gestos e usos “personalizados” da língua de um e de outro. Além disso, surgiu ainda a hipótese, naquele momento, de que houvesse dentro do aeroporto certa hierarquia de *status* ou divisão que tivesse como referência quem fala ou não outros idiomas, em que empresa trabalha, qual o salário etc.

Não havia dúvidas de que muitos temas surgiriam da conversa com os funcionários e comerciários, assim como de que, para auferir o que vinha sendo pensado anteriormente no projeto, seria mister a aproximação com esses. E assim foi feito. As atenções, entretanto, foram dadas a dois pontos que se confirmariam no decorrer da pesquisa como “chave” para a análise da dinâmica do aeroporto: as áreas de embarque e desembarque. Para tal, “foi montado acampamento” junto às funcionárias da loja de telefones celulares (localizada no

---

<sup>5</sup> Foi a primeira funcionária do aeroporto com quem conversei. O contato ficou facilitado porque ela me reconheceu na livraria quando de uma de minhas investidas no campo. Eu havia sido seu professor em um cursinho pré-vestibular. Essa conversa/entrevista ocorreu no dia 16 de junho de 2007 na praça de alimentação do aeroporto de Fortaleza em frente à livraria La Selva.

segundo andar em frente ao portão de desembarque de passageiros) e do quiosque de sandálias (localizado no terceiro andar em frente ao portão de embarque de passageiros).

Na loja de venda de telefones celulares e com a cumplicidade de suas duas servidoras, fui apresentado a muitos outros funcionários, o que ratifica a percepção acerca do quanto aquele espaço representava confluência desses, haja vista os constantes bate-papos e conversas descontraídas durante o expediente.

Ladeando essa loja, estavam as de aluguel de carro e o espaço reservado ao escritório de informações turísticas da Secretaria de Turismo do Estado do Ceará. Talvez a falta de um espaço específico para o descanso e bate-papo, aliada à facilidade de fazer amizades de uma das funcionárias da loja de telefones celulares, transformasse o pequeno espaço reservado a sua loja num lugar de convergência. Dessa forma, ali permanecendo, pude conhecer e entrevistar muitos funcionários (das lojas de aluguel de carro, de empresas aéreas, dos serviços gerais etc.), além de ter acesso visual aos desembarques doméstico e internacional.

Inicialmente, as conversas ou entrevistas tinham como norte servir como uma espécie de sondagem geral sobre o trabalho no aeroporto ou acerca do próprio, considerando as atividades dos funcionários. A intenção era conhecer as peculiaridades do aeroporto, ou seja, saber o que era específico, o que só encontraria naquele espaço, ou pelo menos o que no aeroporto ocorria de modo mais exacerbado do que em outros aparelhos urbanos de Fortaleza.

Além disso, caminhando de acordo com o primeiro projeto, as atenções foram centradas também sobre como se dava a relação entre os funcionários dentro do aeroporto, e desses com os usuários (passageiros, acompanhantes, torcedores, jogadores, políticos, artistas, prostitutas etc.).

Com efeito, foi elaborado um roteiro de perguntas que procurava dar conta dessas questões (ver anexo). As perguntas podiam ser agrupadas em três grandes temas:

1. a relação dos funcionários com o aeroporto, suas percepções, representações, significados e sentimentos no que concerne a esse espaço e ao seu trabalho. De forma geral, o objetivo da primeira parte era auferir o uso do espaço e como o indivíduo se via nele;
2. a relação com os colegas e com os passageiros; e
3. a comunicação com os passageiros de outras nacionalidades sem saber falar seu idioma.

Essas foram as perguntas básicas feitas a todos os funcionários entrevistados, embora outros questionamentos tenham surgido em meio a essas, em razão da demanda criada por alguma resposta ou fato ocorrido durante a realização da entrevista.

Um fato que se repetiu algumas vezes e que inevitavelmente aparecia nas entrevistas era a presença de mulheres apontadas pelos funcionários e funcionárias entrevistados como “prostitutas” à espera de seus próximos clientes. Embora em nenhum momento tenha tido a intenção de estudar tal movimentação dentro do aeroporto (por considerar que demandaria outra pesquisa com específicas intenções de estudar esse fenômeno) saltava aos olhos a presença daquelas pessoas.

Ressalvo que a percepção acerca da presença de possíveis “prostitutas” não tem base científica, pois não busquei compreender de forma específica esse universo, por intermédio das entrevistas ou de outras formas de percepção. O olhar, talvez preconceituoso, captava mulheres vestidas com roupas bastante curtas e/ou muito coloridas, sistematicamente andando em grupos de três a cinco, por vezes acompanhadas de um homem com padrões físicos que me faziam pensar tratar-se de um estrangeiro, com frequência presente nas imediações do portão da sala de desembarque internacional quando da chegada de voos, principalmente da Holanda e Itália, conforme foi observado, repito, sem a intenção de elaborar um “mapa” a respeito disso.

O objetivo, ao perguntar aos funcionários e comerciários do aeroporto a seu respeito, era saber se, haja vista a experiência diária deles, havia como identificar a presença de prostitutas no local e se o fato influenciava no trabalho deles. Desta forma, tal curiosidade de pesquisador impeliu-me muitas vezes a inserir em meio ao roteiro de perguntas previamente elaborado essas indagações: como você sabe que se trata de uma prostituta? Que elementos e atitudes dizem respeito, aos seus olhos, a esse perfil? É frequente a presença dessas? O que você acha delas no aeroporto? Em que medida influencia em seu trabalho?

Como afirmado, muitas entrevistas ocorreram em frente ao portão de desembarque (em frente também à loja de telefones celulares), com a intermediação da funcionária dessa loja, que conseguia condensar junto a si muitos funcionários (as) de procedências diferentes no aeroporto. Um fato peculiar, porém, é que tais procedências eram diferenciadas no tocante a funções ou vínculos (serviços gerais, vendedoras de doces, roupas, atendentes das locadoras de automóveis, agências de viagem etc.), mas praticamente se limitavam àqueles que trabalhavam no lado esquerdo do aeroporto e daquele andar (tendo como referência quem está entrando ali). Uma das funcionárias da loja de telefones celulares chegou a levantar a

interessantíssima hipótese de que havia uma forte separação entre “os dois lados” do aeroporto, tendo como fronteira delimitadora a escada rolante, de forma que os funcionários que trabalhavam de um lado não se misturavam com os que mourejavam no outro, até porque “do outro lado” estavam as empresas aéreas e os funcionários dessas sentem-se, segundo ela, superiores aos demais.

Posteriormente, procurei verificar se essa visão era compartilhada pelos funcionários das empresas aéreas (“o outro lado da escada rolante”), mas tal ideia não encontrou ressonância no discurso destes. Pelo contrário, se houve um elemento recorrente no discurso dos funcionários de ambos os lados foi o do aeroporto como uma espécie de “comunidade”, onde há intensa troca de favores, de cuidados, assim como uma interdependência, como podemos observar na fala da funcionária da empresa aérea TAF: “na verdade uma divisão não, todos precisam um do outro, é uma sequência”<sup>6</sup>.

A loja de telefones celulares, portanto, parecia configurar uma espécie de *point* para muitos daqueles funcionários, um lugar de parada ou de quebra de ritmo do dia, intervalo para uma água (a funcionária da loja servia água para aqueles que pediam numa constante demonstração de simpatia e amizade) e uma boa conversa, onde podia ouvi-los ou participar das conversas na tentativa de ganhar intimidade com aqueles que se tornavam os interlocutores da pesquisa.

Além disso, o serviço oferecido ali também era bastante requisitado pelos usuários do aeroporto, afinal pude observar que uma das primeiras preocupações de quem desembarca ou embarca é comunicar-se com os seus a fim de registrar a chegada ou partida, o que potencializava em muito a venda de cartões telefônicos, por exemplo.

A presença ali permitia, ainda, a observação de como se dava o contato entre funcionários e usuários, muitas vezes por meio de uma linguagem que se colocava acima dos idiomas não compartilhados por ambas as partes, nos casos em que o diálogo se estabelecia entre pessoas de nacionalidades diferentes, como também a própria construção de intimidade desde compartilhar de histórias daqueles que estavam ali em momentos muitas vezes de angústia ou de entusiasmo, na espera pela pessoa amada ou pelo negócio a se concretizar.

Não era pouco comum o fato de passageiros ou pessoas à espera de alguém que iria desembarcar encostassem junto à loja de telefones celulares e puxasse conversa com suas funcionárias sobre os mais diversos temas. Uma delas revelou que considerava o aeroporto

---

<sup>6</sup> Entrevista concedida ao autor no aeroporto de Fortaleza, em 04 de janeiro de 2009.

um “verdadeiro divã”, pois, segundo ela, as pessoas ficam conversando, “contando coisas pessoais”. Certa vez, “uma sr<sup>a</sup>. estava depressiva e eu fiquei aconselhando ela, tanto eu fiz companhia para ela e ela para mim<sup>7</sup>”.

Na parte de cima, no segundo andar, em frente à área de embarque, há também uma concentração de funcionários entre o quiosque de venda de sandálias e o de comercialização de produtos heráldicos. Desde o momento em que me tornei frequentador daquele espaço, passei também a ter acesso a vários funcionários e prestadores de serviço daquele andar.

Parece também se tratar de um ponto de convergência onde frequentemente se podem encontrar as quatro vendedoras do quiosque de sandálias, a vendedora do quiosque da HRC<sup>8</sup>, os engraxates, vendedoras de loja de roupas, serviços gerais, seguranças etc.

Permanecendo ali, foi possível conhecer algumas pessoas e descobri, por exemplo, que um dos engraxates é o “presidente aclamado” da AFA (“Associação de Fofoqueiros Aeroportuários”), uma brincadeira das vendedoras de sandália com um dos engraxates, que está no aeroporto há mais de trinta anos e “conhece tudo e todos”, segundo elas.

Estrategicamente, assim como foi feito com a loja de telefones celulares, a atenção foi centrada naquele espaço e passei a desfrutar da intimidade dos interlocutores que já passavam a questionar quando me ausentava por mais de uma semana do aeroporto, ou já acompanhavam as entrevistas, enfim, todos os passos da pesquisa.

Logo algumas descobertas interessantes foram sendo feitas em relação ao cotidiano daqueles que estão diariamente no aeroporto. Considerando os preços praticados em relação à alimentação (tidos por muitos funcionários - por mim também - como “salgados”, conforme se verá mais à frente), havia a curiosidade de saber como faziam para almoçar e merendar nesse contexto. Ressalte-se que esse interesse não era somente da pesquisa, mas pessoal também, na medida em que era imperativa a permanência no aeroporto durante várias horas. Os funcionários revelaram como almoçar ou lanchar a preços bem mais baixos do que os praticados no aeroporto e que a maioria almoça “quentinhas” pedidas pelo telefone aos fornecedores de marmita de pequenos restaurantes situados na circunvizinhança do aeroporto.

Há também uma senhora que traz salgados e sucos todos os dias, que pode ser encontrada por volta das dezesseis horas no refeitório destinado aos funcionários da INFRAERO e terceirizados que fica no térreo do aeroporto.

---

<sup>7</sup> Entrevista concedida ao autor em 17/07/2007.

<sup>8</sup> Sigla que designa o nome da empresa *Historical Resort Center*, de produtos heráldicos.

Desses dois pontos estratégicos, portanto, pude visualizar um pouco do mundo dos “aeroportuários”, como diziam as vendedoras, e, nesse contato maior, percebi que as pessoas de um andar, pelo menos aquelas com quem conversei, praticamente não conheciam as dos outros, ou seja, embora algumas características fossem comuns, para uns e para outros, o aeroporto era um ambiente de socialização diferente. Não eram as mesmas amizades, semelhantes fofocas, iguais histórias, ainda que algumas opiniões surgissem em andares diferentes, como a de apontar o aeroporto como uma “vila”<sup>9</sup>, por exemplo, no sentido de tratar-se de um espaço onde “todo mundo” se conhece.

De forma bastante geral, sem nenhuma preocupação ou intenção de obter dados quantitativos, era possível elaborar um perfil do comerciário pelo menos em relação àquilo que contribuía ou limitava a comunicação, a relação, a socialização e o contato entre o comerciário e o usuário e entre os próprios comerciários.

A referência ao excesso de fofoca entre os comerciários, de que a INFRAERO vigia o trabalho de cada um, de que muitos deles não falam outro idioma, embora tenham que atender estrangeiros, de que faltam espaços específicos para o lanche ou parada para um café, de que há pontos de condensação (encontros fortuitos não combinados), dentre outros, chamou a atenção.

Já em relação aos passageiros, foi dada preferência a entrevistá-los na “praça de alimentação” e sala de embarque, pois são dois espaços onde há uma grande concentração desses e porque neles os passageiros estão numa situação de espera e estão fazendo algo para preencher esse tempo.

Interessava saber exatamente o que o usuário (principalmente o passageiro) do aeroporto faz enquanto espera a hora de embarcar na aeronave, estando esse fato diretamente ligada ao tema norteador do projeto inicial que foi se modificando com o caminhar da pesquisa: como se dão os processos de socialização ou como se constituem as relações sociais entre todos aqueles que fazem o aeroporto (funcionários, passageiros, acompanhantes etc.).

Assim como em relação ao roteiro de perguntas aos comerciários é possível também visualizar, nas perguntas direcionadas aos passageiros (ver anexo), um agrupamento dessas em subgrupos temáticos:

---

<sup>9</sup> Como afirmou o funcionário de uma empresa holandesa (Martiner) de despacho de mercadorias: “Isso aqui é uma vila. Ou você se dá bem ou você vai sair”. Entrevista concedida ao autor em 18/07/2009.



1. como o passageiro percebe o aeroporto, quais são suas práticas temporais e de espaço e como ele as sente e as realiza;
2. de que modo ele vive a sensação de voar, quais os sentidos da viagem; e
3. de que maneira ocorre sua relação com os comerciários, bem como com os demais passageiros.

Na pesquisa foi buscado o equilíbrio em relação a faixa etária, sexo, classe social etc. dos entrevistados. As abordagens, portanto, não procuravam uma faixa etária específica ou sexo, embora tencionassem realizar uma distribuição igualitária entre tais classificações, de forma a evitar qualquer possibilidade de padrão nas respostas com base em qualquer segmentação; ou seja, se entrevistava um senhor de mais idade, buscava nas próximas abordagens alguém mais jovem, o mesmo ocorrendo para homem e mulher, mas, ratifique-se, sem seguir nenhum padrão quantitativo ou estatístico.

Além disso, o roteiro de perguntas servia mais como um guia do que como propriamente algo a que estava preso ou devia obediência, de forma que, assim como aconteceu nas entrevistas com os funcionários, alguns temas iam surgindo e engendrando novas perguntas, e alguns até se tornaram tema recorrente ou se transformaram em "motivo" para começar uma conversa.

Um claro exemplo foi o chamado "caos aéreo<sup>10</sup>", embora se trate de assunto realmente relevante não só do ponto de vista geral, como também à pesquisa e ao pesquisador. Considerando tratar-se de um tema polêmico que normalmente traduz indignação nas pessoas, seja pela insegurança ou pelos atrasos dos voos, passei a usá-lo como uma espécie de "entrada", chamariz, "quebra-gelo", para facilitar o acesso às informações mais relevantes que viriam depois ou que gravitavam ao redor dessa.

Não obstante, o assunto também era muito relevante (como se mostrou no caminhar da pesquisa) no tocante às práticas dos usuários no momento em que tinham que estar à espera, durante horas, de seu voo dentro do aeroporto. Assim, quase sempre era perguntado ao entrevistado se esse havia passado por situações desconfortáveis nos aeroportos naquele período e, em caso afirmativo, o que fizera para "enganar" o tempo, se os acidentes com os

---

<sup>10</sup> Como se convencionou chamar na mídia brasileira o período em que uma série de acontecimentos e falhas no sistema aéreo brasileiro ensejou atrasos, adiamentos e cancelamento de voos em todo o País, trazendo uma sensação de que o sistema não era seguro, tendo inclusive implicações recíprocas com o já citado acidente com o avião da companhia aérea GOL em setembro de 2006.

aviões das companhias aéreas GOL e TAM – 2006 e 2007 – haviam causado alguma apreensão, gerado medo, se tinha mudado alguma coisa etc.

Outro mote que também aparecia com frequência, embora não fosse objetivo central da pesquisa, eram as avaliações do aeroporto no que diz respeito àquilo que deixava ou não a desejar em termos de equipamentos, serviços disponíveis etc. Se o objetivo fosse realizar uma pesquisa sobre a opinião do usuário sobre os equipamentos do aeroporto de Fortaleza, havia grandes chances de êxito, pois por várias vezes foi citada a ausência, por exemplo, de um restaurante fechado, de um cinema, a falta de manutenção nas poltronas da sala de embarque, dentre outros.

O fato é que à medida que a pesquisa ia ocorrendo, o olhar ia sendo seduzido por novos temas e cada vez mais a “babel” se concretizava. A multiplicidade revelada pela situação de campo era desafiadora. Além disso, as novas leituras associadas às releituras foram propondo novas abordagens e inevitavelmente um desvio do projeto inicial ocorreu. Afinal, como discute Silva (2000), os diferentes momentos da pesquisa, como o projeto, o campo e a confecção do texto, são fases que, embora diretamente conectadas, não o estão necessariamente nessa mesma ordem nem de forma linear. Em vez de uma linha reta, há espirais ou círculos concêntricos, de forma que pode ocorrer de somente ao final de pesquisa se encontre o que se intenta encontrar no começo, o que força o autor-pesquisador a “remodelar” não só o próprio texto, como também o projeto ou a própria pesquisa.

Sem dúvida que o campo fornece uma série de acontecimentos não previstos no projeto e, com esta busca não foi diferente. Um desses acontecimentos passa pelas recepções e despedidas.

Desde o primeiro dia de pesquisa em campo, a movimentação das pessoas que vinham receber alguém chegando de viagem no aeroporto chamou a atenção. Posteriormente, conhecidos melhor o aeroporto e algumas de suas lógicas de organização e dinâmica de funcionamento, esse aspecto passou a ganhar uma atenção muito maior por parte da investigação, inclusive a nortear novos objetivos.

As pessoas se utilizam de vários expedientes para receber quem está chegando, com grupos com apitos, faixas, camisas com a foto da pessoa esperada, flores e, principalmente, máquinas fotográficas, telefones celulares com câmera, filmadoras etc.

Além disso, o que salta aos olhos não é só com quais adereços as pessoas se manifestam, mas como o fazem: é comum nos desembarques que haja muito barulho, as

pessoas gritam, emocionam-se, aplaudem, propiciando momentos semelhantes aos de uma torcida de futebol em um estádio. A propósito, outras recepções e/ou despedidas marcantes para o aeroporto dizem respeito às torcidas dos dois principais times de nossa Capital – Fortaleza Esporte Clube e Ceará Sporting Clube.

A presença dos jogadores desses tem especial capacidade de mobilização, porque inclui a presença sempre constante da imprensa esportiva, bem como de um público mais específico (torcedores) com objetivos de buscar contato com o ídolo, o autógrafo, a fotografia ou ainda a cobrança ou o apoio, considerados os desafios vencidos ou por vencer.

Movimentação parecida, em termos de mobilização, produz a chegada de algum artista famoso que venha realizar ou participar de algum evento ou *show* em Fortaleza. Normalmente, são esperados no aeroporto por fãs que lotam a área de desembarque e ensejam um grande *frisson* quando da chegada do ídolo esperado, tornando-se também um acontecimento especial à pesquisa.

Sobre a pesquisa propriamente dita, destaque-se o fato de que, das primeiras idas a campo em novembro de 2006, passando pela primeira entrevista em junho de 2007, foram entrevistados 35 usuários do aeroporto (a maioria de passageiros, mas inclusos aqui também acompanhantes à espera da chegada de alguém, torcedores de time de futebol, técnico de time de futebol, um deputado federal e um senador). 40 funcionários foram entrevistados, a maioria da parte comercial do aeroporto: livraria, loja de telefones celulares, quiosque de venda de sandálias, locadoras de carros, companhias aéreas, mas também agentes da Polícia Federal, funcionários da INFRAERO, do Ministério da Agricultura e Abastecimento etc.

A denominação “comerciário” é usada para designar os funcionários da parte comercial do aeroporto de forma a diferenciá-los dos demais. Embora o termo funcionário seja comum em ambos os casos, a opção leva em conta o uso consagrado no cotidiano brasileiro dos termos: “funcionário-público” – apropriado aos agentes da Polícia Federal, funcionários da INFRAERO etc., e “comerciário” – apropriado às pessoas que vivem do comércio, da venda de produtos e serviços. Entretanto, o termo funcionário continuará sendo usado para designar comerciário desde que na mesma sentença não haja referência aos funcionários-públicos supracitados.

Na maioria das entrevistas, foi empregado gravador (aparelho mp3). Ele só não foi utilizado em alguns casos quando as conversas eram mais informais ou ocorriam em lugares onde não havia a possibilidade de se fazer algo mais do que simplesmente conversar, como,

por exemplo, quando obtive informações interessantes de duas funcionárias de companhias aéreas no ônibus, em um caso indo para o aeroporto, em outro caso retornando para casa. Além disso, os agentes da Polícia Federal não quiseram que eu fizesse o registro de seus depoimentos com o gravador.

Ressalte-se que, para eles, foi elaborado um novo roteiro de perguntas, tendo em vista a especificidade que a atividade dos agentes de imigração possui. O universo no qual eles se encontram, bem como os estagiários da INFRAERO que trabalham diretamente com o desembarque internacional, diz respeito à fronteira, à segurança nacional, à situação de “liminaridade”<sup>11</sup>, conforme tratarei especificamente no quinto capítulo.

Para acessar a aérea de desembarque internacional, tive que procurar a Superintendência da Polícia Federal e pedir permissão por meio de ofício para realizar as entrevistas, bem como fotografar a área (ver anexo).

Na entrevista aos agentes da Polícia Federal e estagiários da INFRAERO, foi necessário averiguar em que medida o passageiro representava “perigo” para o sistema de segurança, como era a relação com este, que critérios são levados em conta para se qualificar um passageiro como suspeito etc.

Quanto à duração das entrevistas, houve grande variação, porquanto, muitas vezes, era preciso primeiro ganhar a confiança do interlocutor conversando antes de ligar o gravador e recorrer ao roteiro de perguntas.

Houve, por exemplo, dois casos nos quais acompanhei os interlocutores do momento em que adentraram o aeroporto, até praticamente a hora de entrarem na sala de embarque, totalizando mais de duas horas de conversa. Em um dos casos, percebi, ao descer do ônibus, que uma senhora não sabia onde ficava o *check in*, de forma que passei a acompanhá-la. No outro, estava em frente ao mesmo *check in* e outra senhora me abordou, perguntando sobre onde despacharia sua bagagem (era a primeira vez que embarcava no aeroporto de Fortaleza). Também, desde então, passei a acompanhá-la até o seu embarque.

Entrarei em detalhes nos próximos capítulos, quando será feita a descrição desses acontecimentos e tecidas as considerações teóricas cabíveis; por ora, é necessário esclarecer como foram tratados estes metodologicamente os mesmos e como o olhar se viu direcionado por eles.

---

<sup>11</sup> (TURNER, 1974).

### 2.1.1 Os rituais como abordagem metodológica

O aeroporto tem um cotidiano marcado por uma dinâmica de acontecimentos que o caracteriza como um ambiente rico em relação à análise das relações da sociedade ou cultura da qual faz parte. Muitos desses acontecimentos, entretanto, está circunscrito de forma a enfatizar determinados valores, sentimentos, normas – saudade, segurança, amizade etc. – como as recepções e despedidas aos passageiros que estão partindo ou retornando, bem como os procedimentos de checagem de bagagens e documentos por parte das autoridades aeroportuárias, dentre outros.

É, decerto, pertinente tratar metodologicamente esse contexto sob o ponto de vista da abordagem antropológica dos rituais, tema recorrente na Antropologia, pois vários são os autores<sup>12</sup> que veem nos rituais um fator de muita importância para a manutenção da sociedade ou da comunidade, na medida em que consistem em tipos especiais de eventos considerados como propiciadores da coesão social, mesmo quando parecem desagregadores ou com grande capacidade destruidora<sup>13</sup>.

De maneira geral, os rituais produzem a sensação de coesão social, ao ratificar, oxigenar ou recuperar a importância dos valores neles celebrados. Um dos fatores que mais ajudam a corroborar essa sensação é o seu caráter repetitivo. Peirano (2002) assevera que o ritual não é necessariamente um dado *a priori*, pois precisa ser definido etnograficamente pelo pesquisador em campo junto ao grupo que ele observa e assim será feito aqui, sem, entretanto, deixar de intercalar com as noções gerais daqueles que são referência nesse campo do conhecimento antropológico.

Para DaMatta (1997), os rituais têm a mesma matéria-prima da vida cotidiana. Entre o ritual e o cotidiano, as diferenças não são de qualidade, mas de grau. Os rituais dizem com maior veemência, clareza, coerência e consciência aquilo que está implícito na ordem cotidiana, sendo na verdade o momento de ratificá-la ou, como anota Peirano, “rituais não se separam de outros comportamentos de forma absoluta – eles simplesmente replicam, repetem, enfatizam, exageram ou acentuam o que já é usual...” (2006, p. 10).

---

<sup>12</sup> A revisão será basicamente das idéias de Émile Durkheim, Victor Turner, Van Gennep, Mariza Peirano e Roberto DaMatta, dentre outros, mesmo quando não citadas nominalmente.

<sup>13</sup> Refiro-me, por exemplo, aos “*riots*”, objeto de estudo do antropólogo Stanley Tambiah definido por este como: “episódios de grande violência coletiva que causam perplexidade tanto aos cientistas sociais, ao grande público, quanto aos jornalistas e à mídia em geral, por sua constância e virulência no mundo de hoje”. (TAMBIAH *apud* PEIRANO, 2002, p. 30).

É nesse sentido que retomo a teoria dos rituais conforme propuseram van Gennep e Victor Turner no sentido de expandir suas possibilidades, bem como de trazê-la à realidade da circulação nos espaços de fluxos.

Durkheim é referência nesses estudos e sua obra serviu como base para posteriores análises sobre rituais. Sua principal tese, em *As formas elementares da vida religiosa* (1996) é de que as religiões correspondem “às necessidades do organismo social” tendo como significação funcional ratificar a coesão social, ou seja, a “solidariedade”. As cerimônias e rituais que se processam no interior das religiões são atividades coletivas que transmitem a força daquilo que é exterior ao indivíduo, a força do grupo, e arrastam os indivíduos para fora de si mesmos.

A intenção do autor ao estudar o fenômeno da religião era encontrar o que havia de mais básico e ao mesmo tempo estivesse presente em todas as religiões. Para tal, partiu da premissa de que essa busca deveria se verificar com apoio das formas religiosas mais simples, para se poder identificar o elementar de qualquer religião em sociedades mais complexas.

Basicamente, duas foram as principais conclusões a que chegou Durkheim: a primeira diz respeito ao fato de que todo e qualquer evento, cerimônia ou ritual religioso, visa a ou se dá pela separação entre sagrado e profano e de que a própria religião gravita na órbita dessa separação; e a segunda se trata da representação que a religião tem para a sociedade no sentido de simbolizar a ratificação de seus valores mais preciosos e primários, tendo em vista sua manutenção.

A separação entre sagrado e profano representa indiretamente, de um lado, a consagração dos valores considerados essenciais e inatingíveis para a “consciência coletiva” e, conseqüentemente, da “consciência individual” dos membros de uma dada sociedade, os elementos estimados que por isso precisam estar (e estão) acima do ordinário, do cotidiano, fatos, portanto, da ordem do “extra-ordinário”. Note-se que o termo aqui empregado não é extraordinário, que significa fora do comum, excepcional, anormal, raro ou notável. Extra-ordinário (com hífen) significa algo que, embora possa estar ou não no cotidiano (que está na ordem usual das coisas, habitual, useiro), está em relevo, está destacado. É assim que vejo os rituais que serão descritos nesta pesquisa. Do outro lado, estão os elementos que predominam em quantidade na sociedade, pois representam todos os outros atos e acontecimentos comuns, regulares, e estão, por conseguinte, contaminados pela banalização.

Essa separação de fato se perpetua nas sociedades contemporâneas como a nossa e nos moldes há pouco expresso, porém não necessariamente é o fator religioso aquele responsável ou o centro do evento que serve à separação entre aquilo que é da ordem do dia-a-dia e o que deve receber de todos os membros da sociedade um tratamento diferenciado, senão reverencial.

DaMatta, por exemplo, estudou esses processos nos ritos fortemente presentes na cultura brasileira: a procissão, a parada militar e o carnaval, sendo que somente o primeiro tem um caráter eminentemente religioso. É importante se notar, em vista disso, é que os rituais e as *performances* associadas a esses são etapas que a sociedade deseja marcar, tratando-se de uma “moldura especial”. Sem os ritos, a consciência que a sociedade tem de si estaria comprometida, daí derivando-se a necessidade de seu constante vivenciar.

Revificação é uma palavra que bem conceitua a importância do movimento ritual na vida social, pois representa sua inesgotável força de perdurar no tempo em detrimento de seus membros ou, de modo mais específica, de reanimar laços afetivos de parentesco, amizade ou relacionamento amoroso, como parece ser o caso de alguns exemplos explorados aqui.

É na reflexão van Gennep (1977) que podemos pensar os ritos tendo por base a ideia de que “certas fases dramáticas da vida social apenas tendem para salientar certas sequências”, que, segundo o autor, são de separação, margem (liminaridade) e agregação, todas umbilicalmente ligadas e relativas umas às outras, compondo o movimento dialético da passagem e do deslocamento, característico do ritual.

Se o rito é um momento de demarcação do cotidiano, ele tem que superar este, estando num espaço-tempo “extra-ordinário” (como ressaltado); ou seja, o rito destaca-se da rotina social, embora a componha e a explique. Para destacar-se, há necessidade de que se delimite uma passagem de um estado ao outro. No campo religioso, tal passagem ocorre do profano ao sagrado e depois pode suceder do sagrado para o mais sagrado, segundo a relativização do sagrado e do profano sugerida pelo autor, representando aí as fases de separação e liminaridade.

A passagem ou deslocamento se efetiva por uma síntese ou terceira fase, quando há o distanciamento com o sagrado em direção ao profano e depois do profano para o mais profano de forma que se retorne ao ordinário cotidiano. Esse é o movimento dialético proposto pelo autor em que as fases se resolvem entre si dialeticamente com a anterior sendo cancelada pela posterior.

Tratando de fatos e acontecimentos não religiosos, o sagrado como ligado à divindade será substituído, mas será mantido o caráter de interdito ou tabu; ou seja, os ritos que serão mencionados se verificam na consagração dos procedimentos aos quais os membros da sociedade estão submetidos no momento de fazer uma viagem aérea, por exemplo, bem como às *performances* que o seu grupo social lhes oferta na separação (no desligar-se de casa, dos amigos, familiares) e na agregação (quando do retorno a todos esses).

Os rituais analisados são eminentemente profanos. Os demarcadores são outros, portanto, mas nem tão diferentes, já que, segundo Durkheim, o que está marcado no campo religioso segue critérios semelhantes às demais instâncias da vida social.

Precisando os termos, vê-se que van Gennep define ritos de passagem pensando na mudança social, seja ela referente a um lugar, estado (conjunto de condições culturais estáveis ou recorrentes) ou posição social de um indivíduo. Dessa forma, no primeiro ato se processará o afastamento do contexto social ao qual tal indivíduo ou objeto pertencia; é o momento, portanto, de afastamento do profano e aproximação com o sagrado. O segundo se configurará como o momento máximo de aproximação com o sagrado, o que acarretará uma suspensão das características do transitante que, segundo Victor Turner, “passa através de um domínio cultural que tem poucos, ou quase nenhum, dos atributos do passado ou do estado futuro”. (1974, p. 117). É o momento da liminaridade<sup>14</sup> em que ocorrem a “morte” e a posterior “ressurreição” do transitante, ambas simbólicas. O terceiro momento é marcado pela consumação da passagem, que significa o retorno ao profano (incorporação ou reincorporação).

Os processos aos quais se submetem os passageiros no aeroporto se assemelham aos descritos pelos autores, mas são de outra ordem. A liminaridade é notadamente o centro da maioria dos rituais identificados no aeroporto, pois ela significa, nesse contexto, o momento da passagem, da viagem ou do trânsito. Considero que o antes e o depois da viagem a tenham como referência, ou seja, o sentido atribuído à chegada ou à partida passa de forma inexorável pela viagem propriamente dita, embora em certa medida os três momentos sejam, juntos, componentes da própria viagem.

É assim a pretensão de aqui abordar tais transições dos passageiros e das demais pessoas envolvidas com essas no aeroporto. Veremos a seguir como os rituais, como

---

<sup>14</sup> “Liminaridade é a passagem entre ‘status’ e estado de cultura que foram cognitivamente definidos e logicamente articulados. Passagens liminares e ‘liminares’ (pessoas em passagem) não estão aqui nem lá, são um grau intermediário. Tais fases e pessoas podem ser muito criativas em sua libertação dos controles estruturais, ou podem ser consideradas perigosas do ponto de vista da manutenção da lei e da ordem.” (TURNER, Idem, p. 5).



abordagem metodológica, constituem-se como ferramentas apropriadas e produtoras para conferir sentido aos fluxos, deslocamentos e às descontinuidades, obstáculos que têm lugar no aeroporto de Fortaleza.

### 2.1.2 Residir ou viajar: qual observação participante?

Considerando os passageiros e muitos dos usuários do aeroporto ao redor desses (acompanhantes – forma como se podem designar as pessoas que vão buscar ou deixar alguém no aeroporto, repórteres, cinegrafistas, fãs, torcedores etc.), a maneira como essa pesquisa assume, desde a relação entre pesquisador e seus interlocutores, é diferente da tradicional “observação participante”. Nessa, o pesquisador permanece o maior tempo possível junto aos seus “informantes”, convive com eles, ganha sua intimidade, aproxima-se e se vale de tal proximidade para captar aquilo que só é possível para quem está próximo, para quem sabe decifrar determinados “códigos nativos” e a quem é dado o direito ou a honra de compartilhá-los com seus detentores.

Na pesquisa, o investigador até permanece, inclusive estabelece uma rotina e compartilha códigos, como já mencionado, mas quanto aos funcionários, porque, quanto aos passageiros, essa tarefa se torna praticamente impossível, pois dificilmente aquele interlocutor será visto de novo.

No aeroporto não é o pesquisador que vai e vem, é o pesquisado que está predominantemente em movimento, em deslocamento, dificultando o contato, a entrevista, transformando qualquer esforço de aproximação em uma tarefa inglória. Esse aspecto teve influência nos procedimentos de entrevista, quando, por exemplo, levou-me a estender ao máximo o tempo de contato inicial, realizando sempre uma ampla introdução antes de adentrar o assunto principal, como descrito há pouco.

O antropólogo James Clifford (1999) refere-se a experiência peculiar a esta pesquisa e a outras por meio das metáforas “*encuentros en viaje*” e “*residencia en viaje*”. Metodologicamente, as implicações dessas metáforas estão no fato de que se há de desnaturalizar o campo como prática de “residência”, afinal o trabalho de campo “*ha sido siempre una mezcla de prácticas institucionalizadas de residencia y viaje*”. (IDEM, p. 89).

Uma das grandes questões para o autor está em repensar a atitude da Antropologia ou do antropólogo de considerar o “nativo” como imóvel<sup>15</sup>. A própria ideia de campo, em sua forma clássica de concepção que tem raízes nas “grandes etnografias” do século XIV, é uma noção delimitadora e, conseqüentemente, limitadora<sup>16</sup> no tocante à atividade daqueles aos quais se observa.

Há pesquisas que, como a que está sendo apresentada aqui, põem em xeque concepções desse tipo. Em lugares como o aeroporto, nenhum dos indivíduos reside, mas sim se desloca, estão em fluxo, viajando, indo e vindo, à exceção dos funcionários e comerciários, que permanecem, embora sua rotina de trabalho também seja bastante permeada por esse fluxo.

Será tratado mais especificamente desse assunto no quarto capítulo. Por enquanto, esclareço que a rotina de trabalho dos funcionários do aeroporto tem o fluxo como elemento primordial. O depoimento de muitos dos interlocutores na pesquisa reflete isso. Quando perguntado sobre a relação com os passageiros, um funcionário da livraria respondeu que “na verdade aqui é um ambiente de pressa, a gente tem que correr contra o tempo porque senão o passageiro acaba se atrasando, perde o voo...<sup>17</sup>”; Já um funcionário de uma locadora de carros ressaltou o imperativo do “ritmo” quando indagado sobre sua relação com os funcionários que se encontram no lado oposto ao de sua loja no aeroporto: “Pela rotina nem dá tempo ter assim uma relação chegar a ter amizade não dá [...] até mesmo nas locadoras tem gente que quando entra a gente só vai saber que entrou um novato depois de uma semana ou mais<sup>18</sup>”.

As opções metodológicas desta busca concedem ao diálogo com a Antropologia uma condição imperativa. Essa ciência, de forma costumeira, principalmente em seus primórdios<sup>19</sup>, considerou condição *sine qua non* para o trabalho de campo que o pesquisador realizasse algum tipo de deslocamento, daí a exortação da viagem, do estranhamento, da capacidade de sair de um lugar a outro (física e culturalmente falando). Do outro lado da moeda, passou a utilizar-se de um expediente ou “estratégias localizadoras” no processo de elaboração e representação das culturas daqueles que estudava.

<sup>15</sup> A esse respeito afirma o autor: “*En la historia de la antropología del siglo xx, los ‘informantes’ aparecen primero como nativos y luego surgen como viajeros. En realidad, como propondré, son mezclas específicas de ambos*”. (CLIFFORD, 1999, p. 31).

<sup>16</sup> O autor fala em “confinamento”, “encarceramento” mediante a essencialização representacional.

<sup>17</sup> Entrevista concedida ao autor, em 14 de outubro de 2007.

<sup>18</sup> Entrevista concedida ao autor, em 03 de outubro de 2007.

<sup>19</sup> Clifford usa como exemplo a etnografia de Malinowski junto aos Trobriands, descrita em *Os argonautas do pacífico ocidental*.

Tal significa dizer, o “nativo”, ao contrário do antropólogo, estava numa situação espaciotemporal bem delimitada – numa aldeia, tribo, e ali se desenrolava toda a sua vida, ou pelo menos aquilo que se considerava relevante (na visão do estudioso) o suficiente para servir como definidor de toda uma cultura.

A discussão que Clifford promove vai muito além dos pontos em jogo nesta pesquisa, pois seu questionamento diz respeito aos chamados estudos culturais, bem como a um próprio questionamento epistemológico da Antropologia. Ele fornece, todavia, um referencial pouco ordinário até então na prática de pesquisa de campo ao questionar a posição de pesquisador e pesquisados no tocante ao deslocamento em que ambos possam se encontrar.

Se os interlocutores desta pesquisa não estão estabelecidos no campo de investigação (pelo menos não os passageiros, acompanhantes, torcedores, fãs, repórteres etc.), como manter-se fiel ao estilo de investigação, chamado pelo autor de “*residencia/investigación*”, no qual pudesse “acampar numa barraca” junto a esses, ou estabelecer uma coresidência? Nesse caso, estaria praticando o “verdadeiro” trabalho de campo?

Sim, responderá o autor, ao assinalar que “*se necesitan nuevas estrategias representacionales y ellas están emergiendo bajo presión*”. (1999, p. 39). Os indivíduos em circunstância de globalização estão superexpostos aos fluxos, sejam físicos, deles próprios ou de mercadorias, sejam informativos, de dados e notícias, como comentada mais à frente, quando da discussão da teoria do espaço-tempo e o cenário contemporâneo.

No caso do aeroporto, como campo de investigação socioantropológico, o deslocamento é um dado mais evidente e efetivo ainda, de forma que todos aqueles que ali se encontram estão diretamente envolvidos com ele.

Assim como propõe Clifford, não se trata de negar de todo o estilo “investigação/residência”, até porque boa parte das informações acerca da maneira como se organiza o espaço do aeroporto ou em relação a acontecimentos que já passaram e que foram impossíveis de ser presenciados no período de pesquisa e, portanto, não figuraram como observações diretas de campo, advém das conversas com aqueles que lá trabalham, ou seja, aqueles que permanecem mais tempo e de forma mais próxima do que seria uma “permanência mais enraizada”. Trata-se, portanto, de reconhecer que os fluxos também fazem parte desta pesquisa em seus aspectos metodológicos, de forma que serão os “encontros em viagem” grande fonte de informações.

## 2.2 Deslocamentos teórico-metodológicos

Frenesi, agitação, inquietação e impaciência são algumas das características marcantes do indivíduo das grandes cidades, caracterizadas, segundo Georg Simmel (2005), pela “intensificação da vida nervosa”. Parte da obra desse eminente sociólogo (filósofo também) procura interpretar e compreender as relações sociais nos grandes centros, nas metrópoles e, principalmente, no cerne do capitalismo.

A análise do autor sobre a vida na metrópole moderna é exemplar para nós, principalmente na forma como demonstra de que modo as relações entre os indivíduos recebem influência direta das particularidades espaciotemporais da “cidade grande”.

Conforme Simmel, as relações sociais no seio da cidade caracterizam-se pela distância entre os indivíduos. Tal distância é geradora da “atitude espiritual” dos habitantes das grandes cidades, uns com os outros, classificada pelo autor como “reserva”.

Nas pequenas cidades, os habitantes tendem a se conhecer, o que, conseqüentemente, os leva a se cumprimentar sempre que se encontram, mas na “cidade grande” há uma tendência contrária. O desconhecido sempre está à espreita, por isso, seu habitante pode usufruir de seu “direito à desconfiança”.

Além disso, o espírito moderno urbano é dominado pelo “espírito contábil”, característico da economia monetária, aquele que preencheu a vida de cada um com cálculos, determinações numéricas, transformação de paradigmas qualitativos em quantitativos etc.

As condições da “cidade grande”, portanto, se tornam tanto as causas quanto os efeitos desse traço essencial. Seus habitantes se veem perante relações e oportunidades tão complicadas e variadas e, sobretudo, a acumulação de tantas pessoas e interesses tão diferenciados forma um complexo organismo que se ressentida da mais exata pontualidade nas promessas e realizações.

A mediação da vida pelo cálculo, pelo econômico e pelo relógio transforma o indivíduo da grande cidade e torna-se condição *sine qua non* para a sua organização e ordenação num esquema “temporal fixo e supraobjetivo” das relações e atividades mútuas de seus habitantes. Como acentua o autor,

A pontualidade, a contabilidade, a exatidão, que coagem a complicações e extensões da vida na cidade grande, estão não somente no nexos mais íntimo com o seu caráter

intelectualístico e econômico-monetário, mas também precisam tingir os conteúdos da vida e facilitar a exclusão daqueles traços essenciais e impulsos irracionais [...] (2005, p. 580).

O funcionamento eficiente do complexo sistema que é a cidade, pois passa pela incorporação do *habitus*<sup>20</sup> de cidadão por parte de seus habitantes. Tal incorporação leva o indivíduo a absorver o ritmo da cidade e nesse sentido é que se constitui a atitude de reserva citada pelo autor.

Para Simmel, todo indivíduo mergulhado no estado de “circulação ampliada” baseia sua atitude numa “gradação extremamente multifacetada de simpatias, indiferenças e aversões, das mais efêmeras como das mais duradouras”. (IDEM, p. 583). Nesse sentido, a “antipatia” do morador da grande cidade surge como uma proteção, pois propicia a distância e o afastamento, sem o que esse tipo de vida seria insustentável.

O que para muitos seria uma forma de dissociação, para o autor é um dos modos elementares de socialização que, inclusive, concebe uma espécie de liberdade pessoal num retorno a um estágio inicial das formações sociais, caracterizada por círculos relativamente pequenos, com certo rigor excludente em relação a círculos vizinhos, estranhos ou de algum modo antagônicos. Em compensação à limitação ao grupo de inclusão, o indivíduo experimenta ou passa a ter a sua disposição uma margem muito maior de movimentos livres em um espaço onde possa desfrutar da ausência dos olhares conhecidos, onde possa seguir segundo suas vontades quando se afasta dos seus (familiares, vizinhos, colegas de trabalho).

Ao mesmo tempo, o morador da grande cidade frequenta vários pequenos círculos, o que aumenta a variação e a disponibilidade de relações. No reverso de tal liberdade, entretanto, como resultado de todas essas estratégias de reserva e indiferenças mútuas, pode estar a solidão.

Para o autor, a distância espiritual é proporcional à estreiteza e proximidade corporal, ou seja, o fato de que os corpos estejam tão próximos fisicamente, esbarrando-se nas ruas, concorrendo aos mesmos espaços nas filas, nos ônibus, mas ao mesmo tempo tão desconectados, indiferentes uns aos outros, é prova da distância que reverbera entre os habitantes das cidades.

---

<sup>20</sup> No sentido empregado por Bourdieu (1996) e (2001), pensar o *habitus* é avaliar o que orientará as pessoas a agir desta ou daquela forma, ou ainda, é compreender o processo no qual o indivíduo interioriza a exterioridade, ou internaliza a objetividade, o que ocorre de forma subjetiva, mas não pertence exclusivamente ao campo individual. Ele antecede e orienta a ação, assim como a apreensão do mundo objetivo.

Se a distância surge de uma peculiaridade do modo de vida ou atitude do habitante da cidade, ela é potencializada pelas próprias características da vida em “cidades grandes”. Os dias hodiernos, de forma geral, são marcados pela dinâmica, movimento, deslocamento e fluxo, sendo essas algumas de suas principais características. Assim, a fugacidade, fragmentação e desenraizamento das relações constituem fruto ainda dessas condições tecnológicas de locomoção e deslocamento, tais como metrô, aviões etc.

Se as relações sociais e, conseqüentemente, tudo aquilo que as envolve (o que os indivíduos ouvem, sentem, falam etc.) se definem na relação com e no espaço, é a própria ideia de território que parece se desfazer em meio a tamanha fragmentação.

Já para Sennett (1997), a experiência contemporânea da locomoção remete a uma “carência de sentido”, haja vista a erosão entre a “plenitude dos sentidos e a atividade do corpo”, que pode ser deduzida a partir dos saltos propiciados pela tecnologia que trouxe o deslocamento rápido e este, por sua vez, tornou secundárias as referências do meio ambiente, ao neutralizar o espaço a ser vencido.

Como ele ressalta, “o espaço tornou-se um *lugar de passagem*, medido pela facilidade com que dirigimos através dele ou nos afastamos dele” (SENNETT, 1997, p. 17; realcei). A experiência da viagem urbana é de um deslocamento sem referências, a não ser a do próprio painel do carro ou ônibus (velocímetro, horário, temperatura do ar-condicionado etc.). Para essa tarefa o corpo exerce um papel passivo no sentido de que basta um mínimo de reações pessoais para se dirigir bem e com segurança, além de muito pouco esforço físico. Escravizado pelas regras de locomoção, o espaço é transformado num simples corredor padronizado, higienizado da presença de seus habitantes locais, de forma que “o viajante, tanto quanto o telespectador, vive uma experiência narcótica, o corpo se move passivamente, anestesiado no espaço, para destinos fragmentados e descontínuos”. (P. 18).

No caso da viagem aérea, esse processo tende a se enfatizar pela forma do deslocamento espaço-tempo<sup>21</sup> e pela falta de contato e visibilidade (ou diminuição desta) com o solo.

Embora um pouco exageradas, principalmente para a realidade brasileira<sup>22</sup>, as colocações de Sennett têm ressonâncias. A solidão, o deslocamento, a distância física e “espiritual” entre os indivíduos são características importantes da vida em “grandes cidades”.

---

<sup>21</sup> O viajante percorrerá grande distância em pouco tempo, numa comparação com o deslocamento terrestre.

Esse é uma espécie de cenário do espaço urbano contemporâneo onde penso poder localizar o aeroporto, pois este não pode ser concebido isoladamente na medida em que é parte de uma cidade, de um Estado e de um país, é parte, portanto, de realidades que lhe escapam.

O aeroporto internacional Pinto Martins está localizado numa das maiores capitais do Brasil – Fortaleza é a quinta maior cidade brasileira se usarmos como parâmetro o número de habitantes (hoje com população superior aos dois milhões). É uma cidade onde é possível identificar a maioria das metáforas evocadas por aqueles que estudam o urbano na contemporaneidade.

No caso do aeroporto, especificamente, percebe-se um “agravante”: todas essas características ora descritas (velocidade, frenesi, inquietação, reserva, indiferença, pressa etc.) estão exacerbadas. O aeroporto é, portanto, um campo de análise privilegiado para quem procura entender o deslocamento, os fluxos, as fronteiras nas sociedades contemporâneas.

Essas são palavras-chave presentes nesta pesquisa que tem como tema fulcral, como afirmado, compreender as práticas temporais e de espaço dos indivíduos em circunstância de circulação e trânsito em espaços de fluxos ou diretamente influenciados por esses.

Assim, antes de apresentar qualquer análise é necessário estabelecer com quais noções de espaço e tempo trata esta pesquisa. No âmbito desses conceitos, estão ainda outros, também essenciais, como liminaridade, fronteira, fluxo, território, sobre os quais passo a debater preliminarmente.

### 2.2.1 Acerca das noções de espaço

Compreendo o espaço como a base sobre a qual se delineará a produção do lugar ou do “não-lugar”, ou seja, trata-se da possibilidade (abstrata e concreta) de coexistências, ou,

---

<sup>22</sup> Refiro-me, por exemplo, à colocação de Sennett sobre o fato de que, para se deslocar num automóvel, o motorista tem atitude passiva e é pouco exigido fisicamente. Algumas constatações nos mostram que ainda se considera o homem um dos principais elementos nessa simbiose homem-máquina dos deslocamentos humanos, como no argumento para a recente instituição da “lei seca” no Brasil, que pune os motoristas que estejam ao volante tendo ingerido níveis inaceitáveis de bebida alcoólica, o que não invalida, entretanto, a ideia de “corpo passivo” nos deslocamentos humanos, na medida em que não se pode negar que a velocidade dos meios de transporte, o conforto (tecnologia) e a forma como são concebidas as malhas rodoviárias, aéreas e ferroviárias dão vazão a essa ideia.

como afirma Milton Santos<sup>23</sup> (1997), o espaço funciona como um dado do próprio processo social: trata-se de uma realidade relacional, nem um sistema de coisas, nem uma coisa; coisas e relações juntas. Há, ainda, uma escala que se transfigura sucessivamente do espaço ao lugar ou ao “não-lugar”, segundo conceitua Marc Augé (1994) e vice-versa.

Sigo esse autor quando define essa separação entre lugar e espaço tendo em vista evitar problemas de interpretação. Para o autor, a noção de espaço

[...] como é usada hoje [...] parece poder se aplicar de maneira útil, pelo próprio fato de sua ausência de caracterização, às superfícies não simbólicas do planeta. [Assim] o termo ‘espaço’, em si mesmo, é mais abstrato do que o de ‘lugar’, por cujo emprego referimo-nos, pelo menos, a um acontecimento (que ocorreu), a um mito (lugar-dito) ou a uma história (lugar histórico) (P. 77).

Para ilustrar sua abstração (do espaço), Augé evoca seus usos genéricos: “espaço aéreo” (parte da atmosfera cuja circulação aérea é controlada por um Estado-Nação – no domínio marítimo “águas territoriais”); “espaço jurídico” (conjunto institucional e normativo que abstrai a noção de fronteira, se se pensar, por exemplo, em MERCOSUL ou União Europeia); “espaço publicitário” (porção que pode ser tanto de superfície física, quanto de extensão de tempo destinado a receber publicidade que evoca outra abstração “compra de espaço”, que não é o mesmo, por exemplo, a compra de um terreno para se construir uma casa), além de representar grandezas temporais, quando se diz, por exemplo, que algo ocorrerá “no espaço de duas semanas”.

Se o espaço é uma possibilidade de coexistências, relações e representações que se inscrevem e se compõem no campo físico, simbólico e social, o lugar deve ser entendido como a própria coexistência, a consequência do conceito da relação entre os elementos do real e do imaginado. Essa definição traz consigo valores de experiências, símbolos, significados, permanência, posse, defesa; é o “lugar antropológico” do sentido inscrito e simbolizado que se caracteriza por garantir simultaneamente identidade e história nas relações entre os membros do grupo cuja cultura o constituiu.

Elaboração concreta e simbólica do espaço, o lugar antropológico é a referência com arrimo na qual se remetem a identidade e a história dos indivíduos, como anota Buenos Aires, baseado em Augé,

---

<sup>23</sup> Embora esse autor não realize essa distinção entre espaço e lugar, ele é tomado como referência aqui, primeiro, porque suas análises são muito pertinentes e, segundo, pela importância que tem nas discussões sobre espaço no âmbito das Ciências Sociais.



[...] a identidade dos indivíduos é derivada do lugar de nascimento. O lugar de nascimento que serve de suporte identitário a cada indivíduo que nele vive garante a coexistência destes com os outros, junto aos quais desenvolvem um sentimento específico de pertencimento. E ao conjugar identidade e relação, o lugar é também histórico, pois ele se define mediante um mínimo de estabilidade institucional: ‘(...) todas as relações inscritas no espaço se inscrevem também na duração (...)’ (BUENOS AIRES, 1998, p. 256).

É a ideia (variável segundo as posições que os indivíduos e grupos ocupam), parcialmente materializada, que os habitantes têm de suas relações com o seu território, com suas famílias e com os outros. Como ele se edifica? Como ele se constitui e se mantém?

A opção feita aqui foi por uma fenomenologia dos valores da intimidade do espaço e as funções do habitar, com base em Bachelard (1988a). Surgiu uma resposta ou uma forma pertinente de compreender esse fenômeno.

Segundo o autor, a casa (o lugar por excelência) é a própria pessoa, sua “forma e seu esforço mais imediato” (1988a, p. 263). Assim, a essência da constituição e manutenção do lugar está no hábito ou no habitar que, por sua vez, carrega em si a duração. O verbo habitar, explica o autor, vem de hábito que, por sua vez, diz respeito a ações e usos repetidos que levam a um conhecimento, uma prática, um comportamento e uma pertença.

Assim é que “viver em”, ocupar, “estar presente”, permanecer – derivações do verbo habitar – é uma ação presente que tem uma grande referência no passado. E aqui se ressalte uma série de importantes valores da função do habitar: proteção, intimidade, reflexão, felicidade, bem-estar, refúgio, memória, que estão contidos na noção de casa, pois, como sentenciava Bachelard “[...] todo espaço verdadeiramente habitado traz a essência da noção de casa (...) [ela] é um dos maiores poderes de integração para os pensamentos, as lembranças e os sonhos dos homens (...) sem ela, o homem seria um ser disperso.” (1988a, p. 200). Disperso em todos os sentidos, sem referências, com a memória “comprometida”, na medida em que essa é eminentemente espacial. Quando sonhamos e quando recordamos, o lugar está lá; o lugar onde demos o primeiro beijo, o lugar para o qual fugimos quando daquela grande decepção, onde moramos quando nascemos... A casa é uma extensão do útero, é nosso primeiro habitat depois que saímos da maior proteção que o homem já pôde experimentar. Ela não se pretende útero, mas nós o procuramos nela. Nossa relação com a casa, principalmente na infância, é maternal, tanto que ela é o principal elemento de inspiração para os desenhos pueris. Pedir a uma criança que desenhe uma casa é pedir a ela que desenhe o seu sonho de felicidade. As árvores e o jardim ao redor, o sol ou lua juntamente às estrelas a contemplar são

simbologias importantes que significam o calor (a intimidade) que há dentro da casa, o universo que é aquele espaço contemplado pelos astros, a natureza etc.

É necessário questionar-se, entretanto, se nas grandes cidades onde os indivíduos passam a maior parte de seu tempo fora de seus lares e mantêm relações com o “outro” – o estranho, o desconhecido, cada vez mais distantes, o indivíduo só se sentirá bem ou seguro em sua casa? Será somente o lugar de nascimento ou o aconchego do lar que propiciarão aos indivíduos possibilidade de aconchego ou referencial?

Para Michel de Certeau (1996), não. Embora esse também ressalte a importância da “casa da gente” como o território onde se “desdobra e se repetem dia-a-dia os gestos elementares das ‘artes de fazer’” (p.203), para ele, o espaço é fruto da tensão entre a ação da utopia racional, das concepções do planejado, que têm por principal agente o Estado ou a iniciativa privada (empresas) e a legitimação do caminho, ou seja, das ações, concepções do caminhar, do caminhante (indivíduos ou grupos).

O espaço se constitui da equação que situa em lados opostos planejado/construído e criatividade/resistência. A cidade opera no sentido de nivelar e controlar o espaço e, conseqüentemente, seus habitantes. Ela oferece a capacidade de conceber e construir o espaço com base em um “número finito de propriedades estáveis, isoláveis e articuladas uma sobre a outra”. (1994, p. 173).

Existe, todavia, uma contradição essencial no seio da cidade-conceito entre o modo coletivo da gestão e o modo individual de uma apropriação, de forma que os indivíduos, por meio das práticas de espaço, da caminhada, têm o poder de atualizar, inventar, transgredir e graduar possibilidades, trajetórias. É a arte de moldar percursos – define o autor.

Essencial é compreender que, mesmo perante as “estratégias” (planos mais amplos de atitudes perante o mundo, disponíveis às classes dirigentes), os indivíduos têm múltiplas possibilidades de resistência e, tão importante quanto, têm a possibilidade de manter uma atitude ativa e de intervenção, mesmo que com graus de limitação.

A criatividade e a resistência, ratifique-se, são atitudes que remetem a fantásticas obras do ser humano. O que é necessário para se construir um avião? Dentre outras coisas, para realizar tal façanha, o indivíduo ou a empresa interessada tem que compartilhar das normas do Departamento de Aviação Civil (DAC) ou do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e ter o curso superior de Engenharia. Além disso, deve dispor ainda de recursos tecnológicos de última geração. A ausência de todos esses elementos não impediu

que um cearense da cidade de Limoeiro do Norte construísse um. Ribamar de Freitas é caminhoneiro e tem segundo grau completo, profissão e formação que não lhe dariam condições de dar conta de tão ambicioso plano. Ribamar dedicava todo o seu tempo livre a estudar aerodinâmica, e em sua obra utilizou-se de materiais reciclados (a estrutura é feita de alumínio reaproveitado, o painel de instrumentos também foi feito com sucata e o motor adaptado e retirado de um fusca). “O desenho, o modelo e a estrutura fui eu que construí. Tudo isso foi eu que tirei da minha própria cabeça. O que eu tenho hoje é conhecimento sobre a aeronave, sobre aerodinâmica, teoria de voo<sup>24</sup>”.

Outro exemplo interessante pode ser pensado evocando as várias maneiras que os passageiros utilizaram durante o “caos aéreo” para adaptar ou transformar aquele espaço nada convidativo à permanência prolongada em um espaço para o descanso, haja vista que várias pessoas tiveram que dormir durante diversas noites no aeroporto, conforme se pode observar na Figura 1



**Figura 01: Passageiros usam a capela do aeroporto de Fortaleza como dormitório.**  
**Fonte: *Diário do Nordeste*, 22 de dezembro de 2006.**

Durante a pesquisa, deu-se ainda uma forma exemplar de uso do que Certeau chamou de “criatividades” ou bricolagens: o atendimento de funcionários que não falam nenhum idioma, com exceção do português, a passageiros estrangeiros, que opostamente não falam português. Parte dos comerciários, entrevistados na pesquisa, não falava outro idioma, embora, segundo os próprios, “arranhassem”. Arranhar o idioma é uma ação singular no contexto da criatividade e diz respeito ao uso de algumas poucas palavras do idioma estrangeiro, jogadas em meio às mímicas e outras formas de comunicação.

<sup>24</sup> Trecho da reportagem exibida no *Jornal Hoje* da Rede Globo, disponível em: <<http://jornalhoje.globo.com/JHoje/0,19125,VJS0-3076-20051109-120788,00.htm>>.

Cabe perguntar, contudo, até aonde vai essa capacidade do indivíduo de “resistir” ou “escapar” do sistema? Quais são os limites de intervenção do indivíduo no espaço público? Até onde a caminhada e o caminhante têm poder de modificar o caminho?

Essas indagações, bem como as elucubrações a que se chegou com o apoio de Certeau, levam ao conceito de território. O geógrafo brasileiro Rogério Haesbaert (2006) buscou a compreensão de território na etimologia da palavra: do latim *territorium*; derivado do vocábulo latino *terra*, utilizado pelo sistema jurídico romano para designar pedaço de terra apropriado no limite de uma determinada jurisdição político-administrativa – *jus terendi*. O autor destaca, entretanto, a aproximação com *terreo-territor* (aterrorizar, aquele que aterroriza).

Polêmicas à parte sobre as “verdadeiras” origens do vocábulo, Haesbaert chama a atenção para o fato de que o sentido atribuído a território, hoje, geralmente, perpassa exatamente esse duplo sentido: um dizendo respeito à terra, portanto, território como “materialidade”, apontado pelo autor como forma predominante de se pensar o conceito, e o outro, referido aos sentimentos que emanam do território (medo por parte de quem é excluído desse ou satisfação para aqueles que compartilham dele ou com o qual se identificam).

Numa síntese das várias noções de território, o autor aponta três vertentes básicas, das quais aqui são apropriadas somente duas:

1. o território como um “espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado”. (2006, p. 40); e

2. o território como o “produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido”. (ID.; IBID.).

Então é válido compreender que território possui dupla conotação – material e simbólica – assim, em qualquer acepção, tem relação com poder, que, por sua vez, também possui duplo sentido; um mais explícito, mais concreto e “funcional”, vinculado ao valor de troca - *dominação*, e o outro mais implícito ou “simbólico”, subjetivo, “mais carregado das marcas do vivido”, do valor de uso – *apropriação*. Os dois sentidos são indissociáveis, partes como são do mesmo processo.

Como define o autor:

O território envolve sempre, ao mesmo tempo (...), uma dimensão simbólica, cultural, através de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais, como

forma de ‘controle simbólico’ sobre o espaço onde vivem (sendo também, portanto, uma forma de apropriação), e uma dimensão mais concreta, de caráter político-disciplinar [e político-econômico, deveríamos acrescentar] (*sic*): a apropriação e ordenação do espaço como forma de domínio e disciplinarização dos indivíduos. (HAESBAERT, 2006, p. 94).

Assim, territorialização é o domínio (político-econômico) ou apropriação (simbólico-cultural) do espaço pelos grupos humanos. Embora admita não ser coerente separar as duas esferas de poder – domínio e apropriação – o autor aponta que os grupos sociais, classes, instituições etc. irão se territorializar mediante de processos mais próximos do “funcional” ou do “subjetivo” em suas relações com os “seus” espaços, de acordo com a dinâmica de poder e estratégias disponíveis a cada um.

A territorialização significa, nesse sentido, a criação de mediações espaciais que proporcionam efetivo “poder” sobre a reprodução dos grupos sociais. Com efeito, cada grupo produz e mantém relações com ou por meio do espaço das mais diversas formas.

Na perspectiva da dominação, destaca-se o papel do Estado, de instituições financeiras, religiosas, órgãos de fiscalização etc. que definem ou processam território, tendo em vista a necessidade de controle e/ou contenção territorial como forma de conjugar poder no sentido lato. Dessa forma, surge o controle de uma área pelo *controle da sua acessibilidade*.

No aeroporto, essa perspectiva da territorialização é muito clara na entrada e saída das salas de embarque e desembarque, por exemplo. O Estado, por meio de variadas instituições, promove o controle da acessibilidade. No caso do desembarque internacional, a Polícia Federal é responsável pela vistoria da documentação do passageiro, enquanto a Receita Federal se responsabiliza pelo conteúdo de sua bagagem, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento cuida da fiscalização de componentes derivados de animais ou vegetais que estejam na bagagem, e à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) é cometido o dever de fiscalizar os remédios que porventura o passageiro porte. Tudo isso se converte num minucioso controle do acesso, que se afirma numa mediação espacial de poder, na ratificação da fronteira.

Sob o ponto de vista da apropriação, destaca-se o espaço vivido pelos funcionários que no dia-a-dia de trabalho criam territórios retóricos como a “comunidade aeroportuária”, citada em algumas entrevistas. Esse território – simbólico -, configura-se como forte fonte de atração e pertença para os diversos funcionários do aeroporto, conforme veremos de maneira mais minuciosa adiante.

O aeroporto é um espaço de fluxos, mas também de fronteiras. Acompanho Hannerz (1997), quando acentua ser o fluxo um modo de fazer referência a coisas que não permanecem no mesmo lugar, ou seja, que se deslocam no tempo e de um lugar para o outro, realizando uma redistribuição espacial no tempo.

Fluxo, portanto, sugere continuidade, passagem e modificação. O deslocamento modifica, mexe com o espaço em um e outro dos polos. Com amparo nele, surge uma série infinita de deslocamentos no tempo, às vezes alterando também o espaço, “entre formas externas acessíveis aos sentidos, interpretações e, então, formas externas novamente”. A cidade de Fortaleza se modifica a cada alta estação, quando os hotéis passam a comportar algo em torno de 90% de suas capacidades. O próprio aeroporto experimenta tal variação, que pode ser percebida até em relação aos dias da semana ou horários diurnos: a terça e a quinta são dias de grande movimentação de políticos, por exemplo, e as tardes quase sempre são mais agitadas do que as manhãs em termos de desembarques.

O aeroporto significa, porém, um polo-limite no deslocamento, além de ser literalmente uma fronteira quando se trata de voo internacional. Limite, fronteira entendidos aqui como “linha” clara de demarcação, em relação à qual uma coisa está dentro ou está fora.

Pensar em limites e fronteiras remete a algo por meio do qual se dão os *contatos* e *interações*. A forma como se organizam, aquilo que neles está em jogo, que eles representam, enfim, tudo isso, dentre outros aspectos, tem sumo impacto sobre a forma e a extensão desses contatos, embora não os contenha totalmente.

Nesse ponto, o espaço adquire outro importante sentido, pois, como sugere Paul Virilio, o espaço é aquilo que “impede que tudo esteja no mesmo lugar” (1993, p. 13), ou seja, assim como concede vazão aos fluxos e deslocamentos, ele também surge como obstáculo, limite, descontinuidade em relação a esses, funcionando como filtro, funil, a classificar, selecionar etc.

Nesse sentido, são relevantes as observações do antropólogo Victor Turner (1974) sobre a liminaridade como processo espaciotemporal em que os indivíduos nela envolvidos “não estão aqui, nem lá”, indeterminados até concluir a passagem, até completar os procedimentos (rituais) e transpor a fronteira, o “funil”.

Considero que seja o aeroporto, como assinala Marc Augé sobre o metrô de Paris,

[...] *el retrato frágil pero vivo, más real tal vez que verdadero, de una 'cultura', es decir, de todo aquello por lo cual cada uno se siente a la vez como los demás y diferente de ellos... pero no tan diferente que frente a otros no se afirme irrevocablemente solidario de aquéllos.* (1998, p. 111).

O desafio é encontrar, em meio ao fluxo e ao obstáculo, o denominador comum que dê conta da equação que envolve Estado e indivíduos, espaço planejado e práticas de espaço. A experiência de viagem que tem o aeroporto como ponto de chegada e saída é, portanto, muito rica no tocante à análise desses processos de produção de lugares e não-lugares, bem como de territorialização.

Para Augé, os não-lugares são o oposto daquilo que já definimos por “lugar antropológico”, sendo espaços onde não é possível ler a identidade, a relação e a história dos indivíduos que os compõem, onde as "*medias palabras*" tendem a ser substituídas, como mediadoras, pelo texto. Nos não-lugares, os indivíduos mantêm com esse espaço uma relação contratual intermediada por signos e símbolos, que se configuram em senhas que autorizam, regularizam, proíbem ou restringem acessos, deslocamentos. É por intermédio do dinheiro, cartão de crédito, passaporte ou demais documentos de identificação que o viajante/passageiro irá "provar sua inocência", ou seja, cumprirá os rituais necessários para que ele possa ir e vir, e o diálogo será suscitado no caso de alguma falha no intermediador: "seu visto expirou senhor."

A noção de não-lugar, entretanto, embora seja interessante para esta análise, tem que ser relativizada. Lugares e não-lugares são palimpsestos, o primeiro nunca desaparece e o segundo nunca se concretiza totalmente, de forma que o que há é um *continuum*, um processo que se desdobra na mediação de poder estabelecida entre os indivíduos e o Estado, assim como entre os indivíduos entre si.

Dois exemplos interessantes podem ser observados em dois filmes: *À Procura da Felicidade* (2006)<sup>25</sup> e *O Terminal* (2004)<sup>26</sup>, ambos baseados em fatos. O primeiro conta a história de um representante comercial que se vê numa situação financeira muito precária. Nesse contexto, sua esposa o deixa sozinho com o seu filho. Pouco tempo depois, ele é despejado do apartamento onde morava, indo primeiro morar numa pousada (da qual também

<sup>25</sup> Título original: *The Pursuit of Happiness*; País/Ano: Estados Unidos, 2006; Direção: Gabriele Muccino; Duração/Gênero: 117 min., Drama; Roteiro: Steve Conrad; Elenco: Will Smith, Jaden Smith, Thandie Newton, Brian Howe, James Karen, Dan Castellaneta, Kurt Fuller, Takayo Fischer, Domenic Bove, Scott Klace.

<sup>26</sup> Título original: *The Terminal*; País/Ano: Estados Unidos, 2004; Direção: Steven Spielberg; Duração/Gênero: 128 min., Drama; Roteiro: Sacha Gervasi e Jeff Nathanson; Elenco: Tom Hanks, Chaterine Zeta Jones, Stanley Tucci, Diego Luna.

é despejado pela mesma razão do primeiro despejo – o não-pagamento do aluguel) e depois num abrigo, para moradores de rua, mantido por uma igreja.

Há uma cena, ocorrente na transição do segundo despejo para o abrigo, que merece ser observada: no dia posterior em que ele e o filho são despejados da pousada, ele chega tarde à fila que se formava todas as tardes pelas pessoas que pretendiam dormir no abrigo e acaba não chegando a tempo de ficar com uma das vagas, porquanto o lugar não tenha acomodações suficientes para a quantidade de pessoas que o procuram diariamente com a intenção de passar a noite.

Sem saber aonde ir, ele chega a uma estação de metrô. Nesse momento, seu filho (que no filme tem cinco anos de idade) lhe pergunta onde irão dormir. Sem saber o que dizer, Chris Gardner começa a brincar com o filho fantasiando que não podiam se deixar serem vistos pelos dinossauros que circulavam por ali, que o *scanner* (ele era representante comercial de *scanners* portáteis) que ele carregava era uma máquina do tempo e que eles haviam voltado ao tempo das cavernas.

A criança se deixa levar pela brincadeira, carinho e fantasia do pai, que assim o conduz para o banheiro do metrô, dizendo tratar-se de uma caverna onde poderiam se proteger daqueles perigosos animais. Após Christopher (o menino) dormir, seu pai cai em um pranto desesperado ao ouvir alguém bater insistentemente na porta do banheiro que ele havia trancado e refletir sobre a situação em que se encontrava com o filho.

Essa cena remete ao processo dialético de composição do território, do lugar e do não-lugar. O “lugar antropológico” que o pai cria para o filho, a transformação da hostilidade e aspereza de um espaço como uma estação de metrô, ou ainda o seu banheiro, em um lugar “seguro”, “a salvo dos predadores”, demonstra que elementos estão por trás de um território.

Nos depoimentos disponíveis no filme, o próprio Chris Gardner (em quem o filme foi baseado) fala de sua experiência com os transportes públicos. Para ele, esses assumiram uma significação especial e diferente da que lhes concede a maioria das pessoas, especialmente aquelas que têm casa, afirma: “o transporte público servia de lugar seguro para dormir. Um lugar seguro onde se podia descansar um pouco. Um lugar onde pensar exatamente... como daremos o próximo passo? Para onde será o próximo passo?” (Figura 2).





**Figura 2:** Cena do filme *À procura da felicidade* em que se vê Chris Gardner e Christopher “curtindo” mais uma viagem no transporte público.

**Fonte:** Planeta Educação, 2007.

Parece então não existir um não-lugar para aquele que não tem um lar específico, referencial<sup>27</sup>, e, nesse sentido, um espaço como o transporte público pode ter sua lógica rotineira invertida e passar a representar um lugar de tranquilidade e segurança para um homem como Chris Gardner estudar e se preparar para uma prova tão difícil e concorrida como a que ele enfrentou e passou.

É nesse mesmo sentido que o filme *O Terminal* cabe nessa análise, pois conta a história de um passageiro que desembarca nos EUA advindo de um suposto país do leste europeu que entra em guerra civil enquanto se encontrava em trânsito aéreo. Levando em conta o fato de que seu passaporte estava vencido e o governo dos Estados Unidos não reconheceria o novo governo de seu país, Viktor encontra-se numa “fresta do sistema”, pois legalmente não pode ser repatriado nem entrar em território ianque, dessa forma lhe é determinado permanecer dentro da área do aeroporto.

Então, Viktor tem que transformar um espaço voltado para a passagem, para o consumo, caracterizado, do ponto de vista dos contatos, das relações sociais, pela efemeridade, pela velocidade, em um espaço habitável, transformar, nos dizeres de Augé, o “não-lugar” em lugar, ou seja, territorializar o espaço, criar um território simbólico apropriado à permanência a que restou forçado.

Sua inserção nesse mundo do aeroporto acontece de forma inusitada para os padrões do espaço e modifica o cotidiano de muitos daqueles que rotineiramente estão nele, no caso do filme, a funcionária do controle de alfândega, o responsável pelas bagagens, o responsável

<sup>27</sup> Na verdade, segundo se pode observar em diferentes pesquisas sobre indivíduos em diáspora ou imigração em geral, sempre há um referencial a que se ligar, mesmo que distante. Nesse sentido, é válido citar Stuart Hall (2003) e Fernanda Rechenberg (2005), porém não afirmar o mesmo a respeito da experiência dos moradores de rua que é aparentemente diferente dessas, pois se trata de assunto ainda não explorado na pesquisa bibliográfica, mas que se demonstra bastante pertinente.

pela limpeza, o encarregado pela distribuição de alimentos nos aviões, o diretor do controle de fronteiras, os guardas, dentre outros.

O processo de constituição de território operado por ambos, Cris Gardner e Viktor, observado nos dois filmes, são duas imagens belas e claras da dinâmica de apropriação simbólica e concreta do espaço operada por aqueles que se constituem os atualizadores do caminho em meio ao trajeto que têm que percorrer, nas palavras de Certeau, os caminantes.

### 2.2.2 Sobre as noções de tempo

O tempo passa e nem tudo fica, a obra inteira de uma vida, o que se move e o que nunca vai se mover. (THEDY CORRÊA, 1990)<sup>28</sup>

Quando os símbolos atingem um grau sumamente alto de adequação à realidade, torna-se difícil, num primeiro momento, distingui-los dessa mesma realidade (...) muitos não conseguem impedir-se de ter a impressão de que é o próprio tempo que passa, quando, na realidade, o sentimento de passagem refere-se ao curso de sua própria vida... (ELIAS, 1998, p. 22).

É essencial na compreensão de um complexo como um aeroporto um exame acurado das diferentes experiências sociais relativas às formas de uso particular do tempo. Mesmo que acreditemos que o tempo é uma instituição social, como afirma Elias (1998), é importante a reflexão assentada nas experiências dos indivíduos, no caso, dos passageiros e funcionários do aeroporto.

Antes disso, porém, é necessário fazer uma breve exposição sobre com qual noção de tempo estou lidando. Afinal, mesmo que se esteja tratando de situações particulares, num ambiente particular, a noção de tempo se encontra nessa tensão entre o tempo do cálculo econômico, socialmente instituído, e o tempo da subjetividade, da valoração diferenciada atribuída pelos indivíduos.

Um dos temas mais presentes na discussão sobre o tempo hoje diz respeito a um duplo processo de aceleração e escassez deste. Esse tema está presente, por exemplo, na discussão que o antropólogo Marc Augé realiza sobre aquilo que ele designou de “supermodernidade” (1994 e 2003).

São os dias hodiernos marcados pelos “excessos”. “Excesso de espaço” desde a “diminuição do planeta” em virtude da capacidade de alcance e velocidade dos meios de

---

<sup>28</sup> Música: *Sobre o tempo*; Disco: Extraño; Gravadora: BMG Ariola; Ano: 1990.

transporte, bem como dos meios de comunicação e “aceleração da história” que se constitui com o excesso de informações. Recebemos uma quantidade de informações tão superior a nossa capacidade de absorção que passamos a correr atrás delas, sempre vários passos atrás. Então, perdemos nossa capacidade de compreender o mundo, a história se acelera e todo o tempo do mundo é pouco para que consigamos “atualização”.

Parece que as pessoas têm, diante de si, evocada a imagem do tempo “devorador”, “ceifeiro”, “desfigurador” do qual fala o historiador E. Thompson (1998). A constituição daquilo que o autor chama de “uso-econômico-do-tempo” deu-se num processo histórico de longo alcance, que remonta à Revolução Industrial. Antes, porém, de chegar a esse momento, Thompson demonstra que havia muitas e diferentes formas de se encarar o tempo.

Ele cita três interessantes exemplos de uma concepção de tempo diferente da que se processou desde o advento do capitalismo: 1. dentre os *nuers*, “o relógio diário é o do gado”, em que a passagem do tempo é composta pela sucessão das tarefas e a sua relação mútua; 2. em Madagascar, onde o tempo pode ser medido haja vista a duração de algumas tarefas domésticas pelo “cozimento do arroz” (meia hora), pelo “fritar de um gafanhoto” (um momento), pelo “assar de um milho” (menos de quinze minutos) etc.; 3. No Chile, onde o tempo era frequentemente medido em “credos”: um terremoto durou o tempo de dois credos, certa feita, cita o autor, enquanto que “o cozimento de um ovo podia ser estimado por uma Ave-Maria em voz alta”. (THOMPSON, 1998, p. 270).

Tal descaso para com o relógio só é possível em comunidades onde a estrutura de mercado e administração é mínima, onde as tarefas diárias se desenrolam pela “lógica da necessidade”. Dessa forma, para o autor, as diferentes situações de trabalho e sua relação com os ritmos “naturais” ensejam um condicionamento essencial em relação às diferentes notações do tempo. Além disso, há nessas comunidades pouca separação entre o “trabalho” e a “vida” dos indivíduos; as relações sociais e o trabalho são misturados.

O advento da produção industrial, entretanto, dá azo à necessidade de uma medição clara e precisa do tempo. “A Revolução Industrial requeria maior sincronização do trabalho”. (1998, p. 279). Thompson descreve como no passar dos anos foi se desenvolvendo o relógio e, com esta, a busca, por parte dos mestres relojoeiros, da exatidão de segundos, assim como a importância desse trabalho, apontada pelos próprios, no que dizia respeito ao controle das manufaturas de algodão e de lã (principalmente) que a marcação precisa das horas propiciava.

Em resposta à necessidade de produtividade constante e crescente da produção industrial/capitalista, foi necessário mais *disciplina de tempo*, mediante o investimento em várias frentes visando a uma mudança radical dos hábitos dos operários. Preceitos morais e religiosos foram evocados, argumentos que associavam o ócio à perda da saúde também, mas foram a introdução da maquinação e a exclusividade do uso do relógio por parte dos mestres artesões e capatazes das manufaturas as primeiras investidas.

A própria máquina se constituía como elemento de produção da disciplina em relação ao tempo, na medida em que “se a máquina a vapor começasse a funcionar todas as segundas-feiras de manhã às seis horas, os trabalhadores se disciplinariam com o hábito do trabalho regular e contínuo”. (THOMPSON, 1998, p. 284).

Além disso, o relógio, que havia sido “difundido de forma geral”, passara a ser proibido nas fábricas, pois, na medida em que somente o capataz ou mestre o tinham (numa apropriação exclusivista do conhecimento a respeito das horas), esse se transformava em instrumento para a exploração da mão-de-obra operária. Como se pode observar nos relatos dos trabalhadores da época citados por Thompson, os relógios eram “frequentemente adiantados de manhã e atrasados à noite”. (1998, p. 294).

Nem a máquina nem o relógio, no entanto, seriam capazes, sozinhos, de criar um processo de internalização de um “uso-econômico-do-tempo”. Era mister “convencer” os trabalhadores por meio de preceitos religiosos ou morais, associando o ócio ao pecado, à falta de escrúpulos ou até mesmo levantando-se a possibilidade de perda da saúde, como se lê no trecho desta brochura intitulada *o dever e as vantagens de levantar cedo*, de John Wesley (metodista inglês citado por Thompson): “ficando de molho (...) tanto tempo entre os lençóis quentes, a carne é como que escaldada, e torna-se macia e flácida. Os nervos, nesse meio tempo, ficam bem debilitados”. (1998, p. 296).

Assim, transformado em mercadoria, o tempo torna-se algo precioso demais para ser perdido, na medida em que tal perda é irreversível. A constituição do “relógio interno moral” é um processo histórico e sociocultural de longo alcance, com claras ressonâncias nos dias de hoje e resulta da aprendizagem e da experiência.

Nesse sentido, para o sociólogo Norbert Elias (1998), a coerção que se desenvolve num sistema de autodisciplina projetado na instituição social do tempo, presente em todos os momentos da existência do indivíduo, reflete a maneira como o “processo civilizador contribui para formar os habitus sociais”. (P. 14).

O passar dos acontecimentos sempre existiu e constantemente escoou, independentemente dos relógios e calendários, e todas as civilizações viveram seus devires com menos ou mais consciência de sua passagem. A grande diferença em relação a essa idéia de tempo expressa pelo calendário, pelo relógio, pela disciplina, é que o tempo se torna, segundo o autor, representação simbólica de uma vasta rede de relações reunidas em várias sequências de caráter social, cultural, bem como individual.

A particularidade “desse tempo”, portanto, está na utilização de símbolos para demarcar o fluxo do devir, símbolos referenciais de um conjunto de relações sociais. O mecanismo do relógio é “organizado para que ele transmita mensagens” permitindo a “regulação dos comportamentos humanos”. (ELIAS, 1998, p. 16).

A internalização do “relógio moral” é socialmente instituída. Trata-se de uma marca da civilização ocidental e se desdobra num processo coercitivo de fora para dentro – do coletivo ao individual – promovendo o desenvolvimento de autodisciplina, tendo, esta última, o papel de localizar o indivíduo junto à cultura na qual se encontra.

Os indivíduos, portanto, portadores dessa estrutura de personalidade, tendem, segundo Elias, a aprender e vivenciar todas as sequências de acontecimentos de sua vida (pessoais, sociais ou físicos) em função dos símbolos reguladores temporais utilizados em sua sociedade, como se esses fossem parte de sua própria natureza ou, em última instância, característicos da natureza humana geral. Assim, o tempo deixa de ser parte da realidade para tornar-se a própria.

Para o antropólogo E. R. Leach (2005), a regularidade do tempo e até mesmo o próprio são socialmente criados pelo homem e a necessidade da existência dessa categoria está atrelada ao fato de que somos, mais do que “a qualquer coisa empírica da nossa experiência objetiva do mundo” (P. 194), “animais sociais”.

Ele demonstra que o “tempo biológico é errático”, pois a pretensa regularidade do tempo não é parte intrínseca da natureza, sendo, ao contrário, uma fabricação humana, projetada no ambiente para o alcance de seus próprios objetivos.

Nesse sentido, ele oferece como argumento duas proposições: 1. a velocidade com a qual o tempo passa é relativizada de acordo com as condições (idade, pujança, normalidade) daquilo que está sendo medido; e 2. o referencial astrológico de “nossa noção de tempo” não é seguro ou não se configura como um fatalismo lógico.

No primeiro caso, ele argumenta que os processos biológicos, como cicatrizações, queima de gordura, quebra do açúcar etc., variam de acordo com a idade do indivíduo, ou seja, numa comparação entre a infância e a velhice, o tempo não é o mesmo em termos de velocidade, ritmo, dinâmica.

No segundo, ele comenta que as estrelas não seguem leis universais nem padrões impostos a elas, de forma que podem ser consideradas “temperamentais”, tornando-se totalmente imprecisos seus padrões. Para o autor, seria muita presunção por parte do homem afirmar que há precisão no padrão dos astros do universo, das estrelas.

Então, ele se questiona se há “um só tempo” como algo linear ou repetitivo, afinal, “se não há nada no princípio da coisa, ou na natureza de nossa experiência para sugerir que o tempo deva necessariamente fluir, passando a uma velocidade constante (...) por que o tempo não deveria diminuir e parar ocasionalmente, ou mesmo, retroceder?” (LEACH, 2005, p. 205).

A ideia de tempo como algo cíclico que tem por principal característica a repetição é uma resposta, segundo o autor, a um sério problema da humanidade, a saber, a “repugnância psicológica (religiosa, portanto) em relação a contemplar seja a ideia da morte seja a ideia do fim do universo”. (2005, p. 194).

O “nosso tempo” configura-se, portanto, como uma espécie de mal necessário, que cumpre a função de escamotear um mal maior com o qual seria insuportável para o homem conviver, que seria a dupla ideia de fim: do indivíduo e do universo.

Na afirmação de que a morte e o tempo são a mesma coisa ou fazem parte do mesmo processo (nascimento/morte/nascimento) de forma que nunca se acabe e que a linearidade infinita esteja garantida pela negação do fim, as religiões cumprem um papel primordial.

Embora as mudanças da vida sejam irreversíveis (não repetitivas), elas são contextualizadas numa cosmologia da repetição cíclica que exacerba esta última, e nega a primeira (não repetição).

Com efeito, para o autor, vive-se o tempo como fluxo e velocidade constante porque foi socialmente concebido como uma sucessão de etapas, apresentadas pelos ritos de passagem ou de iniciação que “marcam o desenvolvimento social do indivíduo”, ou seja, o tempo é um fator dado em nossa situação social.

No livro em que analisa o tempo-espaço dos presidiários na situação de encarceramento, o antropólogo Kiko Goifman (1998), embora reconheça o tempo como instituição social (“tempo social” – Durkheim), se indaga se grupos e coletividades não podem partilhar, “através de rotinas específicas, de relações particulares com o tempo diferentemente de outros grupos sociais?” (1998, p. 63).

Um exemplo apontado pelo autor está numa pesquisa desenvolvida pelo sociólogo Pierre Bourdieu sobre os estudantes. Para ele, os estudantes constituem um grupo social com relação particular com o tempo, haja vista que seus ciclos de estudos, prestações de contas e exames viabilizam, no entender do autor, a “conformação de ritmos específicos”.

No caso do aeroporto, os diferentes tipos de passageiros e suas variadas formas de vivenciar o tempo dão vazão para se pensar algo parecido: o executivo, o turista, o estrangeiro, o traficante de drogas etc.

No trabalho de Goifman, por exemplo, há na punição ou na pena uma singular conjunção espaciotemporal, constituída de um *locus* (isolamento espacial) e uma unidade de tempo determinados. A pena, como concebido aqui, só faz sentido numa sociedade de relações sociais de ordem capitalista na medida em que o tempo seja considerado um “bem”, percebido como um “valor”, segundo o sociólogo Pronovost – citado por Goifman – tão valioso quanto a família, o trabalho e a saúde (1998, p. 78).

Embora seja uma particularidade das prisões, essa forma de vivenciar o tempo pode ser ocasionalmente sentida por aqueles obrigados a passar horas em espera, numa sala de embarque de um aeroporto, por exemplo. A “prisão” constitui duplo sentido: por um lado, a *obrigação* de ficar estacionado, haja vista que o voo, por mais atrasado que possa estar, pode sair a qualquer momento, obrigando o indivíduo, que não tem controle nenhum sobre essa situação, a esperar; e no outro a *sensação* tempo-espacial de estar num espaço fechado ou de estar, no mínimo, limitado a um determinado espaço-tempo, havendo, portanto, a invocação da mesma conjunção tempo-espacial retrocitada (constituída de um *locus* - isolamento espacial - e uma unidade de tempo determinados).

Para o sociólogo Philippe Zarifian (1989), temos aqui o enfrentamento de duas concepções do tempo: o “tempo espacializado” e o “tempo-devir”. O primeiro diz respeito ao “tempo medido, calculado, aquele dos relógios e doravante dos computadores”, socialmente definido segundo a conjunção de dois movimentos: um “movimento-referencial” dotado de

características bastante precisas e potencialmente universais, e o outro, o “conjunto de todos os outros movimentos possíveis”. (1989, p. 3).

As referências para a definição do “movimento-referencial” do “tempo espacializado” foram progressivamente definidos e tecnicamente constituídos segundo critérios bastante precisos: 1. deve ser rigorosamente reproduzível; 2. totalmente mecânico e também regular; 3. neutro, ao qual não se atribui nenhum valor particular; 4. definido como uma sequência de instantes, separados por espaços estritamente equivalentes; ou seja, trata-se do “uso-econômico-do-tempo”. (THOMPSON, 1998).

Funcionalmente, essa concepção de tempo é relevante na medida em que propicia medição, quantificação do tempo – introdução do cálculo e da comparação, regulação dos vastos conjuntos de interação – propiciando “encontros”, orientação e previsão (o futuro, segundo Zarifian, significa o deslocamento no “tempo espacializado”). Tudo isso só se tornou possível, ainda segundo o autor, pelo processo de datação no calendário – que por sua vez propicia a elaboração de referências temporais comuns, situando vários indivíduos que compartilham dessa mesma experiência do tempo, conforme argumento de Leach e Elias.

A outra concepção de tempo, porém, diz respeito ao sentido, ao valor atribuído pelos indivíduos ao tempo. Não se trata de uma ideação simplesmente subjetiva, mas que contém em si uma conjunção de objetividades e subjetividades.

Quando o indivíduo tem que esperar durante horas um ente querido que esteja chegando de viagem, o devir temporal se impõe, pois, por mais que queira adiantar as horas, isso não ocorrerá, há um referencial comum que diz respeito ao horário – medida que conjuga ao mesmo tempo espaço e tempo, tratando-se, pois, de uma variável objetiva. O sentido dessa imposição, entretanto, se dará com suporte no valor diferenciador que atribuído a ele (subjetividade).

Esse é o “tempo-devir”, um tempo que, nos dizeres do autor, faz sentido pelo “valor diferenciador que atribuímos ao curso das coisas e aos acontecimentos que nele se produzem” (ZARIFIAN, 1989, p. 6), sendo essa sua principal característica.

O autor destaca algo muito importante para a concepção de tempo a ser observado nas práticas temporais de quem se encontra no aeroporto: o sentido atribuído ao tempo não tem por matéria-prima somente a razão ou o encadeamento, aparentemente lógico, de juízos ou pensamentos. O indivíduo está também sob a influência dos afetos, pois no “tempo-devir” comparecem “misturas tão imprescindíveis de afetos e da razão, pulsões, inclinações,



interesses, raciocínios” (1989, p. 14) que não faria sentido tentar racionalizar antecipadamente.

Assim, embora o “tempo espacializado” – o tempo do cálculo econômico, do relógio e do calendário, quantitativo, físico, seja “ultradominante” e “onipresente”, o “tempo-devir” tem efetividade, mesmo que de maneira “subterrânea” – complementa.

O “tempo-devir”, qualitativo e psicológico, mobiliza a experiência e antecipa o “porvir”<sup>29</sup> do indivíduo. Nessa linha, o filósofo Gastón Bachelard (1988b) exprime que o tempo só faz sentido ou somente é mensurável quando procedida à “ação” – escolhas, recortes, dramatizações. Recordação, memória, futuro, duração, continuidade são forjados numa ordenação, embora constituída de rupturas, de um “sistema artificial – racional e/ou social”, é operação que se processa no “decantar da vida turva”.

Bachelard reconhece que esse processo tem por fator primordial a razão. A memória é, portanto, uma formulação, um processo que se constitui lentamente, com aperfeiçoamentos graduais, propiciados por “eixos intelectuais”.

O papel da subjetividade, no entanto, merece consideração, pois a constituição do tempo não é fruto somente da razão, porquanto, nela ou em sua fórmula há também boa dose de sentimentos. Esses não são somente da ordem do individual, configurando-se como processos essenciais no que dizem respeito à memória coletiva, pois, como anota o autor, é impossível conhecer o tempo sem “julgá-lo” e o julgamento, como ato de apreciação, exame e decisão, pode ser movido pela razão e pelos sentimentos, pois “face a experiência refinada acontecimentos miúdos se enriquecem”. (BACHELARD, 1988b, p. 38).

Assim,

[...] não se retém senão o que foi dramatizado pela linguagem; qualquer outro juízo é fugaz. Sem fixação falada, expressa, dramatizada, a recordação não pode relacionar-se à sua localização. É preciso que a reflexão construa tempo ao redor de um acontecimento, no próprio instante em que o acontecimento se produz, para que reencontremos esse acontecimento na recordação do tempo desaparecido. (BACHELARD, 1988b, p. 49).

A retenção como resultado primeiro da dramatização e da expressão falada do acontecimento e segundo da reflexão e do pensamento sobre o próprio faz se pensar sobre como é importante para a memória coletiva que um acontecimento seja revestido por uma

---

<sup>29</sup> Zarifian designa por “porvir” o que algo será numa data específica, trata-se de uma noção “prisioneira do tempo espacializado”. O “devir”, diferentemente, diz respeito a “como” algo será no futuro o que ele é hoje.

dose excessiva de dramaticidade e como as imagens veiculadas (na mídia de forma geral) são essenciais.

Esse foi um fator essencial na constituição do chamado “caos aéreo”. Segundo relatos dos interlocutores nesta pesquisa, pessoas perderam seu voo por acreditar que ele sairia atrasado, embora de forma geral a tendência tenha sido de antecipação da ida ao aeroporto. O fato é que, de uma forma ou de outra, a dramatização levada a cabo pela mídia levou os passageiros a vivenciar o tempo nos aeroportos como um tempo de espera artificialmente prolongado, numa aparente inversão da ordem e do controle burocrático.

Em razão desses fatos, o tempo apresenta-se como obstáculo ou como auxílio, de forma que é preciso que as pessoas se defendam dele ou o utilizem, conforme se localizar “na duração vazia ou no instante realizador” (1988b, p. 37); esta é, segundo Bachelard, a dualidade fundamental da duração.

Os sentimentos e aspectos psicológicos possuem, portanto, influência sobre a mensuração do tempo vivenciado pelo indivíduo. Para Bachelard, a viagem, por exemplo, é um conjunto de ações que tem em vista um sonho, um desejo, um projeto, um objetivo definido, nelas restando circunscrita uma “promessa”, referendada a cada qual primeiramente pela razão e secundariamente pelo sentimento de “acreditar” – no mundo, nas pessoas, no destino, na sorte etc. -, de forma que é concebido o adiamento ao meu prazer presente se a razão nos “provar” que amanhã esse prazer será melhor, pois os “verdadeiros bens, aqueles que consideramos substanciais, são os que podemos referir ao futuro”. (P.50).

Abre-se mão momentaneamente de desfrutar do aqui e do agora desde que o lá e o depois prometam, mediante a razão e/ou a esperança, um prazer melhor e maior ainda, configurando-se no “adiamento feliz”.

Nesse contexto, a espera é um elemento potencializador por excelência, pois ela “faz o vazio em nós, que prepara a retomada do ser, que ajuda a compreender o destino; numa palavra, a espera fabrica localizações temporais para receber as recordações”. (BACHELARD, 1988b, p. 49).

O aeroporto é um espaço exemplar para a observação de práticas temporais que se encaixam, principalmente, nessa tensão ou conjunção entre tempo objetivo e subjetivo ou entre “tempo espacializado” e “tempo-devir”, onde sentimentos e racionalidade constituem a dialética do tempo de seus praticantes.

### 3 USOS, SÍMBOLOS E SIGNIFICADOS. O QUE É UM AEROPORTO?

#### 3.1 O novo aeroporto de Fortaleza e o surgimento da INFRAERO

Em um país tão enormemente dimensionado como o Brasil, transportes constituem necessidade imperiosa sob vários aspectos. Uma dessas diz respeito ao provimento de acessibilidade aos mais variados lugares. Ligado a ela, encontram-se questões econômicas (transportes de mercadorias e produtos, bem como de executivos) e questões de supremacia militar (proteção do território). A história oficial do Brasil, em vários momentos, registra o quanto eram iminentes ao ímpeto de colonização os problemas de extensão territorial e baixa densidade demográfica<sup>30</sup>.

Na qualidade de colônia de exploração portuguesa<sup>31</sup>, o Brasil teve, em seus primórdios, uma estrutura de transporte voltada para a facilitação da exploração das riquezas, o que equivale dizer, em outras palavras, possibilitar o exercício do imperialismo europeu, mais precisamente português.

Diante disso é interessante ressaltar que a modalidade de transporte primordial nesses tempos foi marítima e sempre voltada para a Europa no sentido de escoar os frutos extraídos da terra recém-“descoberta”. Logo, o primeiro ritmo da expansão do território via interior foi ditado pelo comércio da cana-de-açúcar. A navegação dos rios e as estradas percorridas pelos carros-de-boi foram as principais vias de escoamento, sempre interligados aos portos, tendo em vista a exportação.

Em sequência, é fácil observar que a descoberta do ouro deu início, de maneira mais sistemática, à integração nacional, quando foram abertas estradas (como a que fez a ligação entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais), mas foi com o negócio do café, a abolição da escravatura e a independência que surgiram as primeiras ferrovias, datadas de 1854<sup>32</sup>.

As ferrovias tiveram como marcos referenciais os portos, pois seu objetivo, assim como das outras formas de transporte existentes à época no País, era de ampliar a capacidade de exportação dos produtos primários.

---

<sup>30</sup> Cf. GORDILHO, O. **Os transportes no Brasil**. Ministério da Viação e Obras Públicas, Serviço de documentação, 1956.

<sup>31</sup> Assim, veio a se classificar essa forma de colonização, caracterizada principalmente pela preponderância da usurpação de riquezas em detrimento da fixação de população no recém descoberto território.

<sup>32</sup> Ano da inauguração da primeira linha ferroviária do Brasil que fazia a ligação entre a baía de Guanabara e Petrópolis (GORDILHO, 1956:40).

Voltadas quase exclusivamente para este objetivo, as ferrovias, hidrovias e estradas culminaram na criação de sistemas isolados de transportes, fato apontado<sup>33</sup> como uma das principais causas dos atuais problemas de transporte do Brasil, aliado principalmente à falta de planejamento de longo prazo.

O século XX, entretanto, iniciou trazendo um grande feito de um brasileiro: Alberto Santos Dummont construiu o primeiro avião da história e se tornou o primeiro aeronauta a demonstrar a viabilidade do voo com equipamento mais pesado do que o ar. O voo do 14-Bis (23 de outubro de 1906) foi o primeiro voo mecânico do mundo e aconteceu em Paris, considerado, na época, o grande centro de referência de tecnologia aeronáutica (LAVÔR e OLIVEIRA, 2008).

A aviação, entretanto, deve muito de seu impulso primordial do ponto de vista da utilização em larga escala às duas grandes guerras, ou seja, com o uso de aviões como arma de grande poder ofensivo, desenvolveu-se a aviação com fins de transporte de mercadorias e passageiros.

Iida (*apud* MOTTER, 2007) ressalta que a utilização do conhecimento científico no desenvolvimento de radares, submarinos, tanques e aeronaves, com a eclosão da II Guerra Mundial, promove o impulso mais significativo, do ponto de vista do desenvolvimento tecnológico, dos complexos sistemas aéreos.

No Brasil, somente nos idos de 1920 os céus passaram a ser frequentados por essas máquinas fabulosas. O fardo de transportar, país adentro, mercadorias e passageiros, no ímpeto de interligar e explorar um país de tanta imensidão, deixa de ser feito somente pelos navios e trens.

A aviação comercial brasileira iniciou-se em 1927 com as atividades de duas companhias de transporte aéreo estrangeiras: a *Kondor Syndikat* (empresa alemã), cuja primeira linha regular foi Porto Alegre – Rio de Janeiro e a *Aéropostale* (empresa francesa) que realizava serviços postais. Como aponta Malaguti (2001), esses foram os primeiros e raros casos em que a exploração do tráfego aéreo de “cabotagem” no Brasil foi concedida a empresas estrangeiras. Surgiu ainda, no mesmo ano, a Viação Aérea Rio-Grandense (Varig), que viria a perdurar até o presente, quando, em maio de 2008, após longo trâmite jurídico a empresa foi comprada pela GOL Linhas Aéreas.

---

<sup>33</sup> Cf. GORDILHO:1956.

A extensão do País e a precariedade de outros meios de transporte fizeram com que a aviação comercial tivesse uma expansão excepcional no Brasil. Em 1960, o País tinha a maior rede comercial do mundo em volume de tráfego depois dos Estados Unidos<sup>34</sup>.

Data desta época o surgimento de outras 20 empresas, entretanto, o excesso de oferta que se estabeleceu em relação à demanda desestabilizou o setor ao longo do tempo. O resultado foi o processo de enfraquecimento dessas empresas, o que descambou para a falência, absorção ou fusão de muitas delas durante a década de 1960. A consequência, segundo Malaguti (2001) foi uma redução nos níveis de segurança e de regularidade no serviço de transporte aéreo no País.

A década de 1961 e 1970 foi marcada por avalanches de críticas ao sistema aéreo brasileiro. A precariedade desse sistema era apontada como resultado da ausência de uma política pública de investimento no setor, além da sua própria desorganização burocrática. Nesse contexto, o governo procurou dar resposta e esta veio materializada na constituição da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO.

### 3.1.1 A INFRAERO e a reação do governo às críticas ao sistema aéreo

Aeroportos têm algo em comum: falta de eficiência<sup>35</sup>.

As instalações são as piores que já encontrei em todo o mundo, em qualquer parte.  
Arthur Hailey<sup>36</sup>

Em 1972 surgiu a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), empresa estatal hoje responsável pela administração de 97% dos aeroportos brasileiros. Por trás do processo de criação da INFRAERO estava um contexto de precariedade e insegurança no sistema aéreo pátrio.

Sua história tem raízes na década de 1930<sup>37</sup>, época apontada como período pródigo em movimentos intelectuais e políticos, que propugnavam a doutrina do poder aéreo unificado e a criação de uma força aérea independente (MONTEIRO, 2007). Assim, a aviação civil

---

<sup>34</sup> Cf. Monteiro, 2007.

<sup>35</sup> Esta foi uma das muitas críticas feitas pelos jornais da época ao sistema aéreo brasileiro antes da implantação da INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. Cf. “Memória de uma empresa. História da INFRAERO. Período da idealização até 1989”. pp. 23, 1989.

<sup>36</sup> Esta citação, também contida no livro supracitado, é do escritor ianque Arthur Hailey, que escreveu, dentre outros, o *best seller* nos Estados Unidos e também muito vendido no Brasil, “Aeroporto”. Trata-se de um trecho de uma carta reproduzida no Jornal do Brasil, onde o escritor retrata sua experiência nos aeroportos brasileiros, experiência essa que fazia parte da pesquisa que realizou em aeroportos de todo mundo, tendo em vista obter material para escrever o romance supracitado.

<sup>37</sup> Ainda que a INFRAERO viesse a ser criada somente em 1972.

brasileira firmou-se, inicialmente, com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, o qual agrupou a aviação naval, militar e civil.

Os objetivos principais diziam respeito a garantir o domínio do ar e do espaço para a supremacia tecnológica e militar (doutrina do poder aeroespacial), bem como a preservação da soberania territorial de um país tão grande como o Brasil.

Monteiro (2007) descreve que, na década de 1950, iniciou-se o uso do jato no transporte aéreo, fase em que houve aumento de produção, tecnologia, segurança e conforto. Para o autor, porém, a aviação brasileira não estava preparada para a era do jato. A equação que continha como variáveis as condições precárias dos aeroportos, bem como sistemas de controle aéreo e o rápido e surpreendente desenvolvimento da aviação com novos, grandes e pesados aviões, ocasionava um sério problema para o Governo Federal. Esta preocupação era visível no comando militar, como observávio na fala do Brig. Araripe – Diretor de rotas aéreas em 1962: “eu sentia que não era o Brasil que estava ingressando na era do jato; era o jato que entrava por esse Brasil adentro, à revelia do despreparo da sua infraestrutura”.<sup>38</sup>

Além disso, a preocupação dos militares dizia respeito ainda à mancha (INFRAERO, 1989) que se estabelecia na imagem da Administração Pública Brasileira, bem como dos próprios militares, iniciando no Ministério da Aeronáutica.

A busca por soluções foi encontrar um modelo de administração que fosse compatível com a dinâmica da aviação comercial. A Inglaterra passava por problemas idênticos aos do sistema aéreo brasileiro e a solução encontrada por lá foi a criação de uma empresa autônoma para a administração deste sistema: a *British Airport Authority* (BAA).

Do documento da Comissão de Orçamento do Parlamento Inglês, constavam as ideias e argumentos que dariam base à criação da INFRAERO no Brasil. Considerar o aeroporto como uma repartição pública era “inteiramente inadequado” (INFRAERO, 1989) na medida em que se trata de uma fonte comercial, conseqüentemente devendo funcionar em “base econômica competitiva”, argumentava o documento da retrocitada comissão. Autossuficiência e autonomia eram ainda dois valores essenciais, pois, segundo o mesmo documento, “uma administração autônoma asseguraria uma estrutura mais dinâmica e adequada, habilitando os administradores a agirem em termos de negócios, sempre que a situação fosse de natureza essencialmente comercial.”<sup>39</sup>

A criação de uma empresa similar no Brasil parecia poder resolver dois grandes problemas: retirava do âmbito de atribuições e responsabilidades da Aeronáutica um problema

---

<sup>38</sup> INFRAERO, 1989, p.07.

<sup>39</sup> INFRAERO, 1989, p.19.

que ela não demonstrava competência para resolver, evitando o desgaste dos militares e do governo junto à opinião pública e, principalmente, o modelo da gestão autônomo baseado na administração comercial iria ensejar receitas, possibilitando o investimento necessário nos aeroportos nacionais, opondo-se à situação de falta de recursos.

Assim, era a “inadequação do modelo burocrático de Administração Direta em relação à dinâmica que caracteriza a operação de modernos aeroportos” o principal problema do sistema aéreo e o principal motivador da criação da INFRAERO, como afirmara o Ministro da Aeronáutica, Brig. Joelmir Campos de Araripe Macedo. Logo, em novembro de 1972, o Ministro envia mensagem ao então presidente da república General Emílio Garrastazu Médici com uma exposição de motivos para a criação da empresa (documento reproduzido em anexo).

No ano seguinte a INFRAERO inicia suas operações, constituída da seguinte forma:

[...] empresa pública de âmbito nacional dotada de personalidade jurídica de direito privado, com a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar comercial e industrialmente os aeroportos que lhe fossem atribuídas pelo Ministério da Aeronáutica, ao qual seria vinculada. Ela poderia criar subsidiárias para administrar aeroportos, sob seu controle e normatização, as quais revestir-se-iam da forma de sociedade de economia mista, com participação obrigatória do Ministério da Aeronáutica, a quem caberia a maioria das ações<sup>40</sup>.

Note-se que a Aeronáutica continuaria a comandar os aeroportos, porém indiretamente. Isso decorre do fato de a aviação configurar-se como uma questão de interesse nacional ou ainda, “componente do poder aeroespacial” na medida em que se trata de uma atividade, por natureza, de monopólio estatal.

Hoje, a INFRAERO administra uma rede formada por 63 aeroportos pelos quais passam anualmente 118 milhões de passageiros e usuários, totalizando 2 milhões de pousos e decolagens por ano, além de 82 estações de apoio à navegação aérea e 32 terminais de carga, em todo o Território nacional<sup>41</sup>. De forma geral, os aeroportos são administrados pela INFRAERO no tocante ao controle de pousos e decolagens, embarque e desembarque de passageiros, concessão de operação às empresas aéreas e de uso e exploração comercial do aeroporto etc.

---

<sup>40</sup> Idem, p.28.

<sup>41</sup> Cf. <http://www.infraero.gov.br>



**Figura 03: Aeroportos que compõem a Rede INFRAERO.**  
**Fonte: Cf. PALHARES, 2001, p. 54.**

No Brasil, segundo Monteiro (2007), há cinco formas de administração aeroportuária. A rede INFRAERO responde por 97% de toda a movimentação de passageiros aéreos e 99% de todo o tráfego de carga aérea do País. Os estados, por meio de departamentos aeronáuticos subordinados às secretarias de transporte, gerenciam alguns aeroportos secundários. Por fim, algumas prefeituras administram aeroportos, assim como o próprio comando da Aeronáutica, conforme tabela abaixo:

INFRAERO	63
INFRAERO em parceria com os municípios	4
Administrados pelos Estados	121
Administrados pelos municípios	131
Sob administração militar	392

**Fonte: PALHARES, 2001, p. 52.**



Nos capítulos posteriores está delineado o modo como os diferentes órgãos, além da INFRAERO, presentes nos processos de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias nos aeroportos, se relacionam e como formam esse “funil<sup>42</sup>” no qual se configuram os aeroportos modernos.

### 3.1.2 – “Túnel do tempo para um futuro melhor”: o novo aeroporto de Fortaleza

Na era da globalização, somente os serviços de qualidade vencerão a *competitividade* no segmento do turismo, que se tornou uma das indústrias que mais crescem no mundo<sup>43</sup>.

Hoje, no Brasil, estamos fortemente convencidos de que para gerar mais divisas, mais empregos e mais lazer para os brasileiros, nós precisamos prestigiar a indústria do turismo. Esta indústria só vai pra frente se houver infra-estrutura, se houver aeroporto e avião. Nós *estamos inaugurando aqui o túnel do tempo*. E este tempo é o futuro que está acontecendo nas mãos do futuro do povo cearense<sup>44</sup>.

Se a barra do Ceará (do rio de mesmo nome) é tida com ponto de partida da colonização do Estado do Ceará com a chegada de Martim Soares Moreno em 1612 (malgrado toda a celeuma dos historiadores quanto ao local do início do povoamento de Fortaleza), é também o ponto de partida da aviação cearense.

Do uso sistemático do transporte marítimo ao aéreo demoraram-se alguns séculos, mas foi também na foz do rio Ceará que pousaram os primeiros aviões. Como apontam Lavor e Oliveira (2008), oficialmente o hidroporto da barra do Ceará teve seu primeiro pouso em 1929, embora alguns historiadores, bem como moradores da região, afirmem que muitas aeronaves de pequeno porte já utilizavam o rio como campo de pouso e decolagem antes dessa data.

Datam ainda desses tempos dois grandes acontecimentos que marcaram de forma indelével a aviação no Ceará: foi entre os meses de agosto de 1922 e fevereiro de 1923 que o cearense Euclides Pinto Martins se tornou o primeiro brasileiro a realizar o voo sobre o oceano Atlântico entre Nova Iorque e o Rio de Janeiro (conhecido como *reide* – voo completo da decolagem ao pouso), a bordo do hidroavião Sampaio Correia II.

---

<sup>42</sup> Conforme será exposto no próximo capítulo, a dinâmica espaciotemporal do aeroporto pode ser pensada pela imagem do funil, tendo em vista o afunilamento ao qual é submetido o passageiro em relação aos procedimentos a que é submetido em sua passagem por esse espaço.

<sup>43</sup> Presidente da Associação dos Meios de Hospedagem e Turismo do Ceará, Jornal *Diário do Nordeste*, 07/02/1998. Realcei.

<sup>44</sup> Presidente Fernando Henrique Cardoso na inauguração do novo aeroporto de Fortaleza. Revista *Check In*, março de 1998, p.40. Destaque meu.

Embora Pinto Martins fosse o copiloto do avião (o piloto era o estadunidense Walter Hinton) o feito foi bastante festejado na capital do país à época (Rio de Janeiro) conforme relatam Lavor e Oliveira, embora não mais do que quando do pouso na cidade natal do aviador – Camocim.

Duas empresas aéreas confundem-se com a história da aviação no Estado do Ceará: a primeira foi a *Panair S.A.*, importante companhia aérea que posteriormente iria ser autorizada a construir e operar aeroportos em algumas capitais do Nordeste, dentre elas Fortaleza. Além de ter sido a primeira empresa a realizar operações regulares de pouso e decolagem no rio Ceará quando este ainda se chamava *Nyrba*, a *Panair* se tornou a primeira empresa no Brasil a atravessar o Atlântico rumo à Europa. Nos idos de 1940, a Companhia chegou à milésima travessia do Atlântico e alcançou a marca de 60 mil passageiros transportados. A década seguinte, entretanto, é marcada por inúmeros acidentes que mancharam sua credibilidade, levando-a a encerrar as atividades em 1965.

Outra empresa que se confunde com a história da aviação cearense é a Condor. Suas atividades no Estado do Ceará iniciaram-se em 1935, e sua presença tão constante fez com que o hidroporto da barra do Ceará passasse a ser conhecido como Hidroporto Condor, como relatam Lavor e Oliveira.

É interessante ressaltar que, até a Segunda Guerra Mundial, o transporte aéreo internacional comercial era realizado basicamente por hidroaviões (SERRA:1979), pois a estrutura aeroportuária, em geral, era precária.

Com o ataque japonês à base naval de *Pearl Harbor*, em 1941, o governo dos Estados Unidos estabeleceu como estratégia a implantação de bases militares de apoio nas regiões Norte e Nordeste do Brasil. Surgiu assim, em Fortaleza, a base aérea do Pici. Em razão de problemas, entretanto, como o excesso de vento na região e a posição da pista, foi construída uma nova base aérea, próxima à primeira, a Base Aérea do Cocorote, onde seria posteriormente instalado o aeroporto de Fortaleza<sup>45</sup>.

Assim, embora já houvesse uma pista para aeronaves desde a década de 1930 na cidade de Fortaleza, foi apenas após esse fato que a construção de uma estrutura mais ampla teve início. Foi, porém, em 1966 que o primeiro terminal de passageiros e o pátio de aeronaves foram construídos. O aeroporto passou à administração da INFRAERO em 1974. O final da década de 1990 foi de suma importância, pois data desta época a classificação do aeroporto para a categoria Internacional em 1997, resultado da construção do atual terminal

---

<sup>45</sup> Data de 13 de maio de 1952, quando o aeroporto de Fortaleza ganhou o nome do aviador Pinto Martins.

de passageiros (inaugurado em 1998) com 32 mil m<sup>2</sup> e capacidade para 2,5 milhões de passageiros/ano, pátio de manobras com capacidade para acomodar simultaneamente 14 aeronaves, além da incorporação de modernos sistemas de automação<sup>46</sup>.

Como demonstra Maciel (2006), até 1995, quando elaborado o Plano de Desenvolvimento do Estado pelo Governo estadual, o Aeroporto de Fortaleza era considerado “obstáculo físico” ou “barreira ao crescimento da cidade”, sua ausência ou rápida referência em planos de governo municipal ou plantas sugere isso. A chamada “Era Tasso”<sup>47</sup>, entretanto, trouxe este equipamento urbano para o primeiro plano, transformando-o em marco simbólico no tocante à inserção do Estado do Ceará no mercado mundial do turismo, cuja principal exigência era a existência de um aeroporto internacional.

O argumento defendido por Maciel foi de que

A construção de um aeroporto internacional em Fortaleza representou, no espaço urbano, os interesses dos atores sociais (representantes governamentais e do chamado *trade* turístico) comprometidos com os processos globais de inserção da Cidade num momento de competição entre cidades na atração de investimentos e de pessoas com potencial de consumo. Essa obra foi apresentada como a principal porta de entrada aos que visitavam Fortaleza constituindo, pelos sentidos atribuídos a ela, uma paisagem de poder no seu espaço urbano contemporâneo. (P.53).

O antigo aeroporto era considerado bastante incipiente para atender a demanda de um estado inserido no competitivo mercado do turismo. Uma reportagem do jornal *O Povo*, de 1994, demonstra bem como quatro anos antes da reforma era grande o anseio pela construção do novo terminal, apontado como única solução não paliativa para os problemas estruturais do antigo Pinto Martins. A matéria iniciava descrevendo os principais problemas pelos quais passava o aeroporto:

Cadeiras rasgadas, monitores com informações sobre os voos embaçados, salas de embarque e desembarque desconfortáveis e quentes. Esse é o quadro visto pelos turistas há anos no Aeroporto Pinto Martins, que passa por mais uma reforma em pleno período de alta estação. Em coro, visitantes alertam que uma cidade do porte de Fortaleza, que já recebe voos internacionais, não tem um aeroporto à altura de suas necessidades.

<sup>46</sup> Cf. <http://www.infraero.gov.br>

<sup>47</sup> Trata-se de uma conhecida referência no Estado do Ceará ao período de domínio político do grupo empresarial liderado pelo então governador do Estado Tasso Jereissate (hoje senador e presidente nacional do PSDB). O principal argumento político do grupo dizia respeito à modernização do Estado em detrimento do atraso representado pelos “coronéis” que até então haviam liderado o Estado. Assim o governo Tasso vendeu a ideia de que se tratava também de um “governo das mudanças” (1986-1990, 1994-1998). Cf. BONFIM:2002.



Cadeiras rasgadas mostram a atual situação do aeroporto Pinto Martins, que já recebe vôos internacionais

### *Turistas reclamam do Pinto Martins*

**Figura 04: Condições precárias dos equipamentos do antigo aeroporto.  
Fonte: Jornal *O Povo*, 03 de dezembro de 1994.**

A grande estratégia do chamado “governo das mudanças” era transmutar a imagem do Estado do Ceará, de um estado pobre, marcado pelas estiagens constantes e por mazelas sociais das mais perversas e diversas, para um estado próspero, belo, conectado ao mundo globalizado e pronto a receber investimentos externos via turismo e indústrias, segundo termos dos documentos da época.

Portanto, dois fatores foram centrais: o turismo passou a ser o grande alvo como fonte geradora de empregos e recursos para o Estado<sup>48</sup>; e a outra diz respeito à elaboração dessa imagem de “bonança”, organização, inserção na globalidade e, acima de tudo, modernidade. A imagem do moderno torna-se ferramenta essencial e o aeroporto configura-se como carro-chefe na constituição desta.

A necessidade de investimento em infraestrutura, bem como a certeza de que a aposta no turismo seria bastante benéfica para o Estado, são os principais pontos do Relatório de Impacto Ambiental do Aeroporto Pinto Martins, elaborado pela SEMACE em 1995:

Em todo o mundo, a indústria do turismo vem crescendo de forma vertiginosa nos últimos anos. No Ceará, o turismo, também, dá sinais inequívocos de vitalidade. Localizado estrategicamente em relação às rotas turísticas internacionais, o Estado combina os seus 573 km de costa, com regiões serranas, um rico artesanato, comércio bem desenvolvido e tradicionais manifestações folclóricas, tendo potencial para atrair a demanda do saturado mercado caribenho. Apesar de todo potencial turístico do Estado, o setor ainda se ressentia da falta de investimentos básicos que garantam infra-estrutura, equipamentos e serviços de qualidade.<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Neste sentido, é bastante significativa a fala do então presidente Fernando Henrique Cardoso posta na epígrafe deste subcapítulo.

<sup>49</sup> Cf. EIA/RIMA, *Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental* (Aeroporto Internacional Pinto Martins). Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Ceará – SEMACE, dezembro de 1995.

Desde então, o governo de Tasso constituiu o “Plano de Desenvolvimento Sustentável” (1995-1998) tendo por principal objetivo propiciar as citadas condições de infraestrutura que possibilitariam a inserção do Estado nesse mercado altamente competitivo nas disputas entre cidades pela atração de turistas.

Era essencial o investimento em um novo terminal aeroportuário, por um motivo simbólico muito significativo: os aeroportos são considerados as “portas de entrada e de saída” das grandes cidades, principalmente em relação ao turismo internacional, bem como os “cartões de visita” destas, na medida em que consistem na primeira paisagem urbana avistada pelo viajante ou, ainda, como comenta o arquiteto Luiz Deusdará (autor do projeto arquitetônico do novo terminal do aeroporto de Fortaleza), “o aeroporto funciona muito como uma sala de estar duma cidade, onde as pessoas entram naquela cidade e onde as pessoas saem daquela cidade<sup>50</sup>”.

A crítica realizada por um passageiro, em depoimento apresentado na mesma reportagem, em relação ao antigo terminal, revela de forma bastante clara quais são os impactos gerados do ponto de vista da constituição da imagem do lugar em que se está visitando com suporte naquilo que o aeroporto oferece:

‘Houve um progresso muito grande, uma evolução em toda a Capital, mas com relação ao terminal nada mudou’, comenta. Na opinião dele [o turista entrevistado pelo jornal], o Pinto Martins *depõe contra a imagem do cearense construída lá fora*. ‘Há um choque, uma *reversão de expectativa* quando escuta falar de Fortaleza e chega aqui’ - completa<sup>51</sup>.

Chamo a atenção para as palavras do turista. A ideia de “reversão de expectativa” ilustra bem o que exatamente os governos tentam evitar quando investem em equipamentos que primam pelo moderno, pelo conforto, pela aparelhagem tecnológica etc. Afinal, o aeroporto, como instrumento essencial na estratégia de incremento e atração de turistas, tem como uma de suas principais funções acolher visitantes, dando uma pequena mostra dos desfrutes que ele poderá encontrar no Estado do Ceará quando de sua chegada e fazendo-o sentir saudades em sua partida.

A imagem do moderno tem papel indispensável e traz consigo alguns importantes signos. O primeiro deles é o da padronização como fator atestador de inserção no global. Aeroportos internacionais são regidos por normas internacionais e, neste sentido, têm que seguir determinados padrões, tendo em vista os procedimentos quanto, por exemplo, às

<sup>50</sup> Entrevista concedida ao autor, em 08 de janeiro de 2009.

<sup>51</sup> Jornal *O Povo*, 03 de dezembro de 1994. Fiz o realce.

questões de segurança. Um avião não pode sair, por exemplo, de Paris e chegar ao aeroporto de Fortaleza sem que haja encaixe entre a ponte que dá acesso ao interior do aeroporto e a porta da aeronave. Os passageiros não podem sair por um lugar sem que passem por controle ou pela revista tanto da Polícia Federal quanto da Alfândega, de forma que se um avião sai da França e pousa no Ceará, ambos os aeroportos (França e Ceará) terão que ter características, sistemas, normas, regras, que sejam compatíveis.

Como anota Luiz Deusdara<sup>52</sup>, se o aeroporto tem por finalidade primordial fazer com que os passageiros e mercadorias cheguem e saiam com segurança, não há muito que se “inventar”. As unidades de tratamento intensivo (UTI) de um hospital obedecem a determinados padrões que são essenciais para que se cumpra o objetivo primordial deles, comenta, comparando o aeroporto ao hospital, quando perguntado se há espaço para particularidades locais na concepção de um projeto arquitetônico de um aeroporto.

O segundo ponto diz respeito à ideia de avanço no tempo. A perspectiva de moderno se configura como parte essencial na constituição de um produto: um estado que oferece vantagens aos seus investidores, que possui as mais novas tecnologias do mundo globalizado, que oferece serviços com padrão internacional e, principalmente, que possui um governo à frente de seu tempo, que pensa o futuro procurando apagar de forma indelével as marcas de um passado.

“Todo mundo quer vender o futuro”, afirmou Deusdara, quando perguntado sobre qual a importância no projeto da ideia de moderno, tão difundida pelo governo da época. Para ele, “essa imagem de vender a modernidade é como você tivesse trazendo para o seu povo, no caso o político né, (...) uma perspectiva”.

Note-se, portanto, que o aeroporto, dentre muitas coisas, refletia elementos de afirmação política do grupo liderado no Estado do Ceará pelo então governador Tasso Jereissati e nacionalmente pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso. Dele se valia, portanto, para a afirmação da passagem do “velho” para o “novo”, do “tradicional” para o “moderno”, dentro da lógica de constituição ou representação de paisagens de poder defendidas por Maciel (2006).

O aeroporto estabeleceu-se, portanto, como um marco na promoção da cidade, do Estado, como também dos Governos Federal e Estadual, assim como das diversas empresas ligadas direta ou indiretamente à cadeia do turismo. Tal promoção, porém, não parou na existência do aeroporto em si e em sua manutenção. Como um mercado competitivo e

---

<sup>52</sup> Entrevista concedida ao autor, em 08 de janeiro de 2009.

dinâmico, o mercado turístico exige de seus participantes movimento incessante, de sorte que o aeroporto é alvo de várias campanhas que visam à divulgação do Estado, bem como de determinados eventos regionais, como foi possível observar nas atividades de pesquisa de campo, conforme registro fotográfico abaixo:



**Figura 05: Trio toca forró na saída do portão de desembarque, promovendo um evento junino que aconteceria numa cidade do interior do Estado.**

**Fonte: foto do autor, 17 de julho de 2007.**

Na alta estação, é recorrente a presença de jovens contratados pela Secretaria de Turismo do Estado, distribuindo, além de chapéus, muita simpatia, numa forma de felicitar aqueles que chegam ao Ceará.

O conceito de “aero-shopping” é um fator potencializador de todo esse contexto do aeroporto como equipamento de atração. Embora o aeroporto tenha como principal motivo de sua constituição a vazão ao fluxo de viajantes, as pessoas permanecem por horas nesse espaço, demandando, assim, a oferta de uma série de serviços como forma de proporcionar conforto ao viajante.

Como enfatiza a reportagem da revista *Veja*<sup>53</sup>, a ideia de “aero-shopping” faz parte de uma estratégia do Governo federal implementada nacionalmente em vários aeroportos, visando a fazer com que os terminais sejam mais parecidos com *shopping centers* do que com estações de embarque, alterando o próprio conceito de uso dos aeroportos. A reportagem dá destaque ao aeroporto de Fortaleza como um dos 60 terminais do país que passaram ou passavam (à época) por mudanças modernizadoras em suas instalações comerciais, acrescentando-se aos tradicionais cafezinhos e lojas de conveniência às praças de alimentação, correios, bancos, livrarias, franquias de grifes famosas e até cinemas.

Embora citado na reportagem, o aeroporto de Fortaleza foi apontado por vários interlocutores desta pesquisa como incipiente nesse quesito, por não oferecer uma série de

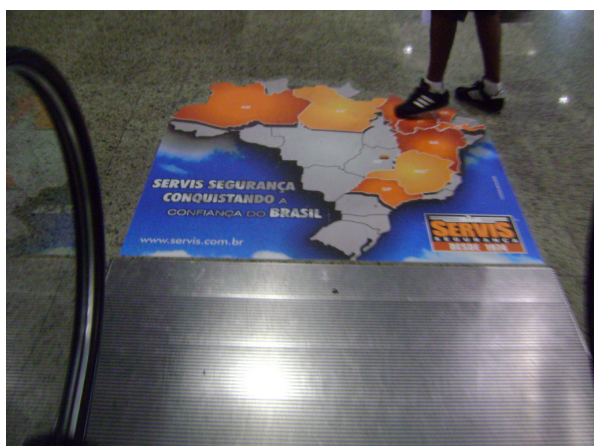
<sup>53</sup> Cf. [http://veja.abril.com.br/250804/p\\_059.html](http://veja.abril.com.br/250804/p_059.html) - acesso em 06 jan 2009.

serviços já disponíveis em outros aeroportos do Brasil, inclusive na região Nordeste, como cinemas, restaurantes fechados, música ao vivo, segundo eles.

Na Ásia, alguns aeroportos oferecem, dentre outras coisas, piscinas com hidroginástica, conforme será abordado no próximo capítulo, no tópico sobre as formas como os usuários do aeroporto o compreendem sob o prisma espaciotemporal, que se constitui no eixo principal desta dissertação.

As aéreas comerciais dos aeroportos que possuem os *aero-shoppings* já respondem por 27,2% da receita operacional da INFRAERO, conforme destaca a matéria “áreas que dão lucro” da revista “INFRAERO notícias<sup>54</sup>”.

Além disso, os espaços para a promoção publicitária dentro dos aeroportos têm um valor bastante elevado, conforme destaca a matéria retrocitada. No aeroporto de Guarulhos, por exemplo, a INFRAERO obteve um valor 70% superior ao estipulado na oferta de 28 aéreas para propaganda nas 14 pontes de embarque e desembarque dos terminais de passageiros. O aeroporto de Fortaleza também tem quantidade expressiva de propagandas que estão não somente em suas paredes mas também no piso por onde passam os passageiros, conforme as imagens que se seguem:



**Figuras 06 e 07: Propagandas postas em pontos estratégicos do aeroporto. A imagem à esquerda registra a propaganda que se encontra na descida da escada rolante que conecta as pontes de desembarque à sala de desembarque, e a da direita mostra o portão de desembarque doméstico.**

**Fonte: fotos do autor, respectivamente 21 de janeiro de 2009 e 03 de dezembro de 2008.**

Respondendo, portanto, a todo esse contexto de modernidade, o novo e atual aeroporto é dividido em quatro pavimentos (subsolo, térreo, primeiro andar e terraço panorâmico ou segundo andar). No subsolo há o estacionamento com 900 vagas, a parada de ônibus urbano (o aeroporto atualmente é servido por três linhas regulares de ônibus –

<sup>54</sup> “Infraero Notícias”, Ano I, nº 15, agosto 2008.



Aeroporto/Centro, Siqueira/Papicu/Aeroporto e Parangaba/Papicu/Aeroporto), o refeitório destinado aos funcionários (usado principalmente pelos terceirizados da segurança e serviços gerais), o estacionamento dos funcionários, o escritório de serviços de identificação (Serviço de Cadastro de Identificação - SERCI) da INFRAERO.

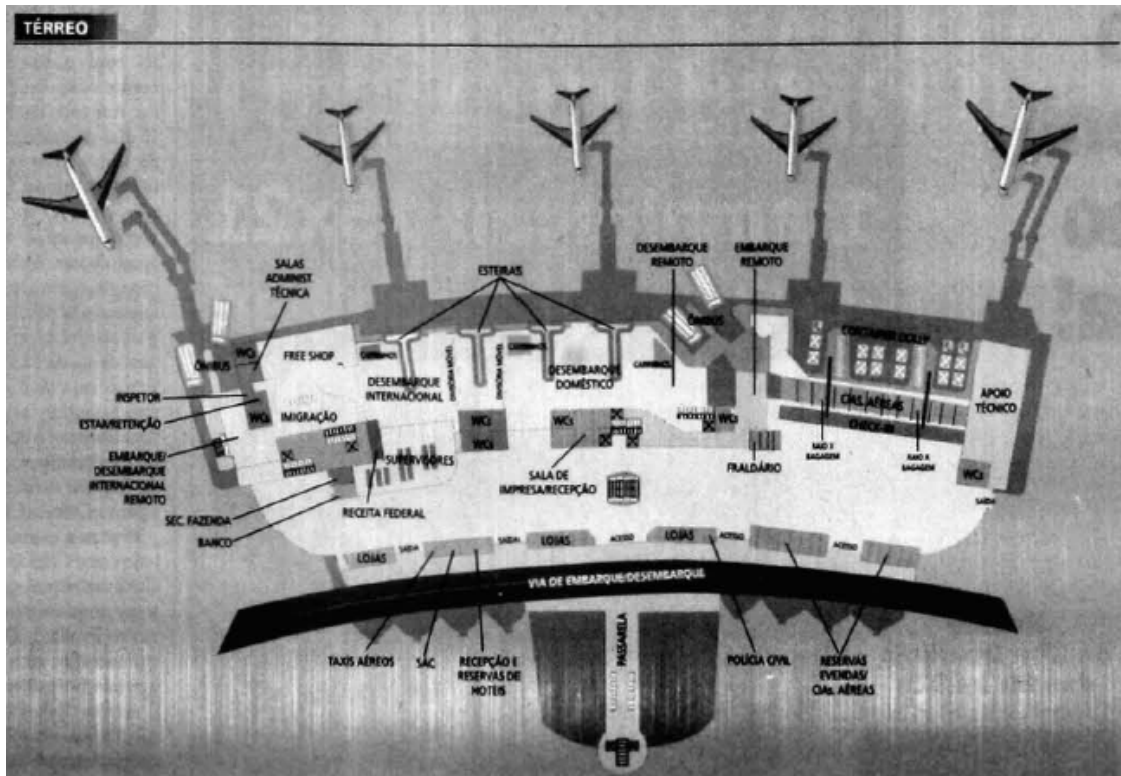
Além disso, há o importante (para a presente pesquisa) balcão de controle de autorização de credenciais, pelo qual tive sempre que passar para me credenciar à entrada nas áreas de embarque e desembarque doméstico. Posteriormente, depois de enfrentar muita burocracia junto à INFRAERO e à Polícia Federal, foi-me concedido o “livre acesso” a todas as áreas restritas do aeroporto, à exceção do pátio de pousos e decolagens.

Foi mediante entendimentos junto a Superintendência da Polícia Federal que obtive acesso à imigração, ou seja, à área de desembarque internacional (área esta muito delicada sob vários pontos de vista<sup>55</sup>), como também aos próprios agentes da Polícia Federal, da Receita e da INFRAERO envolvidos diretamente neste rigoroso e importante processo.

No térreo há a área de desembarque de passageiros, uma das mais importantes do aeroporto. É neste andar que há também os balcões de atendimento e *check-in* das companhias aéreas, além do aluguel de carros, balcão de informações da INFRAERO, casas de câmbio, agências de viagem, escritórios da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Polícia Militar, Juizado de Menores e posto de informações turísticas da Secretaria de Turismo do Ceará. Há dois quiosques (um em cada extremidade deste pavimento) de café e lanches em geral. Também se encontram nesse pavimento a saída de passageiros do aeroporto e a disponibilização dos serviços de taxi.

---

<sup>55</sup> Um exemplo é a proibição de acesso à loja *Duty Free*. Fui avisado de que poderia ser preso se acessasse a loja, pois se trata de uma loja que vende produtos livre de impostos, somente sendo autorizada aos passageiros provenientes de voos internacionais a compra de produtos ali. A loja está localizada nas áreas de embarque e desembarque internacional e permanece aberta somente enquanto há embarque ou desembarque.



**Figura 08: Planta do térreo do aeroporto de Fortaleza.**  
**Fonte: Jornal *O Povo*, 06 de fevereiro de 1998.**

O primeiro andar, por sua vez, abriga a área de embarque doméstico e internacional, bem como os escritórios da INFRAERO, Polícia Federal, caixas eletrônicas de alguns dos principais bancos do País (vale ressaltar que o Banco do Brasil tem uma agência dentro do aeroporto), praça de alimentação e diversas lojas dos mais variados tipos (livraria, loja de artesanato, loja de roupas, loja de cd's etc.).

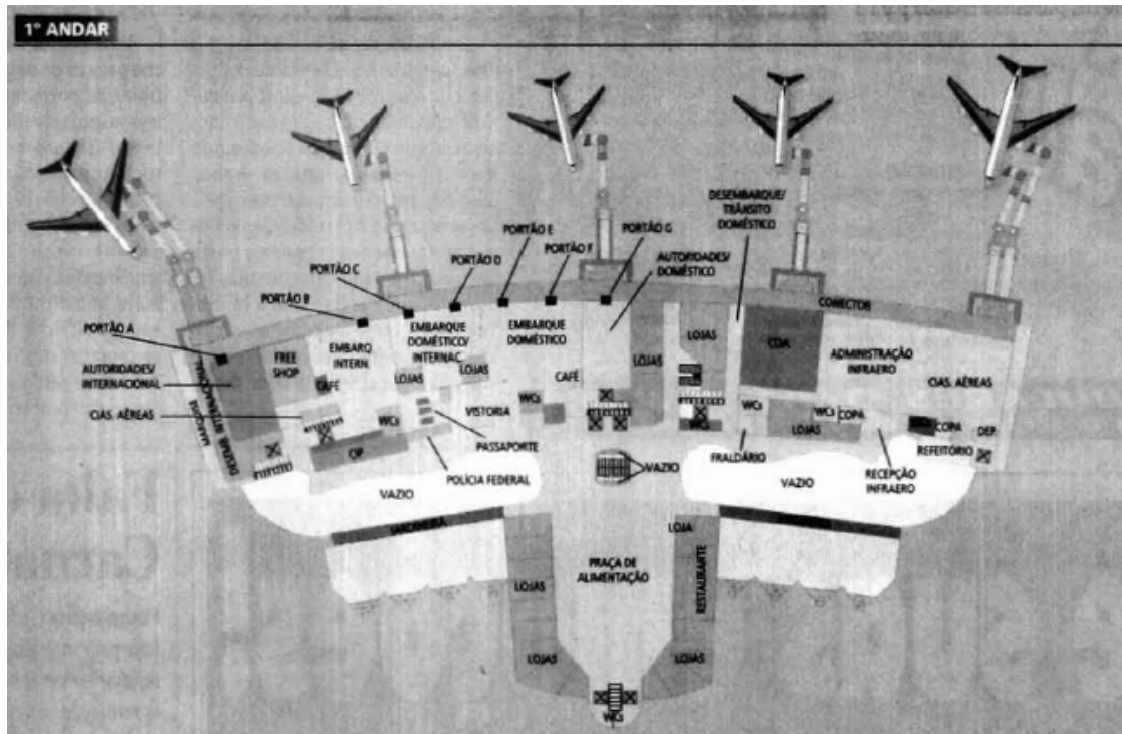


Figura 09: Planta do primeiro andar do aeroporto de Fortaleza.  
Fonte: Jornal *O Povo*, 06 de fevereiro de 1998.

Em sequência, no segundo andar, é possível ver a pista de pousos e decolagens. Neste, há ainda uma capela e algumas lojas (internet, jogos eletrônicos e uma chopperia).

Segundo dados da Superintendência de Planejamento e Gestão<sup>56</sup> (PRPG) no ano de 2008, na região Nordeste do Brasil, o aeroporto só recebeu menos passageiros do que os aeroportos de Salvador e de Recife. Passaram pelo aeroporto de Fortaleza, em 2008, mais de 3,4 milhões de passageiros, o que o situa entre os onze maiores aeroportos do País em movimentação de passageiros, considerando-se a soma de passageiros domésticos e internacionais, e entre os cinco maiores se considerados apenas os passageiros provenientes de voos internacionais (atrás apenas de Guarulhos, Galeão, Salvador e Porto Alegre), conforme tabela abaixo:

Aeroporto	Passageiros		Total
	Doméstico (unid.)	Internacional (unid.)	
Guarulhos – SP	11.551.514	8.841.651	20.393.165
Congonhas – SP	13.679.336	0	13.679.336
Brasília – DF	10.273.997	169.396	10.443.393
Galeão – RJ	8.239.068	2.132.966	10.372.034
Salvador – BA	5.607.512	385.314	5.992.826
Porto Alegre – RS	4.494.249	396.368	4.890.617

<sup>56</sup> Disponível em: <http://www.infraero.com.br/movi.php?gi=movi&PHPSESSID=snbh673b25ep89rf1venn6sv23>  
- acesso em 24 jan 2009.

<b>Confins – MG</b>	4.646.774	157.469	4.804.243
<b>Recife – PE</b>	4.460.031	219.426	4.679.457
<b>Curitiba – PR</b>	4.202.018	79.233	4.281.251
<b>Santos Dumont – RJ</b>	3.628.766	0	3.628.766
<b>Fortaleza – CE</b>	<b>3.223.751</b>	<b>242.718</b>	<b>3.466.469</b>

Fonte: Superintendência de Planejamento e Gestão (PRPG) da INFRAERO.

Comparando o aeroporto de Fortaleza com os principais do mundo, porém, é obtido uma diferença bastante significativa em relação à movimentação de passageiros. O Aeroporto Internacional de Atlanta, nos Estados Unidos, lidera em escala mundial a movimentação total de passageiros, com mais de 89 milhões no ano de 2007. O Aeroporto Internacional de Guarulhos, o maior do Brasil e da América Latina, aparecia somente em 56º no mesmo ano. O terceiro maior aeroporto do mundo, Heathrow, na Inglaterra, com mais de 68 milhões de passageiros, é o primeiro, levando-se em conta apenas tráfego internacional<sup>57</sup>.

### 3.2 Confiança e risco: ataques terroristas, caos e acidentes aéreos em sistemas peritos

Como classificar e compreender um grande e fascinante complexo de mais de um milhão de m<sup>2</sup> de área (área total do sítio aeroportuário do aeroporto de Fortaleza<sup>58</sup>), com capacidade para receber 2,5 milhões de passageiros por ano, lugar de trabalho de dezenas de funcionários, comerciários, prestadores de serviço etc., que serve aos mais diferentes objetivos?

Então, podemos compreender que os aeroportos são “pequenos microcosmos da sociedade”, como afirmou Steven Spielberg, ao comentar sobre seu filme *O Terminal*, e como tal contém, de forma representativa e exemplar, vários elementos da organização social moderna: são espaços que abrigam sonhos, esperanças, como também medo, risco e desconfiança, num fluxo incessante de passageiros e mercadorias.

São frutos e espelhos das sociedades modernas do ponto de vista de sua racionalização e complexidade administrativa e burocrática. Pelos aeroportos, todos os dias, centenas e milhares de indivíduos querem ou precisam “passar”. Etimologicamente, passar pode significar transpor, atravessar, e passagem pode ser compreendida ainda como conjuntura, acontecimento. O passageiro em um aeroporto tem um “percurso” que é obrigado a fazer para realizar sua viagem. Metaforicamente, se pode pensar o aeroporto como um

<sup>57</sup> Cf. Ashford, Norman, Stanton, H. P. Martin e Moore, Clifton A. **Airport Operations**. McGraw-Hill Professional, 1996. ISBN 0070030774.

<sup>58</sup> Cf. <http://www.infraero.gov.br>

espaço caracterizado como uma espécie de funil ou filtro, pelo qual os passageiros são submetidos, etapa a etapa, a procedimentos minuciosos que classificam os “aptos” (documentação em dia etc.) de prosseguir.

Dessa perspectiva, as ideias de transposição, acontecimento e conjuntura são importantes e providenciais para se pensar os rituais que marcam os procedimentos de um embarque aéreo, bem como os procedimentos burocráticos dos quais nos fala Weber.

A organização tempo-espacial do aeroporto obedece a um paradigma linear, racional e quantitativo, que se pretende sequencial e preciso. Tal organização influencia todo o contexto técnico, social e simbólico do aeroporto; funcionamento, procedimentos, relações, representações, agentes sociais etc.

O mau funcionamento desse normativo tempo-espacial pode ter consequências graves, como a ocorrência de grandes desastres com a perda de centenas de vidas ou uma grande reação em cadeia que comprometerá todo o sistema.

Deste modo, uma das grandes questões da equação entre confiança e risco em um sistema aeronáutico, o que será comentado doravante, é que neste as responsabilidades pela segurança podem ser representadas como em um “filme de ação”, que possui não um, mas vários protagonistas: aeroportos, controle de tráfego, companhias aéreas, pilotos, fabricantes de aeronaves, Governo Federal, este último por meio dos reguladores do setor (INFRAERO, ANAC, Ministérios da Defesa e da Aeronáutica etc.), e outros como institutos que analisam e estudam a segurança aeronáutica, associações e sindicatos de pilotos, controladores de tráfego etc.; ou seja, um intrincado e complexo sistema onde os usuários são “obrigados” a confiar, na medida em que quem precisa viajar de avião não tem como fazê-lo de outra forma senão por intermédio desse sistema.

Ininterruptas e constantes falhas no sistema aéreo, como as que se revelaram naquilo que se convencionou chamar de “caos aéreo”<sup>59</sup>, atentados terroristas como os de “11 de setembro”, acidentes aéreos como os que ocorreram no Brasil nos anos de 2006 e 2007 etc. produzem, no imaginário coletivo, uma forte sensação de insegurança em relação a esse sistema.

Em consequência disso, convém analisar essa relação entre confiança e risco; como se estabelece a confiança nesse cenário, nesses sistemas aqui considerados, com base em

---

<sup>59</sup> Como ficou conhecida a série de atribuições pelas quais passou o sistema aéreo brasileiro que vieram à tona desde o acidente com o avião da companhia aérea GOL em setembro de 2006 que contempla ainda: o problema com os controladores de tráfego aéreo (excesso de trabalho, salários baixos) e os do próprio sistema de modo mais geral (equipamentos obsoletos, falta de recursos orçamentários para modernização do sistema, falta de infra-estrutura nos aeroportos) etc.

Giddens (1991), como “sistemas abstratos”; como o risco se torna mais presente no momento em que ocorrem acidentes ou atentados terroristas (11 de setembro) e como a equação entre esses dois importantes componentes da vida moderna se resolve.

É necessário se perguntar: de onde provém a confiança dos usuários em tão complexo sistema? Por que o temor de voar se mantém em detrimento da suposta segurança garantida pelas estatísticas e pelos técnicos; o que demarca e norteia a relação entre usuário e sistema? Como se dá a relação entre risco e confiança, previsibilidade e erro, medo e possibilidades, dúvida e racionalização? Quais os critérios de aceitabilidade de risco e como este fator tem permeia o imaginário coletivo? São questões que surgem na contextura de tais acontecimentos.

### 3.2.1 Os sentidos de ir e vir e a arte de viajar

No filme *Marco Polo*<sup>60</sup>, o narrador-personagem vive o instigante e perigoso conflito com a alteridade de um “Outro” muito distante e fascinante: a China ou Império Mongol, então desconhecido dos europeus. Na época, uma das principais opções era a de se realizar a viagem a pé e esta foi a opção do grupo de Polo. Em meio à empreitada, ele reafirma seu intenso desejo de travar conhecimento com o mundo desconhecido, ao asseverar que, mesmo sendo obrigado a seguir uma rota perigosa, isso não o abalaria, pois medo maior ele teria de ter uma vida estática, dedicada a única tarefa em detrimento dos piores perigos que não estariam à altura de uma vida assim: “fomos obrigados a viajar por terra, apesar dos perigos, mas eu era jovem e não tinha medo de nada a não ser passar a vida inteira dentro de um escritório de contabilidade”, acentua Polo no filme.

Sobre esse aspecto, ele ainda diz que “nossa mente nunca é a mesma depois de uma viagem, descobrimos coisas sobre nós mesmos pelo caminho...”. Tais relatos remetem ao valor da viagem como fonte infindável de possibilidades, sendo que a de que se operem múltiplas mudanças parece surgir de maneira mais clara e persistente.

A viagem fascina e boa parte desse fascínio está justamente na perspectiva do ditado grego que se fez popular, ao dizer que “não mais se passa duas vezes pelo mesmo rio”, ou seja, nas possibilidades amplas de deixar de ser o que se é, seja momentaneamente ou de uma vez por todas, como parece ter sido o caso do veneziano Marco Polo.

---

<sup>60</sup> Título original: Marco Polo; País/Ano: Estados Unidos, 2007; Direção: Kevin Connor; Duração/Gênero: 176 min., Aventura; Roteiro: Kevin Connor; Elenco: Ian Somerhalder, Brian Dennehy, B. D. Wong.

Alain de Botton (2003) exprime que “poucas ideias são tão empolgantes como a ideia de viajar para longe.” Ele opõe dois planos em relação a viagem: a idealização e a concretização. Aparentemente atribuindo valores ideais a eles, argumenta que a idealização da viagem tende a ser algo muito prazeroso, entusiasmante, arrebatador e, em contrapartida, a realização da viagem, vencer as distâncias, estar perante o novo tende a ser desconfortável, ou pelo menos não tão confortável quanto quando se estava sonhando, planejando.

Ao que o texto sugere, trata-se de uma provocação para que não se tome a viagem como um fato por si só maravilhoso, pois, para que o seja, ela depende de certa forma de outros fatores (como, por exemplo, que o voo não seja adiado) e atitudes por parte do interessado. Neste sentido, reporto-me aos passageiros que passaram o período de natal, ano novo e carnaval em aeroportos durante o período do chamado “caos aéreo”.

A busca por algum lugar de clima diferente, costumes “mais interessantes” e paisagens “mais inspiradoras” move muitos dos viajantes, além, é claro, daqueles que viajam por necessidade – trabalho, estudo, morte ou doença de um parente distante etc.

Atualmente o avião é um dos principais meios de transporte do mundo. Por sua grande mobilidade, possibilidade de irromper fronteiras, cruzar diferentes países, ter rápido deslocamento e, principalmente, por transportar diferentes culturas e nacionalidades dentro de si, os aviões são símbolos do cosmopolitismo, um dos principais símbolos da globalização. Somam-se a isso sua imponência e seu tamanho, perto dele mecânicos e carros de auxílio de bagagens, por exemplo, parecem minúsculos. Além disso, ou talvez por isso, é fascinante pensar, além de qualquer explicação científica, como é possível que tamanha máquina tenha condições de se deslocar por tão imensas distâncias.

Além disso, do alto do avião, a visão do observador ganha uma abrangência sem igual, embora perca minúcia e foco, e passa-se a ver o mundo em que se vive, mas que quase nunca se tem a oportunidade de contemplar, na “aparência que certamente temos para o falcão e para os deuses” (BOTTON, 2003:53), ou seja, pequenos e frágeis.

Ser passageiro de um avião é estar em contato com todo esse mundo mágico, misterioso, é estar aberto a um mundo de possibilidades, e por isso, talvez, o aeroporto exerça também um grande fascínio. Botton garante que as telas de horários de voos de um aeroporto têm uma enorme carga emocional. Em detrimento da “ausência de constrangimento estético” emanado dessas caixas práticas, as telas de anúncio de chegadas e partidas de voo funcionam como uma espécie de portal cuja atração é muito forte:

As constantes chamadas das telas, algumas acompanhadas do pulsar impaciente de um cursor, sugerem com que facilidade nossa vida aparentemente enraizada poderia ser transformada, caso seguissemos para um corredor e embarcássemos numa aeronave que em poucas horas nos deixaria num lugar do qual não teríamos nenhum recordação e onde ninguém soubesse nosso nome. (2003:47).

Voo		Origem/Escalas	Prev	Conf	Observações
		Destino/Via	STA	ETA	Remarks
6734	Natal		10:50	10:50	Previsto
3893	Manaus		11:05	11:05	Previsto
9499	Santarém		11:05	11:05	Previsto
3536	Campinas		11:10	11:25	Confirmado
1998	Brasília		11:20	11:20	Previsto
3302	São Paulo		11:45	12:05	Confirmado
3454	Salvador		11:55	11:55	Previsto
3896	São Paulo		12:10	12:10	Previsto
3840	Teresina		12:45	12:45	Previsto
9489	Teresina		12:45	12:45	Previsto
2340	São Paulo		13:10	13:10	Previsto

**Figura 10:** Tela de horários de chegadas e partidas dos voos do aeroporto de Fortaleza.  
**Fonte:** Foto do autor, 03 de dezembro de 2008.

Atração e sensação parecidas são propiciadas pela voz que é antecedida de um conhecido sinal que anuncia partidas, chegadas, bem como solicita a presença daqueles que parecem estar à deriva no aeroporto.



**Figura 11:** Portão de desembarque do aeroporto de Fortaleza.  
**Fonte:** Foto do autor, 13 de março de 2007.

Os portões de embarque e desembarque exercem semelhante atração. Eles são como pórticos modernos que parecem separar mundos, separam aqueles que vão ou que chegam e aqueles que permanecem ou esperam. Observar o abrir e fechar de um portão de desembarque



no aeroporto é um belo exercício de apreciação da vida, pois ali se presenciam momentos carregados de fortes emoções (saudades, amor, afeto, carinho, medo do novo, recomeço etc.).

Assim, concordo com Botton, quando este exprime serem nossas viagens atividades ou momentos bastante reveladores da dinâmica de nossa busca e demanda por felicidade.

### 3.2.2 A constituição da confiança em sistemas abstratos

Sempre é bom lembrar: o risco de morrer num desastre de avião é comparável ao de levar um raio na cabeça. (...) Só no trânsito, morrem 40 mil pessoas por ano. De doenças ligadas ao cigarro, mais de 200 mil<sup>61</sup>.

A caracterização dos tempos modernos é essencial na compreensão dos processos de constituição da “confiança”. Seguindo Weber e Giddens, há o seguinte contexto:

1. a modernidade é marcada por uma forma *sui generes* de encarar o mundo racionalmente, de forma que a razão por via da ciência é elevada ao mais alto patamar na forma de compreender a vida em detrimento da religião, da tradição etc, configurando-se naquilo que Weber chamou de “desencantamento do mundo”;

2. tempo e espaço perdem o vínculo umbilical que tiveram outrora, dando vazão ao dinamismo e ao surgimento da organização racionalizada;

3. surgem múltiplas possibilidades de relações liberadas das restrições dos laços e hábitos locais; e

4. as relações sociais num ambiente de modernidade passam a ser prioritariamente regidas por “sistemas abstratos” (“sistemas peritos” e “fichas simbólicas” nos termos de Giddens).

Segundo ainda Giddens, o aumento da complexidade dos serviços absorvidos pelos Estados-Nação ao longo do tempo exigiu, na mesma proporção, o avanço dos sistemas de controle, gerenciamento e autoridades das organizações burocráticas, aliado à passagem de uma concepção de vida baseada na autoridade dos costumes e da tradição para uma maior racionalização da vida pública.

A racionalidade tem abrigo seguro na burocracia. Esta tem sido atrelada, ao longo do tempo, à ideia de uma crescente racionalização da sociedade, um avanço no sentido de que é a técnica, acima de tudo, que rege sua organização o que propicia precisão, velocidade, clareza e redução dos custos de material e pessoal.

---

<sup>61</sup> Revista *Época*, 30 de janeiro de 2007, p.37.

Para Weber, a burocracia rege as “atividades regulares necessárias aos objetivos da estrutura governada” que são distribuídas de forma fixa como “deveres oficiais” (1971).

Assim, A burocracia pressupõe:

1. hierarquia e autoridade clara e objetivamente estabelecidas;
2. qualificação e conhecimento por parte de seu quadro funcional;
3. finalidades impessoais e funcionais;
4. regras calculáveis; e

5. rígido controle das informações. Esses elementos em conjunto formam a “autoridade” e “administração” burocráticas – no domínio público e econômico, respectivamente.

O que está mais à frente é como esses princípios se embaraçam no contexto de instabilidade pela qual passou (ou passa?) o sistema aéreo brasileiro e como esses pressupostos da administração burocrática são sistematicamente evocados pela imprensa, a fim de servir de embasamento às críticas ao Governo Federal, bem como de explicação ao chamado “caos aéreo”.

Os cinco itens citados são parte essencial da constituição da segurança e confiança em sistemas como o aeronáutico, pois se trata de um sistema altamente complexo e racionalizado do ponto de vista de todos os procedimentos técnicos. Observando bem, no entanto, há uma condição que de uma forma ou de outra perpassa todos esses itens, configurando-se como o elemento essencial de toda a análise aqui procedida. Assim, descreve Weber:

[...] aquele, dentre nós, que entra num trem não tem noção alguma do mecanismo que permite ao veículo pôr-se em marcha – exceto se for um físico profissional. Aliás, não temos necessidade de *conhecer* aquele mecanismo. Basta-nos poder ‘contar’ com o trem e orientar, conseqüentemente, nosso comportamento: mas não sabemos como se constrói aquela máquina que tem condições de deslizar. O selvagem, ao contrário, *conhece*, de maneira incomparavelmente melhor, os instrumentos de que se utiliza<sup>62</sup>.

Logo, é a forma como é produzido e/ou distribuído o conhecimento, a chave para a compreensão dos sistemas modernos. Segundo narra Giddens (1991), tempo e espaço eram duas dimensões que precisavam obrigatoriamente uma da outra para se fazer entendidas, na medida em que nas “sociedades pré-modernas”, como diz o autor, as dimensões espaciais da vida social eram dominadas pela “presença”, por “atividades localizadas”.

---

<sup>62</sup> Weber, 1971, p.30 – realcei.

O advento e a disseminação do relógio, bem como o mapeamento universal do globo, são alguns dos fatores apontados pelo autor para o desprendimento crescente do espaço do tempo, “fomentando relações entre outros ‘ausentes’” (1991:27), ou seja, deslocando as relações sociais de contextos locais de interação e as reestruturando em contextos globais, caracterizados por “compromissos sem rosto”.

Desde o momento em que espaço e tempo deixam de ser referenciais locais (vivência cotidiana, práticas e hábitos locais, presença) e se tornam referenciais mais abrangentes, globais e locais ao mesmo tempo, há o que Giddens chamou de o “esvaziamento” do espaço e do tempo. Para ele, alteradas as relações entre o próximo e o distante, entre a presença e a ausência, se institui uma “era de desencaixe” onde as relações passam a ser intermediadas por “sistemas peritos” e “fichas simbólicas”.

Os sistemas peritos caracterizam-se pela “excelência ou competência profissional que organizam grandes áreas dos ambientes material e social em que vivemos hoje. (...) [fornecem] ‘garantias’ de expectativas através de tempo-espaço distanciados”. (P. 35/36).

Diz ainda o autor que na medida em que desobrigou o homem de possuir todo o conhecimento necessário para a realização de muitas tarefas essenciais do cotidiano, os “sistemas abstratos” propiciaram boa dose de segurança ausente das ordens pré-modernas. Assim, a segurança não mais advém apenas da confiança pessoal adquirida da intimidade e da mutualidade, mas passa a pressupor a fé em princípios impessoais intermediados por fichas simbólicas ou os “meios de intercâmbio que podem ser ‘circulados’ sem ter em vista as características específicas dos indivíduos ou grupos que lidam com eles”. O dinheiro é o principal exemplo escolhido por Giddens para ilustrar essa categoria, na medida em que, segundo Simmel (1993), está diretamente associado à distância espacial entre o indivíduo e a sua posse.

O dinheiro retira do âmbito do engajamento mútuo, pessoal, a confiança na transação e a eleva para um patamar superior no qual se acredita em sistemas financeiros, em governos, enfim em sistemas mais confiáveis do que o indivíduo que se apresenta como um comprador de suas mercadorias. Este “alongamento” de sistemas sociais ocorre por meio da natureza impessoal de testes aplicados para avaliar o conhecimento técnico nele envolvido.

Assim, a confiança nesse conhecimento técnico é baseada na constituição desses sistemas peritos, que, por sua vez, se organizam com arrimo em um conhecimento também perito e um corpo funcional capaz de executá-lo. No caso do aeroporto, existe todo um corpo de funcionários altamente especializados para o desempenho de tarefas que exigem conhecimentos avançados em diversas áreas do conhecimento.

Esse conhecimento, embora esteja parcialmente disponível ao grande público não é de conhecimento pleno deste. Todos estão continuamente em contato com o conhecimento perito e na medida do possível se apropriam dele, quando, por exemplo, são interpretados os usos de remédios com leitura de seus princípios ativos, as normas legislativas do Direito, os princípios da Informática etc., mas, de forma geral, o cotidiano é viabilizado por mecanismos desconhecidos.

No caso da aviação, há uma ratificação disto. Um passageiro que precise fazer uma viagem aérea entre Fortaleza e São Paulo não necessita ter a mais vaga ideia de onde fica a cidade de destino, do trajeto a ser seguido, das normas de trânsito aéreo, dos procedimentos para fazer a aeronave subir e descer com segurança, dentre outras coisas, mas ele pode estar razoavelmente certo de que a viagem será feita em segurança e que chegará bem próximo de um horário pré-determinado.

Mesmo que superficialmente conscientes dos “códigos de conhecimento” usados para assegurar ou estabelecer o bom funcionamento dos sistemas peritos, por que confiamos em subir a bordo de um avião, navio ou elevador? Segundo Giddens, entendemos que, apesar dos riscos, temos fé no que os especialistas fazem ou fizeram, afinal, como o próprio nome já o diz, são pessoas que possuem habilidade ou prática especial naquilo que fazem e dedicaram anos de suas vidas com particular interesse e cuidado para realizar certos procedimentos.

A fé, porém, não está tanto neles, embora sejam muito importantes e se tenha que confiar em suas competências e na autenticidade de suas perícias, mas num conjunto de resultados ou eventos. Como anota Giddens, o que há é uma confiança revestida de capacidades não individuais, mas abstratas, pois qualquer um que use fichas simbólicas o faz na pressuposição de que outros honrem seu valor, mas “é no dinheiro enquanto tal que se confia, não apenas, ou mesmo prioritariamente” nos indivíduos com os quais se efetuaram as transações.

Não é bom esquecer, portanto, de que se as relações sociais estão desencaixadas das atividades dos indivíduos com os quais se lida cotidianamente não são visíveis, bem como os processos não são transparentes e nem os procedimentos são inteiramente compreendidos, de forma que a confiança nesse contexto tem como aspecto principal a falta de informação plena, como assinalou Giddens.

A confiança se resolve num cálculo que envolve, de um lado, vantagem, e, do outro, risco. Resultando em equilíbrio, este cálculo é o responsável pela manutenção da confiança no sistema por parte do grande público. É necessário que o risco esteja num patamar considerado

aceitável, de modo que a segurança, definida pelo autor como “situação na qual um conjunto específico de perigos está neutralizado ou minimizado”, prevaleça.

Neste sentido, há importante dinâmica entre “palco” e “bastidor”. Giddens toma emprestado de Goffman esses dois conceitos que ilustram bem o jogo da constituição de confiança nos sistemas modernos. O palco é a arena do conhecido, ou seja, diz respeito àquilo que deve ser revelado ou que não há como esconder ou disfarçar. São as explicações dos médicos aos seus receituários ou dos economistas quando sugerem que governos e empresas tomem determinadas atitudes, assim como os técnicos de informática explicam por que têm que trocar a peça mais cara do computador. A evocação de estatísticas é o principal elemento de constituição do “palco”, pois são dados impessoais, mas que possuem enorme credibilidade.

Aliadas às estatísticas, surgem as certificações de qualidade, autenticidade, formando juntas o aparato ao qual as pessoas se podem “agarrar” (risco-país, agências reguladoras, certificação ISO-9001 etc.). Saber que estatisticamente é mais fácil ser atingido por um raio do que sofrer um acidente aéreo, por exemplo, ajuda bastante na constituição da confiança. Como ressalta o psicólogo Robert Bor<sup>63</sup>, a segurança no sistema aéreo “tem a ver com a proporção entre o número de acidentes e os voos operados num país, num continente ou no mundo”.

Por isso, sempre que um especialista em segurança aeronáutica ou sistemas afins é interpelado sobre a segurança desses sistemas, as estatísticas são uma das principais bases de argumento.

Por trás do “palco”, entretanto, sempre há “bastidores” e, embora a confiança esteja focalizada no sistema e não nos indivíduos, não se pode negar que estes são os seus operadores e, como tais, dentro do princípio da imperfeição humana, falham. Logo, sempre há uma diferença entre a perícia e o perito. Como, no entanto, este fez para alcançar os resultados apresentados? Precisou de sorte, de “ajuda divina” ou se utilizou total e completamente da técnica adquirida?

Como argumenta Giddens, os bastidores das engrenagens do sistema não devem ser apresentados ao público, sob o sério risco de desconstruir a confiança adquirida. Parece-me ser exatamente esse o ponto que se revela na constituição do medo, em particular, aquele de que tratarei a seguir: o medo de voar. Atentados terroristas e acidentes aéreos abrem fendas no

---

<sup>63</sup> Piloto durante 15 anos, um dos maiores especialistas em “medo de voar”, autor de 20 livros sobre o assunto. Entrevista concedida à revista *Época*, publicada em 30 de julho de 2007, p.48.

interior do sistema abstrato, que passa a ser investigado, logo, credibilidade é bombardeada e posta à prova.

Espaços como aeroportos, estações de metrô e de trem, assim como os próprios respectivos transportes, são potencialmente perigosos nesse sentido, pois se configuram como “pontos de acesso”, ou seja, arenas de contato direto entre o público e o especialista, além de seus “cúmplices” de perícia (no caso de um avião, os passageiros não têm acesso direto ou fácil ao piloto e copiloto, mas o tem àqueles que dividem responsabilidades com estes, embora em menor grau – os comissários de bordo).

Esse contato retoma, em certa medida, os “compromissos com rostos”. Em relação a isto, Giddens escreve que

[...] tendem a ser imensamente dependentes do que pode ser chamado de *postura* dos representantes ou operadores do sistema (...). Tomando como exemplo a viagem aérea, o ar casual estudado e a calma animação do pessoal de bordo são provavelmente tão importantes na renovação da confiança dos passageiros quanto qualquer quantidade de anúncios demonstrando estatisticamente o quão segura é a viagem aérea.<sup>64</sup>

Portanto, ocorrendo uma falha com o equipamento ou uma fatalidade, ainda há o perito que, com seus conhecimentos e habilidades especiais, pode contornar “heroicamente” a situação. Em tais momentos, pululam dados sobre a capacidade e toda a condução da carreira do perito, como no mais recente acidente de grandes proporções que aconteceu: no último dia 15 de janeiro, o piloto da companhia aérea americana *US Airways* foi obrigado a fazer um pouso de emergência no rio Hudson em Nova Iorque, logo após ter decolado do aeroporto desta cidade. A causa mais provável é que aves tenham colidido com as duas turbinas do avião, não possibilitando que esse tivesse condições de se manter em voo; desta forma, o piloto utilizou o rio como uma espécie de pista de pouso natural.<sup>65</sup>

As habilidades do piloto foram bastante exaltadas na mídia, sendo apontadas como o fator que impediu uma tragédia “Nos Estados Unidos e no mundo inteiro, só se fala do herói da história: o piloto do avião, que está em todas as capas de jornais. Ele tomou a decisão certa e evitou uma grande tragédia”, dizia a reportagem do Jornal Nacional da rede Globo do dia 17 de janeiro de 2009. Nenhum dos 150 passageiros e cinco tripulantes ficaram feridos e o avião sequer afundou nas águas geladas do rio. “Sangue frio”, “habilidade”, “competência”, “rapidez de raciocínio” e “experiência” foram alguns dos muitos adjetivos atribuídos ao piloto.

---

<sup>64</sup> Cf. 1991:89 – realcei.

<sup>65</sup> Cf. <http://g1.globo.com/jornaldaglobo/0..MRP959952-16021.00.html> – acesso em 16 jan 2009.

Destacam-se algumas manchetes dos jornais impressos e televisivos: “a cena foi de um verdadeiro *milagre*.<sup>66</sup>”; “O mundo inteiro está fascinado com a *habilidade* de um homem que evitou uma tragédia. Se não fosse ele, a história do voo 1549 não teria tido um final feliz.<sup>67</sup>”; “Chelsey Sullenberger tem mais de 40 anos de voo, muitas horas como piloto de caça da Força Aérea Americana e dezenas de  *cursos* de segurança aérea. Está na US Airways desde 1980. Era o *piloto certo, na hora certa*<sup>68</sup>”;

O piloto Chelsey Sullenberger tem 57 anos e é dono de uma empresa *especializada* em segurança. Com 19 mil horas de voos, ele inclusive dá aulas de segurança de voos e tem um histórico de *alta performance* em situações críticas como a de hoje.<sup>69</sup>

A confiança em sistemas peritos como o aeronáutico se constitui da intrincada rede de minimização dos perigos e exaltação da capacidade e excelência do saber técnico e científico. A constituição da confiança, entretanto, não é um ato de simples passividade, depende ainda da forma como recebemos o que nos é oferecido, mas, de uma forma ou de outra, nenhum habitante do mundo moderno pode simplesmente optar por sair completamente dos sistemas abstratos envolvidos nas instituições modernas.

### 3.2.3 Quem tem medo de voar? A iminência do risco no cenário de insegurança no sistema aéreo

No dia 11 de setembro de 2001, por volta das 13h, eu estava no Centro de Humanidades da Universidade Estadual do Ceará, como costumava passar minhas tardes nos tempos de graduação em Ciências Sociais. Acabara de entrar na sala da Secretaria, quando vi todos consternados diante da televisão: “Um avião acaba de se chocar com uma das torres gêmeas do *World Trade Center*, que acidente horrível!” exclamou alguém, quando me aproximei do televisor. Poucos minutos depois, o segundo avião chocava-se com a segunda torre, sacramentando um dos maiores episódios de nossa história recente.

Por que tantas pessoas se lembram onde estavam no dia 11 de setembro na hora desse atentado? Quais impactos ele causou no sistema aéreo e na sua credibilidade? São indagações que ajudam a elucidar essa intrigante relação entre confiança e risco.

Giddens chama a atenção para o fato de que a modernidade tem como uma de suas principais características a situação ambígua de oferecer ou impor, respectivamente,

<sup>66</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/bomdiabrasil/0,,MRP958290-16020,00.html> – acesso em 16 jan 2009.

<sup>67</sup> Idem.

<sup>68</sup> Idem.

<sup>69</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/jornalhoje/0,,MRP959061-16022,00.html> – acesso em 16 jan 2009.

“oportunidades” (segurança, controle, confiança e racionalização dos procedimentos nunca antes possíveis), e ao mesmo tempo “sombras” (perigo, risco).

Se as “oportunidades” têm particularidades inerentes à modernidade, as “sombras” também as têm, de forma que o autor aponta um perfil do risco específico à modernidade, caracterizado por: uma *globalização do risco* no sentido de intensidade; da expansão da quantidade de eventos contingentes que afetam toda a humanidade ou grande quantidade de pessoas, além da *consciência* bem distribuída do risco – conhecimento do grande público; e das limitações da perícia (1999:127).

A disseminação do risco é uma marca do mundo interligado, interdependente, pois em tempos de transportes rápidos, o que acontece no outro lado do mundo pode ocorrer aqui ao lado. Tão grave quanto isso, porém, do ponto de vista da sensação de risco, é a disseminação das imagens, das informações.

O resultado é a consolidação daquilo que o antropólogo Marc Augé chamou de “invasão do imaginário coletivo pelo imaginário ficcional” (1998:27). Para esse autor, existem “três polos do imaginário” (individual, coletivo e ficcional) que se alimentam dentro de certas oscilações, mas relativamente equilibrados. Penso, no entanto, que os dias hodiernos estão marcados por uma intensiva tendência de desequilíbrio a favor do imaginário ficcional, influenciado, por exemplo, pela mídia e meios de comunicação em geral, derivando daí a dificuldade de se discernir entre uma imagem fílmica e uma imagem “real”.

O “11 de setembro”, entretanto, guarda ainda particularidades que potencializaram tais efeitos, principalmente do ponto de vista simbólico:

1. ocorreu na maior potência econômico-militar do mundo contemporâneo que, se pressupunha, inatingível dentro de seu próprio território;
2. as armas escolhidas foram aviões comerciais, transmutando os meios de transporte mais seguros do mundo em ameaça à segurança;
3. o evento foi transmitido em tempo real para todo o mundo, sem maiores cortes ou seleção de imagens.

Desde esse episódio, portanto, iniciou-se um grave problema de “paranoia terrorista” de proporções incomensuráveis na sociedade ianque, com respingos em todo o mundo, inclusive no Brasil.

Em sequência, a atenção do País (entenda-se também ou principalmente da mídia brasileira) recaiu sobre os aeroportos, o transporte aéreo e os seus desdobramentos. Da noite para o dia, passou-se a questionar se os aeroportos brasileiros são seguros quanto ao rigor na identificação dos passageiros, como também no monitoramento dos voos, bagagens etc.,



embora de forma geral houvesse o convencimento de que o Brasil não era alvo potencial de ataques terroristas.

Somente o fato de saber, porém, que o país dificilmente seria palco de catástrofe semelhante não aplacou a sede de informações produzida com o atentado, fazendo com que fossem procedidos a levantamentos por parte do governo em relação aos investimentos em equipamentos de raios X, detectores de metal e mecanismos de segurança instalados nos aeroportos, numa tentativa de produzir estatísticas que ratificassem a ideia de segurança.

A necessidade e a importância, por parte do governo, de responder às especulações de vários especialistas em sistemas aéreos levou a INFRAERO a publicar em dois dos maiores jornais do País os artigos “Os aeroportos brasileiros são seguros” e “Segurança não se resume à máquina de raios X”, ambos assinados pelo presidente desta estatal, nos dias 21 de setembro de 2001, no jornal *O Globo*, e 10 de outubro de 2001, na *Folha de S. Paulo*, respectivamente.

É perceptível aqui a tônica, já comentada, da dinâmica “palco *versus* bastidor”. A demanda excessiva por explicações significa que os bastidores estão por demais aos olhos do grande público, fator gerador de desconfiança, na medida em que se expõem a “falibilidade humana” e as “habilidades imperfeitas” daqueles que operacionalizam o sistema.

Acidentes aéreos e atentados terroristas estão na ordem do imponderável, do impensado e por isso trazem à tona falhas que eram pouco consideradas. Como se precisa do sistema aéreo para realizar maiores deslocamentos em menor tempo, no entanto, há uma propensão para que se releve o imponderável e se acredite nas estatísticas.

As pessoas tendem, contudo, a ter maior preocupação quando há acidentes ou atentados recentes. Nesse sentido, os aeroportos possuem particularidades, no tocante ao controle operacional, que tornam a margem de erros muito restrita. Além disso, Marc Augé apontou, alguns anos antes do “11 de setembro”, a noção de que lugares como aeroportos, estações de metrô, lojas de departamento, aviões, trens etc.

[...] são particularmente visados por todos aqueles que levam até o terrorismo sua paixão pelo território a ser preservado ou conquistado. Se (...) [os lugares citados] sempre foram o alvo privilegiado dos atentados (para não falar dos carros-bomba), é sem dúvida por motivo de *eficácia*, se é que se pode usar essa palavra (1994:102 – grifo meu).

Os resultados do “11 de setembro” foram sentidos na prática no Brasil pela adoção de maior rigor nos embarques e desembarques nos aeroportos. Vale ressaltar, no entanto, que, de modo geral, os impactos maiores foram sentidos no Exterior.<sup>70</sup>

Do ponto de vista econômico, por exemplo, várias empresas aéreas quebraram em 2002, muitas delas porque já acumulavam problemas da gestão e pesadas dívidas. Além disso, o número de passageiros já vinha caindo com a desaceleração da economia verificada no primeiro semestre de 2001, segundo a analista de economia da BBC, Denize Bacoccina.<sup>71</sup> De fato houve uma crise no setor aéreo mundial que pôde ser percebida após o “11 de setembro”, boa parte dela, porém, anterior aos atentados.

No mercado brasileiro de aviação civil, a alta do dólar no período foi um fator muito mais sentido do que os atentados, segundo assinalou o presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, George Ermakoff. De janeiro a agosto de 2002, o mercado doméstico havia crescido 3,9% em relação ao mesmo período de 2001.<sup>72</sup>

Assim, certas “regalias” que vinham sendo oferecidas aos passageiros, como a opção de fazer *check-in* no próprio hotel ou a não-obrigatoriedade de apresentar cédula de identidade na entrada e saída da sala de embarque, deixam de existir, passando-se, contrariamente, a um controle mais restritivo dos passageiros e de suas bagagens, principalmente na Europa e nos Estados Unidos.

Segundo o articulista Sérgio Dávila, mudaram as “regras de etiqueta do bom viajante”: “sapato sem meia nem pensar” para não ter que pisar descalço no “chão imundo cada vez que for pedido que você prove que não é ‘*shoe-bomber*’”.<sup>73</sup> Além disso, ironiza ele, “nada de sutiã com armação de metal, elemento que, em geral, pós-11/9, é ‘*out*’, então pegue leve nas joias e nas bijuterias”.

Segundo o psicólogo Robert Bor, torna-se normal que, ao entrar num avião ou no próprio aeroporto, as pessoas pensem no perigo que as vítimas dos atentados ou de acidentes aéreos sentiram ou enfrentaram, particularmente desde o “11 de setembro”. Escreve Bor:

[...] toda vez que alguém sobe numa aeronave, em todas as partes do mundo – em especial nos Estados Unidos -, existe o hábito de olhar em volta, verificar se não há

---

<sup>70</sup> Como diz o presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, George Ermakoff, “os atentados de 11 de setembro nos Estados Unidos afetaram mais o mercado internacional. Aqui [Brasil] nem tanto. A alta do dólar foi o grande vilão”. Cf. [http://jbonline.terra.com.br/destaques/11setembro/mat\\_09.html](http://jbonline.terra.com.br/destaques/11setembro/mat_09.html) - acesso em 13 jan 2009.

<sup>71</sup> Disponível em: [http://www.bbc.co.uk/portuguese/economia/020908\\_aviacaodb.shtm](http://www.bbc.co.uk/portuguese/economia/020908_aviacaodb.shtm) - acesso em 13 jan 2009.

<sup>72</sup> Disponível em: [http://jbonline.terra.com.br/destaques/11setembro/mat\\_09.html](http://jbonline.terra.com.br/destaques/11setembro/mat_09.html) - acesso em 13 jan 2009.

<sup>73</sup> Artigo: Atentados de 11 de setembro alteram modo de viajar. Disponível em: [http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2002/1109/um\\_ano\\_depois-turismo.shtml](http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2002/1109/um_ano_depois-turismo.shtml) - acesso em 13 jan 2009.

nenhum passageiro que possa ser um terrorista, checar se o avião é velho, se a tripulação está em sintonia...<sup>74</sup>

Embora os atentados de “11 de setembro” tenham sido uma experiência *sui generis* da perspectiva do medo de voar e na revelação das falhas do sistema aéreo e de segurança nacional como um todo, nada se compara no Brasil aos dois acidentes aéreos ocorridos em 2006 e 2007, aliados aos acontecimentos que ficaram conhecidos como “caos” ou “apagão aéreo”.

Segundo Eduardo Augusto Remor,<sup>75</sup> para alguns especialistas, o medo de voar é natural e sua origem está localizada no próprio subconsciente humano. Geneticamente as pessoas se locomovem na superfície terrestre, sendo, portanto, uma reação convencional do corpo e da mente reagir com desconforto à quebra desse paradigma. Historicamente todos estão a “apenas” um século de distância das primeiras experiências do voar, fato este que também contribui para o medo de voar.

Segundo pesquisa realizada pelo IBOPE,<sup>76</sup> em 2003, 42% dos entrevistados admitiram ter medo de voar. Situando estes números em relação à média mundial (30%, segundos estudos estadunidense<sup>77</sup>), o brasileiro é um dos passageiros que mais teme voar no mundo. Um dos fatores que podem explicar isso é o aumento do número de pessoas que está voando pela primeira vez, decorrência da queda das tarifas e “estabilidade” da economia, valorização do real em relação ao dólar, dentre outros, processo histórico que se iniciou em 1994.

Desde o acidente<sup>78</sup> com o *Boeing* da Linhas Aéreas GOL, no entanto, a “confiança”<sup>79</sup> do passageiro no sistema aéreo brasileiro está em baixa, e as razões não se apresenta poucas, haja vista o parecer de alguns especialistas. Consoante Christoph Gilgen, representante da Federação Internacional de Controladores de Tráfego Aéreo - Ifatca, que esteve no Brasil

<sup>74</sup> Revista *Época*, 30 jul 2007.

<sup>75</sup> REMOR, Eduardo A. **Tratamento psicológico do medo de viajar de avião, a partir do modelo cognitivo: caso clínico.** Madrid, Universidad de Madrid, disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S010279722000000100021&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010279722000000100021&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt).

Acesso em: 18 abril 2007.

<sup>76</sup> Idem.

<sup>77</sup> Idem.

<sup>78</sup> No dia 29/09/2006 o voo 1907 da Gol choca-se no ar com um avião menor, um jatinho *Legacy*, vindo a cair com 155 pessoas nas imediações de São Felix do Araguaia (MT), na região da Amazônia. “O voo havia saído de Manaus às 15h36 (horário de Brasília) e chegaria à capital federal pouco depois das 18h. O Boeing 737-800 da Gol tinha como destino final o Aeroporto Internacional Antonio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro”. Cf. <http://noticias.uol.com.br/ultnot/reuters/2006/09/29/ult27u58041.jhtm> - acesso em 26 set 2006.

<sup>79</sup> Cf. ROGÉRIO, Radamés de M. “(Im)perícias em sistemas peritos: quem tem medo de avião?”, disponível em: <http://www.espacoacademico.com.br/079/79rogerio.htm>.

quando do acidente retrocitado, os equipamentos usados no controle do tráfego aéreo no Brasil

[...] são antigos e ineficientes (...) os rádios são muito velhos, o alcance deles não é suficiente para cobrir todos os setores que são controlados, por exemplo, pelo Centro-Brasília. Os radares também são antigos, mostram muitas imagens de fantasmas e outros alvos incorretos. Os radares não têm o alcance que deveriam, por isso existem pontos cegos onde você não vê os aviões. No geral achamos que o sistema é muito antigo, que são várias partes colocadas juntas sem uma idéia geral de como vai funcionar o conjunto.<sup>80</sup>

Assim, passou a recair sobre a burocracia estatal brasileira o rótulo de ineficiente, morosa e descompromissada. Diferentemente da burocracia privada, normalmente vista como comprometida com seu cliente, rápida, estando no contexto da disputa de mercado.

O problema no tráfego aéreo brasileiro, entretanto, situou cara a cara as burocracias pública e privada. As companhias aéreas também contribuem bastante para os problemas nos aeroportos brasileiros com a prática do *overbooking* (venda de mais passagens maior do que vagas nas aeronaves).

O acidente com o avião da GOL revelou um conjunto de problemas até então inacessível e desconhecido da sociedade brasileira de forma geral: surgem personagens também desconhecidas, como os controladores de tráfego aéreo, passamos a conhecer a precariedade do sistema com os quais eles trabalham e surgem relatos de que incidentes de quase colisão entre aeronaves em pleno ar têm acontecido com frequência.

O que se seguiu a esse acidente foi uma série ininterrupta de acontecimentos que desestabilizaram o sistema aéreo brasileiro, causando atrasos constantes nos horários de chegada e saída dos voos.

Os problemas que “acometeram” o sistema aéreo brasileiro (em especial, nos últimos três anos) concedem maior visibilidade a uma parte desses especialistas: os controladores de tráfego aéreo. Inicialmente, atribuiu-se ao erro de um controlador a colisão resultante do acidente com o avião da GOL. Em resposta, essa nova categoria de peritos, contra-atacou, revelando que os sistemas de controle de tráfego possuem pontos cegos em determinados territórios do País; além disso, o sistema faz desaparecer aeronaves que de fato estão no ar, como aparecer outras que não existem.

Outro fator reivindicado pelos operadores de tráfego aéreo como possível causador de falhas é o número excessivo e acima do recomendado de aviões monitorados por controladores. Revoltados com essas condições de trabalho, os controladores deram início a

---

<sup>80</sup> Cf. <http://fantastico.globo.com/Jornalismo/Fantastico/0,,AA1571830-4005,00.html> - acesso em 25 jun 2007.

uma série de “operações-padrão” que consistem em monitorar somente o número de aeronaves recomendado pelos órgãos internacionais de segurança aeronáutica.

Então, se seguiram outros fatos, como a pane nos sistemas de controle aéreo, que, aliados a acontecimentos considerados corriqueiros, como retirada de aeronaves para manutenção, fechamento de aeroportos em razão de más condições meteorológicas e obras em aeroportos, desencadearam o chamado “caos aéreo”.

Com origem no mês de setembro de 2006, o desgaste que o sistema aéreo brasileiro já enfrentava só veio a piorar, principalmente quando aconteceu um novo acidente, em 17 de julho de 2007, quando um avião da companhia aérea TAM não conseguiu frenagem suficiente ao descer na pista do aeroporto de Congonhas, em São Paulo, colidindo com um prédio em uma avenida lateral ao aeroporto. Contabilizando mais de 200 mortes, esse acidente, apenas dez meses depois, foi considerado o maior acidente aéreo da história do País, ultrapassando o acidente anterior, que havia vitimado 154 pessoas.

Na repercussão dos acidentes, dois fatos devem ser especialmente analisados:

1. o principal alvo de críticas foi a gestão do sistema aéreo do governo; e
2. algumas declarações, como a do governador de São Paulo, afirmam ter sido o acidente com o avião da TAM uma “tragédia anunciada”.

Quanto ao primeiro ponto, impende voltar aos cinco pressupostos característicos da eficácia burocrática<sup>81</sup> em Weber, comentados em passagem anterior. O acidente com o avião da TAM no aeroporto de Congonhas parece que foi o fato decisivo na abertura ao grande público dos bastidores da Administração Pública brasileira. Não que muitos outros fatos não revelassem problemas na máquina administrativa, como, por exemplo, as denúncias de corrupção tão corriqueiras na história política do País, mas as especulações sobre o acidente e a reação de membros do governo nos dias posteriores foram bastante exemplares nesse sentido.

A lista de possíveis culpados incluía o piloto, a fabricante do avião (Airbus) e a empresa aérea (TAM): o primeiro porque poderia ter errado no posicionamento das duas manetes que determinam a aceleração e desaceleração do motor no momento da aterrissagem; a segunda porque o avião (seu computador de bordo) pode não ter obedecido ao comando do piloto; e a terceira por supostamente colocar no ar um avião sem um equipamento importante para a frenagem (reversor direito), além de submeter seus pilotos e aeronaves ao limite da

---

<sup>81</sup> 1. Hierarquia e autoridade clara e objetivamente estabelecida; 2. qualificação e conhecimento por parte de seu quadro funcional; 3. finalidades impessoais e funcionais; 4. regras calculáveis; 5. rígido controle das informações.

exaustão dentro daquilo que alertou o engenheiro aeroespacial Donizete de Andrade de que “uma empresa aérea deve trabalhar vários limites de segurança, não no limite da segurança”.<sup>82</sup>

Foi o Governo, entretanto, o principal alvo de críticas. Essas, por sua vez, incidiram sobre praticamente os mesmos pontos comentados por Weber sobre o ideal de organização burocrática. Segundo o autor, uma burocracia eficiente tem uma hierarquia clara e bem definida, o que resulta numa divisão de papéis e atribuições nos mesmos moldes, mas parece não ser o caso do sistema aéreo brasileiro: denunciou-se à época a confusão nas atribuições de cada órgão público que divide a gestão do sistema aéreo, por exemplo, cabe à INFRAERO fazer licitações para a ocupação, por parte de restaurantes e lojas, dos espaços nos aeroportos, mas a lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) estipula que cabe à agência “conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária”<sup>83</sup>, ou seja, na prática, as atribuições dos dois órgãos estão embaralhadas. “Quem manda em que nos aeroportos?”<sup>84</sup> – é a pergunta que surgiu após essa constatação.

Outro fator importante naquilo que é o “tipo ideal” de organização burocrática em Weber é o critério de ocupação dos cargos em órgãos públicos, além das finalidades impessoais pelas quais deve se orientar este ocupante.

A imprensa ainda evidenciou que órgãos como a ANAC sofrem de “loteamento partidário e falta de critério técnico no preenchimento dos cargos de direção”<sup>85</sup>. A mesma reportagem faz interessante comparação entre os principais gestores das agências reguladoras do setor aéreo do Brasil, EUA e Reino Unido: Milton Zuanazzi – diretor presidente da ANAC à época, é considerado, segundo a reportagem, um “amador” perante os currículos dos profissionais que ocupam cargos correspondentes nesses países. Enquanto Zuanazzi, até então, não tinha nenhuma experiência direta com a aviação e era formado em Engenharia Mecânica com pós-graduação em Sociologia, Marion Blakey – chefe da agência Americana de Aviação, antes de assumir o cargo – foi chefe da Agência de Segurança nos Transportes e consultora na aérea de segurança de tráfego, e Roy McNult – chefe da Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido – antes de assumir o cargo foi presidente da Associação de Companhias Aeroespaciais da Grã-Bretanha e chefe do Serviço Nacional de Tráfego Aéreo.

---

<sup>82</sup> Revista *Época*, 30 de julho de 2007, p.40.

<sup>83</sup> Revista *Época*, 30 de julho de 2007, p.42.

<sup>84</sup> Na *Folha de S. Paulo* de 18 de julho de 2007, dizia a colunista Eliane Cantanhêde: “Na versão da Aeronáutica, o Cenipa [Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos] já havia avisado há meses sobre os perigos de Congonhas, mas a ANAC não tomou nenhuma providência e as companhias aéreas se recusaram a aliviar o aeroporto”, corroborando com a idéia de crise institucional.

<sup>85</sup> Idem, p. 42.

Em meio a todas essas informações o governador de São Paulo, José Serra, veio a público para dizer que se tratava de uma tragédia anunciada. Desde 2006, segundo reportagem do *Diário do Nordeste* (Fortaleza) do dia 18 de julho de 2007, a situação da pista de Congonhas era questionada, ou seja, nos “bastidores”, já se sabia de tudo, segundo as colocações postas acima? Neste cenário, surgem declarações de passageiros que dão conta do medo que começa a se apoderar dos passageiros.

No momento em que ocorrem acidentes dessa magnitude, aliados às declarações e constatações analisadas, o medo de voar se torna muito presente. Diante de um cenário de suposta negligência e incompetência técnica por parte daqueles que deveriam ser responsáveis pela segurança do sistema aéreo, o cálculo entre segurança e perigo começa a pender para o segundo.

Durante a pesquisa de campo realizada no aeroporto de Fortaleza, questionei as pessoas sobre em que medida os acidentes (GOL e TAM) abalaram a confiança delas no sistema aéreo. De formas diferentes as respostas continham alguns elementos recorrentes:

1. de fato os acidentes aumentaram o medo e ansiedade em relação ao voo: “com certeza, com certeza, a gente sempre está apreensivo quando tem uma turbulência mais forte quando acontece alguma coisa, já durante o voo você fica já com o coração aflito não se tem mais a segurança que se tinha antes<sup>86</sup>”; “no primeiro momento abalou sim [confiança<sup>87</sup>]”; “antes do acidente eu não tinha essa ansiedade, eu já começo a sofrer antes mesmo de vir para o aeroporto<sup>88</sup>”; “provavelmente sim, provavelmente tenha sido por isso mesmo, porque a gente vê acontecendo aquela coisa e a pessoa se esquivava de querer viajar<sup>89</sup>...”; “com certeza, mexe sim. Pra ti falar a verdade a gente fica pensando e se eu tivesse ido nesse voo porque quem tá viajando sempre...”; “eu sempre tive uma pontinha de medo, mas, agora, estou com muito medo<sup>90</sup>.”

A necessidade de utilizar o transporte aéreo, porém, se configura como um imperativo maior: “eu preciso do serviço aéreo o que é que eu posso fazer, tem que andar né, ou com medo ou não, tem que andar<sup>91</sup>”; “voar é uma obrigação, rotina de trabalho<sup>92</sup>”; “mas não dá ainda para deixar de usar este transporte<sup>93</sup>.”

<sup>86</sup> Entrevista concedida ao autor, em 11 de outubro de 2007 por uma passageira no aeroporto de Fortaleza.

<sup>87</sup> Entrevista concedida ao autor, em 12 de outubro de 2007 por uma passageira no aeroporto de Fortaleza.

<sup>88</sup> Entrevista concedida ao autor, em 11 de outubro de 2007 por uma passageira no aeroporto de Fortaleza.

<sup>89</sup> Entrevista concedida ao autor, em 11 de outubro de 2007 por uma passageira no aeroporto de Fortaleza.

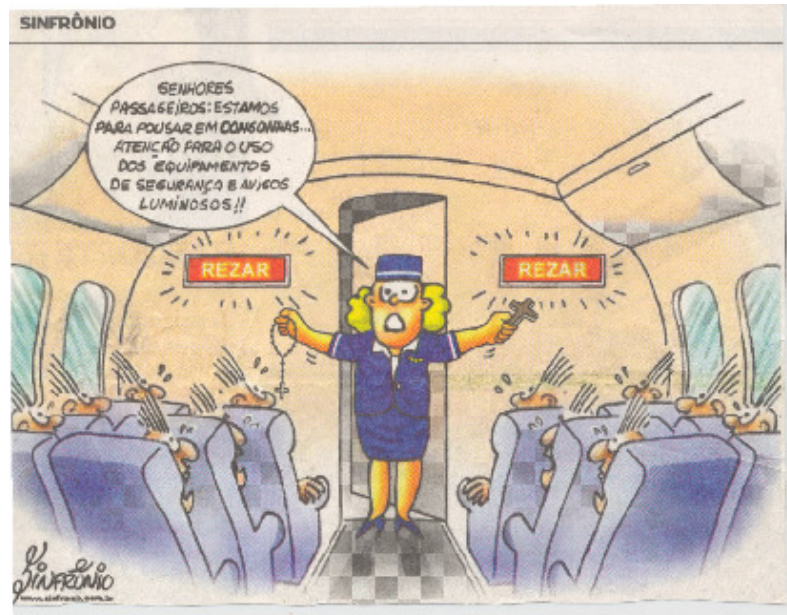
<sup>90</sup> Entrevista publicada no jornal *O Povo* no dia 20 de julho de 2007.

<sup>91</sup> Entrevista concedida ao autor, em 11 de outubro de 2007 por uma passageira no aeroporto de Fortaleza.

<sup>92</sup> Entrevista concedida ao autor, em 11 de outubro de 2007 por um passageiro no aeroporto de Fortaleza.

<sup>93</sup> Entrevista publicada no jornal *O Povo* no dia 20 de julho de 2007.

2. Muito embora, o respaldo na religião seja um recurso muito presente nestes momentos em que o imponderável se apresenta tão fortemente: “vou deixar nas mãos de Deus<sup>94</sup>”; “só penso assim: seja lá o que Deus quiser e vou embora<sup>95</sup>”; “meu ritual é de rezar a Jeová<sup>96</sup>”; “eu sempre me apego com Deus pra Deus tomar de conta de minha viagem, pra que nada aconteça<sup>97</sup>”.



**Figura 12: A charge reflete a presença do imponderável no imaginário dos passageiros brasileiros após o acidente com o avião da TAM.**

**Fonte: Diário do Nordeste, 25 de julho de 2007.**

Outro recurso foi sugerido por dois passageiros que saíam de Fortaleza para Porto Alegre: tensa com a viagem, a dupla de amigos começou a beber desde a hora do almoço e terminou o “processo de relaxamento” tomando algumas cervejas no próprio aeroporto, relatou um deles à reportagem do *O Povo*.

O fato é que as pessoas não deixaram de usar o transporte aéreo, seja por falta de opções ou porque, embora o perigo se apresente, o sistema ainda é confiável na medida em que conferir fé a sistemas como o aéreo é confiar na modernidade, na ciência, na perícia e na técnica, que compõem, de forma tão marcante, o cenário da atualidade, mesmo que se precise do auxílio de Deus para tal.

<sup>94</sup> Idem.

<sup>95</sup> Entrevista concedida ao autor, em 11 de outubro de 2007 por uma passageira no aeroporto de Fortaleza.

<sup>96</sup> Idem.

<sup>97</sup> Idem.



## 4 CRIATIVIDADES E PRÁTICAS DE ESPAÇO E TEMPO DE USUÁRIO DO AEROPORTO

Considero os aeroportos hoje as catedrais leigas do mundo moderno, onde as pessoas se encontram para viajar, trabalhar, descansar, conversar. Essas catedrais só se justificam quando dentro delas há espírito de transformação, de sobriedade, de preocupação por aquilo de que a sociedade mais necessita. Nesse sentido, passam a ser catedrais da esperança<sup>98</sup>. (FERNANDO HENRIQUE CARDOSO, 1998)

No ano de 2008, circularam pelo aeroporto de Fortaleza, em média, nove mil passageiros por dia<sup>99</sup>. Segundo o arquiteto Luiz Deusdará, no caso do aeroporto de Fortaleza, calculou-se, por meio de pesquisa, que para cada passageiro há quatro acompanhantes, ou seja, a frequência diária ao aeroporto supera as 36 mil pessoas.

Não estão inclusos aqui os mais diversos tipos de funcionários que diariamente tiram seu sustento daquele espaço – das áreas comerciais (lojas de roupa, artesanato, alimentação, livraria, companhias aéreas, locadoras de carros etc.); das entidades públicas (Polícia Federal, Militar, ANAC, INFRAERO, Juizado de Menores, Secretaria de Cultura do Estado etc.); dos terceirizados (responsáveis pela limpeza, manutenção, segurança etc.); dos vendedores (de “quentinhas” que alimentam boa parte da “comunidade aeroportuária”, principalmente da área comercial, de doces caseiros, merendas etc.).

Embora não haja referência oficial ao número de praticantes deste espaço, nos dizeres de Michel de Certeau (1994), não há dúvida quanto ao impacto de suas presenças e práticas de espaço. O exame da quantidade de pessoas e dos tipos diferentes que formam o conjunto de frequentadores do aeroporto terá inferência capital nas práticas de tempo e espaço neste. Assim, a intenção ao evocar esses números é chamar a atenção para o modo como as pessoas praticam o espaço e o tempo no aeroporto que, por sua vez, depende de muitos fatores. No primeiro olhar, porém, dois desses parecem prevalecer: 1. as características do lugar em si – sua arquitetura, seu aparato de segurança, sua função na sociedade etc.; e 2. as pessoas que frequentam o lugar – quais os seus objetivos nessa frequência, quais os seus hábitos de consumo, como veem e sentem o lugar, a espera etc.

O que é, porém, o “lugar em si” sem os indivíduos? E o que é o tempo sem o sentido atribuído por eles? Eis novamente a fala do arquiteto responsável pelo projeto do aeroporto

---

<sup>98</sup> Presidente Fernando Henrique Cardoso na inauguração do aeroporto de Fortaleza. Revista *Check In*, março de 1998, p.40.

<sup>99</sup> Esse número reflete a simples divisão da quantidade total de passageiros no ano de 2008 (3,5 milhões de passageiros) pelos 365 dias do ano. Reconheço que durante os diferentes dias da semana ou mesmo no decorso dos diferentes dias do ano, de acordo com variáveis como fim ou começo do ano, período de férias escolares, período em que há eventos em Fortaleza etc., o número de passageiros aumenta ou diminui.

para começar a responder a essas perguntas. Para Deusdará, na hora que as pessoas se apropriam do espaço, elas o mudam, a

[...] arquitetura sem gente dentro não existe, são ruínas. Os usos dos espaços eles (sic) só tem sentido com a presença humana dentro. Nós é que damos o uso ao espaço e não o nome que eu bote lá. Não é porque eu escrevi lá capela que vai ser uma capela... e isso é muito natural do ser humano, se apropriar do espaço.<sup>100</sup>

Consoante expresso anteriormente, tempo e espaço tornam-se medida e valor somente na conjunção das relações sociais no seio das sociedades, bem como nas apropriações individuais baseados nos investimentos de sentido e sentimentos a eles atribuídos. Deixam de ser simplesmente “tempo” e “espaço” para tornarem-se, por exemplo, “tempo-devir” (ZARIFIAN:1989) ou “lugar antropológico” (AUGÉ:1994), nessa dialética processual que se conjuga das práticas de espaço e práticas temporais dos indivíduos às práticas das instituições (Estado, empresas privadas, organizações não governamentais).

O espaço do aeroporto torna-se um território com ênfase na segurança no momento em que representa, para o Estado, um funil ou filtro por meio do qual ele pode joeirar a massa ou o fluxo de passageiros, objetivando a proteção da sociedade ou do País, porém se faz também um território de “insegurança” para o passageiro tomado pelo pavor de “tirar seus pés do chão”, medo este ainda potencializado pela veiculação na mídia do mais recente acidente aéreo.

Como demonstra Certeau (1994), o espaço e o tempo constituem essa oposição tensa e criativa entre o planejador, que se utiliza das estratégias de organização do lugar, e os usuários (praticantes), portadores ou inventores de táticas.

É cara à presente análise, portanto, essa dialética proposta por Certeau, que constitui o tempo e o espaço no aeroporto. Passarei ao exame da primeira parte desta dialética, constituída pelas práticas de tempo e espaço daqueles que podem atualizar ou modificar o caminho: os caminhantes, em uma análise das “invenções do cotidiano” dos comerciários e usuários do aeroporto. Saber, então, como os usuários, funcionários e comerciários do aeroporto o praticam sob o espectro espaciotemporal e quais táticas e criatividade se sobressaem na relação entre comerciários, funcionários e passageiros, foram motivos que orientaram a reflexão que se segue.

---

<sup>100</sup> Entrevista concedida ao autor, em 08 de janeiro de 2009.

#### 4.1 Percepção e uso de tempo e espaço no aeroporto

Da observação das atitudes e comportamentos de funcionários e usuários do aeroporto, bem como das entrevistas com eles realizadas, foi possível detectar determinadas práticas convergentes em relação a uso, atribuições de sentido e sentimentos, percepções e produções de significados do espaço e do tempo do aeroporto de Fortaleza.

Desta forma, o que será exposto nesse tópico levará em conta tais recorrências, sem, contudo, desprezar as ideias que divergiram, localizando-as no contexto principal. Dois são os principais elementos norteadores dos pontos que serão a seguir examinados: espera e pressa.

Ao buscar o significado de espera no dicionário, tem destaque a amplitude do conceito, sendo dado perceber o seu alcance no âmbito das inúmeras atividades dentro do aeroporto. Quem está à espera no aeroporto e à espera de quê? Se o passageiro está à espera do seu voo, nesse sentido, ele “aguarda”, mas ele também “está na expectativa” ou ainda ele “tem fé ou esperança” e “conta com a realização de uma coisa desejada, prometida” e “imagina”, “supõe” que os procedimentos ocorrerão no momento certo, no lugar exato e da forma correta. Não é só o passageiro, contudo, que vive a espera, pois o engraxate, assim como aqueles que sobrevivem da venda de produtos e serviços no aeroporto, é um dos que mais espera nesse sentido plural da palavra, na medida em que passa o dia todo a “conjeturar” sobre quantos clientes obterá e “imagina” quanto irá faturar naquele dia e o que poderá comprar a fim de levar até a casa para aqueles que também o esperam. A “fé” e a “esperança” também são compartilhadas pelo marido que aguarda a chegada do voo da esposa, dos pais que esperam filhos e vice-versa, dos amigos que se encontram. Espera do jornalista que diariamente “estaciona” no “funil”, na “suposição” de que fará uma grande entrevista para oferecer ao seu jornal e leitores, espera essa potencializada pelo fato de que ele não sabe a quem entrevistará e que assuntos estarão em pauta, pois, como exprime o jornalista Tarcísio Colares, “tudo é no improviso”<sup>101</sup>; a espera ainda do inusitado por parte daqueles que se consideram privilegiados de trabalhar com a novidade diária, em uma rotina de poucas repetições em relação às demandas que surgem.

Aliada à espera, porém, há a pressa. Feito o mesmo procedimento em relação ao dicionário, encontramos a riqueza do termo. O passageiro quer velocidade, leveza e rapidez

---

<sup>101</sup> Segundo o jornalista Tarcísio Colares, praticamente todas as entrevistas realizadas por ele não têm uma pauta pré-estabelecida, de forma que tanto de sua parte, quanto do entrevistado, perguntas e respostas tomam forma no improviso. As entrevistas são normalmente realizadas no que ele chamou de “funil”, ou seja, a área que antecede a sala de embarque e a que precede o portão de desembarque. Entrevista concedida ao autor em 16 de outubro de 2008.

no atendimento de suas demandas, pois tem “necessidade intensa de atingir um objetivo”, em um grande afã por ver realizado aquilo que supôs que seria. A pressa pode levar a precipitação, irreflexão, que, por sua vez, é possível de produzir impaciência, aflição, sofreguidão. A pressa do passageiro, no entanto, pode refletir satisfação para o funcionário que se sente bem no contato com o novo, que não tem tempo para sentir o peso do passageiro, pois “as pessoas, até mesmo o passageiro, o nome já diz tudo: passageiro, passa”<sup>102</sup>.

Portanto, do contexto marcado, dentre outras coisas, pela espera e pela pressa, emergem pontos que condensam a análise das práticas de espaço e de tempo dos funcionários e usuários do aeroporto. Destes, a análise dos dados da pesquisa de campo e das entrevistas recaiu sobre os passageiros em todas as áreas do aeroporto, com predominância para aqueles que se encontravam na “praça de alimentação” e sala de embarque (pontos com maior concentração de passageiros no aeroporto de Fortaleza), funcionários que trabalham com a venda de produtos e serviços (companhia aérea, locadora de carro, venda de sandálias, alimentação, livraria etc.). Assim não estão contemplados nos pontos que serão a seguir analisados os acompanhantes e funcionários envolvidos direta ou indiretamente com a segurança, pois estes serão objeto de análise de um item subsequente deste mesmo capítulo, na medida em que analiticamente estarão mais bem contextualizados na reflexão sobre liminaridade no aeroporto.

Para os comerciários retrocitados, as principais características do aeroporto se relacionam aos aspectos a seguir. O primeiro deles diz respeito à novidade constante: na pesquisa, uma das perguntas feitas aos funcionários era sobre o que eles mais gostavam no seu trabalho no aeroporto e o assunto que surgia com maior frequência era o da “novidade” possibilitada pela dinâmica em que os clientes surgiam e iam embora. Trabalhar no aeroporto, para a maioria dos entrevistados, era viver numa constante mudança, na qual as rotinas de trabalho perdiam espaço para as novas e inusitadas situações que não deixavam de acontecer no dia-a-dia de trabalho. Esse fator se ratificava quando a pergunta dizia respeito à possibilidade de se identificar diferenças do trabalho no contexto do aeroporto em relação a outros ambientes de trabalho. Uma funcionária da loja de telefones celulares apontou a dinâmica, a quebra da rotina como o ponto que mais a atraía em seu trabalho no aeroporto, e o que mais o diferenciava do trabalho em outros ambientes:

---

<sup>102</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma companhia aérea, em 20 de janeiro de 2009.

[...] numa empresa fechada, por exemplo, você vê as mesmas pessoas sabe? Só aquele pessoal ali que trabalha com você, eu particularmente não gosto, eu gosto de tá em movimento, de tá vendo novidade (sic), e aqui é o local entendeu?<sup>103</sup>.

O local do movimento, da novidade: é assim que muitos funcionários caracterizam o aeroporto e, com esta característica, constituem suas práticas de tempo e espaço. Trabalhar no aeroporto tem como fator primordial estar adaptado a esse dinamismo e, em muitos casos, identificar-se com ela, na medida em que ela se transforma em de seus principais pontos de atração. Segundo ainda uma funcionária de uma companhia aérea, “gosto mais desse agito, dessa movimentação, não gosto de coisa parada”.<sup>104</sup>

Outro fator importante diz respeito ao aprendizado, pois, como é presente nos depoimentos dos entrevistados, trabalhar no aeroporto é ter a possibilidade diária de atualizar-se, seja encontrando formas diferentes de realizar os mesmos procedimentos ou mesmo tendo que se reinventar em relação a estes devido ao cabedal de possibilidades que surgem das demandas dos passageiros; trabalhar no aeroporto é estar permanentemente preparado para acontecimentos repentinos e desafiantes. Além disso, o estado de coisas no qual se encontra o aeroporto é muito inconstante, haja vista que a calma se transforma rapidamente em “agito” e vice-versa, constituindo-se em uma das principais diferenças em relação a outros ambientes de trabalho, como expressa outra funcionária de companhia aérea:

Sim, é bem diferente [o aeroporto em relação a outros ambientes de trabalho], porque é uma dinâmica, na verdade é um aprendizado, cada dia é diferente, você vive situações diferentes, diferente de você está num escritório e ter já uma noção do que vai acontecer, aqui não, a gente nunca sabe o que realmente vai acontecer, de repente tá tranquilo e de repente pode acontecer um problema com o voo, com o passageiro, na verdade é bem diversificado, é diferente mesmo. Embora tenha uma rotina, mas essa rotina é quebrada constantemente.<sup>105</sup>

Qual a principal fonte geradora desta dinâmica e constante quebra de rotina? O depoimento da funcionária uma empresa de venda de alimentos dá um verdadeiro norte à resposta, pois para ela o trabalho no aeroporto “nunca é a mesma coisa”, pois, porquanto, embora a empresa e o aeroporto exijam dela um padrão de qualidade no atendimento, bem como em relação ao produto que ele está vendendo, “os passageiros são sempre diferentes, agem de maneira diferente”, ou seja, o funcionário convive com esta dupla e aparentemente paradoxal situação de lidar e estar preparado para demandas constantemente diferenciadas que se reinventam dia-a-dia por parte dos clientes, mas, ao mesmo tempo, cuidar de um modelo,

<sup>103</sup> Entrevista concedida ao autor, em 09 de outubro de 2008.

<sup>104</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma companhia aérea, em 20 de janeiro de 2009.

<sup>105</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma companhia aérea, em 28 de janeiro de 2009.

de uma norma a ser seguida e a ser oferecida a qualquer um de seus possíveis e indiferenciados clientes.

Ainda sobre a inferência do passageiro, ressalte-se que a importância deste quanto à produção da dinâmica para o funcionário vai além do já exposto, na medida em que o funcionário do aeroporto, igualmente de escritórios (para pensar um exemplo muito utilizado pelos próprios passageiros nas comparações), também permanece no mesmo lugar, pois deve guardar o seu ponto ou quiosque. Uma funcionária assim respondeu à pergunta sobre a diferença entre trabalhar no aeroporto em relação a outros ambientes de trabalho: “meu outro trabalho que eu tive é mais assim, você fica ali restrito aquele local, você fica mais preso, aqui você conhece mais gente, conversa mais, conhece pessoas diferentes<sup>106</sup> ...”.

Indagada sobre se no aeroporto ela também não estava restrita em relação à circulação, pois, assim como os outros funcionários, ela tem que estar sempre junto ao seu ponto, tanto para atender aos clientes quanto para evitar furtos etc., ela respondeu que, embora fosse verdade, “não, tô restrita ao meu local, mas não é igual a um ambiente fechado entendeu?”. Indagada ainda sobre se então não era ela exatamente quem circulava, sendo, nesse ponto, igual a outros ambientes de trabalho, mas se não era o público, os clientes que imprimiam movimento ao seu ambiente de trabalho, ela interrompeu o questionamento enfaticamente: “Isso!”. Ou seja, o cliente, o passageiro, o acompanhante, o visitante do aeroporto determina sua dinâmica e propicia aos funcionários a quebra constante da rotina que enseja a sensação, por parte do funcionário, de que o tempo passa mais rápido no aeroporto.

Os funcionários entrevistados e observados na pesquisa revelaram ser essa uma característica das mais apreciadas por eles em relação a ter o aeroporto como ambiente de trabalho. Este é um ponto especialmente interessante na medida em que permite traçar uma diferenciação entre a concepção de tempo e espaço ou das próprias práticas espaciais e temporais do passageiro e do funcionário. Para aquele que permanece, o funcionário, a passagem do tempo ou a sensação de vagarosidade ou rapidez deste dependerá da dinâmica a que está submetido, ou melhor, da quantidade de tarefas, de procedimentos, da quantidade de pessoas atendidas. O tempo do funcionário, neste sentido, pode ser pensado como um “tempo leve”, haja vista que sua passagem é menos sentida. Não dá tempo para olhar o relógio em dias de grande movimentação e, como dizem, “quando se percebe, o horário de trabalho acabou”. Para uma funcionária de um quiosque de venda de alimentos, trabalhar no aeroporto é “bom porque geralmente o cliente é rápido, já sabe o que quer e sempre tá movimentado, as

---

<sup>106</sup> Entrevista concedida ao autor, em 09 de outubro de 2007.

horas passam mais rápido”<sup>107</sup>. O perfil do cliente também se configura como um diferencial, conforme será abordado mais à frente, pois, na visão dos comerciários do aeroporto, trata-se de um cliente de um “melhor nível cultural e social”, portanto, segundo eles, “mais fácil de lidar”, o que só aumenta a sensação de leveza.

As implicações sobre a rotina de trabalho do funcionário, portanto, são claras, pois, como afirmou um funcionário da livraria, o aeroporto “é um ambiente de pressa, [onde] a gente tem que correr contra o tempo porque senão o passageiro acaba se atrasando, perde o voo...”<sup>108</sup>.

Portanto, embora leve, o tempo do funcionário traz ainda a implicação da pressa do passageiro. É necessário dar conta com destreza da demanda, pois o voo do passageiro pode estar em “última chamada” ou “embarque imediato”, fazendo-se necessário proceder do modo mais rápido possível.

Assim, para o passageiro, o tempo no aeroporto tem peso maior, pois ele se impõe como um imperativo que determinará todo o seu deslocamento dentro deste, sendo que, neste caso, as práticas temporais terão uma inferência decisiva sobre as práticas de espaço. Por onde andar; que atividades fará ou que equipamentos utilizará; todas essas atividades do passageiro no espaço do aeroporto estarão condicionadas à quantidade de tempo de que ele dispuser para fazê-las, tendo por medida ou base o horário do voo. Neste mesmo sentido, estão as práticas de espaço do acompanhante. O uso de um restaurante, por exemplo, poderá ser potencializado quando do atraso por três ou quatro horas de um voo que transportará trezentos passageiros. O surgimento de novas necessidades de consumo no aeroporto também pode ser pensado com o emprego desse raciocínio. Uma passageira reclamou que, dos aeroportos pelos quais ela tem que transitar frequentemente, o de Fortaleza propicia poucas opções de atividades de consumo como formas de passar o tempo, pois, para ela, este deveria ter um cinema, um restaurante com área fechada, *shows* de música ao vivo na “praça de alimentação” ou ainda *shows* de dvd’s diversos em telões, dentre outros.

Para o comerciário do aeroporto, de forma geral, o passageiro está com pressa. Para o passageiro, a permanência no aeroporto, por um longo período, configura-se como barreira a impedir a realização de suas tarefas diárias, conforme está expresso a seguir. Desta forma, há a conexão com os três próximos itens que dizem respeito a: necessidade, por parte do passageiro, de controlar o tempo; “leitura” da pressa dos passageiros por parte dos

---

<sup>107</sup> Entrevista concedida ao autor e por uma funcionária de uma empresa alimentícia, em 09 de outubro de 2007.

<sup>108</sup> Entrevista concedida ao autor e por uma funcionária de uma empresa alimentícia, em 14 de outubro de 2007.

funcionários; das consequências desse processo sobre a relação entre passageiros e funcionários.

A respeito da necessidade de controle do tempo, vários dos passageiros entrevistados na pesquisa afirmaram ter preocupações quanto ao tempo de chegada ao aeroporto. A necessidade e a preocupação com o controle do tempo têm duas motivações principais: a primeira é a de não perder o horário do voo. Trata-se de uma inquietação muito presente e bastante conhecida de forma geral. A outra, entretanto, diz respeito à tentativa de reduzir o máximo possível a “perda de tempo”, ou seja, o tempo passado dentro do aeroporto é visto pelos passageiros como um tempo perdido que poderia ser gasto em outras atividades.

De forma geral, portanto, os passageiros afirmaram procurar passar o menor tempo possível dentro do aeroporto, argumentando que isso evitaria o desperdício do tempo. Como relataram esses passageiros ao serem perguntados sobre o que se pode fazer no aeroporto: “procuro passar o menor tempo possível no aeroporto (...) é hora perdida de trabalho (...) eu quero ficar aqui dentro menos tempo possível”.<sup>109</sup>

Eu tento ficar o mínimo de tempo possível dentro do aeroporto, apenas quando não é possível como agora que eu tive que chegar com antecedência (...) na medida em que eu posso, eu chego no horário, ou seja, faltando pouco tempo para poder entrar, numa margem de segurança. Se tiver no meu alcance eu tento chegar dez, quinze minutos antes do embarque e vou direto pro embarque.<sup>110</sup>

A sensação de perda de tempo se potencializa de várias formas e tem diversas motivações: o passageiro que está voltando para casa quer se reencontrar com os seus, está encerrando um ciclo desde a viagem e a permanência no aeroporto significa o prolongamento desta; o passageiro que está indo se encontra na expectativa da concretização da viagem e, independentemente do motivo desta, a permanência no aeroporto significa o adiamento da realização desse ímpeto, somente se concretizando no momento em que a viagem aérea se finda.

Os atrasos nos horários de partida e chegada - que se exacerbam nos períodos de alta estação (no caso do Ceará, basicamente o período de férias escolares – dezembro e janeiro, junho e julho), ou quando da realização de eventos de grande porte, como a “micareta” ou “carnaval fora de época” “Fortal” (que ocorre no mês de julho) – tornam-se especialmente sentidos no aeroporto, pois como comentou um passageiro, o atraso é especialmente motivo de reclamação no aeroporto,

---

<sup>109</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 09 de outubro de 2007.

<sup>110</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 10 de outubro de 2007.



[...] porque é um tipo de serviço que pressupõe que dá celeridade, rapidez, você teoricamente não vê isso numa rodoviária, as pessoas ficam de meia hora esperando o ônibus, ninguém se estressa porque normalmente vai ficar mais tempo do que isso, já no aeroporto as pessoas que viajam com frequência grande ficam um pouquinho estressadas....<sup>111</sup>

O serviço de transporte oferecido no aeroporto é considerado “célere”, principalmente na comparação com os demais meios de transporte, como o de ônibus urbanos. Além disso, o avião é um meio de transporte que tem grande capacidade de ligar os mais longínquos pontos do País em um tempo menor se comparado ao rodoviário e ferroviário.

A expectativa de celeridade dos serviços aeroportuários, aliada, portanto, à visão de que o tempo passado no aeroporto é “tempo perdido” (no sentido do “uso-econômico-do-tempo – Thompson ou do “tempo especializado” – Zarifian) infere sobre as práticas temporais do passageiro no aeroporto, no sentido, principalmente, de fazê-lo planejar-se quanto ao uso deste tempo, como diz este passageiro: “eu procuro me anteceder bastante em relação ao horário, eu procuro fazer minha mala no dia anterior (...) já faço um levantamento de tudo isso, do tempo que vou gastar com transporte”.<sup>112</sup>

Percebe-se, portanto, a necessidade de controle do tempo, para o passageiro, nas atividades que antecedem a ida, bem como as que ocorrem no próprio aeroporto. Esse sentido justifica a visão de que o passageiro, geralmente, está com pressa ou pelo menos se encontra na “vertente de sair”.

Outra característica do aeroporto é a pressa dos passageiros ou a “vertente de sair”: para o comerciário do aeroporto, o cliente, o passageiro, tem como principal característica a pressa. Segundo o funcionário de uma locadora de carros, no aeroporto,

[...] a pessoa tá sempre na *vertente de sair* ou quando chega já quer pegar um carro, já quer ir pro hotel porque tá cansado ou porque tá atrasado, ou porque já tá em cima da hora, e quando chega porque o voo já tá atrasado também, sempre essa correria.<sup>113</sup>

O passageiro se encontra, tanto chegando quanto partindo de viagem, na “vertente de sair”. Sair de onde? Será que sair do aeroporto não seria o grande objetivo de todos os passageiros? Afinal, o aeroporto não é o espaço ou o equipamento que possibilita as transições?

<sup>111</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 13 de setembro de 2008.

<sup>112</sup> Entrevista concedida ao autor, em 20 de dezembro de 2007.

<sup>113</sup> Entrevista concedida ao autor, em 03 de outubro de 2007 - grifei.

O passageiro deriva ou traduz (dois dos sentidos do verbo verter) suas práticas de espaço de seu objetivo: o objetivo de passar, de ser passageiro no sentido lato da transição tempo/espacial e esta passagem se dá pelo aeroporto, que, por sua vez, se configura como barreira e, ao mesmo tempo, ponte espaciotemporal. A pressa do passageiro, portanto, significa a pressa de chegar, seja lá onde for.

Todas essas características refletem diretamente na relação do passageiro com todos os que se encontram no espaço (outros passageiros e funcionários) bem como com o próprio lugar. Neste sentido, os funcionários são capazes de elaborar perfis dos passageiros, como relatam a gerente de uma locadora de carros e a funcionária do quiosque de produtos heráldicos: “geralmente o perfil do cliente do aeroporto é aquele perfil de gente que é muito apressada, que já chega se pudesse só entrar, pegar a chave do carro e ir embora<sup>114</sup> ...”;

[...] depende muito do passageiro [a possibilidade de se fazer amizade] porque cada um tem seu perfil: tem passageiro aqueles mais apressados, tem aquele que gosta de ser mais amigo, tem passageiros aqui que tornam-se um amigo, que passam ‘oi, tudo bem?’.<sup>115</sup>

Há basicamente dois perfis de passageiros, segundo a leitura dos funcionários/comerciários, que podem ser traçados considerando o tempo que este possui e sua disposição para conversar.

A “vertente de sair” do passageiro, como já destacado, produz a sensação de passagem rápida do tempo para o comerciário, mas de que outras formas ela interfere nas relações sociais entre eles - passageiros e funcionários ou comerciários? Alguns pontos se destacam aqui: a ida periódica de alguns passageiros ao aeroporto, bem como a utilização periódica de determinados serviços, abrem espaço para a produção de certa intimidade ou ainda de amizade entre funcionários e passageiros. Como acentua a mesma funcionária anteriormente citada: “a gente tem alguns clientes que já são mais entrosados quando a gente chega, a gente já chama pelo nome, já não tem tanta formalidade... pela frequência, porque existem pessoas que sempre vem e alugam com a gente...”.

A formalidade é destacada como ponto importante na relação entre funcionários e passageiros, entretanto, quando ela deixa de ser exigida ou quando ela é quebrada, tem-se uma relação de amizade entre ambos. Chamar o cliente pelo nome, como ressaltou a funcionária, é um fator que também demarca a constituição de um vínculo que supera as limitações de uma relação cliente-funcionário. Esse processo é gerado pela frequência com que o passageiro vai

<sup>114</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma locadora de carros, em 09 de outubro de 2007.

<sup>115</sup> Entrevista concedida ao autor pela funcionária do quiosque de venda de produtos heráldicos, em 09 de outubro de 2007.

ao aeroporto e utiliza serviços como das companhias aéreas, locadoras de carro, loja de telefone celular, compra de sandálias etc.

Há passageiros que vão ao aeroporto toda semana, o que propicia a possibilidade de relações menos formais até para quem trabalha há pouco tempo, como nos mostra o relato a seguir:

Eu já tenho amizade, esse mês e quinze dias que eu tô aqui (sic) tem um sr., ele é até empresário, toda vez que ele passa, ele viaja duas, três vezes na semana, Recife... toda vez que ele passa ele conversa comigo, para saber como é que tá o movimento, se eu tô gostando, já tem assim... Alguns executivos, três rapazes, eles pára pra conversar, para saber como é que está o movimento....<sup>116</sup>

A frequência constante, aliada ao bom atendimento (na visão dos próprios funcionários/comerciários), pode ocasionar, ainda, uma fidelidade do cliente. Para o engraxate, por exemplo, há clientes que lhe concedem exclusividade no trato de seus sapatos:

Eu tenho clientes que é sagrado, raramente ele engraxa em outros cantos, passa por outros aeroportos ‘- não, eu vou engraxar em Fortaleza’, e eu já tenho clientes que já vem direto... ele pode ir para qualquer Estado, mas ele passa... ‘- não, eu vou engraxar em Fortaleza’, então automaticamente ele já vem engraxar logo aqui.<sup>117</sup>

Embora o engraxate seja um caso exemplar no aeroporto, pois ele ali exerce atividades de trabalho há 28 anos (primeiro como lavador de carros e zelador, somente depois como engraxate), é necessário levar em conta esse aspecto da produção de uma fidelidade ou freguesia. Não é importante perguntar se de fato os clientes dele deixam de engraxar seus sapatos em outros aeroportos para engraxar com ele no aeroporto de Fortaleza, mas sim se o fato de ele também estar há muito tempo no aeroporto conta na conquista de seus clientes. Neste caso, a frequência é fator que advém de ambos os lados, cliente e prestador de serviço.

De uma forma ou de outra, há outro fator potencializador das relações entre funcionários e passageiros: o surgimento de um problema. A resolução de um problema do passageiro por parte do funcionário é muitas vezes apontada como primeiro ato de uma relação que pode se constituir em amizade, consoante relatam duas funcionárias de companhias aéreas:

---

<sup>116</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, em 09 de outubro de 2007.

<sup>117</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, em 09 de outubro de 2007.

Às vezes o passageiro tem um problema que você acaba resolvendo é uma coisa realmente difícil, ele, tipo assim, mantém um elo com você, quer te agradar, te dá um presente por você ter resolvido aquilo e aí acaba surgindo uma amizade, eu tenho várias amizades aqui.<sup>118</sup>

Às vezes assim, você está resolvendo algo pra ele, tentando resolver o problema, acaba resolvendo e aí você tem a história da afinidade, porque antes existe a afinidade, e aí acaba tendo afinidade e ficando amigo, não aquele amigo íntimo, porque na verdade eu não sou muito de ter amigo pra levar pra minha casa e nem ir pra casa de ninguém, mas assim - que liga, que pergunta, que se preocupa como é que tá, que aparece de vez em quando... a gente nem quer às vezes, mas eles acabam vindo até a gente.<sup>119</sup>

Esse fato remete ao que Marc Augé (1994) entende ser característico de lugares como aeroportos: que o diálogo é substituído pelo texto (as placas indicativas, a tela das caixas rápidas dos bancos ou até mesmo o *écran* de informações de horários de chegada e partida de voos etc.) ou pelas senhas que concedem acesso (passaporte, passagem aérea, carteira de identidade, dinheiro, cartão de crédito etc.), sendo, entretanto, novamente posto em cena quando há um problema com um dos mediadores citados; ou seja, para Augé, o diálogo nos “não-lugares” perde importância, voltando a tê-la somente quando os elementos de mediação que o substituíram falham: o passaporte está vencido, o cartão não é autorizado, o caixa rápido está desligado, a placa indicativa está apagada etc.

Embora seja asserção interessante, a proposta teórica do autor não pode ser pensada ao pé da letra, pelo menos de forma generalizada, já que no aeroporto objeto desta pesquisa as conversas esporádicas são um elemento característico das relações que permeiam o seu cotidiano. No presente estudo, portanto, o problema, seja ou não com as “senhas” ou “textos” como mediadores, potencializa o estabelecimento de relações, sendo que muitas delas já ocorrem por outras razões, já apontadas.

A relação dos funcionários com os passageiros possui, ainda, um atrativo, para os primeiros, bastante presente na fala dos interlocutores da pesquisa: o que eles apontam como “nível cultural” dos passageiros ou frequentadores do aeroporto. Quando perguntados sobre o que mais gostavam de seu trabalho no aeroporto e qual a diferença entre trabalhar no aeroporto em relação a outros ambientes de trabalho, praticamente todos os funcionários fizeram alguma menção ao fato de que as pessoas com as quais eles lidam no dia-a-dia do aeroporto são “mais educadas”, diferenciadas devido ao nível cultural, “mais cultas” etc, como afirmou uma funcionária do quiosque de venda de sandálias: “eu acho melhor [trabalhar

<sup>118</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, em 04 de janeiro de 2009.

<sup>119</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, em 05 de janeiro de 2009.

no aeroporto e atender aos passageiros], são mais educados”.<sup>120</sup> Essa classificação, na verdade, também se estendia, em alguns casos, aos próprios funcionários, de forma que eles consideravam os seus colegas também pessoas com bom nível cultural. Assim, trabalhar com pessoas diferentes e diferenciadas do ponto de vista cultural (colegas de trabalho e clientes), poder ter contato com pessoas diferentes daquelas com quem lidam no cotidiano do bairro onde moram, constitui-se uma grande vantagem de quem trabalha no aeroporto, na visão dos próprios. O engraxate entrevistado apontou, ainda, como fator de seleção, o destino do passageiro, referindo-se, nesse caso, aos políticos, pois, como afirma ele, “a gente trabalha com pessoas mais... que vai a Brasília esses cantos assim...”<sup>121</sup>.

O aeroporto parece funcionar, nesse sentido, como uma espécie de filtro das relações de classe, na opinião de uma funcionária de uma locadora de carros, na medida em que o “nível cultural” de seus frequentadores é maior, porque “não é todo mundo que tem condições de frequentar [o aeroporto] ou de viajar de avião...”.

De forma complementar, uma funcionária do quiosque de venda de sandálias refere-se a essa frequência de “melhor nível cultural”, quando diz:

[...] porque a gente aqui assim é mais, classe social que eu tô falando né, é mais classe A e classe B, a forma das pessoas virem falar com você é diferente né, o atendimento mesmo, até as pessoas daqui mesmo que trabalham aqui (...) eu acho que são mais educadas, não conhecem, não vê, mas cumprimentam, não tem muito ligamento, mas cumprimentam, em outros lugares eu num vi muito isso não.<sup>122</sup>

Assim, a relação entre funcionários e passageiros constitui-se basicamente por esses termos postos: os funcionários ou prestadores de serviços tendem a tratar o passageiro com formalidade, tendo em vista considerá-los pessoas de nível cultural superior ao das pessoas com as quais lidam no cotidiano fora do aeroporto. Os passageiros quase sempre estão com pressa, o que dificulta a aproximação. Esta se dá, porém, quando o passageiro usa frequentemente os serviços oferecidos no aeroporto. Então, a formalidade tende a diminuir, o que denota haver uma aproximação maior entre ambos, podendo ensejar amizade e/ou fidelidade por parte do passageiro em relação aos serviços oferecidos.

Essas conclusões, entretanto, foram baseadas quase exclusivamente no depoimento dos comerciários do aeroporto, pois nenhum passageiro fez referências à amizade com estes.

<sup>120</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, em 09 de outubro de 2007.

<sup>121</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, em 09 de outubro de 2007.

<sup>122</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de vende de sandálias, em 09 de outubro de 2007.

Quando perguntados sobre a relação com os funcionários, a maioria respondeu considerá-los educados e prestativos no atendimento, mas mostraram-se reticentes quanto à possibilidade de amizades com estes.

Pode-se creditar isso, em parte, aos locais onde, predominantemente, as entrevistas foram feitas. No caso da sala de embarque, o passageiro encontra-se no momento máximo da “vertente de sair”, pois além de estar em uma área restrita, encontra-se normalmente a minutos do embarque. Neste sentido, a possibilidade de encontrar passageiros que não costumam circular pelo aeroporto é maior. Esse argumento, entretanto, não tem a mesma pertinência para a “praça de alimentação” (o segundo lugar onde predominantemente ocorreram as entrevistas).

Certamente, dentro das possibilidades de “perfil” de passageiro, sugerida pelos próprios funcionários – do passageiro mais apressado e do passageiro que conversa e enseja relacionamento mais próximo ou menos formal – as entrevistas tenham aleatoria e predominantemente recaído sobre o primeiro perfil. Isto é perceptível na análise das práticas dos passageiros quanto à necessidade de controle do tempo. As atividades de leitura e uso do *notebook* na passagem do tempo, comentadas a seguir, também o elucidaram.

O fato é que, ao contrário do que sugerem teorias como a dos “não-lugares”, a relação entre funcionários e passageiros pode, no caso do aeroporto de Fortaleza, estabelecer-se além dos mediadores do “texto” e da “senha”, embora não se neguem a presença e a importância destes, conforme será tratado no próximo capítulo.

O aeroporto é um lugar predominantemente voltado para a transição, transfigurada na viagem, e, entretanto, em decorrência de vários fatores, como a necessidade de controle, por parte da burocracia, de uma série de dados dos passageiros, do avião, do tempo gasto com o despacho de bagagens, dentre outros, o passageiro é obrigado a permanecer por certo tempo no aeroporto. Com essa constatação, procurei ver o que o passageiro faz durante esse tempo no aeroporto, ou seja, as práticas de espaço e temporais. As atividades mais apontadas foram: a leitura, o emprego do *notebook* e o uso da “praça de alimentação”, onde se observa o consumo, por parte dos passageiros, de alimentos e dos diversos produtos ali vendidos (roupas, artesanato, remédios, livros, cd’s etc.), conforme relatou uma passageira: “eu costumo ler, pego um livro vou ler, fico lendo, depois canso, levanto, dou uma voltinha, olho uma loja, uso o computador”.<sup>123</sup>

---

<sup>123</sup> Entrevista concedida ao autor por uma passageira, em 11 de outubro de 2007.

A leitura predominou no depoimento dos passageiros, configurando-se como a principal atividade apontada por eles durante o tempo de estada no aeroporto. Conforme relatam esses passageiros ao serem perguntados sobre o que faziam no tempo em que permaneciam no aeroporto, a leitura se apresentou como a principal atividade: “passo meu tempo com leitura, sou estudante da bíblia né...”<sup>124</sup>; “leio um pouquinho, leio um livro, jornal”.<sup>125</sup>

O uso do *notebook* ou computador portátil, embora não tenha sido citado na mesma medida da leitura na fala dos passageiros, pulula ao olhar quando são observados os passageiros na sala de embarque e, principalmente, na “praça de alimentação”.

Ambas as atividades estão em acordo com a afirmação, por parte dos passageiros, de que o tempo de permanência no aeroporto é “tempo perdido”, sendo utilizadas, as duas, como forma de recuperar esse tempo. Seja no uso do *notebook* ou na leitura de um livro, o passageiro busca o preenchimento do tempo, trabalhando, estudando ou entretendo-se, relaxando.

Com certeza, este ponto merece um estudo específico não desenvolvido nesta pesquisa. Um estudo dos hábitos de consumo dos passageiros, ou das atividades que realizam durante o tempo de espera, traria uma visão mais abrangente sobre este ponto.

Durante as observações de campo, no entanto, foi possível perceber o uso constante e comum dos *notebook's* e livros como aquilo interpretado, primordialmente, como forma de preencher o tempo de espera do voo.

A praça de alimentação é concorrida diuturnamente, observação que também situa o consumo dos serviços e produtos disponíveis nesse ponto como atividade relevante nas práticas de espaço dos passageiros, bem como dos acompanhantes destes no aeroporto.

Outra característica que chamou a atenção da relação dos funcionários/comerciários entre eles mesmos diz respeito à constante alusão, nas entrevistas, à existência de uma “comunidade aeroportuária” ou, ainda, de que o aeroporto assume características semelhantes a uma “vila”. A ideia de comunidade, como referida pelos comerciários do aeroporto, possui alguns elementos que podem ser condensados nos seguintes pontos: a interligação ou interdependência dos serviços e produtos oferecidos no aeroporto; a necessidade de dividir os gastos, com, por exemplo, lanche, como forma de amenizar os altos preços dos produtos vendidos no aeroporto; a necessidade de vigilância constante aos postos de trabalho.

---

<sup>124</sup> Entrevista concedida ao autor por uma passageira, em 13 de setembro de 2008.

<sup>125</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 13 de setembro de 2008.

Como diz a funcionária de uma companhia aérea, há uma forte ligação entre todos os setores do aeroporto, que juntos formam uma coisa só, expressa pela ideia de “comunidade aeroportuária”:

[...] todos precisam um do outro, é uma sequência, o passageiro precisa do carro, aí elas [funcionárias das locadoras de carro] vem até a gente. De quando em quando acontece isso, até o taxista, locadora de carro. Então é como eu te falei, é toda uma interação, alimentação, praça de alimentação, companhia aérea, a própria INFRAERO, que a gente acaba conhecendo todo mundo....<sup>126</sup>

Ou ainda como relata outra funcionária: “sim, vai do servente à limpeza do banheiro... *tudo é um todo* que forma o aeroporto, além da INFRAERO<sup>127</sup>”. A comunidade assim se constitui, uma vez que todos os serviços oferecidos no aeroporto têm ligação uns com os outros, ou seja, que um depende do outro para que o “todo” funcione a contento.

Outro ponto presente em algumas entrevistas foi a necessidade de dividir os gastos no momento de se consumir alguma coisa no aeroporto, pois os produtos vendidos ali são considerados caros pelos próprios comerciários. Assim, segundo uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, é necessário,

[...] aprender a dividir porque as coisas aqui são muito caras e quando um vai comprar uma coisa um pergunta o outro se: ‘- ei, tá a fim de comer isso? Então vamos dividir, um dá tanto e o outro dá tanto’, geralmente é assim, até para comprar uma coca-cola, por aqui realmente as coisas são muito caras a gente realmente divide. Até para olhar o quiosque, dá uma saidinha pra trocar o dinheiro e o outro olha e assim vai.<sup>128</sup>

A camaradagem é muito importante e se estende, portanto, à divisão de gastos e à da necessidade de ter o olhar do outro no ponto de vendas enquanto um vai, por exemplo, ao banheiro. Essa prática é mais frequente nos quiosques do segundo andar, pois nas lojas do primeiro os funcionários contam com o colega da própria empresa ou são obrigados a fechar a loja durante esse pequeno tempo. A vigilância do ponto é muito importante e muito cobrada dos funcionários por parte de seus patrões, conforme relatos dos próprios comerciários.

Além dessas questões de ordem mais prática, no entanto, há, a descontração e a brincadeira como elemento aglutinador e como sentimento de pertença a uma comunidade. Como se pode observar nos relatos, o aeroporto é considerado por alguns funcionários: “um

<sup>126</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma companhia aérea, em 20 de janeiro de 2009.

<sup>127</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma companhia aérea, em 28 de janeiro de 2009 – grifo meu.

<sup>128</sup> Entrevista concedida ao autor, em 09 de outubro de 2007.



ambiente de descontração, a gente até brinca e chama que isso aqui é *uma vila*, todo mundo se conhece, todo mundo brinca com todo mundo<sup>129</sup>;

Aqui é uma verdadeira comunidade, a gente chama comunidade aeroportuária, a gente tem a rádio peão, é muito divertido, todo mundo que está aqui, todo mundo já se conhece, já trabalhou na companhia e passou pra outra, já trabalharam juntos em outras companhias, então é legal, é divertido, você acaba conhecendo todo mundo e de outros setores, tipo assim: pessoal da INFRAERO, pessoal da Polícia Federal, da Receita Federal, então é legal.<sup>130</sup>

Divertir-se, compartilhar os códigos e conhecer o maior número possível de pessoas são atividades que ratificam a “comunidade aeroportuária”, de acordo com os depoimentos dos comerciários, e fornecem ao aeroporto uma áurea de “vila”. O sentido dado a essa palavra aqui diz respeito ao fato de que é necessário se engajar, conhecer os códigos e, ao fazê-lo, o indivíduo estará à mercê de ter as suas ações no aeroporto, e até fora dele, trazidas a público pela “rádio peão”. A fofoca é um fator importante no sentido da constituição da comunidade, atividade esta considerada comum, em muitos casos, a pequenas comunidades ou grupos onde todos têm conhecimento dos atos de todos.

O funcionário de uma empresa de despachos de mercadorias foi além, ao relatar: “isso aqui é uma vila. Ou você se dá bem ou você vai sair”.<sup>131</sup> Tal afirmação não encontrou, entretanto, ressonância no depoimento de outros comerciários senão sob a forma anteriormente descrita, de que trabalhar no aeroporto significa fazer parte de um grupo que vai além dos colegas de empresa ou até mesmo dos funcionários das lojas ou quiosques vizinhos.

A literatura sociológica de teor clássico atentou bastante para a formação, negociação e manutenção dos agrupamentos humanos, tendo em vista a análise das relações sociais com apoio nestes. Assim, por exemplo, Durkheim (1978) perguntou-se sobre como tais agrupamentos não se desintegram facilmente, mesmo havendo uma série de pressões exteriores sobre estes. Em sua resposta, o autor utilizou o conceito de “solidariedade”, para explicar o fator de coesão das comunidades humanas, a sua, ou seja, a sociedade europeia da passagem do século XIX para o XX, industrializada e sob a influência do uso sistemático da eletricidade, do petróleo, do motor de combustão interna etc., e as sociedades distantes das ocidentais, no sentido geográfico e cultural, e então denominadas de “simples” ou “primitivas”.

---

<sup>129</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma locadora de carros, em 09 de outubro de 2007 – grifo meu.

<sup>130</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma companhia aérea, em 28 de janeiro de 2009.

<sup>131</sup> Entrevista concedida ao autor, em 17 de julho de 2007.

O principal fator de diferenciação, para o autor, passa pelo nível de desenvolvimento e complexidade da divisão social do trabalho. Nas sociedades onde as tarefas do cotidiano são realizadas sem maiores níveis de complexidade técnica, de forma que a maioria de seus membros é conhecedora de todos os procedimentos, portanto, onde a divisão social do trabalho não se tem desenvolvido, a coesão se sustenta pela semelhança entre seus membros, o que constitui uma “solidariedade mecânica”.

Na sociedade europeia de seu tempo, por sua vez, as tarefas haviam auferido um considerável nível de complexidade e os indivíduos tornavam-se especialistas em determinadas tarefas, dedicando-se quase que exclusivamente a ela, o que leva o autor a ali verificar uma complexa divisão social do trabalho. Conseqüentemente, a coesão social deixa de ter sua base na semelhança para, ao contrário, constituir-se na diferença, ou melhor, na dependência que os membros do grupo ou as sociedades passam a ter uns dos outros, uma vez que desconhecem como realizar o trabalho do outro, passando a depender daquele para obter o fruto de seu trabalho, o que constitui, então, uma solidariedade do tipo “orgânica”.

Tendo, pois, como referencial a óptica durkheimiana, vê-se que a constituição da “comunidade aeroportuária” passa pela codependência entre seus membros, haja vista a especialização de tarefas. É preciso ressaltar, porém, que, para o autor, a solidariedade “orgânica”, ou antes, a “moral moderna” propicia certo fechamento dos indivíduos em torno de si mesmos, o que resulta em processos de culto à individualidade que submetem a risco a coesão social. Não parece ser este o caso específico do processo de socialização da referida “comunidade aeroportuária”.

Max Weber, por sua vez, pensou de maneira mais direta o conceito de comunidade e, ao contrário de Durkheim, não se preocupou especificamente sobre o porquê da manutenção dos grupos, mas sobre como a “ação social”, ou seja, a ação do indivíduo motivada pelas de outros, constitui os grupos.

No âmbito de sua Sociologia compreensiva, portanto, Weber buscou entender os agrupamentos humanos tendo em vista a “atitude na ação social” (1994, 25), perguntando-se onde repousa tal atitude – se em um sentimento subjetivo de pertença ao mesmo grupo, configurando-se numa ação motivada por *afetividade*, *tradição*, ou se em um “ajuste” ou união de interesses racionalmente orientados tendo como referência *valores* ou *fins*.

No primeiro caso, o autor se refere à “relação comunitária” e no segundo à “relação associativa”, tendo como principal fator da divergência o princípio motivador da ação social. Em relações comunitárias, os indivíduos se acham motivados ao “estar juntos”, haja vista um subjetivo sentimento de pertença ao grupo do qual fazem parte, apoiando-se, portanto, em

todas as “espécies de fundamentos afetivos, emocionais ou tradicionais”, ou ainda “sentimentos de camaradagem”, como exprime o autor.

Nas relações associativas, entretanto, a coesão tem por fundamento o ato pensado, a consideração, por parte de cada um de seus membros, de que é necessário ajustar-se para que se alcance um objetivo comum, uma união de interesses. Este tipo de coesão ou comunidade pode ocorrer sustentado por um “acordo racional por declaração recíproca”, ou ainda ter como referência a crença no compromisso próprio ou a expectativa da lealdade das partes envolvidas.

Para Weber, entretanto, a maioria das relações sociais mescla ambos os aspectos, sendo, portanto, parte comunitária e parte associativa, porque toda relação, por mais que seja motivada pela racionalidade em relação ao seu fim, como, por exemplo, a ação de conquistar clientes, pode ensejar valores emocionais que ultrapassam o fim intencionado e vice-versa.

O mais básico e importante para o autor, no âmbito desta teoria, é que uma comunidade só existe quando está situada sobre a base de um sentimento de situação comum à ação reciprocamente referida, à ação social, e é esta referência que traduz o sentimento de formar a comunidade, o todo do grupo ao qual estão vinculados os indivíduos.

Tanto Weber quanto Durkheim criticam a clássica definição de comunidade realizada por Ferdinand Tönnies, haja vista a oposição que este faz entre sociedade e comunidade, tratando esta última como uma forma “pura”, idealizada. Para ele, a sociedade – metrópole, nação, Estado – é o espaço de convivência que surge com a modernidade e é caracterizado pela frieza, egoísmo, calculismo, onde as normas e os controles emanam da convenção, lei e opinião pública e a motivação do “estar junto” é mecânica, objetiva.

Ao contrário, a comunidade é o espaço do calor, do passado, da aldeia e da família, onde as normas e controles acontecem por meio do costume, do hábito e da religião. A motivação da coesão, por sua vez, é orgânica, afetiva. Para Tönnies, o ser humano oscila entre a conexão e a separação, o coletivo e o individual.

Atualmente, novos elementos surgem no horizonte deste debate, como, por exemplo, as relações sociais mediadas pela internet e as chamadas “comunidades virtuais”. Segundo os estudiosos<sup>132</sup> dessa área o conceito clássico de comunidade deve ser revisitado tendo em vista a novidade inerente a ele não prevista pelos sociólogos acima citados.

Recuero (s/d, *online*), por exemplo, propõe uma reinvenção do conceito. Analisando a diferença entre comunidades virtuais e “comunidades off-line”, ela assinala que um ponto

---

<sup>132</sup> Um debate atual sobre esse tema é realizado pelo sociólogo polonês Zygmunt Bauman em *Comunidade: a busca por segurança no mundo atual* (2003).

problemático da forma como se pensou inicialmente a comunidade virtual foi a aparente ausência da base territorial. A autora demonstra, entretanto, que, para existir, uma comunidade virtual prescinde de uma base no ciberespaço, um lugar público onde os elementos constituintes desta relação possam conviver, ou seja, é necessário um espaço onde se deem as discussões públicas, onde os membros da comunidade possam se encontrar e reencontrar, onde possam passar um tempo “juntos” e elaboram um “sentimento” de pertença.

A dinâmica de constituição do grupo ou da comunidade no campo virtual ou “off-line” está no contexto do estabelecimento de territórios, como já referido em Haesbaert (2006), principalmente ao pensar sobre os sentimentos, sentidos e identificações em modos da acepção etimológica do termo – medo por parte de quem é excluído desse ou satisfação para aqueles que compartilham dele ou como qual se identificam.

Território, conforme definido em Haesbaert, inclui os aspectos físicos e simbólicos. Assim, o território “comunidade aeroportuária” aqui também é físico, porquanto diz respeito aos acontecimentos e pessoas que se encontram no interior do aeroporto, mas é principalmente produto de um processo de apropriação simbólica do espaço vivido, praticado cotidianamente pelos frequentadores daquele lugar e que, juntos, compartilham e produzem os signos que dão sentido e estabelecem as regras do grupo.

Em aparente oposição à constituição da “comunidade aeroportuária”, entretanto, surgiu a questão, levantada por alguns comerciários, sobre a dificuldade de se conversar em determinados dias com os demais colegas, em razão de uma rotina mais pesada de atividades. Assim, nem sempre ou nem para todos, a “comunidade aeroportuária” e a “vila” são uma realidade. Embora as afirmações neste sentido tenham aparecido em menor escala, são interessantes. Assim ressalta um funcionário de uma locadora de carros: “pela rotina nem dá tempo ter assim uma relação, chegar a ter amizade não dá (...) até mesmo nas locadoras tem gente que quando entra a gente só vai saber que entrou um novato depois de uma semana ou mais<sup>133</sup>”.

As implicações dessa afirmação servem de base à noção de que o aeroporto exige do funcionário a dinâmica e a capacidade de rápida adaptação à mudança. Uma das principais diz respeito ao estabelecimento de relações de trabalho com quem mal se conhece. De certa forma, portanto, o depoimento desse funcionário ratifica essa dinâmica de contatos com várias pessoas diferentes no mesmo ambiente de trabalho. Conforme acentua uma funcionária de uma companhia aérea, mesmo havendo a dificuldade do diálogo em razão do ritmo de

---

<sup>133</sup> Entrevista concedida ao autor, em 17 de julho de 2007.

trabalho e a conseqüente falta de tempo, há ainda a possibilidade de se estabelecer relações: “a gente não tem muito tempo na verdade, mas acaba se conhecendo, se cumprimentado e falando”.<sup>134</sup>

Outra característica do aeroporto, ou melhor, dos processos de territorialização que se engendram dele, é a problemática do comportamento e da vestimenta. Nesse sentido, conforme comentado, o aeroporto é predominantemente um lugar de passagem, embora se possa tornar espaço de outras atividades, na medida em que há investimento de sentidos e usos diferenciados de seu espaço, afinal o indivíduo liminar é bastante criativo, como anota Victor Turner (1974), o que será analisado pormenorizadamente no próximo capítulo.

A imagem do aeroporto como lugar de passagem (saída e chegada, ir e vir) e espera, porém, surgiu na fala dos interlocutores da pesquisa, conforme é perceptível, pois, para alguns passageiros, o aeroporto “é um lugar de espera, a gente fica aguardando muito, agora um pouco a questão do atraso, mas de um modo geral aguardar o horário do voo dá um pouco de stress de certa forma<sup>135</sup>”; “é um lugar de espera, de chegada<sup>136</sup>”; “é um local de trânsito<sup>137</sup>”.

A maioria dos indivíduos que se desloca ao aeroporto o faz com vistas a trabalhar ou viajar. Dito isto, percebe-se por que o aeroporto surge primordialmente como um espaço de trânsito, enquanto novos usos vão se somando ao trânsito, e os indivíduos, como “caminhantes”, dão ao espaço novas configurações. O deputado federal – PT/CE, José Airton Cirilo, relata a multiplicidade de usos do aeroporto, ao dizer que,

Às vezes marco reuniões apressadas também, pequenas reuniões, eu já tenho marcado pequenas reuniões, e as pessoas querem conversar e às vezes eu não tenho tempo e aí a gente marca, ‘- vá lá no aeroporto e a gente se encontra lá e bate um papo rápido’....<sup>138</sup>

O trânsito é uma das principais atividades dos “homens da política”, porquanto as atividades da câmara exigem suas presenças em Brasília, mas é necessário estar sempre próximo de suas bases eleitorais, bem como ainda da família, e, desta forma, o aeroporto é um espaço com frequência constante de senadores e deputados.

Em meio a tantas viagens, marcar pequenos encontros ou reuniões no aeroporto torna-se um ganho de tempo, indo na contramão da perspectiva de perda de tempo assinalada pelos passageiros. O aeroporto condensa tais encontros e isso é percebido de maneira mais

<sup>134</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária de uma companhia aérea, em 28 de janeiro de 2009.

<sup>135</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 13 de setembro de 2008.

<sup>136</sup> Entrevista concedida ao autor por uma passageira, em 11 de outubro de 2007.

<sup>137</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 10 de outubro de 2007.

<sup>138</sup> Entrevista concedida ao autor, em 11 de dezembro de 2008.

veemente quando o ciclo se fecha na presença dos “repórteres cativos” do aeroporto. Três repórteres<sup>139</sup> fazem plantão praticamente diário no aeroporto, tendo como dias principais as terças-feiras (ida dos políticos a Brasília) e quintas-feiras (retorno deles a Fortaleza). Todos os dias, entretanto, passam pelo aeroporto autoridades que podem ser entrevistadas, segundo relatou o jornalista Tarcísio Colares (33 anos de plantões no aeroporto).

O trabalho de entrevistas cria espaços de condensação chamados pelo jornalista de “funil”. Conforme este relatou, a atividade consiste em:

[...] esperar as autoridades, principalmente para o voo de Brasília que sai as seis horas [todo dia?] com exceção dos fins de semana. A gente fica no que eu chamo de funil sempre no embarque logo na entrada que a gente pega todo mundo ali e no desembarque tem que pegar o pessoal ali....<sup>140</sup>

O corredor que antecede a entrada da sala de embarque no segundo andar e o saguão do primeiro andar (em frente ao portão de desembarque) configuram o “funil” – lugar visado para as entrevistas com as autoridades, demandadas pelo jornal ou pela própria dinâmica dos acontecimentos.

Assim, o aeroporto configura um espaço privilegiado para entrevistas, na medida em que, segundo o próprio jornalista, evita a necessidade de deslocamento até o órgão público onde trabalha a autoridade, bem como a marcação de horário para a entrevista. O acesso direto à autoridade que o aeroporto proporciona é muito salutar a esses profissionais. A recíproca, entretanto, também é verdadeira, pois os políticos, conforme relatou o deputado José Airton, também têm a expectativa do encontro com a imprensa, na medida em que

[...] acaba a gente tendo uma oportunidade a mais de conversar, de colocar algumas ações de nosso mandato e isso facilita a informação, a comunicação para o eleitor, para os ouvintes seja da televisão, do rádio, dos jornais e, portanto, é um espaço público que permite ir além da viagem, ele transcende a viagem física para a viagem da comunicação e da informação.<sup>141</sup>

<sup>139</sup> Eles representam os três principais jornais do Estado: *Diário do Nordeste*, *O Povo* e *O Estado*.

<sup>140</sup> Entrevista concedida ao autor, em 16 de outubro de 2008.

<sup>141</sup> Entrevista concedida ao autor, em 11 de dezembro de 2008.



**Figura 13: jornalista Tarcísio Colares entrevista o senador Inácio Arruda em seu desembarque no aeroporto de Fortaleza.**

**Fonte: foto do autor, 12 de outubro de 2007.**

A presença da imprensa é constante no aeroporto e será tema de reflexão do próximo capítulo, quando serão examinados as “recepções” ou “reagregações”. Por enquanto, é necessário ressaltar que o aeroporto é de fato um espaço que transcende, como disse o Deputado, a viagem física.

Não é incomum que o aeroporto apareça nas matérias das emissoras de televisão como espaço onde ocorrem entrevistas. Configura-se como uma grande vantagem para os repórteres estar no lugar onde o fluxo, a passagem, está terminando ou começando, pois, como todo o passageiro, mesmo os mais ilustres, têm que se submeter a burocracia (*check-in*, por exemplo) e nesse momento de parada ou de interrupção do trânsito é que se torna mais fácil acessar tais pessoas.

Um fator que potencializa o aeroporto como ambiente de trabalho privilegiado para repórteres e funcionários em geral é a suposta tranquilidade, bem comum a segurança desse espaço. Invariavelmente estas características foram apontadas tanto por passageiros quanto por funcionários do aeroporto, conforme os relatos que se seguem: “eles [família] acham melhor que eu trabalhe aqui do que trabalhar no centro, porque aqui eu tô mais segura né, do que trabalhar no centro<sup>142</sup>”;

É seguro aqui dentro, porque é tudo filmado (...) eu gosto do ambiente daqui, a fora na alta estação é muito calmo, é bom de trabalhar... eu gosto daqui porque é seguro, sempre tem o risco de está no seu trabalho e ser assaltada, aqui não, é seguro<sup>143</sup>...

Um lugar de você vir, viajar com mais rapidez e de uma certa maneira com mais segurança (...) porque você está livre do assalto, está livre da canseira de ficar esperando num ponto de ônibus no caso e de ficar se expondo ao público né, então o aeroporto é um lugar muito tranquilo, um lugar de tranquilidade<sup>144</sup>.

<sup>142</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, em 09 de outubro de 2007.

<sup>143</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de alimentos, em 09 de outubro de 2007.

<sup>144</sup> Entrevista concedida ao autor por uma passageira, em 13 de setembro de 2008.

A imagem do aeroporto como um lugar agradável esteve muito presente em vários depoimentos, tanto de passageiros quanto de funcionários. Percebe-se nas falas e na observação que o agradável aqui se refere às instalações físicas. Trata-se de um espaço que se diferencia de muitos centros comerciais da cidade, bem como do próprio bairro que o circunda. Neste sentido, o lugar é comparado a um *shopping* ou ainda representa uma espécie de bolsão encravado no meio da cidade. Como exprime uma funcionária: “ah, o aeroporto é primeiro mundo né”.<sup>145</sup>

O controle da temperatura (mais fortemente sentido em uma cidade que possui temperatura média de 32°), o material de que são compostos o piso e as paredes, as escadas rolantes, os elevadores, as lâmpadas, as lojas, os sistemas de informação, as poltronas, enfim, o ambiente do aeroporto é agradável aos olhos de seus usuários.

Somado a isto há a segurança, ou melhor, a sensação de segurança. O aeroporto é um espaço supervisionado e isso é de domínio público, considerando, por exemplo, todos os procedimentos de averiguação de bagagens e passageiros. O frequentador do aeroporto sente-se seguro e imune a assaltos, principalmente se comparado ao “meio da rua”, ou seja, a circulação nas ruas da cidade. Estar no aeroporto é estar, portanto, livre do calor e de assaltantes, o que produz a sensação de que se trata de um ambiente agradável.

A esse fator é adicionada, ainda, a concepção, já referida, de que as pessoas que se encontram no aeroporto são consideradas, pelos comerciários, mais educadas ou de melhor nível cultural. Desta forma, o aeroporto, na comparação com outros equipamentos “é um lugar que eu me sinto bem, mais segura... a gente é bem tratada, é melhor do que uma rodoviária”.<sup>146</sup>

A vestimenta é um elemento percebido como importante identificador em relação ao papel do indivíduo e suas práticas de tempo e espaço. Essa identificação é possível, principalmente, em alguns casos específicos, como os de tripulantes das aeronaves que normalmente passam apressadamente e em grupo pelos corredores do aeroporto, as funcionárias de companhia aérea com um padrão de roupa que passa do mais visível – saia e camisa, normalmente justas - aos acessórios como brincos e bolsas, bem como os comerciários da aérea de alimentação como os de *fast foods*. Outra referência interessante está nos agentes de segurança do aeroporto, sejam os agentes da Polícia Federal, sejam os agentes

---

<sup>145</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de sandálias, em 09 de outubro de 2007.

<sup>146</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 11 de outubro de 2008.



de proteção aeroportuária. Os agentes que fiscalizam as bagagens no raio-x, a identidade e a passagem na entrada da sala de embarque, ou os seguranças que circulam por todo o aeroporto, todos eles usam o mesmo vestuário: paletó e gravata. No mínimo, isto facilita a identificação por parte dos passageiros e do pessoal do aeroporto.

Quanto aos passageiros, porém, nenhum dos entrevistados apontou qualquer diferenciação de suas vestimentas relacionada a ida ao aeroporto. Aqueles que estavam a trabalho, por exemplo, ressaltaram o uso da roupa adequada a este e não ao aeroporto. Outros destacaram o uso de roupas com maior capacidade de agasalhar em razão da baixa temperatura em que normalmente se encontra a sala de embarque ou o próprio avião.

#### 4.2 Criatividade e bricolagens: as relações entre comerciários e passageiros

O termo bricolagem é empregado por Michel de Certeau para designar os processos das “artes de fazer” que constituem a “invenção do cotidiano” (1994). Para o autor, os indivíduos são capazes de práticas (das grandes às mais infinitesimais) que modificam, adaptam, reinventam, as atividades do cotidiano. A bricolagem é a captação, seleção e reorganização de imagens múltiplas e dispersas que passam a formar um novo elemento, diferente das partes que o constituíram.

Esse processo está intensamente presente na relação entre os funcionários, comerciários e passageiros do aeroporto, principalmente quanto a um aspecto específico: a comunicação. O aeroporto de Fortaleza é internacional e como tal recebe diariamente voos de outros países. Os estrangeiros que aqui embarcam ou desembarcam normalmente não falam nosso idioma e, como já destacado, muitos dos comerciários e alguns funcionários do aeroporto não falam idioma algum além do português. Assim, surge a pergunta: como ocorre a comunicação entre indivíduos que não falam o mesmo idioma, comunicação esta absolutamente necessária como ação primeira em uma venda ou oferta de produtos e serviços?

Muitos funcionários apontam ser o costume o fator que lhes dá condições de se sair dessa situação. Com o passar do tempo, o funcionário se habitua e decodifica as principais demandas baseada nas situações que é obrigado a superar, como assinala uma funcionária do quiosque de venda de alimentos: “algumas coisas eu entendo assim, já pelo costume de *tá* aqui e atender sempre voos internacionais, sempre tem aqui a gente sempre atende”.<sup>147</sup>

---

<sup>147</sup> Entrevista concedida ao autor em 09 de outubro de 2007.

Por trás desse processo, porém, há uma série de estratégias e “criatividades”. Uma das mais importantes é a mímica, como resta claro no depoimento de uma funcionária do quiosque de venda de alimentos: “eles dizem a mímica mesmo, dinheiro né, a gente vai lidando com eles... é o costume já... (...) a gente vai, na calculadora o preço, geralmente, a gente põe o preço... água geralmente eles apontam<sup>148</sup>...”.

Apontar o que se quer é a estratégia mais eficiente por parte do passageiro estrangeiro na obtenção daquilo que quer comprar. O vendedor, com o tempo, passa a trabalhar com variáveis que se estabelecem com a experiência. Ele já tem uma ideia do que o passageiro irá pedir dentro daquilo que o seu negócio oferece.

O começo é sempre difícil, mas a experiência conquistada ao longo do tempo dá ao funcionário ou prestador de serviço a possibilidade de absorver algumas palavras do idioma estrangeiro que, identificadas na fala do passageiro, remetem a esse ou aquele produto ou serviço.

Outro aspecto levantado por uma funcionária do quiosque de venda de alimentos é de grande interesse para o entendimento da comunicação. Haja vista as dificuldades com o idioma, a comunicação com o estrangeiro pode ser divisada como um empecilho às vendas ou como uma geradora de uma relação incômoda, mas, por outro lado, a barreira da língua pode até favorecer determinados negócios, pois o “cliente estrangeiro é mais rápido”; “chegou ali já escolheu, já disse...”. Além disso, como o passageiro pressupõe que ela não é fluente em seu idioma, aponta o produto que quer “diz a quantidade e pronto. Geralmente não pede desconto nem nada. Se você oferecer alguma coisa a mais já quer”.<sup>149</sup>

Dividir o mesmo código linguístico parece condição *sine qua non* para a existência da pechincha. Desconhecedor da língua e, mais ainda, sem a intimidade com ela, o passageiro estrangeiro torna-se um freguês mais “fácil” de se atender sob um ponto de vista bastante contrário do que se poderia pensar à primeira vista.

Para se trabalhar no aeroporto, portanto, é necessário que se conheça ou que se tenha a capacidade de também produzir o “idioma da bricolagem”, que tem uma particularidade em relação aos demais idiomas: o aprendizado dele é individualizado, assim como os termos que o compõem. Neste sentido, os relatos do engraxate e da funcionária do quiosque de produtos heráldicos são bastante significativos:

---

<sup>148</sup> Entrevista concedida ao autor, em 09 de outubro de 2007.

<sup>149</sup> Entrevista concedida ao autor por uma funcionária do quiosque de venda de alimentos, em 09 de outubro de 2007.

[...] no começo a gente estranhava muito porque quando ele [estrangeiro] ia perguntar o preço de dólar ou euro eu pedia para ele falar um pouco da língua nossa e ele ‘não, não, falo nada português’, e eu disse que não entendia e ele ‘como?’, aí ele manifestava a maneira de abrir a carteira aí eu entendia, aí eu fazia por escrito e aí eu entendia... muitas fala a gente decora – [uso da mímica] *trabalhar com estrangeiro é como você trabalhar com mudo*.<sup>150</sup>

[...] na base da quase mímica... não, mas é interessante sabe, dá, dá sim pra *desenrolar, eu tipo que entendo o que eles querem*, eu não sei falar o idioma, mas já dá pra entender o que ele quer....<sup>151</sup>

É necessário, no contato com o cliente estrangeiro, saber “desenrolar” e passar a entender o que ele quer, mesmo sem dominar seu idioma nessa linguagem semelhante à de “surdos-mudos” para quem observa de fora e desconhece totalmente seus códigos.

Os funcionários são os próprios autores desse “idioma” que tem sua gramática reinventada todos os dias na dinâmica de atendimentos do aeroporto. Essa gramática se constitui, portanto, principalmente da experiência (costume), intuição e criatividade daqueles que são ao mesmo tempo seus autores, professores e alunos.

Do ponto de vista do setor turístico, porém, este não é um dado animador, pois, conforme já comentado, trata-se de um setor que prima pela qualificação de seus equipamentos, como também do pessoal ali engajado. Portanto, embora sociologicamente a constituição deste “idioma da bricolagem” seja um fato bastante peculiar e interessante, configura-se como grave deficiência de um importante setor da economia do Estado do Ceará, bem como do País.

---

<sup>150</sup> Entrevista concedida em 09 de outubro de 2007 – grifei.

<sup>151</sup> Entrevista concedida em 09 de outubro de 2007 – realcei.

## 5 DESPEDIDAS E RECEPÇÕES. “RITUAIS” NO AEROPORTO

“Todos os dias é um vaivém/A vida se repete na estação/Tem gente que chega pra ficar/Tem gente que vai pra nunca mais/Tem gente que vem e quer voltar/Tem gente que vai e quer ficar/Tem gente que veio só olhar/Tem gente a sorrir e a chorar/E assim, chegar e partir”.<sup>152</sup>

Os rituais que se dão no aeroporto têm como característica um aspecto importante e inerente a estes, a saber, sua capacidade de se diferenciar do cotidiano e da intensidade com que demarcam (do ponto de vista do tempo e do espaço), e dão visibilidade a tudo o que diz respeito ao ato em foco, bem como à forma como ratificam regras, costumes, valores, crenças e sentimentos etc. Tais acontecimentos destacam-se por sua plasticidade – recurso a uma série de objetos e vestimentas, sua dimensão simbólica – experiência compartilhada de significação e seu poder comunicativo.

Os rituais descritos desde agora estão todos nesse contexto e reverberam todas essas características. O barulho, a alegria, os prantos, os abraços, as fotografias, as filmagens, as faixas, os cartazes, os balões, as camisas e as flores são elementos marcantes do dia-a-dia do aeroporto em seus pontos de recepção e despedida – especialmente a saída da sala de desembarque e a entrada para a sala de embarque, com destaque para o primeiro.

Afinal, por que as pessoas se organizam em grupo e executam todo um “ritual” para receber alguém no aeroporto? O que move as pessoas a se organizarem em torno de camisas estampadas com a foto da pessoa que está chegando, a portar adereços “pouco usuais”, mandar fazer faixas em dizeres que homenagem a quem está chegando, fazer barulho com apitos, manusear balões e outros instrumentos que chamem a atenção? O que leva um pequeno grupo a esperar horas e horas pela chegada de seu ídolo ou dos ídolos, no caso de um time de futebol ou vôlei?

Essas foram algumas indagações que surgiram da observação dessas cenas. Com o passar do tempo, notei, entretanto, que não eram somente esses os rituais que constituíam a dinâmica espaciotemporal do aeroporto. Há uma série de rituais que não possuem a mesma visibilidade e que para muitos passam despercebidos enquanto tais, mas que possuem muito importância em relação tanto ao funcionamento quanto à concepção que se tem do aeroporto.

Trata-se dos rituais de segurança que se harmonizam à classificação de “rituais de prova da inocência”. Embora seja considerado um espaço de livre circulação, o lugar possui muitas áreas restritas pelas quais somente determinadas pessoas, respondendo a determinados

---

<sup>152</sup> Música: *Encontros e Despedidas*. Composição: Milton Nascimento e Fernando Brant.

critérios, podem transitar. Decerto, o critério principal estabelecido para essa circulação seja a “prova da inocência” – como formulado por Marc Augé (1994), critério este que será mais bem explicado à frente.

Dessa análise, surge um conceito de muita importância para a compreensão dos termos aqui postos, formulado no âmbito da teoria antropológica dos rituais: o conceito de “liminaridade”. O aeroporto é um espaço liminar<sup>153</sup> e daí decorrem as características citadas. A liminaridade é o espaço-tempo da transição, da passagem, composta por um momento antecedente – entrada, e de um momento posterior – saída, tendo a própria transição como referência, afinal trata-se de dela sair e nela entrar, na liminaridade. Tais momentos são demarcados ritualisticamente, pois não se pode simplesmente entrar e sair da situação de liminaridade, impunemente, sem responder a uma série de critérios.

Conforme descrito no segundo capítulo, nem o pesquisador está imune ao controle, pois, pelo contrário, por se tratar de um indivíduo estranho, desconhecido, e que não está acostumado a todos os procedimentos de segurança, bem como a regras de convivência, tem que provar suas intenções, só vindo a obter relativa liberdade de trânsito nas áreas reservadas do aeroporto após longo processo de convivência junto às autoridades aeroportuárias ou, ainda, junto às pessoas que facilitam o acesso a essas autoridades.

Tudo isso porque, ao fim, o pesquisador está entrando e saindo da liminaridade, transitando de espaços proibidos a outros, de acesso livre. A presença do “agente estranho” – no caso desta pesquisa, a presença do pesquisador – nas áreas de maior controle, trouxe embarço e incômodo a determinados agentes, bem como ao próprio pesquisador, conforme será descrito neste capítulo.

Embora a liminaridade seja um espaço-tempo de transição onde o indivíduo se estabelece provisoriamente, porém, há casos de permanência na liminaridade que acabam por ratificam suas características. A personagem principal do filme *O Terminal*, baseado em uma situação real, é um exemplo disso.

Viktor Navorski é originário de um suposto país do leste europeu (*Krakoshia*) e, ao chegar aos Estados Unidos, cai em uma “fresta do sistema”: como seu passaporte estava vencido, o procedimento seria a deportação, porém, enquanto Viktor esteve em trânsito aéreo, seu país entrou em guerra civil, e o antigo governo foi deposto. Como os Estados Unidos não reconhecem o novo governo, ele nem pode ser deportado nem refugiado nos EUA. Assim Viktor se transforma em uma “falha no sistema” (um “inaceitável”), um “sem-lugar” (sem-

---

<sup>153</sup> Segundo o dicionário eletrônico Aurélio, liminar significa: “que está em posição (espacial, temporal ou outra) inicial, limítrofe ou de passagem” ou “Relativo a, ou que constitui um limiar ou passagem”.

país) ou um “morador” de um portal “entremundos”, um refugiado de um “não-lugar” fadado a vivenciar o limbo.

Seu desafio será vivenciar essa situação desconfortável: permanecer em um espaço concebido para a passagem, para o consumo, marcado pelas relações fugidias, tendo que sobreviver (alimentar-se, tomar banho, vestir-se etc.) sem as ferramentas ou infraestrutura necessária para isso (local apropriado, dinheiro etc.); além disso, defrontando-se com uma cultura diferente (hábitos, regras, língua...), tendo que, acima de tudo se, adaptar ou se reinventar diariamente.

No filme, é dito a Viktor que ele deve permanecer na aérea interna do aeroporto JFK de *Los Angeles*, enquanto a burocracia resolve seu problema ou enquanto a situação de seu país se normaliza. Não tendo outra opção, ele passa a usar o banheiro do terminal para, por exemplo, tomar banho, situação altamente inusitada, mas talvez um tanto fantasiosa, pelo menos levando em conta a situação do angolano Agostinho Kaku José, que permaneceu dias “morando” no aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro, no final de 2007. Conforme reportagem do portal de informações G1, o passaporte do angolano estava vencido desde 2004 e por isso não conseguiu autorização da Polícia Federal brasileira para embarcar para os EUA, “sem dinheiro e sem moradia o estrangeiro decidiu se hospedar no saguão do aeroporto desde o dia 25 de outubro”. A reportagem é do dia 08 de novembro de 2007<sup>154</sup>.

Quando da reportagem, “o estrangeiro”, como é dito no texto da própria, encontrava-se há quatorze dias sem tomar banho, com a mesma roupa no corpo e dormindo nos bancos do saguão do aeroporto. Sem ter onde comer ou com que pagar sua alimentação ele contava com a ajuda dos funcionários e dos passageiros, como afirmou à reportagem: “minha casa agora é aqui no aeroporto e meus vizinhos são os passageiros. (...) são pessoas que me trazem pão, água, biscoitos e leite. Isso já é uma grande força”.

O caso fictício de Viktor Navorski e o evento real de Agostinho Kaku dão mostra de como o aeroporto se configura como espaço onde há uma vazão de fluxo e trânsito, mas onde também ocorre ao mesmo tempo uma filtragem desse mesmo fluxo. Como liminaridade, portanto, o aeroporto configura-se como espaço-tempo transitório somente após prova de que há habilitação para tal por parte do passageiro e de suas bagagens. Esse fato ajuda a compor o cenário de ação dos rituais de recepção e despedida.

### 5.1 Espaços proibidos: os rituais de “prova da inocência”

<sup>154</sup> “Com passaporte vencido, angolano se hospeda no Galeão”. Disponível em: <http://G1.Globo.Com/Noticias/0,,PIO173532-5606,00.Html>, acesso em 09 nov 2007.

Duas imagens metafóricas que se conciliam muito bem na descrição da dinâmica de um aeroporto são: funil e filtro. A primeira revela que o aeroporto é um espaço posterior e, ao mesmo tempo, antecede um “mundo”, pois, antes de chegar ao aeroporto para embarcar, o passageiro vem de sua casa, de seu trabalho ou ainda do hotel onde se encontrava hospedado ou da casa de parentes na cidade que estava conhecendo, enfim, vem de um vasto e significativo mundo, o que corresponde à parte mais larga do funil. Nesse mesmo sentido, quando cruza o portão de desembarque, o passageiro também terá pela frente outra realidade, outro mundo. Após o embarque e antes do desembarque, entretanto, ele está num espaço restrito em vários sentidos, um lugar com acessos proibidos, onde em alguns momentos é necessário declinar a identidade, onde há uma série de restrições, principalmente a estar junto aos seus, pois, no momento, por exemplo, em que adentra a sala de embarque, somente poderá ter a companhia de outros passageiros, o que corresponde à parte mais estreita do funil ou ao afunilamento da caminhada do viajante.

Portanto, o aeroporto se assemelha a um funil, na medida em que o espaço-tempo do passageiro em procedimento de embarque ou desembarque é restrito, controlado, tanto para aqueles que estão indo, quanto para os que estão voltando. A área internacional, por exemplo, é de transição de um país para o outro, portanto, tendo em vista todas as preocupações e procedimentos necessários para que se realize tal transição, o afunilamento é de suma importância.

Nesse sentido, o aeroporto também pode ser pensado como um filtro. Os significados literais dessa palavra podem dizer muito sobre o aeroporto, salvo as devidas proporções: um filtro absorve, segrega, retém, purifica, em geral seletivamente, resíduos indesejáveis. Como grande espaço de fluxos de mercadorias e passageiros, o aeroporto – na verdade o aparato institucional de segurança que o coordena – cumpre um papel de realizar tal filtragem e evitar que o que não se deseja adentre aquela cidade ou país.

Para o Governo Federal, por exemplo:

[...] os objetivos estabelecidos para os aeroportos brasileiros foram e continuam sendo: - *segurança geral do aeroporto*; - desimpedido movimento de aeronaves no solo e seu rápido desembarço para o voo; - *rápido desembarço* dos passageiros e suas bagagens com o mínimo de inconvenientes para os passageiros; - *controlado* manuseio da carga aérea, em movimento e armazenada; - *proteção e conforto* de todos que se utilizam do aeroporto; e – preservação da *ordem*, da *disciplina* e da boa apresentação do aeroporto. (INFRAERO, 1989, p.87 – grifei).

Conforme exposto ao longo dos capítulos 2 e 3, a segurança é um aspecto muito relevante no contexto do aeroporto. Ela surge da própria concepção do aeroporto, conforme o documento citado há pouco. As palavras em destaque fornecem um panorama muito interessante, pois seu uso repetido na descrição dos objetivos atribuídos aos aeroportos pelo Governo Federal não se dá por acaso.

As questões do controle, segurança, proteção, disciplina, aliadas aos fatores de rapidez e conforto necessários ao passageiro, formam o panorama sobre o qual se constitui um aeroporto. Outro fator constituinte do aeroporto e que corrobora estes elementos é a concepção que seus “habitantes”<sup>155</sup> têm dele. A sensação de segurança aliada à de que ali é um lugar “agradável” esteve bastante presente nos depoimentos dos interlocutores da pesquisa – funcionários, comerciários, prestadores de serviços, passageiros e acompanhantes.

Por último, tal constituição se vê ratificada ainda no depoimento do arquiteto responsável pelo projeto do novo aeroporto de Fortaleza, pois, como assinalou, a “*função primordial* de um aeroporto é fazer com que a pessoa viaje com *segurança*, chegue com segurança e que em torno daquele edifício ela tenha toda uma infra-estrutura para esperar um voo que está atrasado...”.<sup>156</sup>

O filósofo Paul Virilio (1993) exprime que o aeroporto é a “última porta do Estado” comparando-o ao forte, porto ou estação de trem que, no passado, representavam posição estratégica como lugar de uma “regulação essencial”. “Última porta” no sentido de que é a última oportunidade do Estado de barrar a passagem para dentro do país de “pessoas indesejáveis” ou de impedir a saída, por exemplo, de drogas, animais silvestres, crianças traficadas etc. “Última porta” ainda em relação aos criminosos que veem no aeroporto a etapa última a ser vencida, a última barreira a ser transposta ante a concretização de seu plano – traficar drogas, animais silvestres, crianças etc.

Virilio aponta que as prisões francesas que possuem setores de “segurança máxima” foram equipadas com os mesmos equipamentos (radares – raios-X de bagagem, detectores de metais, câmeras de vigilância etc.) usados nos aeroportos, de forma que o “equipamento da maior liberdade de deslocamento (...) [passa a servir] paradoxalmente como modelo para o encarceramento penitenciário”. (1993:08).

A principal consequência desse fato é que espaços de circulação e consumo, como supermercados, bancos, estradas, portos, estações de metrô, aeroportos etc. passam a

---

<sup>155</sup> Essa expressão usada por Michel de Certeau (1994) designa todos aqueles que habitam aquele espaço e o praticam de uma forma ou de outra. No caso do aeroporto, refere-se aos funcionários, prestadores de serviço, passageiros e acompanhantes.

<sup>156</sup> Entrevista concedida ao autor, em 08 de janeiro de 2009, realce meu.



funcionar como verdadeiros filtros, de forma que “o rito de passagem não é mais intermitente, tendo se tornado imanente<sup>157</sup>”.

Assim, como a última ou umas das principais de várias etapas a serem vencidas por aquele que quer entrar ou sair de um país, o aeroporto configura-se como um aparelho essencial para a segurança nacional.

Quando perguntados sobre o que mais gostavam de seu trabalho no aeroporto, boa parte dos comerciários entrevistados tocava no tema segurança como um fator que faz do aeroporto um espaço bom de trabalhar, assim como o faziam os passageiros e acompanhantes quando perguntados sobre o que achavam do aeroporto.

Conforme comentado nos capítulos anteriores, o item segurança é um dos principais responsáveis pela composição da imagem ou da sensação de que os passageiros e comerciários do aeroporto compartilham, que se trata de um ambiente “agradável”. Assim, por exemplo, comentou um passageiro: “com relação à segurança muito bom, bastante... um ambiente muito bom, seguro, um ambiente agradável”<sup>158</sup>.

A segurança e a vigilância, portanto, trazem consigo tranquilidade, o que dá ao aeroporto um ar de ambiente aprazível. Se segurança e a vigilância dão essa impressão aos comerciários, funcionários, acompanhantes e passageiros – de forma geral – há, porém, espaços específicos onde podem ser geradas situações de tensão, como é o caso da área de desembarque internacional, ou certos desconfortos quanto à obrigação de obediência a certos procedimentos.

Tais procedimentos estão na ordem do que Marc Augé chamou de “prova da inocência” (1994). Pela inversão do princípio do direito de que todo cidadão é inocente até que se prove o contrário, o autor argumenta que em lugares de rápida circulação, como aeroportos, os indivíduos têm que provar que não representam perigo à organização do sistema; e o fazem pelo recurso a determinadas “senhas”. Configuram-se como senhas os documentos de identificação, de habilitação, o próprio dinheiro ou variações desse, como o cartão de crédito, a própria passagem aérea etc.

Possuir as “senhas” e decliná-las quando necessário significa estar “apto” à circulação. Em alguns casos, esses momentos em que ocorre a “prova de aptidão” ao acesso são fortemente marcados, aproximando-se bastante da estrutura dos rituais. A função dos rituais, como já afirmado, é demarcar certos valores importantes para o grupo ou para a sociedade como um todo. É esta associação de ideias, portanto, que procuro estabelecer

---

<sup>157</sup> Idem, Ibidem, grifei.

<sup>158</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 09 de outubro de 2007.

quando me refiro a momentos como o *check-in* ou a passagem das bagagens pelo raio-x como se fossem rituais de “prova da inocência”.

As transições realizadas pelo passageiro, do momento em que chega ao aeroporto da cidade onde se encontra até seu desembarque no aeroporto da cidade de destino, são marcadas por vários procedimentos que servem à satisfação de um objetivo prático realizado com intensa carga simbólica que tem como tema a segurança.

A segurança é esse grande valor a ser reafirmado, afinal é necessário que se evite ao máximo o imponderável, e da mesma forma que todos os equipamentos do avião necessitam ser minuciosamente checados, e as pessoas que estarão dentro dele também. É necessário obter o máximo de certeza quanto às intenções de todos aqueles que se encontram no interior do avião. Para que o voo ocorra a contento, é muito importante que o objetivo de todos os passageiros seja apenas e tão somente viajar, deslocar-se. Assim, qualquer indivíduo que possua um objetivo diferente, como sequestrar o avião, suicidar-se explodindo a aeronave em pleno ar etc. deve ser rechaçado.

Esse filtro é realizado por meio dos diversos procedimentos pelo quais paulatinamente todos os passageiros irão demonstrar que estão aptos a voar e não representam insegurança para o voo, como quando se verifica se carregam em suas bagagens objetos cortantes, armas etc.

Simbolicamente, portanto, é importante que todos sejam submetidos aos mesmos procedimentos. Quando há uma tentativa de abuso do poder na tentativa de anulá-los, o incômodo é geral. Um caso assim aconteceu quando a então ministra do turismo, Marta Suplicy, tentou embarcar em um voo para Paris sem passar pela revista de bagagem de mão pelos raios-X, o que, segundo a reportagem da Revista *Veja*<sup>159</sup>, causou a revolta dos passageiros. A Ministra argumentou que, no Brasil, “para as autoridades não valem as exigências que recaem sobre os brasileiros comuns”. O resultado, ainda segundo a Revista, é que, em resposta ao tumulto gerado pelos outros passageiros, mesmo com todos já embarcados, o comandante da aeronave saiu do avião, chamou a segurança e disse que não decolaria até que todos os passageiros passassem suas bagagens de mão pelo raio-X.

O que esse pequeno exemplo indica, portanto, é que os procedimentos de checagem de documentos e bagagens, além de cumprir uma função que vai além da praticidade objetiva de proteger, pois, certamente, os passageiros insistiram para que a Ministra realizasse o procedimento em foco não porque desconfiavam que ela pudesse carregar algum objeto que

---

<sup>159</sup> Revista *Veja*, 26 de março de 2008.

representasse perigo ao voo, mas sim porque a obediência aos procedimentos é muito importante, demonstra o desafio da organização burocrática aos abusos de poder ou práticas conhecidas como “jeitinho brasileiro”, nos termos de DaMatta (1992).

O aspecto da segurança e dos rituais de “prova da inocência”, entretanto, não se encontram em torno somente da garantia de que o voo chegará bem em seu destino. Além disso, está a questão da segurança do País.

O aeroporto, em sua área internacional, figura como a fronteira de um país. É o espaço limítrofe entre estar dentro ou fora do Território nacional. O controle da fronteira é de suma importância, pois se trata de ponto estratégico para que se evitem a entrada e a saída de indivíduos e objetos indesejados, como já comentado em Virilio (1993). Nesse sentido, está o tráfico de drogas, de seres humanos, de animais silvestres, de espécimes da fauna, de armas, de mercadorias ilegais etc.

Durante o período de realização desta pesquisa, ocorreram várias apreensões de drogas no aeroporto de Fortaleza, realizadas pela Polícia Federal. Em matéria do dia 10 de janeiro de 2008, por exemplo, o *Diário do Nordeste* afirmava que

Fortaleza é a terceira capital brasileira por onde os traficantes de outros países mais tentam embarcar com cocaína. Os dados são da Polícia Federal e revelam uma situação preocupante. Fortaleza é a terceira cidade brasileira por onde os traficantes internacionais mais atuam na tentativa de escoar drogas produzidas na América do Sul com destino à Europa e África. A ação vigilante e diuturna da Polícia Federal no Aeroporto Internacional Pinto Martins resultou, somente no ano passado [2008], na apreensão de 202,2 quilos de cocaína com 36 autos de prisão em flagrante. Cinquenta e duas pessoas foram presas naquele terminal de embarque e desembarque aéreo, sendo 14 brasileiros e 38 estrangeiros.

A reportagem trazia ainda um gráfico, mostrando uma das principais rotas internacionais da cocaína que utiliza o aeroporto de Fortaleza como porta de saída para a Europa, conforme a figura 16:

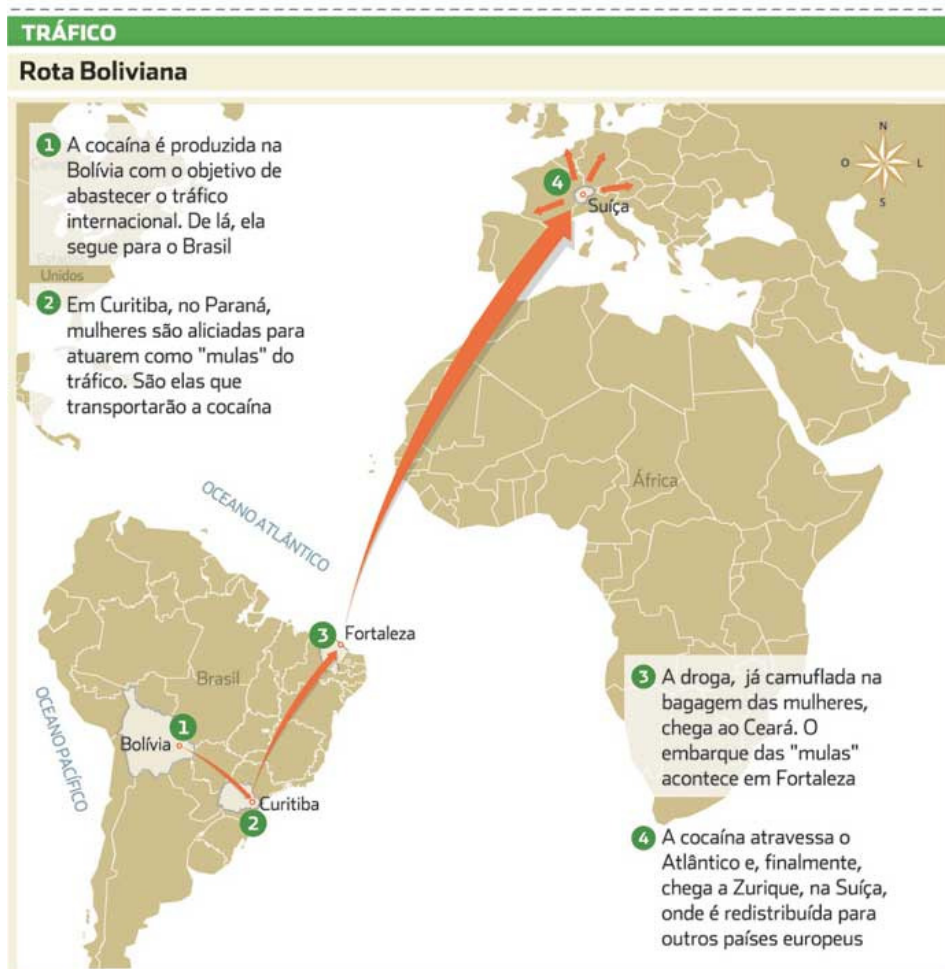


Figura 16: Gráfico mostra uma das rotas de cocaína que passam pelo aeroporto de Fortaleza.

Fonte: disponível em:

<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=609628> - acesso em 10 jan 2009.

Outra matéria, agora de um jornal televisivo nacional, também faz referências ao aeroporto de Fortaleza como importante entreposto de drogas para o tráfico. Segundo o *Jornal da Globo* “além dos aeroportos internacionais do Rio e São Paulo, o Brasil ganhou mais um portão de saída – Fortaleza – onde a Polícia Federal passou a fazer grandes apreensões no aeroporto”<sup>160</sup>.

Nas entrevistas realizadas com os estagiários da INFRAERO que auxiliam no despacho de passageiros no desembarque internacional, bem como com os próprios agentes da Polícia Federal, foi possível perceber o entendimento de que é de suma importância evitar a entrada no País de “indivíduos que virão para cá trazer maiores problemas do que aqueles que o país já tem”. Quando perguntado, por exemplo, sobre a importância desse trabalho de “filtro” realizado pela polícia, um agente respondeu que

<sup>160</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/jornaldaglobo/0,,MRP780267-16021,00.html> – acesso em 01 out 2008.

[...] quando a gente evita a entrada de um estrangeiro que, digamos venha mal intencionado, que venha com o intuito de fazer só o mal turismo, vem por conta da prostituição, tráfico de drogas ou uso mesmo, você está evitando que um país com tantos problemas agora tenha mais, só que agora importados. (...) [assim ao impedir a entrada dessas pessoas estamos] deixando o nosso país mais tranquilo só com os nossos problemas e não com outros vindo do exterior<sup>161</sup>.

Seguindo o mesmo raciocínio, disse um estagiário da INFRAERO que “todo lugar precisa disso para filtrar as pessoas que estão aqui e a sociedade precisa de segurança”<sup>162</sup>. O trabalho realizado nas entradas e saídas das salas de embarque e desembarque internacional, principalmente, é, portanto, essencial à sociedade, na medida em que evita que tenhamos a importação de problemas, nos dizeres do agente da Polícia Federal.

Não à toa que o momento de desembarque internacional é normalmente tenso. As observações de campo indicam que vários fatores contribuem para essa tensão:

1. das entrevistas com os funcionários envolvidos com o processo de desembarque internacional, é perceptível o quanto esse momento é importante não só para a sociedade como um todo (seguindo o raciocínio dos entrevistados), mas, também para os agentes envolvidos nele;

2. as razões para que um passageiro venha a ser repatriado variam das mais óbvias como a falta de documentos, dinheiro etc., às mais sutis, como o desrespeito a qualquer um dos agentes envolvidos no processo. Assim, a qualquer momento, um passageiro mais exaltado pode ser convidado a se retirar e tudo o que eles venham a fazer é observado pelos agentes e pelos estagiários da INFRAERO;

3. a exaltação de passageiros não é incomum, haja vista alguns fatores: alguns passageiros bebem durante o voo e descem no aeroporto sob o efeito do álcool; às vezes deve-se ao estresse ocasionado pela duração da viagem associado, ou, ainda, à demora na fila ocasionada pelo número diminuto de agentes – em alguns casos um ou dois agentes para o atendimento de cerca de 300 passageiros;

4. as regras naquele espaço são bastante rígidas. Não se pode, por exemplo, fumar nos banheiros ou tirar fotografias. O exame das atitudes dos passageiros é minuciosamente realizado. Há ainda espaços de permanência controlada, como da loja *Duty Free*, que será detalhada mais à frente<sup>163</sup>. Uma funcionária da INFRAERO que me acompanhou ao desembarque internacional pela primeira vez apontou para a entrada da loja e disse: “está vendo essa linha aqui? Se você atravessá-la será preso”; e

<sup>161</sup> Entrevista concedida ao autor por um agente da Polícia Federal, em 28 de agosto de 2009.

<sup>162</sup> Entrevista concedida ao autor por um agente da Polícia Federal, em 04 de setembro de 2008.

<sup>163</sup> Loja de venda diversos produtos – bebidas, eletroeletrônicos, perfumaria etc. em regime de zona franca, ou seja, sem a incidência de vários impostos.

5. por último, soube que minha presença, embora legalmente aceita, já que autorizada, não era totalmente bem-vinda quando me aproximei de um agente da Receita Federal para perguntar-lhe sobre os procedimentos e ele indagou-me: “o que vocês está fazendo aqui? Pesquisa? Olhe eu sou totalmente contra esse negócio de pesquisa aqui, já pensou se todo mundo resolve fazer pesquisa no aeroporto, que *esculhambação* (sic) não vai dar”?

Tal tensão, como se vê, é compartilhada por alguns dos agentes envolvidos no processo. Eis o exame desses procedimentos: quando o passageiro desembarca do avião, no aeroporto internacional de Fortaleza, advindo de voos do Exterior, ele se dirige a uma sala na qual ficará numa fila organizada por cones ligados por uma fita com a logomarca da INFRAERO enquanto aguarda ser “entrevistado” pelo agente da Polícia Federal nas cabines, conforme imagem abaixo.



**Figura 14: Sala de desembarque internacional. No primeiro plano, os cones ligados por fitas que organizam as filas. No segundo, as cabines onde os passageiros irão ser “entrevistados” pelos agentes da polícia federal.**

**Fonte: foto do autor, 28 jan de 2009.**

As cabines onde se encontram os agentes da polícia federal são o espaço limítrofe da fronteira brasileira, de forma que, antes de cruzá-la, ou seja, de ser despachado pelo agente, o passageiro ainda não está no Brasil do ponto de vista legal, embora já esteja sob a jurisdição brasileira. Caso o passageiro não preencha os requisitos fundamentais para adentrar o país,

como, por exemplo, cartão de crédito internacional, quantia em dinheiro compatível<sup>164</sup> com a quantidade de dias que o passageiro pretende ficar no País, passagem de volta e reserva de hotel, ele deve ser repatriado<sup>165</sup> sem ter sequer entrado oficialmente no País.

Contrariamente, no instante em que cruza as cabines, o passageiro está no Brasil, embora sua bagagem ainda tenha que ser inspecionada pela Receita Federal para que possa aqui entrar definitivamente. A figura abaixo mostra a saída da sala de desembarque internacional do Aeroporto Pinto Martins. Após ter pegado sua bagagem na esteira, o passageiro passará por um pórtico eletrônico que possui uma lâmpada vermelha e outra verde. Caso se acenda a vermelha no momento em que o passageiro o cruza, a bagagem será submetida ao raio-x; no caso de luz verde, o passageiro já pode deixar a sala de desembarque. Segundo um agente da Receita Federal, a tomada é aleatória, entretanto o agente tem o poder de determinar que qualquer passageiro submeta sua bagagem ao exame, independentemente de a lâmpada verde haver acendido no momento de sua passagem pelo pórtico; ou seja, a última palavra é do agente.



**Figura 15: Última etapa a ser vencida pelo passageiro: a fiscalização das bagagens pela Receita Federal. Em destaque, o pórtico que faz a tomada aleatória de quais passageiros terão a bagagem revistada. Fonte: foto do autor, em 28 jan de 2009.**

Caso o passageiro tenha em sua bagagem algum objeto não permitido ou que não esteja acompanhado da devida documentação, este será retido no aeroporto. Para entrar no

<sup>164</sup> Os agentes da Polícia Federal informaram que não há um valor pecuniário específico. A compatibilidade ou não entre os dias em que o passageiro irá permanecer no País e a quantidade de dinheiro é determinada pelo julgamento do agente que está atendendo o passageiro.

<sup>165</sup> A deportação ocorre com o indivíduo estrangeiro que já está no País e que por alguma irregularidade é expulso. Quando é detectada alguma irregularidade com o passageiro na imigração ele é, portanto, repatriado.

País com produtos agropecuários como cárneos, lácteos, flores, plantas, ovos e derivados, animais de companhia e também medicamentos, o passageiro deve portar autorização prévia ou certificação sanitária. Quando tais produtos são detectados, aciona-se os agentes plantonistas do Ministério da Agricultura e da ANVISA.

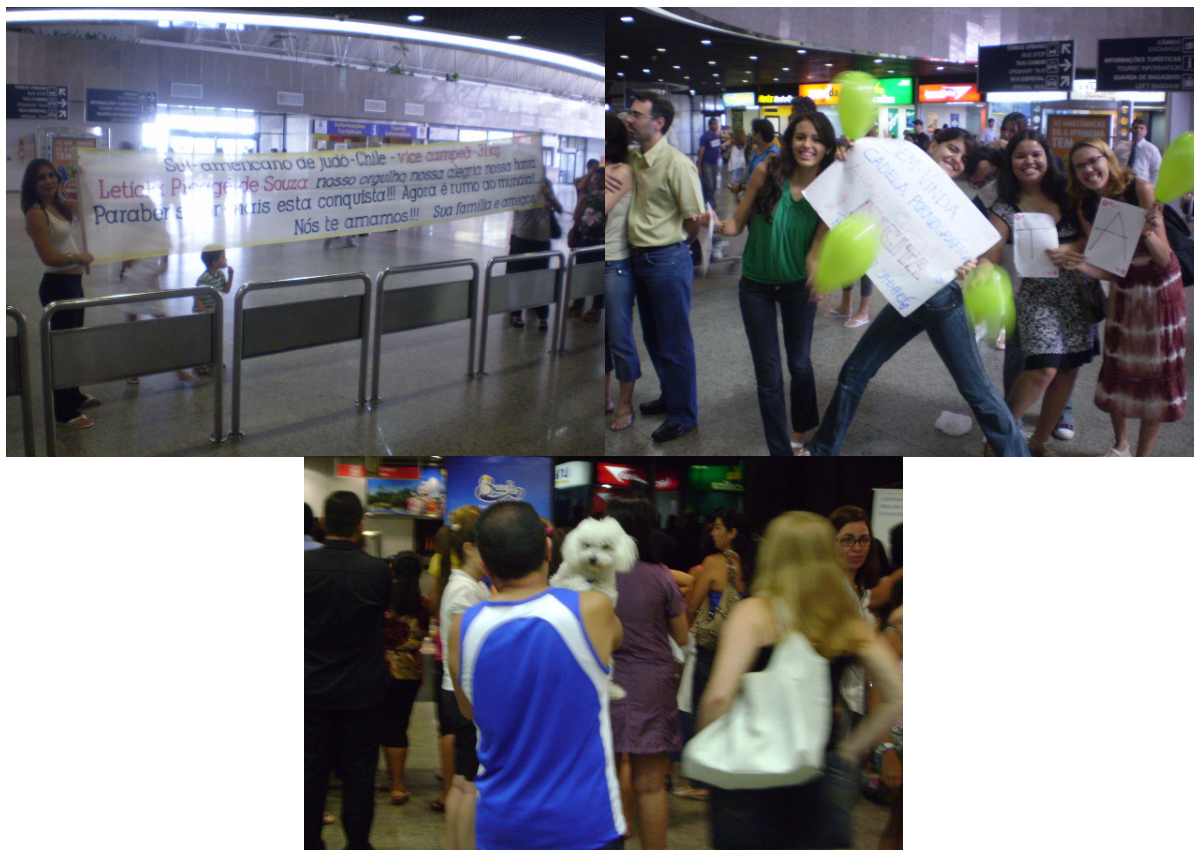
Entre a verificação de sua documentação pela Polícia Federal e o exame de sua bagagem pela Receita Federal, o passageiro pode fazer compras em uma loja chamada *Duty Free*, que vende diversos produtos – bebidas, eletroeletrônicos, perfumaria etc. em regime de zona franca, ou seja, sem a incidência de vários impostos. Essas lojas se encontram somente nas salas de embarque e desembarque internacional e somente passageiros que estão chegando ou indo para o Exterior podem nelas fazer comprar. É proibida a entrada de qualquer pessoa que não seja passageiro (voo internacional), funcionário da própria loja ou pessoa devidamente autorizada pela INFRAERO, Polícia e Receita Federal. As lojas permanecem fechadas nos intervalos entre os embarques e desembarques internacionais.



**Figura 16: A loja Duty Free.**  
**Fonte: foto do autor, em 28 jan de 2009.**



## 5.2 Apitos, faixas e flores: recebendo ou (re)agregando?



**Figuras 17, 18, 19:** Acima à esquerda, parentes homenageiam, com uma faixa, jovem vice-campeã sul-americana de judô. Acima à direita, jovens aguardam o desembarque de uma amiga. A figura abaixo mostra o marido que trouxe o cachorro para receber a esposa no aeroporto.

Fonte: fotos do autor, em 15 out 2007 (as duas primeiras) e 21 jan 2009.

Nos aeroportos, um dos espaços que se apresenta como mais agitado e rico em manifestações é o portão de desembarque. Parece haver uma espécie de separação de mundos, entre o lado de dentro e o lado de fora dos portões de embarque e desembarque, sendo esses uma espécie de “portais-entre-mundos”. Assim, o abrir-e-fechar desse portão é acompanhado atentamente por todos aqueles que se encontram no lado de fora das respectivas salas.

O portão de desembarque do aeroporto de Fortaleza, entretanto, é particularmente um espaço mais rico quanto às manifestações por parte daqueles que vão esperar alguém que está chegando de viagem. A cada movimento do portão e a cada indivíduo que o transpassa pode-se sentir a tensão ou o fim dela, pode-se ouvir o suspiro, o grito de alegria ou a salva de palmas, dependendo de quem esteja chegando, de quem está esperando.

Como mostram as figuras, as manifestações são as mais variadas e vão desde a homenagem com uma faixa até a presença do animal de estimação a receber sua dona ou seu dono logo no desembarque. É raro o dia em que não há algum tipo de manifestação desse tipo

no desembarque do aeroporto de Fortaleza. Assim, todos os dias é possível observar as formas mais variadas de recepção.

Com essas observações algumas reflexões são expressas: em muitos casos, muitas pessoas, em grupo ou individualmente, vão ao aeroporto receber alguém que está chegando de viagem; Elas preparam todo um “aparato” de recepção a quem está chegando. Parece, portanto, relevante esse momento de recepção para quem vai receber ou é recebido etc.

Receber alguém no aeroporto, sozinho ou em grupo, não constitui “ato desinteressado”, nos dizeres de Bourdieu (1996). Corresponde, ao contrário, a processos importantes de acolhimento que passam pela reafirmação da importância que o indivíduo possui para o grupo ou, segundo o pensamento durkheimiano, a relevância que a união do grupo possui para as pessoas.

São momentos normalmente marcados pela emoção que, quase em todos os casos, precisam ser registrados por filmadoras e máquinas fotográficas. Assim, esses fatos deixam de ser tão difundidos, por exemplo, através da mídia, como as recepções realizadas por fãs ou torcidas de times de futebol aos seus ídolos.

Não há segmentação por idade, pois se misturam as crianças, os idosos e os jovens na alegria de receber aquele que está chegando, mas não se pode negar que os jovens são os maiores responsáveis pelo clima de “algazarra”. O importante para esta pesquisa, entretanto, é que tais acontecimentos parecem corroborar a teoria de Victor Turner e van Gennep, quanto as ideias de separação, margem e agregação, como componentes do movimento dialético da passagem e do deslocamento característicos do ritual.

É necessário dizer que o processo pelo qual passa o passageiro no aeroporto se assemelha aos descritos pelos autores, ainda que sejam de outra ordem. Precisando os termos, van Gennep define ritos de passagem centrando sua reflexão na mudança social, seja ela referente a um lugar, estado (conjunto de condições culturais estáveis ou recorrentes) ou posição social de um indivíduo. Desta forma, no primeiro ato se processará o afastamento do contexto social a que tal indivíduo ou objeto pertencia; é o momento, para o autor, do afastamento do profano e de aproximação com o sagrado. O segundo se configura como o momento máximo de aproximação com o sagrado, o que acarreterá uma suspensão das características do que transita, que “passa através de um domínio cultural que tem poucos, ou quase nenhum, dos atributos do passado ou do estado futuro” (TURNER, 1974). É o momento da liminaridade, em que ocorrem a morte e a posterior ressurreição do “transitante”, ambas simbólicas. O terceiro momento é marcado pela consumação da passagem, que significa o retorno ao profano.

É oportuno relatar o modo como tal ocorre com a situação de passagem vivida pelo passageiro do aeroporto: quando ele se submete aos procedimentos de desembarço de documentos e se livra da bagagem, realiza uma espécie de rito no qual está se credenciando a fazer o voo. No segundo momento, a despedida, normalmente protagonizada no espaço entre a entrada da sala de embarque e a “praça de alimentação”, que fica em suas imediações, e afasta-se dos seus e se separa destes, considerando que vai para um espaço onde somente os “sujeitos transitantes” podem estar (sala de embarque), assim como aqueles responsáveis pelos procedimentos – os funcionários, e aqueles que irão oferecer serviços, como o de fornecimento de alimentação – comerciários.

As despedidas emocionadas parecem ratificar a idéia de desagregação do sujeito do seu meio, conseqüentemente, e aqui há o retorno ao início do argumento, os ritos de recepção parecem dizer que a pessoa que está chegando tem ou merece sentir-se reincorporada. A liminaridade aqui tanto pode ser o momento de permanência no aeroporto, onde o passageiro, como um “ser liminar”, está submetido àqueles que comandam os procedimentos, como pode ser a própria viagem, o tempo decorrido entre os dias da partida e da chegada – normalmente sendo a segunda opção a mais precisa para interpretar a posição daqueles que ficam do “lado de fora”.

Então, o que motiva as pessoas a irem, juntas e em grupo, ao aeroporto receber alguém, ou a preparar uma festa ornamentada e barulhenta, é informar simbolicamente a sociedade e àquele(s) que estão chegando que ele é bem-vindo de volta, que é importante para o grupo, que não está sozinho, que é amado, que seus feitos são reconhecidos por uma coletividade, que sua falta foi bastante sentida naquela comunidade e que o grupo é mais forte com sua presença.

É claro que tais momentos têm que ser bastante marcados, não de se destacar do dia-a-dia por serem especiais e, para tal, têm de ser eternizados (na sociedade contemporânea isto toma forma pelos atos de fotografar e filmar).

Nesse ponto, é feita a conexão com a teoria do espaço. Para Turner, a liminaridade (no caso em estudo, o momento em que o sujeito está estacionado no aeroporto, aguardando que os procedimentos se sucedam para viajar, bem como a própria viagem) é o momento de transição, quando o sujeito se descaracteriza ou, traduzindo para a teoria do espaço, desterritorializa (HAESBAERT, 2006), pois ele se encontra no “entre-mundos”.

No momento em que a mobilidade domina as relações com o espaço, os indivíduos e grupos sociais passam a elaborar “multiterritórios” que integram, no mesmo conjunto, a experiência cultural, econômica e política em relação ao espaço. Essa multiplicidade ou

diversidade territorial a que está sujeito o homem moderno, em termos das dimensões sociais, escalas e ritmos, resulta não na fragmentação, mas na justaposição ou convivência, lado a lado, de tipos territoriais distintos.

O homem como “animal territorial” é dotado do poder de representação e imaginação que lhes dá a condição de a todo instante ressignificar a se apropriar simbolicamente do seu meio.

A tarefa, no entanto, é facilitada quando ocorre coletivamente. Afastado por um determinado período de seu “habitat”, o indivíduo vê facilitado seu retorno quando da recepção acalorada por aqueles com quem mantém alguma intimidade. É por isso que a recepção é realizada logo assim que este chega, no portão de desembarque. Não se pode perder tempo. É, portanto, especial receber alguém lá, estar presente e dar a sua contribuição nesse rito de reagregação ou agregação, nos casos em que os indivíduos estão se incorporando ao grupo pela primeira vez.

É o que se pode perceber no depoimento de um passageiro que estava esperando sua mulher no portão de desembarque com um ramallete. Quando perguntado sobre a importância de vir ao aeroporto receber a esposa, ele respondeu:

Eu acho que além da praticidade, se não ela chegaria aqui ia ter que pegar ônibus ou taxis ou qualquer outro transporte e o transporte público de Fortaleza não é tão bom né, além da segurança também vem o fato dela ser recepcionada né, dela saber que tem alguém esperando por ela, alguém que ela pode contar...<sup>166</sup>.

Ainda sobre a importância de ser recebida por sua família na cidade para a qual estava indo, uma passageira comentou: “essa expectativa, é ter a certeza de que eu sou querida (...) eu particularmente me sinto muito importante pra ela [refere-se à sobrinha, a viagem de Fortaleza à Brasília tinha por motivo o casamento desta]...”<sup>167</sup>.

O papel da ação criativa dos indivíduos no processo é de suma importância. Tais “performances ritualísticas” que acontecem nas recepções de passageiros no aeroporto não são institucionalizadas como aquelas ligadas, por exemplo, ao Estado ou à religiosidade.

A ausência de padrão é um demonstrativo disso, pois, como já assente, as manifestações são as mais variadas, de forma que o recurso metodológico de analisar essas performances sob a óptica dos rituais cumpre objetivamente buscar nesses acontecimentos elementos que se repetem e compreender as lógicas de tais repetições, mas de forma alguma

<sup>166</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 04 de setembro de 2008.

<sup>167</sup> Entrevista concedida ao autor por um passageiro, em 18 de junho de 2008.

engessá-los ou reduzi-las ao cumprimento de uma função social, nos termos funcionalistas durkheimianos, por exemplo.

O fato é que tais manifestações parecem negar, na prática, a atitude de reserva dos indivíduos contemporâneos em espaços públicos, descritas por alguns estudiosos da contemporaneidade, como Sennet (1997) e Bauman (2001). As demonstrações de carinho e afeto percebidas em muitas ocasiões nesses ritos de recepção parecem ser incompatíveis com atitudes como as comentadas por Giddens em relação à “desatenção civil”<sup>168</sup>. (1991, p. 85).

Um grupo à parte de recepções constitui aquelas que se dão por iniciativas de grupos mais organizados, como torcidas de times de futebol e fãs-clubes, embora sempre haja nessas recepções a presença de pequenos grupos – famílias ou, como é comum na recepção ou despedida do time de futebol, pai e filho, ou pessoas sozinhas que também se dirigem ao aeroporto para receber ou despedir-se. Nesse sentido, o aeroporto torna-se um dos poucos lugares onde o fã pode realmente se aproximar de seu ídolo para fotografar, pedir um autógrafa, falar com ele, entregar-lhe algum objeto que simbolize uma homenagem ou simplesmente vê-lo. Não se trata, nesse caso, de uma reagregação, mas de uma agregação (no sentido de que “você é nosso agora, pelo menos durante o pequeno espaço de tempo em que estiver em nossa cidade”), embora em muitos casos o artista esteja retornando à cidade.

No período de pesquisa, foi possível observar momentos em que ocorreram recepções a artistas, normalmente cantores ou vocalistas de alguma banda. Assim aconteceu, por exemplo, quando da vinda da banda de *rock* nacional Capital Inicial a Fortaleza, em outubro de 2007, por ocasião de um evento. Foi possível, na oportunidade, conversar com fãs da banda, que relataram já ter passado um dia inteiro à espera de seus ídolos. Nessa ocasião, a espera não demorou duas horas. Perguntados sobre o porquê de vir ao aeroporto receber o ídolo, responderam que se tratava de uma das poucas oportunidades de se aproximar realmente deste, pois nos outros lugares onde é possível ver o artista, como no hotel ou no próprio *show*, divide-se espaço com muito mais gente.

Conforme se pode perceber na figura 19, o ídolo é cercado logo na saída do portão de desembarque; momento ímpar para o fã em que é possível trocar rápidas palavras, tocar, pegar autógrafos e fotografar o ídolo.

---

<sup>168</sup> Giddens comenta, baseado em Goffman, a atitude de reserva dos moradores das grandes cidades, quando se encontram em lugares desconhecidos, como, por exemplo, bairros mais afastados daqueles que costumam frequentar.



**Figura 19: Em destaque o vocalista da banca Capital Inicial é cercado por fãs logo na saída da sala de desembarque no aeroporto de Fortaleza.  
Fonte; foto do autor, em 12 de outubro de 2007.**

São as torcidas de futebol, contudo, aquelas que se destacam nesse contexto, pois, dependendo da ocasião, a quantidade de pessoas, bem como a intensidade de suas manifestações, trazem uma “nova ordem” para o aeroporto.

Em entrevista informal com o chefe da segurança, este relatou que acompanha atentamente os noticiários esportivos, na intenção de procurar prever os dias de possíveis acontecimentos, o que revela a importância de tais manifestações no tocante às estratégias de manutenção da ordem no aeroporto.

Não se apresenta incomuns as manifestações de torcidas de futebol no aeroporto durante os embarques e desembarques de seus times. Na Capital cearense, as torcidas dos dois maiores times já protagonizaram manifestações que variam do entusiasmo semelhante àquele das arquibancadas dos estádios, a atos violentos de protesto contra os jogadores. Um exemplo da segunda foi relatado pelo *Diário do Nordeste*:

O Fortaleza [time de futebol Fortaleza Esporte Clube] desembarcou às 11h15 de sábado debaixo de protestos de cerca de 30 torcedores. Jogadores foram empurrados e alguns até forçados a beijar o escudo do Fortaleza, sob pena de retaliações. Alguns atletas foram cercados pelo grupo de torcedores e se não fosse o efetivo policial solicitado, com certeza uma agressão séria teria se perpetrado. O pessoal do Aeroporto Internacional Pinto Martins reforçou a segurança particular e requisitou mais algumas viaturas do CPRV, uma do Ronda do Quarteirão, uma da Força Tática Especial, para poder garantir o desembarque dos jogadores.<sup>169</sup>

<sup>169</sup> Disponível em: <http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=568440> - acesso em 01 set 2008.

O aeroporto é considerado, portanto, por esses torcedores como um espaço legítimo para manifestações, de entusiasmo ou de protesto. A importância da recepção do time no aeroporto por parte da torcida está no mesmo contexto das já comentados em relação aos passageiros, digamos, comuns. Há, porém, um elemento a mais: despedir-se dos jogadores antes de embarque para uma partida importante ou receber o time quando de seu retorno ou quando de sua chegada – como no caso de um time de fora da cidade, é a parcela de contribuição que a torcida sente dar ao time. Essa contribuição acontece sob o ponto de vista da transferência de entusiasmo, de energia, do voto de confiança, mas também, no caso da derrota, da “má fase do time”, como costumam comentar os aficionados por futebol, mediante a demonstração de que a torcida está atenta a todos os passos dos jogadores e que eles serão cobrados se por acaso não estiverem tendo um desempenho condizente ou que denote o “amor à camisa” do seu time.

Assim, ao ir ao aeroporto receber ou despedir-se de seu time, o torcedor cumpre papel importante – contribuir para as vitórias de sua agremiação. Nesse sentido, um torcedor que se encontrava no aeroporto junto a vários outros para receber um time de São Paulo, assim respondeu à pergunta sobre a importância de vir receber o time no aeroporto:

A importância pra mim é que o primeiro contato em que os jogadores terão com na nossa terra, vai estar chegando e um primeiro momento que a gente pode dar uma melhor recepção. É a mesma importância de quando você recebe uma pessoa em sua casa, você recebe na porta da sua casa. Você não recebe no quarto, nem na sala, você recebe na porta, então eu acho que a importância é essa de acolher na porta de nossa cidade<sup>170</sup>.

Do outro lado, encontram-se os “boleiros”, os envolvidos diretamente com o futebol – jogadores, técnicos, auxiliares técnicos, preparadores físicos, diretores de futebol e presidentes dos clubes etc. Estes, quando do embarque ou desembarque dos times, estão bastantes expostos tanto aos torcedores quanto à imprensa.

É comum a presença de equipes de televisão, rádio e jornais impressos no aeroporto, tanto no embarque quanto no desembarque dos dois principais times do Estado do Ceará. Tal exposição tem várias facetas, mas, seguindo o depoimento de um técnico de futebol entrevistado nas dependências do aeroporto, destacam-se duas: para o jogador iniciante, a exposição no aeroporto é importante e desejável, na medida em que, no mundo do futebol, ser conhecido é muito relevante. Ser filmado e dar entrevistas, representou ações favoráveis a um

---

<sup>170</sup> Entrevista concedida ao autor por um torcedor, em 04 de setembro de 2008.

jogador que está iniciando sua carreira no futebol ou é recém-chegado ao time, segundo o técnico, à época, do Fortaleza Esporte Clube, Heriberto da Cunha.



**Figura 20: técnico de futebol concede entrevista na saída do portão de desembarque do aeroporto de Fortaleza.**

**Fonte: foto do autor, em 03 de outubro de 2007.**

Por outro lado, de forma geral, a exposição à mídia e à torcida é exagerada e um fator de estresse para jogadores e comissão técnica. Para o treinador entrevistado, o aeroporto é um “espaço para a pessoa viajar e não um espaço para dar entrevista<sup>171</sup>” se submeter ao crivo do torcedor, responder a determinadas colocações, tratando-se, portanto, de um “espaço muito estressante de exposição exagerada”. Segundo ainda o treinador entrevistado, a passagem pelo aeroporto “é mais cansativa do que o treinamento”, pois, primeiro, do ponto de vista físico, “essa coisa de ter que chegar uma hora antes e ficar esperando”, e segundo em relação ao fato de ter que “responder as mesmas perguntas repetidamente para diferentes repórteres”.

Para ele, o aeroporto deveria ser um espaço onde todos pudessem ter maior reserva. O desembarque, entretanto, é ainda mais cansativo, pois, como revelou, trata-se de um momento muito estressante, tanto na vitória, quanto na derrota, porque de uma forma ou de outra, é muito cansativo enfrentar uma viagem aérea e depois ser entrevistado, ser submetido ao tumulto, “ter que responder a perguntas terríveis”, tão logo desce do avião.

Assim, o aeroporto é um espaço que comporta as mais variadas manifestações e é considerado locus legítimo destas, sejam de tristeza, revolta ou alegria extrema ou contida. Essas manifestações apontam para basicamente dois caminhos interpretativos, de acordo com o argumento defendido: por um lado, denotam a reafirmação do grupo e, por outro, revelam

<sup>171</sup> Entrevista concedida ao autor, em 03 de dezembro de 2008.



como a viagem e o aeroporto podem para muitos significar uma ruptura com o cotidiano e a entrada em um estado liminar.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma das certezas a registrar nos derradeiros momentos deste trabalho é a de que nem essa discussão e muito menos esta pesquisa se encerram aqui. A impressão que fica é de que as reflexões e apontamentos oferecidos com esta investigação configuram-se como um pequeno retrato da realidade aqui analisada. Trata-se de um universo muito rico dos deslocamentos humanos, da dinâmica organizativa dos espaços de fluxos, dos processos de territorialização e das práticas de tempo e de espaço dos indivíduos envolvidos nela. Daí o fascínio pelo tema que o próprio texto revela.

Durante a pesquisa etnográfica e bibliográfica, foi este autor sistematicamente desafiado a repensar a problemática geral, o tema, as técnicas de obtenção das informações e dados bem como, os referenciais teóricos, numa clara demonstração da dinâmica do trabalho científico. Afinal, se o estudo aqui proposto é o das relações e instituições sociais, bem como das formas de organizações da ação humana, e estando todos esses elementos num ininterrupto movimento de reconfiguração, reconstrução e reinvenção, a pesquisa social não pode ter uma dinâmica diferente, embora os cânones acadêmicos exijam que o término da pesquisa aponte direções.

Assim, ocorreu, no primeiro momento, a procura por avaliar o que caracteriza os espaços de fluxos, considerando a conjunção de problemas desta busca: analisar e compreender as práticas temporais e de espaço dos indivíduos, bem como seus processos de territorialização, em circunstância de circulação e trânsito em espaços de fluxos ou diretamente influenciados por esses.

Conforme exposto nos dois primeiros capítulos, os dados sugerem uma reflexão sobre duas possíveis respostas: primeiramente, espaços de fluxos, como aeroportos, são organizações burocráticas que, nos termos de Weber (1994), se caracterizam, dentre outras coisas, pela organização hierárquica e pelo rígido controle dos registros documentais acerca dos indivíduos e dos próprios procedimentos. Tal organização e esse controle visam ao funcionamento pleno do sistema, o que configura uma tarefa altamente necessária em se tratando de sistemas complexos como o aéreo.

A segunda resposta é que o aeroporto é um “sistema perito”, conforme ensina Giddens (1991). Tais sistemas se caracterizam por seu nível de complexidade do ponto de vista das operações que lhes dão movimento, que o situam em funcionamento. Tais operações são desconhecidas por seus usuários, haja vista esse nível de complexidade, mas são de

responsabilidade de um corpo técnico altamente especializado composto de instituições e profissionais portadores de um conhecimento perito. Assim, embora o usuário desses sistemas não conheça os procedimentos, sua confiança em utilizá-los advém do saber especializado que emana do próprio sistema, nos dizeres de Giddens.

O usuário do sistema confia em realizar voos, em razão do conhecimento especializado dos indivíduos envolvidos neles, embora desconheça os procedimentos e os próprios indivíduos que estão muitas vezes longe de seus olhos numa relação palco e bastidores, numa alusão do próprio autor a Erving Goffman (1995).

As sistemáticas falhas do sistema, contudo, podem criar desconfiança dos usuários em relação ao sistema, fazendo com que a equação risco *versus* confiança passe a pender mais para o primeiro de seus itens. O exame dessa possibilidade foi feito no terceiro capítulo, a despeito de alguns fatos marcantes para o setor aéreo internacional e brasileiro, como os atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, e os acidentes com os aviões das empresas aéreas brasileiras GOL linhas aéreas e TAM, respectivamente, em 2006 e 2007.

O fato é que há um elemento em comum, tanto à configuração do aeroporto, quanto ao sistema aéreo como organização burocrática ou “sistema perito”: segurança. Esta afigura-se como o elemento mais importante no âmbito de sistemas complexos como aeroportos. Todos os procedimentos, toda a organização tempo-espacial e institucional desses lugares se remetem a esse termo. Daí derivam os rituais descritos no quinto capítulo: a “prova da inocência”.

Os procedimentos de checagem de documentos a que aos quais são submetidos os passageiros em diferentes momentos no aeroporto, nos processos de embarque e desembarque, têm como referências maiores a manutenção e a garantia da segurança.

O aeroporto configura espaço visado por práticas criminosas de todos os tipos, afinal, especificamente quando se trata de aeroportos internacionais, representa a entrada e a saída de um país, pois, desde sua área de embarque e desembarque internacional, as pessoas e mercadorias deixam ou chegam ao País.

Nesse sentido, crimes como tráfico de drogas, seres humanos, animais silvestres, de espécimes da fauna ou até terrorismo<sup>172</sup> são parte do dia-a-dia dos agentes de segurança que lidam com a fronteira. Esses procedimentos buscam propiciar segurança ao evitar a entrada ou saída do País de pessoas e mercadorias indesejáveis. Portanto, de um ponto de vista prático, concreto, que é também simbólico, os procedimentos são importantes e, quando burlados,

---

<sup>172</sup> No caso deste, é bom que se frise, não é comum, principalmente na realidade brasileira, mas é parte do dia-a-dia dos agentes de segurança no sentido de que é parte de suas atribuições diárias coibi-lo.

como no exemplo da ministra Marta Suplicy, tal ação representa como abuso do poder no âmbito do jeitinho brasileiro, conforme DaMatta (1992).

Para os agentes envolvidos com o desembarque internacional, por exemplo, o trabalho que realizam é de suma importância, não só para a manutenção da segurança do aeroporto, como também, principalmente, para a segurança da sociedade, do País, pois, ao barrar um indivíduo possível causador de problemas – agitador, praticante do chamado turismo sexual, traficante etc. – está cumprindo a importante missão de evitar que o País tenha mais problemas, agora importados. É nesse sentido que o aeroporto foi considerado como um filtro ou funil.

Outro importante caminho trilhado foi a reconstituição da história desse sistema e, nesse sentido, restou compreender como o sistema foi formulado, quais as razões para a sua atual forma de organização etc. A dissertação mostra a importância das ideias de necessidade de eficácia e organização, conforme narrado no terceiro segmento.

O sistema aéreo brasileiro era considerado bastante precário, embora fosse a segunda malha aérea do mundo na década de 1960, menor apenas do que a dos Estados Unidos. A forma de organização desse sistema, ligado diretamente à burocracia estatal era considerada “engessante” e vinha recebendo sérias críticas da opinião pública. Baseada, portanto, na forma da gestão do sistema aéreo britânico, é que surgiu, em 1972, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO).

Conforme argumentado no capítulo retrocitado, o surgimento da INFRAERO foi de suma importância porque retirava do âmbito de atribuições e responsabilidades da Aeronáutica um problema que ela não demonstrava competência para resolver, evitando o desgaste dos militares e do governo junto à opinião pública e, principalmente, o modelo da gestão autônomo, baseado na administração comercial, que iria ensejar receitas, possibilitando o investimento necessário nos aeroportos, opondo-se à situação de falta de recursos.

A aviação no Estado do Ceará, entretanto, tem dois marcos históricos importantes: na década de 1920, o cearense Pinto Martins realizou o primeiro voo de travessia dos Estados Unidos ao Brasil – daí o nome do aeroporto internacional de Fortaleza, Pinto Martins, em homenagem ao aviador; em 1935, o início das atividades aéreas no hidroponto da barra do Ceará.

Já o surgimento do atual aeroporto de Fortaleza ocorreu em meio à modernização do Estado do Ceará, proposto pelo então “governo das mudanças”, e data do final da década de 1990. A construção do Aeroporto Pinto Martins corresponde, conforme exposto, ao desejo de

inserção do Estado do Ceará no competitivo mercado do turismo. O antigo terminal tinha instalações bastante incipientes, fazendo-se necessária a construção de outro.

Tal construção, portanto, corresponde a dois fatores centrais: o turismo passou a ser o grande alvo como fonte geradora de empregos e recursos para o Estado do Ceará; e a outra diz respeito à elaboração dessa imagem de “bonança”, organização, inserção na globalidade, expansão das atividades comerciais e industriais e, acima de tudo, modernidade. A imagem do moderno torna-se ferramenta essencial e o aeroporto configura-se como carro-chefe na constituição desta.

Nas palavras do então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, quando da inauguração do Pinto Martins, tratava-se de um avanço no tempo, um marco da chegada do estado na modernidade, podendo ser pensando metaforicamente como um “túnel do tempo”.

Por último, a edificação do aeroporto servia, do ponto de vista dos Governos Estadual e Federal, como a afirmação da passagem do “velho” para o “novo”, do “tradicional” para o “moderno”, dentro da lógica de constituição ou representação de paisagens de poder da elite cearense, conforme argumento defendido por Maciel (2006).

Um aeroporto não é mais apenas um lugar de entrada e saída, pois se converte em um espaço de atividades mais complexas ou agregadas a essas primeiras, como o consumo, daí derivando a estratégia de inserção do aeroporto de Fortaleza no conjunto dos chamados “aero-shopping’s”.

O último tema examinado na pesquisa, mas não menos importante, ao contrário, diz respeito às práticas de tempo e espaço dos funcionários/comerciários, passageiros e acompanhantes, bem como suas práticas de territorialização. A análise desse universo visou, de forma geral, a responder a uma das principais perguntas realizadas nesta pesquisa: de que práticas sociais – de espaço e de tempo – é formado o aeroporto?

Embora essa pergunta tenha sido feita a funcionários/comerciários, passageiros e acompanhantes, sua resposta não veio somente do momento em que estes interlocutores a respondiam. Assim, das respostas as outras questões e, principalmente, da observação das idas e vindas de todos eles, surgiu um rico substrato a ser decantado.

Duas questões balizaram a análise dessas práticas: pressa e espera. Em praticamente todos os procedimentos, processos e acontecimentos no âmbito do aeroporto, esses dois elementos estão presentes. O passageiro está a esperar que o tempo passe e que os procedimentos necessários para que ele realize sua travessia – viagem – se concretizem. O comerciário está na espera dos passageiros e demais usuários do aeroporto, uma espera pela demanda, pela venda, pelas novas situações e desafios que lhes serão postos.

Em meio a essa espera, há quase sempre a pressa do passageiro que está atrasado ou “perdeu a hora”, da empresa aérea que precisa embarcar esses passageiros e não incorrer em atraso sob pena de multa, dos agentes envolvidos com o embarque e desembarque que necessitam prezar pela rigidez dos procedimentos de verificação de documentos e bagagens e não podem se dar ao luxo de fazê-lo vagarosamente; enfim, o forte imperativo do tempo.

Interessante é perceber, entretanto, que, em meio a tantos procedimentos sob, a pressa e a espera, há uma infinidade de ações criativas, bem como usos e significados produzidos e atribuídos ao aeroporto por parte de passageiros, acompanhantes e funcionários, bem como dos comerciários.

Para os funcionários e comerciários, o aeroporto configura espaço atrativo justamente porque propicia uma rotina de desafios, ou seja, é espaço onde impera a novidade. Muitos dos entrevistados apontaram justamente a dinâmica, a quebra da rotina, como os pontos que mais os atraíam em suas atividades laborais no aeroporto e o que mais os diferenciava do trabalho em outros ambientes.

Consequência direta está em que, para esses, o tempo no aeroporto passa mais rápido, configurando-se como algo mais leve. Contrariamente, o tempo para o passageiro é mais pesado, desconfortável, haja vista todos os procedimentos a que terá de se submeter antes do embarque ou desembarque e, obviamente, a espera. Assim, para o passageiro, de forma geral, o tempo é um imperativo a ser controlado. Essas características levam o funcionário e o comerciário a compreender que o passageiro é aquele que está sempre na “vertente de sair”, o que influencia a relação entre esse e aqueles.

Os passageiros, porém, são um atrativo a mais para funcionários e comerciários, pois, no modo de percepção desses, de forma geral, o nível cultural e intelectual do passageiro do aeroporto é mais elevado do que a média da população ou de frequentadores de outros equipamentos comerciais da cidade, como o Centro, por exemplo – conforme citado por alguns.

É da relação entre funcionários e comerciários, porém, que surge um das facetas mais intrigantes das práticas de tempo e espaço no aeroporto: é a “comunidade aeroportuária”. Segundo os funcionários, alguns fatores dão sentido ao compartilhamento de um sentimento de coesão e grupo: a interligação ou interdependência dos serviços e produtos oferecidos no aeroporto; a necessidade de repartir os gastos (com lanche, por exemplo) como forma de amenizar os altos preços dos produtos ali vendidos; a necessidade de vigilância constante aos postos de trabalho, dentre outros.

Segundo os dados indicam, para alguns, há forte ligação entre todos os setores, de forma que juntos formam uma coisa só, simbolizada na ideia de “comunidade aeroportuária”.

Assim, consoante exposto no quarto capítulo, divertir-se, compartilhar os códigos, e conhecer o maior número possível de pessoas são atividades que ratificam a “comunidade aeroportuária”, de acordo com os depoimentos dos comerciários, e fornecem ao aeroporto uma área de “vila”.

Tal constatação é coerente com os desafios teóricos enfrentados pela Sociologia contemporânea. O exame da teoria clássica oferece cenários em que os agrupamentos são relativamente fechados em si mesmos, o que não é possível ser observado nos casos analisados. Seguindo o que os dados indicam, é válido concluir que essa constituição da comunidade aeroportuária, como agrupamento não institucionalizado, mas intensamente presente nos depoimentos de vários funcionários e comerciários de setores diferentes, resulta de processos de apropriação concreta e simbólica do espaço-tempo do aeroporto.

Os agrupamentos e o sentimento de pertença que engendram se constituem além da organização burocrática da qual fazem parte – seja o sistema aeroporto ou a empresa para qual trabalham, embora passe por esses. Essa pertença, negociada diariamente por seus membros, prescinde de um território concreto – o espaço físico, mas se constitui também de um território simbólico que se compõe das ações de reciprocidade entre os membros do grupo.

Destaca-se, ainda, no tocante as práticas de tempo-espaço dos aeroportuários, a constituição daquilo que poder ser chamado “idioma da bricolagem”. Trata-se de uma das ações criativas mais interessantes na dinâmica de relações entre os usuários do aeroporto. Boa parte dos funcionários e comerciários do aeroporto Pinto Martins não fala outro idioma além do português. Sendo um aeroporto internacional, o fato surpreende e denota uma fragilidade quanto às necessidades expressas por uma política dos Governos Estadual e Federal que vem aposta no turismo como forma de captação de investimentos<sup>173</sup>.

A comunicação, no entanto, entre portadores de idiomas diferentes – os comerciários e passageiros estrangeiros – ocorre as vistas às necessidades de ambos – vender e comprar, respectivamente, bem como se locomover e ser atendido na obtenção de informações. A saída encontrada é o aprendizado de uma série de códigos que mesclam algumas poucas palavras do idioma estrangeiro, gestos e a experiência adquirida com o tempo e a realização repetida de atos comunicativos.

---

<sup>173</sup> Vide *Plano Nacional de Turismo 2007/2010*. Ministério do Turismo.

É óbvio que, do ponto de vista da estrutura da cadeia turística do Estado, esse é um fator denotativo de fragilidade, provavelmente resultado da falta de investimento na qualificação dos profissionais diretamente envolvidos com o setor ou resultado da equação que põe em correspondência baixos salários e nível ínfimo de exigência de qualificação, mas sociologicamente, é um fenômeno muito interessante, para demonstrar a importância e eficácia da ação criativa dos sujeitos envolvidos.

Tal ação criativa também é tema da análise de outro processo, parte importante da dinâmica de organização espaciotemporal do lugar: as despedidas e recepções de passageiros. Diariamente é possível deparar alguma performance, seja individual ou grupal, no portão de desembarque do aeroporto de Fortaleza.

Como argumentado no quinto módulo, é um processo no qual é afirmada a importância do indivíduo para o grupo e a relevância do fortalecimento da família, das relações de amizade etc. Daí se explica também o uso dos mais diferentes objetos para demonstrar esses sentimentos: balões, cartazes, flores, apitos, faixas, camisetas com dizeres e/ou a foto do passageiro etc. Esses acontecimentos possuem duas conotações das quais resultam diretamente: informam e ratificam determinados sentimentos e advêm da ação criativa dos indivíduos envolvidos.

Receber alguém, conforme pode ser percebido pelos depoimentos, significa acolher o indivíduo que retorna aos seus, ao seu lar, a sua intimidade, ou que está chegando pela primeira vez à cidade e também precisa se sentir acolhido, donde se conclui que a viagem ou os momentos do aeroporto são da ordem da liminaridade, ou seja, espaço-tempo no qual o sujeito se afasta do cotidiano. Daí, também, a necessidade de se demarcar tanto a entrada quanto a saída da liminaridade, o que resulta na constituição de rituais de recepção ou agregação e despedidas ou desagregação.

Por sua vez, embora seja resultado da ação criativa dos indivíduos envolvidos, as despedidas e recepções aos times de futebol realizados pelas torcidas organizadas ou torcedores isoladamente, parecem ser permeadas pelos mesmos significados: informar os indivíduos da importância da coesão do grupo e, ao mesmo tempo, cobrar fidelidade, aqui, dos jogadores aos valores desse grupo – no caso do time de futebol, dizem respeito, em geral, ao empenho físico máximo em campo.

Esse é o retrato que, espero, sirva à elucidação desses complexos processos de deslocamentos humanos no espaço de fluxos e rápida circulação. Assim, cumpre reafirmar, a modo de remate, que a constituição de um espaço complexo como o aeroporto ocorre com origem na fricção entre as estratégias e procedimentos estabelecidos e executados pelas



instituições de controle e organização desse lugar que visam, ao cabo, à segurança e ao funcionamento do sistema, bem como aos processos criativos provenientes das práticas de tempo e espaço dos demais usuários e frequentadores desses locus de fluxos.

## REFERÊNCIAS

ASHFORD, Norman, Stanton, H. P. Martin e Moore, Clifton A. *Airport Operations*. McGraw-Hill Professional, 1996. ISBN 0070030774.

AUGÉ, Marc. **A Guerra dos Sonhos**: exercícios de etnoficção. Campinas: Papyrus, 1998a.

\_\_\_\_\_. **El viajero subterráneo**: un etnólogo en el metro. Barcelona: Editorial Gedisa, 1998b.

\_\_\_\_\_. **Não-lugares**: introdução a uma Antropologia da Supermodernidade. Campinas, SP: Papyrus, 1994.

\_\_\_\_\_. **O sentido dos outros**: atualidade da antropologia. Petrópolis: Vozes, 1999.

\_\_\_\_\_. **Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana**. Revista Memória. [online]. 01 de Abril de 2003. <http://www.memoria.com.mx/129/auge.htm>.

BACHELARD, Gastón. **A poética do espaço - col. Os pensadores**. São Paulo: Nova Cultural, 1988a.

\_\_\_\_\_. **A dialética da duração**. São Paulo: Ática, 1988b.

BAUMAN, Zygmunt. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

\_\_\_\_\_. **Identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

\_\_\_\_\_. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BOTTON, Alain de. **A arte de viajar**. Rio de Janeiro: Rocco, 2003.

BONFIM, Washington L. de S. De Távora a Jereissati: duas décadas de política no Ceará *In*: PARENTE, Josênio; ARRUDA, José Maria (Orgs.). **A era Jereissati: modernidade e mito**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

BOURDIEU, Pierre. **Poder simbólico**. 4º ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

\_\_\_\_\_. Espaço social e espaço simbólico. *In*: \_\_\_\_\_. **Razões práticas: sobre a teoria da ação**. 7º ed., Campinas: Papyrus, 1996. p. 13-27.

BUENOS AIRES, Carlos Antônio Mendes de, e Borges, Livia Freitas Fonseca. **Não-lugares – introdução a uma antropologia da supermodernidade de Marc Augé**. Revista Sociedade e Estado, Vol. XIII, Nº 01, Jan/Jul. 1998.

CABRAL, Luciana Francisca. **A Rua no Imaginário Social**. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografia y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 01 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194. [online]. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-4.htm>.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003.

CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana**. 2ª ed., São Paulo: Studio Nobel, 1997.

CARDOSO, Ciro Flamarion. **Repensando a construção do espaço**. Revista de História Regional, Vol. 3, Nº 01, 1998 [online]. <http://www.rhr.uepg.br/v3ni/ciro.htm>.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano – Artes de Fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

\_\_\_\_\_. **A invenção do cotidiano 2 – Morar, cozinhar**. 3ª ed., Petrópolis: Vozes, 1996.

CLIFFORD, James. **Itinerários transculturales**. Barcelona: Gedisa, 1999.

\_\_\_\_\_. Culturas Viajantes. *In*: ARANTES, Antônio A (org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000. 50-79pp.

DA MATTA, Roberto. **Carnavais, malandros e heróis**. Para uma sociologia do dilema brasileiro. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

\_\_\_\_\_. O ofício do etnólogo ou como ter anthropological blues. In: **A Aventura Antropológica** (E. O. Nunes, org.), pp. 23-35, Rio de Janeiro: Zahar, 1974.

\_\_\_\_\_. **O que faz do Brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1992.

\_\_\_\_\_. **Identidade e liminaridade**: considerações sobre os ritos de passagem e a modernidade. Revista Mana, vol.6, n.1, Rio de Janeiro, 2008.

DURKHEIM, Émile. **A divisão do trabalho social - col. Os pensadores**. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

\_\_\_\_\_. **As formas elementares da vida religiosa**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

EIA/RIMA, *Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental* (Aeroporto Internacional Pinto Martins). Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Ceará – SEMACE, dezembro de 1995.

ELIAS, Nobert. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.

FERGUSON, James e GUPTA, Akhil. Mais além da “cultura”: espaço, identidade e política da diferença In: ARANTES, Antônio A. (org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papiрус, 2000. 29-49pp.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Petrópolis: Vozes, 1987.

\_\_\_\_\_. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Ed. UNESP, 1991.

GEERTZ, Clifford. “Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura” *In: A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

GOFFMAN, E. **A representação do eu na vida cotidiana**. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 1995.

GORDILHO, O. **Os transportes no Brasil**. Ministério da Viação e Obras Públicas, Serviço de documentação, 1956.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 2º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: 2006.

\_\_\_\_\_. **Da desterritorialização à multiterritorialização**. São Paulo: Universidade de São Paulo. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005.

HAILEY, Arthur. **Aeroporto**. 6º Ed. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, s/n.

HANNERZ, Ulf. **Fluxos, fronteiras, híbridos**: palavras-chave da antropologia transnacional. Rio de Janeiro: Mana, vol.3, n.1, 1997.

HOBBSBAWM, Eric. **A era dos extremos**: O breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

LAVOR, Ivonildo e OLIVEIRA, Augusto. **A história da aviação no Ceará**. 2º Ed. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 2008.

LEACH, E. Ronald. **Repensando a antropologia**. São Paulo: Perspectivas, 2005.

LE BRETON, David. **A sociologia do corpo**. Petrópolis: Vozes, 2006.

MACIEL, Wellington R. Nogueira. **Aeroporto de Fortaleza**: usos e significados contemporâneos. (Dissertação de Mestrado em Sociologia). Fortaleza. PPS/UFC, 2006.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana**. Revista Brasileira de Ciências Sociais (vol.17), 2002.

MALAGUTI, Antonio O. **Evolução da aviação civil, no Brasil**. Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, (online) <http://apache.camara.gov.br/portal/arquivos/Camara/internet/publicacoes/estnottec/pdf/109712.pdf>, 2001.

MALINOWSKI, Bronislaw K. Introdução *In: Os argonautas do pacífico ocidental*. São Paulo: Abril Cultural, 1984.

MAUSS, Marcel e HUBERT, Henri. O esquema do sacrifício *In: Sobre o sacrifício*. São Paulo: Cosac & Naif, 2005.

MELLO, João Baptista Ferreira de. **Espaços da Escuridão e Lugares da Luminosidade na Perspectiva Humanística em Geografia**. [online]. [http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo3/E3\\_048.htm](http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo3/E3_048.htm).

MONTEIRO, Cristiano F. **Empresários e ação política no contexto das reformas para o mercado: o caso da aviação comercial**. Revista de Sociologia e Política, 2007.

MOTTER, Arlete A. **Análise da carga de trabalho em sistemas complexos: gestão da variabilidade e imprevisibilidade nas atividades do controlador de tráfego aéreo**. UFSC, 2007, tese de doutorado, Engenharia de produção.

OLIVA, Jaime Tadeu. **O Espaço Geográfico como Componente Social**. Revista Terra Livre, São Paulo, nº 17, 2001. 25-48pp.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso. **O ofício do antropólogo ou, como desvendar evidências simbólicas**. Série Antropologia Vol. 413, Brasília: DAN/UnB, 2007.

KUMAR, Krishan. **Da Sociedade Pós-Industrial à Pós-moderna: Novas Teorias sobre o Mundo Contemporâneo**. Rio de Janeiro, RJ: Zahar Editores, 1997.

PALHARES, Guilherme L. **Aeroportos, turismo e desenvolvimento socioeconômico**. UFRJ, Rio de Janeiro, 2001.

PEIRANO, Mariza. A análise antropológica de rituais. In: \_\_\_\_\_ (org). **O dito e o feito: ensaios de antropologia dos rituais**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002. p.17-40.

\_\_\_\_\_. Rituais como estratégia analítica e abordagem etnográfica. In: \_\_\_\_\_ (org). **O dito e o feito: ensaios de antropologia dos rituais**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002. p. 07-14.

\_\_\_\_\_. **Temas ou teorias? O estatuto das noções de ritual e de performance**. Curitiba, UFPR: Revista Campos 7(2); p.9-16, 2006.

**Plano Nacional de Turismo 2007/2010**. Ministério do Turismo. (online), disponível em: [http://www.turismo.ufjf.br/pnt\\_2007\\_2010.pdf](http://www.turismo.ufjf.br/pnt_2007_2010.pdf).

Prostitutas, “traficadas” e pânicos morais: uma análise da produção de fatos em pesquisas sobre o “tráfico de seres humanos”. **Cadernos Pagu**, nº 25, Campinas: 2005. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-83332005000200007&lng=ES&nrm=iso&tlng=ES](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-83332005000200007&lng=ES&nrm=iso&tlng=ES) – acesso em 17 abr 2008.

RECUERO, Raquel da C. **Comunidades virtuais – uma abordagem teórica**. Trabalho apresentado no V seminário internacional de comunicação, no GT de comunicação e tecnologia das mídias, Rio Grande do Sul, PUC/RS, s/d. Disponível em: <http://bocc.ubi.pt/pag/recuero-raquel-comunidades-virtuais.pdf> - acesso em 10 jan 2009.

REMOR, Eduardo A. **Tratamento psicológico do medo de viajar de avião, a partir do modelo cognitivo: caso clínico**. Madrid, Universidad de Madrid, Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S010279722000000100021&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010279722000000100021&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt). Acesso em: 18 abril 2007.

ROGÉRIO, Radamés de Mesquita. **O sistema integrado de transporte como produção de não-lugares: terminal do Papicu, um estudo de caso em Fortaleza/CE**. (Monografia de Graduação em Ciências Sociais), Fortaleza, UECE, 2005.

\_\_\_\_\_. **(Im)perícias em “sistemas peritos”**: Quem tem medo de avião? Revista eletrônica Espaço Acadêmico, disponível em: <http://www.espacoacademico.com.br/079/79rogerio.htm>, acesso em: 06 dez 2007.

\_\_\_\_\_. **O medo da imperícia dos peritos**. Jornal O Povo, Fortaleza, 14 de ago. 2007. Caderno Brasil, p. 11.

ROSA, Guimarães. **A Terceira Margem do Rio**. [online]. [http://www.releituras.com/guimarosa\\_margem.asp](http://www.releituras.com/guimarosa_margem.asp).

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 5ª Edição. São Paulo: Hucitec, 1997.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**. O corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: Record, 1997.

\_\_\_\_\_. Ruas e escritórios: duas fontes de identidades *In*: GIDDENS, A. e HUTTON, W. (org.). **No limite da racionalidade. Convivendo com o capitalismo global**. São Paulo: Record, 2004, 249-269pp.

SERRA, G. **A cidade e o aeroporto**. Tese de Mestrado, FAU/USP, São Paulo, 1979.

SJOBORG, Gideon. “Origem e Evolução das Cidades” *In*: **Cidades: A Urbanização da Humanidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1972. 36-51pp.

SILVA, Vagner G. da. **O antropólogo e sua magia**: trabalho de campo e textos etnográficos na pesquisa de campo São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

SIMMEL, Georg. O estrangeiro *In*: MORAES FILHO, Evaristo de. **Georg Simmel: Sociologia (Col. Grandes Cientistas Sociais)**. São Paulo: Ática, 1983, 182-189pp.

\_\_\_\_\_. A metrópole e a vida mental *In*: VELHO, Otávio G. (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1973.



\_\_\_\_\_. **Filosofia do amor**. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

\_\_\_\_\_. A sociabilidade (exemplo de sociologia formal ou pura) *In: Questões fundamentais de sociologia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006, 59-82pp.

THOMPSON, E. P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial *In: \_\_\_\_\_*. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das letras, 1998.

TURNER, Victor. **O processo ritual: estrutura e anti-estrutura**. Petrópolis: Vozes, 1974.

VALQUÍRIA, Padilha. **Shopping center: templo capitalista do consumo e lazer**. Revista de Ciências Sociais, V.31, nº 01, p. 119 a 135, 2000.

VAN GENNEP, Arnold. **Os ritos de passagem**. Petrópolis: Vozes, 1978.

VIRILIO, Paul. **O espaço crítico e as perspectivas do tempo real**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.

WEBER, Max. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. 3º Ed., Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994.

\_\_\_\_\_. **Ensaio de Sociologia**. Org. por H. H. Gerth e C. Wright Mills. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1971.

ZARIFIAN, Philippe. **O tempo do trabalho**. O tempo-devir frente ao tempo espacializado. Tempo Social; Revista de Sociologia da USP. V. 14, n. 2, São Paulo: USP, FFLCH, 1989.

## **APÊNDICES**

## Apêndice A – Roteiro da entrevista

### 1. DADOS PRELIMINARES – PASSAGEIRO OU USUÁRIO EM GERAL

Nome:  
 Idade:  
 ( ) M ( ) F  
 Profissão:  
 Onde mora?  
 Qual o motivo da estada no aeroporto?  
 Indo ou voltando?  
 De onde para onde?

### 1.2. PASSAGEIRO OU USUÁRIO EM GERAL

O aeroporto é um lugar de...  
 O que se pode fazer no aeroporto?  
 Como é estar retornando para casa ou chegando a seu destino?  
 O que é voar?  
 Conte algum fato marcante que tenha ocorrido no aeroporto ou no avião:  
 Como é que você se veste para viajar ou ir ao aeroporto?  
 Você já fez amizades no aeroporto? Com quem?  
 Como você classifica essa relação?  
 Conhece caso de pessoas que tenham se conhecido no aeroporto?

### 2. DADOS PRELIMINARES – FUNCIONÁRIOS

Nome:  
 Idade:  
 ( ) M ( ) F  
 Qual a ocupação no aeroporto?  
 Quanto tempo de aeroporto?  
 Antes do aeroporto já havia trabalhado? De quê? Aonde?  
 Fala outro idioma?

### 2.2. FUNCIONÁRIOS

Como é trabalhar no aeroporto?  
 Você acha seu trabalho importante para o funcionamento do aeroporto como um todo?  
 O que você acha do aeroporto?  
 É diferente trabalhar no aeroporto de outros ambientes de trabalho?  
 O que você mais gosta em seu trabalho no aeroporto?  
 Existem espaços onde os funcionários podem conversar, tomar um café, enfim dá uma parada para botar a fofoca em dia?  
 Aonde você se reúne com seus amigos/colegas no aeroporto?  
 Conte algum fato marcante no aeroporto?  
 Como é o seu relacionamento com os colegas de trabalho?  
 Você tem amigos no aeroporto?  
 Como é a relação entre os funcionários das diferentes empresas (Companhia Área, INFRAERO etc.)?  
 E com os passageiros?  
 Você já fez amizade com algum passageiro?  
 Como você faz para se comunicar com o estrangeiro?

**ANEXOS**

## ANEXO 1



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
CENTRO DE HUMANIDADES  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

Fortaleza, 18 de julho de 2007.

À Senhora Dora Brasil  
Encarregada de Comunicação Social  
INFRAERO  
Nesta

INFRAERO.SBFZ 04/OUT/2007 15:08 005672 74

Prezada Senhora,

Vimos por meio desta solicitar a atenção de V.S.<sup>a</sup> para apresentação do aluno deste Programa de Pós-Graduação em Sociologia, da Universidade Federal do Ceará, Radamés de Mesquita Rogério, matriculado no curso de mestrado sob o número 0289659P1120071, CPF 651.739.023-53, residente à rua Lourdes Vidal Alves, 160, Bloco 14, Apto. 201, Lagoa Redonda, CEP 60831-160, Fortaleza-Ce, telefone 88-9905-7477, 85-8749-5558, 85-3476-8894, e-mail [rm\\_rogerio@yahoo.com.br](mailto:rm_rogerio@yahoo.com.br), que deseja realizar pesquisa de campo, vinculada a sua dissertação intitulada *Relações Sociais no Espaço de Trânsito: Uma Etnografia no Aeroporto de Fortaleza*, no período de julho/2007 a março/2008 (conforme cronograma em anexo), pelo que solicitamos que lhe seja facultado os seguintes acessos:

Áreas restritas: embarque, desembarque, terminal de aviação geral (TAG), pátio, subsolo etc.

Material informativo em geral (exemplo, revista, jornal de circulação interna etc.).

Informações oficiais: staff (servidores, empregados terceirizados, e empregados das companhias aéreas bem como outras empresas); movimentação (quantidade de vôos e de passageiros etc).

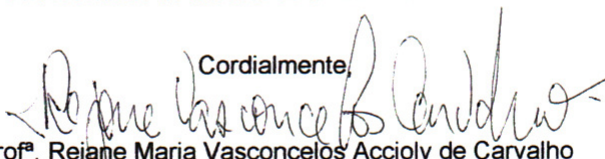
Registro de imagens por fotografia e filmagem restritas ao objetivo da pesquisa (conforme projeto em anexo).

Entrevistas com funcionários, passageiros e acompanhantes (restritas ao objetivo da pesquisa).

Local onde guardar material de pesquisa.

O aluno/pesquisador está de acordo com todas as normas e procedimentos burocráticos delineados pela administração do aeroporto. Sua pesquisa tem o objetivo de analisar as relações sociais constituídas e construídas entre os diversos atores sociais que compõem o aeroporto, por isso terá a necessidade de acessar as áreas e conversar com os atores designados.

Cordialmente,

  
Prof.<sup>a</sup> Rejane Maria Vasconcelos Accioly de Carvalho  
Coordenadora

041007  
Rejane  
PSR/MAI 7 905-18

## ANEXO 2



---SIAPRO--- C  
SR/DPF/CE  
08270.012291/2008-76

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**  
**MESTRADO EM SOCIOLOGIA**

Ao senhor DPF Aldair Rocha  
Superintendente da Polícia Federal do Ceará  
Nesta

Prezado senhor,

Venho, por meio deste, solicitar autorização de V.S. para conversar (entrevistar) com os funcionários da Polícia Federal responsáveis pelo despacho de passageiros no Aeroporto Internacional de Fortaleza, bem como observá-los (analisar) nos procedimentos de suas rotinas de trabalho.

Minha pesquisa de mestrado visa compreender o sentido sócio-antropológico dos fluxos e deslocamentos humanos a partir do aeroporto de Fortaleza. Considero de suma importância analisar momentos em que o fluxo é “filtrado”, pois dizem muito sobre as organizações e relações sociais locais, mas também destas no contexto do jogo de forças global.

Para a teoria antropológica, momentos como da alfândega e controle de fronteiras atualizam códigos sociais coletivamente compartilhados essenciais como o de segurança nacional, por exemplo. Ou seja, trata-se de parte relevante da compreensão do fluxo que venho empreendendo.

Seguem algumas das perguntas que pretendo fazer aos funcionários: Qual a importância do trabalho deste funcionário (segundo ele próprio) para o funcionamento do aeroporto e para a sociedade como um todo? O quanto, ainda na opinião deste, a sociedade precisa de proteção? Como é a relação com o passageiro? Qual a importância dos aparelhos para coibir o crime? Em sua opinião, o que leva os estrangeiros a agir de forma aparentemente desrespeitosa para com os procedimentos da imigração?

Esta pesquisa está tendo a anuência da administração da INFRAERO, conforme autorizações em anexo. Comprometo-me a entrevistar os funcionários somente em momentos em que estes não estejam ocupados no despacho de passageiros, além de permanecer no local designado na observação, bem como em realizar a pesquisa nos horários pré-determinados. Agradeço, de antemão, a atenção e o apoio à pesquisa.

Cordialmente,

*Radamés de Mesquita Rogério*  
Radamés de Mesquita Rogério

Programa de Pós-graduação em sociologia - Mestrado  
Universidade Federal do Ceará - UFC

08:57 18/07/2008 012291 PROTOCOLO/SR/DPF/CE