

O AEROPORTO NÃO É UM NÃO-LUGAR

Cátia Cristina da Fonseca Formigo

Cátia Filipa Cavalheiro de Freitas

Estudantes do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa

Metodologia

A realização deste projecto de investigação não teria sido possível sem uma vasta consulta bibliográfica, mas acima de tudo sem trabalho de campo, instrumento tão importante num trabalho geográfico.

A pesquisa iniciou-se (no âmbito da licenciatura em Geografia/Ensino, FLUL) com uma fase exploratória que nos conduziu à questão de partida, à hipótese e aos conceitos em torno dos quais gira este trabalho. Desta forma, os conceitos de lugar e não-lugar são centrais na investigação, partilhando várias dimensões de análise que, segundo o nosso ponto de vista, definem a identidade territorial, nomeadamente o sentimento de pertença, a informação e conhecimento, o uso do espaço e a sua apropriação.

O trabalho de campo centrou-se em várias visitas ao Aeroporto de Lisboa, na realização de entrevistas a passageiros (nacionais e estrangeiros) e a trabalhadores do Aeroporto e ainda, na realização de observações narrativas.

As visitas ao Aeroporto foram repartidas por vários dias da semana e várias horas do dia, com o objectivo de ficarmos a conhecer melhor a dinâmica do Aeroporto. Numa destas visitas foi possível realizar o percurso do passageiro, quer quando está de partida, quer quando chega ao nosso país. Esta experiência permitiu ficarmos a conhecer todos os passos que o passageiro tem que dar a partir do momento em que entra no Aeroporto, o que facilitou o trabalho posterior, em que se procedeu à observação narrativa do percurso que o passageiro faz desde a sua entrada no Aeroporto até à porta de embarque. Ao longo deste percurso foi escolhido um indivíduo aleatoriamente, tendo-se observado as suas actividades, comportamento, objectos que o acompanham e dos quais faz uso no espaço aeroportuário e ainda, sentimentos/emoções que deixam transparecer. Estas observações foram realizadas a várias horas do dia e da noite e durante vários dias da semana, de forma a abarcar uma maior diversidade de situações.

Foram realizadas catorze entrevistas a trabalhadores do Aeroporto, desde o seu supervisor até à empregada de limpeza. Em relação aos passageiros, foram realizadas doze entrevistas, quer a nacionais quer a estrangeiros.

O tratamento dos dados recolhidos consistiu na transcrição das entrevistas e na análise de conteúdo de modo a facilitar uma comparação entre as várias respostas dadas e o agrupamento das ideias recorrentes e contraditórias. Por fim, procedeu-se à identificação e ilustração das várias dimensões de análise. Esta classificação facilitou a chegada a resultados, de acordo com cada dimensão de análise que constitui a identidade territorial. Em relação às observações o tratamento também foi semelhante, tendo-se classificado a informação de acordo com as dimensões de análise.

RESULTADOS DA INVESTIGAÇÃO

Passageiros

No que diz respeito aos passageiros pudemos constatar que o seu sentimento de pertença em relação ao Aeroporto varia consoante o motivo da viagem, se estão de partida ou de chegada e se vão viajar sozinhos ou acompanhados. Se a viagem é realizada com um cunho profissional nota-se um sentimento de obrigação, em que até o tempo que esperam para realizar o *check-in* é aproveitado para a marcação de reuniões, tal como pudemos assistir durante o trabalho de campo realizado. Por outro lado, se a viagem é de lazer é visível uma maior descontração, notando-se um certo sentimento de recompensa.

Em relação à dicotomia chegada/partida, podemos afirmar que quando o passageiro está de partida nota-se uma certa ansiedade, enquanto que na chegada é a alegria do reencontro que permite acalmar as saudades que predominou nos vários reencontros a que assistimos.

Ao viajar sozinho o passageiro opta por realizar actividades mais solitárias, como ler e falar ao telemóvel, a título de exemplo, enquanto que se viajar acompanhado é capaz de percorrer todo o espaço aeroportuário, visitando lojas, entrando num café, conversando na esplanada.

Em relação à apropriação do espaço verificamos que esta dimensão de análise varia consoante o sentimento de pertença. Ou seja, nos espaços em que o sentimento de pertença é mais forte a apropriação do espaço também o é, pelo que a maioria das actividades realizadas pelos passageiros têm lugar na área internacional, já que é nesta

área do aeroporto que o seu tempo de permanência é maior e a sua disposição é diferente, pois estão mais descontraídos, uma vez que já despacharam a bagagem e sabem que está tudo bem, ou seja, já ultrapassaram uma das etapas que mais ansiedade gera e têm neste espaço a possibilidade de relaxar um pouco.

A fraca apropriação de espaço existente desde a entrada até ao controlo de embarque pode ser justificada pelo facto de ser nesta parte do trajecto que a informação e conhecimento são colocados à prova, uma vez que os passageiros têm que saber qual o balcão onde é realizado o seu *check-in*, depois onde é que se localiza esse balcão, se o seu voo está atrasado ou não, entre outros acontecimentos que contribuem para o sentimento de desorientação tão característico desta fase do percurso, principalmente para os passageiros que chegam atrasados. No entanto, ao contrário do que seria de esperar, tendo em conta esta situação, a maioria dos entrevistados salientam o bom funcionamento do Aeroporto e o esforço de modernização, assim como o facto da sinalização ser suficiente e apropriada. Esta situação só nos vem indicar que os estudos realizados pelo gabinete de coordenação internacional neste domínio da sinalética são bastante importantes, pois o objectivo principal é ajudar todos os passageiros a orientarem-se no Aeroporto, quer os passageiros mais frequentes como os ocasionais.

No que diz respeito ao uso do espaço, esta é uma dimensão de análise que, segundo os dados obtidos, tem sempre uma avaliação qualitativa positiva, isto é, as pessoas que frequentam o Aeroporto usam as infraestruturas e equipamentos de forma correcta, revelando sempre grande respeito pelo espaço, pois durante as várias deslocações ao Aeroporto não assistimos ao lançamento de lixo para o chão e raramente se vê algum fumador a fumar fora dos locais próprios para o efeito.

Trabalhadores

As pessoas que trabalham no Aeroporto gostam muito do seu local de trabalho, enumerando várias razões para tal situação, desde a não-rotina, pois são vários os acontecimentos que lá têm lugar, assim como são várias as pessoas de diferentes culturas que por lá passam, até ao facto de muitas das funções que estes trabalhadores desempenham necessitarem ou obrigarem a uma constante actualização profissional.

Desta forma consideram o aeroporto como um mundo único, que possui vida própria e uma dinâmica muito particular, onde os trabalhadores desenvolvem amizades

duradoras e mesmo segundas famílias, como os próprios nos referiram durante as entrevistas realizadas. Por conseguinte, a apropriação do espaço é bastante intensa, traduzindo-se no facto de muitos recorrem a objectos pessoais para decorarem o seu local de trabalho (fotografias, livros, revistas,...) e utilizarem o espaço para realizar várias actividades, desde conviver um pouco com os colegas de trabalho, até ao estudo e actualização profissional, quer por iniciativa própria, quer através de acções de formação realizadas pela empresa a que pertencem.

Em relação à informação e conhecimento constatamos que os trabalhadores não fazem uso da sinalização existente quando se têm que dirigir aos vários locais do aeroporto, afirmando que a sinalização existente é boa e salientando o facto de não ser fácil sinalizar um aeroporto. O conhecimento que estes têm da infraestrutura aeroportuária varia consoante os espaços a que têm acesso.

Bibliografia

- Augé, Marc (1995) – *Não-Lugares*, Bertrand Editora, Venda Nova;
- Carlos, Ana Fani (1996) – *O Lugar no/do Mundo*, Hucitec, S. Paulo;
- Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, (s/d) – *Aeroporto Internacional de Lisboa que alternativas?*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa;
- Claval, Paul (1995) – *La Geographie Culturelle*, Nathan, Paris ;
- Ferreira, Conceição; Simões, Natércia (1986) – *A Evolução do Pensamento Geográfico*, Gradiva, Lisboa;
- Kitchin, Rob; Tate, Nicholas (2000) – *Conducting Research into Human Geography*, Prentice Hall, Londres;
- Quivy, Raymond; Campenhoudt, Luc (1992) – *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, Gradiva, Lisboa;