

A ÚLTIMA PORTA DO ESTADO. AEROPORTOS, VIGILÂNCIA E CONTROLE

Resumo: Os aeroportos modernos se constituem como a última porta de entrada e saída do Estado, são áreas estratégicas e espaços emblemáticos do moderno mundo globalizado. Um espaço cuja própria configuração física é peculiar, pois tratam-se de fronteiras que não estão localizadas nas bordas dos países, pelo contrário, em geral os aeroportos estão incrustados no interior do território. São áreas que contam com uma arquitetura genérica, standartizada e internacionalizada na qual diferentes códigos de contato se chocam e que possuem uma moralidade própria. Esse modelo surgiu em meados dos 1970 e se espalhou pelo planeta a partir de então. Quando foi inaugurado em 1977 o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, também conhecido como Galeão, era o terceiro desse tipo no mundo e na época foi apresentado como um marco para o Brasil, um símbolo da entrada do país no mundo moderno. Para os militares, uma obra dessa magnitude fortalecia o discurso de progresso, desenvolvimento e modernidade que foi amplamente explorado pela ditadura. Neste texto, a inauguração do Galeão será o ponto de partida para discutir a história dos aeroportos modernos, bem como os discursos que envolvem a adoção dessas novas tecnologias no interstício entre conforto, segurança, controle e vigilância.

Palavras Chave: Vigilância, Aeroportos, Controle, História

La última puerta del Estado. Aeropuertos, vigilancia y control

Resumen: Los aeropuertos modernos son la última puerta de entrada y la puerta de salida de los Estados. Son áreas estratégicas y espacios emblemáticos del mundo globalizado moderno. El espacio en el que su propia configuración física es particular, porque son límites que no están ubicados en las fronteras de los países, por el contrario, en general, los aeropuertos están incrustados en el interior del territorio. Estas áreas tienen una arquitectura genérica, estandarizada e internacionalizada en la que chocan diferentes códigos de contacto. Este modelo surgió a mediados de la década de 1970 y se extendió por todo el planeta a partir de entonces. El Aeropuerto Internacional de Río de Janeiro, también conocido como Galeão, inaugurado en 1977, fue el tercero de su tipo en el mundo. En su inauguración, el Galeão fue presentado como un hito para Brasil, símbolo de la entrada del país en el mundo moderno. Para los militares, un logro de esta magnitud fortaleció el discurso del progreso, el desarrollo y la modernidad que fue ampliamente explorado por la dictadura. En este texto, la inauguración del Galeão será el punto de partida para discutir la historia de los aeropuertos modernos, así como los discursos que implican la adopción de estas nuevas tecnologías en el intersticio entre comodidad, control y vigilancia.

Palabras clave: Vigilancia, aeropuertos, control, historia

The State's last door. Airports, surveillance and control

Abstract: The modern airports are the last gateway and exit door from the States. They are strategic areas and emblematic spaces of the modern globalized world. Spaces in which its own physical configuration is singular, because they are borders that are not located in the borders of the countries, on the contrary, in general the airports are installed inside the territory. These areas have a generic, standardized and internationalized architecture in which different codes of contact clash. This model emerged in the mid-1970s and spread throughout the planet thereafter.

The International Airport of Rio de Janeiro, also known as Galeão, that was opening in 1977, was the third of this kind in the world. In its opening the Galeão was presented as a landmark for Brazil, a symbol of the country's entry into the modern world. For the military, a accomplishment with this magnitude strengthened the discourse of progress, development and modernity that was widely explored by the dictatorship. In this text the opening of the Galeão will be the start point to discuss the history of modern airports, as well as, the discourses that involves the adoption of these new technologies in the interstice between confort, control and surveillance.

Keywords: Surveillance, Airports, Control, History

Conhecido também como Galeão, o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (AIRJ) foi inaugurado oficialmente no dia 20 de janeiro de 1972 após uma série de polêmicas. A obra ficou a cargo da Odebretch, custou mais de 350 milhões de dólares e passou por 6 adiamentos que culminaram em 3 anos de atraso. Para as autoridades, os custos e a demora na conclusão eram motivados pela sofisticação técnica da obra. A ARSA (Aeroportos Rio de Janeiro S.A.), responsável pela administração do novo Galeão, deu as seguintes justificativas para os atrasos:

Um aeroporto moderno como o AIRJ, que é o mais moderno da América do Sul, é uma obra muito complexa, com muitos equipamentos eletrônicos integrados e seu projeto tem a flexibilidade de adaptar-se às necessidades do tráfego aéreo como uma de suas principais características. (...) Nunca se marcou uma data exata para a inauguração do aeroporto. O que ora se conclui é sua primeira etapa. O marco da operação que se abre com uma solenidade é a sua primeira estação de passageiros, uma das partes vitais do aeroporto. (FSP, 1977)

A solenidade de inauguração, que teve toda pompa e circunstância, foi amplamente coberta pela imprensa e contou com a presença do general Ernesto Geisel, então presidente da Ditadura Civil-Militar. Ele conheceu as instalações e concedeu uma entrevista coletiva no local onde saudou o novo Galeão como uma evolução para o país:

É o primeiro grande aeroporto que se constrói no Brasil. Representa uma extraordinária evolução em relação ao que nós tínhamos. Com ele, o Brasil está de acordo com o mundo moderno (Veja, 1977).

Por estar "de acordo com o mundo moderno", entenda-se que o Galeão oferecia um nível de conforto, segurança e automação computadorizada que na época eram novidade não apenas no Brasil, mas também na maior parte do mundo. Dentre as "inovações" estavam lojas de presentes, livrarias, cafés, tabacarias, entre outras. Estas lojas além de oferecerem toda sorte de produtos para o consumo dos passageiros, ainda funcionavam como uma fonte de receitas para o AIRJ:

O coronel Pedro Silva [responsável pelo Galeão] está satisfeito porque as lojas alugadas vão dar mais dinheiro do que se previa. Segundo seu planejamento, além do aluguel fixo por área, o aeroporto obterá uma participação média de 3% sobre o faturamento. A excessiva procura elevou o percentual para algo entre 4% e 5%" (Veja, 1977).

Apesar dos lucros acima do esperado, a ARSA inovou e criou áreas cujo acesso só era permitido mediante ao pagamento de tarifas especiais, como uma das reportagens explicou:

Para conseguir a melhor receita possível, o aeroporto criou tarifas inéditas. O acesso ao terraço panorâmico custará 5 cruzeiros. Os sanitários terão uma tarifa para custear ao menos o serviço de limpeza (Veja, 1977).

Apesar da estrutura colossal que fazia o Galeão ser comparado a uma cidade, os itens que mais receberam atenção da imprensa periódica foram o elevado grau de automação, os recursos eletrônicos, os computadores e o moderno aparato de segurança. A reportagem do jornal Folha de São Paulo, por exemplo, destacou:

Mais, uma das melhores novidades é o fato de não haver mais a revista manual de passageiros. A bagagem de mão passara por um dispositivo de raio-X, que indicará a presença de objetos metálicos. Isso evitará a abertura de bolsas, valises e frasqueiras. O passageiro passará por um pórtico, que detectará se ele porta uma arma ou objeto metálico. Em caso positivo, o funcionário do setor usará um bastão magnético que localizará em que parte está o objeto. Todo o complexo aeroportuário será vigiado por um sistema de televisão, com monitores, controle remoto e aparelhos de vídeo-tape (FSP, 1977).

A revista *Veja*, por sua vez, dedicou a capa da edição de 26 de janeiro à inauguração do AIRJ. A reportagem especial recebeu o título de "O Cibernético Galeão" e destacou a infraestrutura automatizada e principalmente os computadores que controlavam o moderno aeroporto:

A partir de 1 de fevereiro, as 5000 pessoas que forem trabalhar no aeroporto sentirão que, debaixo de tudo, controlando, facilitando ou atrapalhando estará presente o computador, ou melhor, um grupo de computadores. Se tudo correr como planejado, os computadores vão detectar qualquer anormalidade, indicando inclusive o procedimento a ser adotado pela manutenção. Além disso, um onipresente sistema de televisão acompanhará pousos, decolagens e o estacionamento de aviões. Nas salas de controle do aeroporto já circulam com desembaraço certas palavras do vocabulário cibernético. Como "acessar" - ter acesso ao computador, consultá-lo; "reinicializar" - tradução do inglês *restart*, reiniciar (Veja, 1977).

Motivos para desconfiança não faltavam, o sistema de check-in falhou em um dos testes preliminares e uma das esteiras de bagagem controlada por computador sofreu uma pane. E a reportagem prosseguia:

Os poucos funcionários do aeroporto da ARSA que sabem lidar com computadores se orgulham da importância de sua tarefa. O resto, mesmo não entendendo nada a respeito, se convenceu da fatalidade irreversível de conviver com tantas máquinas e seus códigos. 'A tecnologia é cada vez mais sofisticada e o homem depende cada vez mais dela. Havendo uma falha, pára tudo. Mas isso não é somente aqui, é em todo lugar. Já pensou se quebrasse o computador do Banco do Brasil?', divaga um engenheiro da ARSA (Veja, 1977).

O comentário do engenheiro da ARSA não poderia ser mais preciso e elucidativo. Foi principalmente a partir da segunda metade da década de 1970 que a informática e as tecnologias microeletrônicas começaram a tomar de assalto a vida cotidiana, o imaginário e a cultura, sendo uma novidade não apenas no Brasil mas em todo o mundo. Nesse período, a cibernética era uma das palavras da moda sendo utilizada para reforçar valores de modernidade, sofisticação, conforto, qualidade e eficiência. A tecnologia já era vista como algo irreversível da qual os homens seriam cada vez mais dependentes. Além disso, como a reportagem deixa claro, ela era ainda motivo de orgulho para os poucos funcionários do aeroporto que trabalhavam diretamente com os computadores.

A mesma matéria da *Veja* apresentou um quadro onde foram detalhados os computadores em funcionamento no novo Galeão e explicou a função de cada um deles. O controle do estacionamento

ficou a cargo da *Texas Instruments*, o gerenciamento das mensagens automáticas, a supervisão e o controle do aeroporto ficaram sob a responsabilidade da *Digital Equipment Corporation*, por fim, tudo o que era relacionado aos passageiros, ficou sob o comando do computador IBM 145. Notemos que, apesar das políticas de valorização da indústria nacional de informática, todos os computadores utilizados no Galeão eram de fabricantes estadunidenses.

Os elevados níveis de informatização e automação renderam ao Galeão a alcunha de Aeroporto Supersônico, um simbolismo que também foi amplamente explorado na época. Nos dias que se seguiram à inauguração, foi comum encontrar nas páginas dos jornais e revistas anúncios de empresas que além de dar boas vindas ao Galeão tentavam associar suas respectivas imagens com a do "Aeroporto Supersônico".

Para os militares, uma obra dessa magnitude fortalecia o discurso de progresso, desenvolvimento e modernidade que foi amplamente explorado pela ditadura. A presença de Geisel não deixa qualquer dúvida da importância estratégica do aeroporto para o Brasil. A imprensa também fez questão de ressaltar que o novo Galeão era um cartão de visitas para o país.

Pouco mais de um ano após sua inauguração, o Aeroporto Supersônico já tinha apresentado problemas operacionais e falhas no sistema automatizado de bagagens, os computadores IBM 145, no entanto, estavam funcionando perfeitamente. Graças a eles, no dia 18 de fevereiro de 1978, o músico Chico Buarque e o escritor Antônio Callado ficaram detidos por quase 11 horas no Galeão. Eles retornavam de participação no concurso literário internacional da Casa de las Américas, em Havana. As reportagens da época noticiaram o ocorrido da seguinte maneira:

Chico Buarque e Callado foram "descobertos" pelo moderno computador existente no aeroporto internacional do Rio de Janeiro que tem em seus registros uma lista de quase 20.000 nomes de pessoas que devem ser detidas em caso de desembarque no Brasil (Veja, 1978).

O Galeão foi apenas o terceiro de uma série de Aeroportos Internacionais construídos ou reformados a partir da década de 1970. Nestes aeroportos modernos a arquitetura, os procedimentos, os serviços e o controle eletrônico computadorizado seguiam uma espécie de padrão que foi implementado em várias partes do mundo. Em qualquer parte do mundo o procedimento tornou-se parecido: o passageiro passa pelo escrutínio de modernos dispositivos capazes de enxergar através de roupas, bolsas e malas. Não tendo sido detectado nada suspeito ele é autorizado a prosseguir sua jornada. Quando chega ao seu destino, o viajante ainda terá que passar pelo pente fino das autoridades de emigração e da receita. De fato, durante toda a permanência no perímetro do aeroporto os gestos, os sorrisos e as lágrimas dos passageiros não escapam do olhar atento das câmeras espalhadas estrategicamente por todo o saguão, na cafeteria e na loja de perfumes. Esse modelo que se consolidou nas décadas de 1980 e 1990 foi principalmente o resultado da expansão da aviação civil comercial e da preocupação com a ameaça terrorista.

Mesmo com as frequentes notícias de crise e falências, desde os anos 1970, a aviação civil é um

dos setores da economia que mais cresceram em todo o mundo. Esse crescimento aumentou a concorrência e fez com que as companhias aéreas e os aeroportos se modernizassem. É importante ressaltar ainda que essa prosperidade no setor não está relacionado apenas ao turismo, mas também às viagens de negócios e ao transporte de mercadorias. Assim, o conjunto dos Aeroportos Internacionais modernos formam uma espécie de rede que tem uma importância estratégica, econômica e geopolítica para os estados e nações.

Não demorou muito para que essas áreas de importância simbólica, econômica e política virassem alvo e objeto de ataque do chamado terrorismo internacional. Embora desde a década de 1930 existam notícias de ataques à bomba em aviões³ foi só a partir dos anos 1970 quando tornaram-se frequentes sequestros a aeronaves comerciais⁴ que outras medidas de segurança passaram a ser implementadas na aviação civil. Estimasse que até meados dos anos setenta a chance de sucesso em uma tentativa de sequestro de avião era de aproximadamente 76% (Adey, 2003).

No Brasil, ao longo da Ditadura, quase uma dezena de aeronaves foi sequestrada para tirar do país pessoas perseguidas pela Ditadura ou como forma de exigir a libertação de presos políticos. Um desses casos ocorreu em 01 de Julho de 1970, pouco antes do início da construção e reforma do novo Galeão. Quinze minutos após decolar do Rio de Janeiro, com destino à cidade de São Paulo, um avião foi sequestrado por integrantes do Comando Reinaldo Silveira Pimenta, nome dado em homenagem a um militante da Dissidência Estudantil de Niterói, morto em 1969. Eles exigiam a libertação e saída do país de 40 presos políticos. O piloto foi obrigado a retonar para o Rio de Janeiro. Quando pousou no Galeão, o avião foi cercado por tropas da Aeronáutica que cobriram as janelas com espuma, o que impedia a visão de dentro para fora. As tropas arrombaram a porta e invadiram a aeronave e mataram um dos sequestradores, Eiraldo Palha Freire. Os demais – Fernando Palha Freire, Jessie Jane Vieira de Souza e Colombo Vieira de Souza Júnior – foram presos e condenados há mais de 20 anos de prisão.

Em solo, um dos principais atentados envolvendo a aviação civil aconteceu no 30 de maio de 1972, no hall do aeroporto de Lod em Tel-Aviv / Israel. Nesse dia, três integrantes do Exército Vermelho Japonês, organização criada em 1969 e aliada da FPLP (Frente Popular pela Libertação da Palestina), lançaram granadas e atiraram com fuzis contra a multidão. Como resultado, 26 pessoas foram mortas e outra centena foi ferida. Os três integrantes do Exército Vermelho desembarcaram em LOD carregando cases de instrumentos musicais, o que fez com que as autoridades do aeroporto pensassem que se tratavam de músicos japoneses em turne pelo país, de modo que as bagagens não foram revistadas. Mais tarde, membros da FPLP explicaram que escolheram integrantes do Exército Vermelho justamente para despistar as autoridades que só barravam Palestinos. Após o massacre de LOD uma série de medidas foram tomadas para aumentar a segurança nos aeroportos.

Assim, os chamados aeroportos modernos são construídos para facilitar a mobilidade dos passageiros e das bagagens, mas também para garantir a segurança dos vôos e das viagens. E

é dentro deste contexto econômico e de segurança que se insere o processo de modernização ocorrido a partir dos anos 1970, e do qual o Galeão fez parte. Esse processo marca não apenas uma mudança ocorrida na aviação civil, mas também expressa profundas transformações na própria sociedade. É a transição da Sociedade Disciplinar para a Sociedade de Controle diagramada por Deleuze no seu *Post-Scriptum sobre as Sociedades de Controle*. Para Deleuze, o que caracteriza as Sociedades de Controle "são as formas ultra-rápidas de controle ao ar livre, que substituem as antigas disciplinas que operavam na duração de um sistema fechado" (Deleuze, 2000). Ao contrário da arquitetura das instituições disciplinares que se fundamentam no confinamento, a arquitetura das sociedades de controle está acentada sob a égide da mobilidade. Mobilidade essa, que é modulada com a ajuda de máquinas cibernéticas e computadores. Ou nas palavras de Deleuze:

Os confinamentos são moldes, distintas moldagens, mas os controles são uma modulação, como uma moldagem auto-deformante que mudasse continuamente, a cada instante, ou como uma peneira cujas malhas mudassem de um ponto a outro. (...) as sociedades de controle operam por máquinas de uma terceira espécie, máquinas de informática e computadores (Deleuze, 2000).

Mais do que um cartão de visitas, os aeroportos modernos se constituem como a última porta de entrada e saída do Estado, são áreas estratégicas e espaços emblemáticos do moderno mundo globalizado. Um espaço cuja própria configuração física é peculiar, pois tratam-se de fronteiras que não estão localizadas nas bordas dos países, pelo contrário, em geral os aeroportos estão incrustados no interior do território. São áreas que contam com uma arquitetura genérica, standartizada e internacionalizada na qual diferentes códigos de contato se chocam e que possuem uma moralidade própria⁵. Trata-se de um ambiente carregado de tensão e ansiedade motivados pelos diversos riscos envolvidos.

Dentre as principais funções dos aeroportos modernos estão o controle do fluxo de imigração (tanto legal quando ilegal), o monitoramento do movimento dos cidadãos, a coleta de taxas e impostos, a restrição do tráfico e do contrabando de drogas e armas, impedir a circulação de criminosos procurados e até mesmo o controle de epidemias de doenças.

Portanto, podemos dizer que a principal função dos modernos aeroportos é a de controlar e modular a mobilidade de corpos e objetos a partir de métodos e mecanismos de controle e vigilância que operam de maneira associada e coordenada.

Essa modulação é feita através de checagens, de instruções sonoras, de proibições, de inspeções, de avisos, entre outros. E pode acontecer tanto em termos de acesso a locais específicos do aeroporto, quanto em termos do monitoramento, seleção, categorização e restrição do fluxo de pessoas. Tais mecanismos servem para discriminar e separar os passageiros em categorias como por exemplo: o turista, o homem de negócios, o oriental, o latino, o imigrante, o árabe e o terrorista, etc.

Outra característica dos Aeroportos modernos é que eles podem ser compreendidos como um microcosmo das tendências de vigilância das sociedades contemporâneas, pois em geral, são

neles que as modernas tecnologias de controle fazem sua estreia antes de serem incorporadas a outros espaços públicos. Basta lembrar que ao longo dos anos tornou-se cada vez mais comum o uso de "tecnologias de aeroporto" para garantir a segurança em shows e eventos esportivos.

Em linhas gerais, o modelo que se estabelece a partir da década de 1970 perdura até os dias atuais, mesmo os atentados de 11 de setembro que provocaram uma série de mudanças nos procedimentos de embarque não provocaram grandes alterações nesse padrão apenas intensificaram a tendência à vigilância e ao controle.

Passados quase quarenta anos, os computadores que barraram Chico Buarque no Aeroporto do Galeão não passam de dinossauros extintos. Atualmente está em curso o projeto *Checkpoint of the Future* da International Air Transport Association - IATA, associação das principais companhias aéreas mundiais. Esse projeto prevê que até 2020 estejam disponíveis os seguintes recursos de segurança para uso nos aeroportos de todo o mundo:

- Processamento remoto das imagens do aeroporto;
- Uso de bancos de dados com informações digitais dos passageiros;
- Coleta em tempo real dos dados e informações sobre os passageiros;
- Diminuição das filas filtrando viajantes frequentes com autenticação biométrica;
- Avançada tecnologia de Raio-X que permite identificar material explosivo dentro de frascos de líquidos;
- Monitoramento de comportamento e análise das expressões faciais.

De acordo com o site do projeto, todos esses recursos poderão ser modulados segundo os interesses dos países que possuem essa tecnologia. Ou seja, os dados coletados e analisados dos passageiros serão feitos segundo critérios e filtros específicos⁶. E assim é possível ter um pequeno vislumbre das tecnologias que estarão à disposição para controle e vigilância dos espaços públicos em um futuro próximo.

Como tentei mostrar ao longo do texto, através de diversos exemplos históricos, ao mesmo tempo em que são lançadas as tecnologias de vigilância e controle nos aeroportos com a justificativa de aumentar o conforto e a segurança, é importante entender como tais tecnologias são políticas e transmitem valores e discursos oficiais dos Estados.

REFERÊNCIAS

Aaltola, M. (2005). The international airport: the hub-and-spoke pedagogy of the American empire. *Global Networks*, 5 (3), 261-278.

Adey, P. (2003). Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport. *Surveillance & Society*, 1 (4), 500-519.

- Deleuze, G. (2000). Post-scriptum das sociedades de controle. In G. Deleuze, *Conversações 1972-1990*. Rio de Janeiro: Ed 34.
- FSP. (1977, Janeiro 21). Novo Galeão está inaugurado. *Jornal Folha de São Paulo*, p. 8.
- FSP. (1977, Janeiro 20). Rio inaugura aeroporto. *Jornal Folha de São Paulo*, p. 6.
- Lyon, D. (. (2003). *Surveillance as social sorting: privacy, risk, and digital discrimination*. NY-Londres: Routledge.
- Veja. (1977, Janeiro 26). O Cibernético Galeão. *Revista Veja*, pp. 56-63.
- Veja. (1978, Fevereiro 18). Pelo Computador. *Revista Veja*, p. 24.

