

# Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

---

MUNDIALIZAÇÃO E TEICOPOLÍTICAS: ANÁLISE DO  
FECHAMENTO CONTEMPORÂNEO DAS FRONTEIRAS INTERNACIONAIS

STÉPHANE ROSIÈRE

*Boletim Gaúcho de Geografia*, v. 42, n.2: 369-388, maio, 2015.

Versão online disponível em:

<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/bgg/article/view/56327/34027>

---

Publicado por

**Associação dos Geógrafos Brasileiros**

---



Portal de Periódicos

**UFRGS**

UNIVERSIDADE FEDERAL  
DO RIO GRANDE DO SUL

---

## Informações Adicionais

**Email:** [portoalegre@agb.org.br](mailto:portoalegre@agb.org.br)

**Políticas:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

**Submissão:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

**Diretrizes:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

---

Data de publicação - maio, 2015.

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

# MUNDIALIZAÇÃO E TEICOPOLÍTICAS: ANÁLISE DO FECHAMENTO CONTEMPORÂNEO DAS FRONTEIRAS INTERNACIONAIS<sup>1</sup>

STÉPHANE ROSIÈRE<sup>2</sup>

## RESUMO

A globalização não teve como consequência o desaparecimento das fronteiras. Pelo contrário, as teicopolíticas – políticas de contenção baseadas na construção de muros ou barreiras –, têm experimentado um crescimento a priori paradoxal. Estas barreiras são mais e mais numerosas desde os anos 2000. Elas simbolizam o desejo de um melhor controle dos fluxos por parte de atores que se consideram ameaçados. Estas barreiras fronteiriças existem em diferentes formas: confins, cercas e muros, frentes militares ou estreitos vigiados. Na maioria dos casos, se constituem em cercas que separam países que não têm relações bilaterais conflituosas (apenas um quarto das barreiras tem uma dimensão realmente militar). Barreiras fronteiriças têm como principal objetivo a luta contra a imigração ilegal, o que as faz depender, muitas vezes, de equipamentos sofisticados. O “complexo securitário-industrial” ganha, assim, um mercado considerável. Entre as consequências da construção dessas barreiras estão o reforço do “complexo securitário-industrial”, e também o aumento da letalidade, uma vez que cada vez mais indivíduos morrem tentando contornar tais barreiras.

**Palavras-chave:** Fronteiras; Teicopolítica; Migrações; Muros; Segurança.

## INTRODUÇÃO

É comum pensar que a mundialização implica o desaparecimento dos muros – como o exemplificaria a queda do Muro de Berlim, em 09 de novembro de 1989 – e a fundação de uma “sociedade aberta”, conforme a expressão do filósofo Henri Bergson, ou de um mundo sem fronteiras: *a borderless world* (OHMAE, 1990). Todavia, as dinâmicas de fechamento se perpetuam – e podem ser administrativas, comerciais ou físicas – pela construção de “barreiras” (termo genérico pelo qual designaremos qualquer tipo de construção que promova a separação). Como bem destacam, entre outros, Liam O’Dowd (2010) e Elisabeth Vallet (2014), novos sistemas de fechamento e de controle das fronteiras são construídos em diversos pontos do planeta; alguns deles até mesmo adquiriram notoriedade internacional, como a fronteira dos Estados Unidos e do México, ou a “linha verde”

---

1 Traduzido do francês por Janyne Martini (UFRGS); revisado por Patrícia Reuillard, Adriana Dorfman e Maria Giovana Halfen Schaeffer.

2 Professor na Universidade de Reims Champagne-Ardenne (França) (E.A.2076, Habiter), Professor na Universidade de Matej Bel (Eslováquia). Diretor da revista eletrônica L’Espace Politique <http://espacepolitique.revues.org>. e-mail: [stephane.rosiere@univ-reims.fr](mailto:stephane.rosiere@univ-reims.fr) e [stephanerosiere@orange.fr](mailto:stephanerosiere@orange.fr)

entre Israel e Palestina. E as barreiras também se desenvolvem em outras escalas, especialmente nas aglomerações como as *gated communities*, condomínios fechados que compartimentam o tecido urbano das metrópoles (BLAKELY & ROSIÈRE, 1997). Desta forma, os processos de fechamento se mostram tão variados quanto multiescalares (BALLIF & ROSIÈRE, 2009). Podemos nos perguntar: esses processos sempre têm a mesma lógica? Quem são os atores que os usam? É o que abordaremos aqui, focando apenas nas fronteiras internacionais.

Após apresentar a noção de teicopolítica (termo que designa as políticas fundadas na construção de muros), questionaremos a dinâmica contemporânea de construção de “barreiras”, debruçando-nos sobre a questão do fechamento das fronteiras internacionais e buscando determinar suas causas. Em seguida, examinaremos algumas consequências da construção desses artefatos, especialmente a nova “teicoeconomia” (ou “economia das barreiras fronteiriças”) e a letalidade.

## PENSANDO AS TEICOPOLÍTICAS

O fechamento dos territórios, em todas as escalas e em um ambiente econômico liberal, pareceu exigir a criação de um novo termo: teicopolítica. Esse neologismo foi construído a partir da raiz *τειχ* (*teicos*)<sup>3</sup> do grego antigo, que designava o muro da “pólis” (que era ao mesmo tempo cidade e Estado). Assim, as teicopolíticas nomeariam qualquer política baseada na construção de muros em diferentes escalas (BALLIF & ROSIÈRE, 2009).

As teicopolíticas podem ser pensadas como uma “biopolítica”, conforme o termo cunhado por Michel Foucault, referindo-se a toda política fundada no disciplinamento dos corpos (FOUCAULT, 1979). Nesse caso, o disciplinamento é marcado pela edificação de um obstáculo físico que limita a mobilidade, sendo esta, ao mesmo tempo, o símbolo de nossa época, mas também o seu problema. O muro não pretende, na maioria das vezes, proibir completamente o deslocamento e sim, controlá-lo de maneira mais eficaz: ele torna qualquer recusa de se submeter ao controle da autoridade mais difícil e perigosa. As teicopolíticas exprimem um desejo de controle em um ambiente percebido como ameaçador ou mesmo não controlado. Tal é a tese de Wendy Brown, para quem a edificação de muros nas fronteiras representa uma resposta dos Estados a perda de sua soberania (BROWN, 2009). A construção desses artefatos tenta combater as ameaças contemporâneas que estão estruturalmente ligadas à mundialização (fundada na mobilidade) e exprimem a necessidade de controle característica de poderes territorializados – como aquele dos Estados. Esse dilema entre circulação e controle é estudado há muito tempo pelos geógrafos, de Jean Gottmann (1973) a Vladimir Kolossov *et al.* (2009). A dialética fundamental circulação/segurança está no âmago das teicopolíticas contemporâneas exprimindo a contradição entre o discurso de mobilidade, propagado pelas mais altas autoridades morais, políticas e científicas a respeito da mundialização, e a situação nas fronteiras, marcada pela vontade de bloquear os fluxos.

3 Na literatura, a palavra também aparece grafada como *teichopolitica*. Na tradução, optamos pela transliteração (n.t.).

## OS DISCURSOS SOBRE A MUNDIALIZAÇÃO

Os discursos sobre a mundialização sublinham a intensificação e a extensão (espacial) das trocas de bens, serviços, ideias e homens. No conjunto, esses fluxos são frequentemente vistos como relacionados, sem distinção entre sua natureza: “A mundialização se enquadra na categoria de objetos totais ou totalizantes” (AMILHAT SZARY, 2008). É importante destacar que a mundialização tem um impacto variável conforme a natureza dos fluxos, diferenciando-se os fluxos financeiros, comerciais de “produtos” (matérias-primas, produtos finais e semiacabados) e humanos.

As trocas financeiras (investimentos estrangeiros diretos, investimentos especulativos etc.) são as únicas realmente liberadas. Que país se fecha aos investimentos? Já os fluxos de produtos (matérias-primas, produtos finais e semiacabados), que formam a parte mais visível da mundialização (cujo símbolo seria o navio cargueiro), são mais ou menos bem-vindos conforme os regulamentos aduaneiros regionais e os acordos comerciais bilaterais ou multilaterais, mas esses fluxos foram globalmente ampliados e liberalizados. Finalmente, os fluxos humanos são aqueles que se integram mais dificilmente na mobilidade induzida pela mundialização. A circulação (termo para a mobilidade dos seres humanos) se distingue fortemente das trocas (termo para a mobilidade dos produtos comerciais), justamente por ser muito mais dificultada.

Entretanto, os próprios indivíduos não constituem em si uma categoria homogênea. Ao contrário: uma implacável hierarquização distingue indivíduos com mobilidades muito diferenciadas. O geógrafo Matthew Sparke (2006) assinalou a emergência de uma *business-class citizenship* (cidadania *business-class*, constituída pelos homens de negócios, pelas pessoas com ensino superior, pelos turistas ocidentais), categoria que é mais móvel e usufrui realmente de uma mobilidade crescente na mundialização. A essa aristocracia da circulação, é preciso opor uma *low cost citizenship*<sup>4</sup>, dialeticamente ligada àquela, mas pobre e indesejável. É diante dessa população que se erguem “barreiras” que ressaltam como as fronteiras contemporâneas se tornaram “membranas assimétricas autorizando a saída, mas protegendo a entrada de indivíduos vindos do outro lado” (FOUCHER, 2007, p. 18). A permeabilidade delas varia em função do sentido dos fluxos e dos indivíduos que desejam atravessar a fronteira.

Segundo uma representação corrente na Europa, os homens são convidados a circular livremente. O Tratado de Roma de 1957 consagrava a livre circulação das pessoas (Título III, Capítulo 2), mesmo que se referisse em primeiro lugar aos trabalhadores; apesar dessa ambiguidade, o objetivo permaneceu. A Convenção de Schengen, que entrou em vigor em 1995, estabeleceu de fato essa livre circulação, mas apenas para os cidadãos da União Europeia (UE). Os residentes dos outros países têm uma liberdade de circulação reduzida nesse novo “dispositivo” administrativo e judiciário (visto obrigatório, estadia limitada). Uma dupla forma de muralha foi erguida: física e visível, mas também administrativa e invisível. Um

4 A expressão *low cost citizenship* não foi utilizada por Matthew Sparke, tendo sido dedutivamente forjada pelo autor deste artigo (n.a.). Em inglês “cidadania de classe econômica” (n.t.)

muro administrativo reforçado por segmentos de barreiras fronteiriças vem cingir o espaço de livre-circulação e limitar, portanto, o alcance desse ideal. Os dispositivos de fechamento, ao contrário, multiplicaram-se por meio das restrições à entrada no território e da edificação de barreiras.

## O NOVO FECHAMENTO DAS FRONTEIRAS INTERNACIONAIS

Em outubro de 2006, o presidente George W. Bush assinava em Washington a *Secure Fence Act*, lei autorizando a construção de um muro duplo com mais de 1.000 km (de um total de aproximados 3.140 km<sup>5</sup>) ao longo da fronteira mexicana, assim como um reforço na segurança dos 6.000 km de fronteira comum com o Canadá. Esse projeto faraônico devia estar pronto até o fim do mandato do presidente, em janeiro de 2009, pelo custo de dois bilhões de dólares (segundo a administração republicana, mas sete bilhões de acordo com os democratas). A construção dessa barreira, iniciada de modo pontual há muitos anos graças à iniciativa dos estados federados, é emblemática das teicopolíticas contemporâneas. Com efeito, sua construção não decorre de más relações entre os Estados Unidos e o México. Pelo contrário, os dois países participam de uma zona de livre-comércio (NAFTA) e mantêm relações de boa vizinhança. Além do mais, a fronteira entre os dois países é a mais atravessada do mundo, com cerca de 250 milhões de passagens legais por ano. Não obstante, a construção dessa barreira é justificada pelos Estados Unidos pelo triplo imperativo de luta contra o tráfico de drogas, o terrorismo e a imigração ilegal. Trata-se, portanto, de uma resposta local a uma ameaça global e não estritamente mexicana (ainda que os mexicanos sejam o grupo mais significativo de imigrantes clandestinos nos EUA).

Os Estados Unidos não são um caso à parte: a construção desses artefatos fronteiriços recentemente se generalizou. Pelos cálculos de Ron Hassner e Jason Wittenberg, 75% das barreiras fronteiriças contemporâneas foram construídas a partir do ano 2000 (HASSNER & WITTENBERG, 2009). De fato, desde o início do século XXI, o movimento de construção de barreiras se acelerou enormemente em duas regiões do mundo: em Israel e nos Estados Unidos, onde a decisão de construir um muro contínuo, sem brechas como outrora, foi tomada após os atentados de 11 de setembro de 2001.

Em Israel, a segurança foi usada para justificar a construção da “barreira” entre Israel e a Palestina. Em 2002, o governo de Sharon tomou a decisão de construir uma “barreira de segurança” (em hebraico: *Geder HaHafradá*, literalmente: “cerca de separação”) em resposta à Segunda Intifada. Este artefato é mundialmente conhecido e causa controvérsia (sua delimitação não é reconhecida pela comunidade internacional), mas ele é respaldado pelo impasse no processo de paz e pela tensão recorrente na região.

Apesar de menos midiaticizada, a situação da Índia também merece atenção, uma vez que suas fronteiras, protegidas pelo corpo superabundante da *Border*

5 Dados retirados do *CIA World Factbook*, assim como os demais que se seguem, salvo quando indicado o contrário.

*Security Force* (240 mil homens) estão largamente reforçadas por barreiras com o Paquistão (existindo apenas um ponto de passagem na fronteira entre eles; mais ao norte, a *Line of Control* da Caxemira é uma linha de frente hermética). Com Bangladesh, a Índia cercou o essencial de sua fronteira comum depois dos atentados de Mumbai em novembro de 2008. Enfim, a permeabilidade de sua fronteira com a China continua limitada. Desta forma, pode-se dizer que a Índia é uma superpotência com fronteiras terrestres muito fechadas e um símbolo das teicopolíticas contemporâneas.

### **UM FENÔMENO DE FECHAMENTO DIFÍCIL DE MEDIR**

Uma forma de compreender o fenômeno de fechamento é estimar a extensão das barreiras fronteiriças. Porém, obter essa informação envolve problemas de definição e de delimitação: que instalações podem ser definidas como uma barreira? A partir de que critérios se pode falar em barreiras: morfológicos, tecnológicos, administrativos ou humanos (letalidade)? A dimensão morfológica é efetivamente o ponto de partida: a existência de cercas de arame farpado constitui uma forma mínima de barreirização. Os dispositivos letais (campos minados) confirmam de forma evidente essa dimensão, mas são mais característicos das linhas de frente do que da maioria das cercas. Sistemas menos visíveis também cobrem o espaço e reforçam o controle (câmeras térmicas, sensores, radares; bases de dados que são consultadas para autorizar as entradas etc.); para além desses dispositivos técnicos, é preciso claramente considerar decisões políticas (vistos e outras restrições administrativas à mobilidade). No todo, as barreiras fronteiriças são apenas um elemento entre outros dispositivos polimorfos. A extensão das barreiras (essencialmente na forma de cercamento) é fantástica, mas muito difícil de medir, porque esse processo de fechamento se difunde e se acelera.

Assim, Michel Foucher recenseava cerca de 18.000 km de fronteiras potencialmente “muradas” na superfície do planeta (número que inclui fechamentos efetivos e programados), ou seja, grosso modo, 7,25% das fronteiras mundiais (FOUCHER 2007, p. 7)<sup>6</sup>. Em um artigo mais recente (ROSIÈRE & JONES, 2011), estimamos a extensão das fronteiras “fechadas” em aproximadamente 37.875 km (dos quais 5.267 são linhas de frente e 32.608 km são cercas e barreiras efetivamente construídas ou previstas). Essa estimativa incluía o conjunto dos projetos e dos segmentos não construídos – por exemplo, o entorno do espaço Schengen (7.182 km) – enquanto sistema coerente de fechamento. Um número bastante preciso incluindo apenas as barreiras construídas (linhas de frente, cercas e muros) pode ser estabelecido em torno de 18.000 km (vide tabela 1).

---

6 Ou seja, mais de 18 mil km no total de 248 mil km de fronteiras internacionais (Foucher, 2007, p. 7) aos quais é preciso acrescentar hoje a fronteira entre os dois Sudões para um total superior a 250 mil km.

Tabela 1. As barreiras fronteiriças contemporâneas

País 1	País 2	Díade ( <i>de jure</i> ou <i>de facto</i> ) extensão total em km	Linhas de frente em km	Efetivamente construídas em km
Abecásia	Geórgia	80	80	80
Botswana	Zimbabwe	813	0	400
Brunei	Malásia	21	0	21
Bulgária	Turquia		0	10
China	Coreia do Norte	1.416	0	20
Chipre (Linha verde)		180	180	180
Etiópia	Eritreia	912	912	912
Grécia	Turquia	206	0	10
Índia	Bangladesh	4.053	0	3.400
Índia	Mianmar	1.643	0	10
Índia	Paquistão (Linha de controle)	740	740	740
Índia	Paquistão (sem LC)	2.172	0	2.172
Irã	Paquistão	909	0	50
Israel	Cisjordânia	681	0	510
Israel	Faixa de Gaza	51	0	51
Israel	Egito	250	0	181
Israel	Jordânia	238	0	?
Israel	Líbano	79	0	79
Israel	Síria	76	76	76
Jordânia	Iraque	179	0	179
Jordânia	Síria	375	0	?
Carabaque	Azerbaijão	220	220	220
Cazaquistão	China	1533	0	?
Linha desmilitarizada da Coreia (DMZ)		239	239	239
Kuwait	Iraque	240	0	200
Marrocos (Muro do Saara)	República Árabe Saharaui Democrática/Argélia	-	2720	2720
Rússia	Coreia do Norte	19	0	19
Arábia Saudita	Iraque	812	0	812
Arábia Saudita	Jordan	742	0	?
Arábia Saudita	Emirados Árabes Unidos	457	0	250
Arábia Saudita	Iêmen	1458	0	75
África do Sul	Moçambique	491	0	125

África do Sul	Zimbábwe	225	0	225
Ossétia do Sul	Geórgia	0	100	100
Espanha	Marrocos	16	0	16
Síria	Turquia	818	0	400
Tailândia	Malásia	506	0	50
Turquia	Armênia	267	0	267
Turquia	Iraque	499	0	499
Turquia	Síria	818	0	818
Emirados Árabes Unidos	Omã	410	0	300
Estados Unidos	México	3140	0	1100
Uzbequistão	Afeganistão	137	0	?
Uzbequistão	Quirguistão	1099	0	50
Uzbequistão	Cazaquistão	2203	0	45
Uzbequistão	Tajiquistão	1160	0	20
<b>Total (km)</b>			<b>5 267</b>	<b>17.631</b>
			<b>29,9%</b>	

(Cálculos do autor, 2015)

A cifra de 17.631 km de barreiras representa em torno de 7% dos limites (estimado em 250.000 km). Trata-se de uma estimativa, já que ainda resta fazer uma investigação completa. Por outro lado, já havíamos destacado de início a heterogeneidade dos dispositivos que constituem as barreiras fronteiriças – um conjunto dificilmente redutível a um número preciso – e essa cifra de 17.631 km não contempla todos eles.

### **ESBOÇO DE UMA TIPOLOGIA DAS “BARREIRAS” FRONTEIRIÇAS**

Poucas díades – “fronteira comum a dois Estados contíguos”, conforme a definição proposta por Michel Foucher (1991) – não estão materializadas de forma alguma, pois se encontram nelas ao menos marcos de delimitação. Assim, a expressão barreira fronteiriça é redutora. O que há em comum entre a fronteira Venezuela-Guiana, a fronteira Índia-Paquistão (sem Caxemira) e a fronteira México-Estados Unidos? Pode-se propor uma tipologia de quatro formas fundamentais de barreiras, inspirando-nos parcialmente nas propostas de Arnaud Cuisinier-Raynal (2001) e distinguindo sucessivamente: marca, cerca e muro, frente e estreito fechado.

No primeiro caso, o da marca, constatamos que certas díades são fechadas por não terem pontos de passagens. Essa situação é resultado de uma vontade política de não unir os territórios adjacentes. Podem-se chamar de “marcas” essas fronteiras fechadas na medida em que “a restrição à circulação (...) equivale a criar uma zona tampão com o Estado vizinho” (CUISINIER-RAYNAL, 2001, p. 216). Esse tipo de situação é bastante raro, mas ocorre, por exemplo, na América do Sul, entre o Panamá e a Colômbia, a Venezuela e a Guiana. Outras fronteiras são mais

ou menos desse tipo, como é o caso de Mianmar e Tailândia.

O segundo caso de fronteira fechada é bem materializado. Trata-se da cerca, que pode assumir concretamente a forma de grades ou de arames farpados, às vezes eletrificados. A construção de uma cerca tem um custo relativamente modesto; o muro construído em painéis de concreto é mais caro e difícil de ultrapassar; opaco, ele ao mesmo tempo protege e esconde. Porém, a cerca e o muro resultam da mesma lógica e têm uma impermeabilidade comparável. Mesmo que o muro represente uma vontade de impenetrabilidade mais forte, os dois tipos são frequentemente reforçados por equipamentos de alta tecnologia: radares, câmeras térmicas, sensores (no chão ou nas barreiras), fossos, defesas antitanque (cavalos de frisa)<sup>7</sup>, atalhas (agora equipados com materiais sofisticados). Aqui entra em jogo a questão dos recursos financeiros e se deve distinguir os muros tecnológicos (cerca virtual) das cercas simples de arame farpado, menos sofisticadas. Geralmente, uma forte vigilância humana compensa a ausência de tecnologias (caso da Índia).

A maioria dessas cercas e muros não impede totalmente a passagem transfronteiriça, como ilustra o caso do México e dos EUA, mas visa canalizar os fluxos na direção dos pontos de passagem fronteiriços oficiais a fim de impedir a entrada de produtos e indivíduos indesejáveis. Portanto, as barreiras fronteiriças são sobretudo filtros – e não obstruções – cuja finalidade é a redução máxima dos riscos inerentes aos fluxos transnacionais.

Outro tipo de barreira fronteiriça fechada é a frente (linha militar), que se caracteriza pelo não-reconhecimento do traçado da fronteira e pelo “congelamento” temporário da linha de demarcação. Em uma frente as forças militares são onipresentes: elas controlam esse espaço sensível de tamanho variado (geralmente em quilômetros) instalando pequenos fortes, trincheiras e materializando a zona de contato por um *no man’s land*<sup>8</sup> frequentemente delimitado por arames. Nesse tipo de barreira, as passagens são quase inexistentes. Algumas delas, como em Chipre ou entre Israel e Palestina, separam entidades que são reconhecidas de maneira diversa pela comunidade internacional, mas que cumprem *de facto* a função de fronteiras internacionais.

O último tipo de barreira é formado pelos estreitos fechados. Os estreitos são passagens naturais entre continentes que também podem ser “fechadas” ou, mais precisamente, vigiadas. Na Espanha, a criação do sistema SIVE (Sistema Integrado de Vigilância Exterior), determinada pelo governo Aznar, em 1999, tinha como objetivo identificar e interceptar os navios carregados de imigrantes ilegais que se dirigiam para o país. Implantado a partir de 2002 no estreito de Gibraltar, esse sistema foi estendido e agora engloba toda a costa da Espanha, desde Portugal até a Almería. Esse tipo é muito específico, pois o mar constitui a um só tempo a passagem e a barreira. No caso do sistema SIVE, instalações fixas e móveis esquadriham o espaço marítimo e costeiro. A intervalos regulares de cerca de

7 Artefato defensivo de origem medieval, portátil e feito de metal, se assemelha a um grande espinho com pontas radiais (n.t.).

8 Isto é, “terra de ninguém” (n.t.).

quarenta quilômetros verdadeiras torres de controle centralizam os dados e, caso necessário, alertam os meios aéreos e marítimos para interceptar os fluxos indesejados. Para ser eficaz e, em geral, ele o é, o sistema deve associar a detecção (baseada no radar mais eficaz do que em terra) com uma capacidade de intervenção rápida no mar e na costa.

### **QUAIS SÃO AS LÓGICAS ESPACIAIS?**

A localização das barreiras fronteiriças evidencia as zonas de tensão militar (frentes) que representam quase um quarto do total de 5.267 km, ou seja, 30% da extensão dos limites (quadro 1). A densidade das barreiras (figura 1) é, assim, significativa no Oriente Médio, onde diversos Estados as criaram em suas fronteiras: Israel, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Turquia, Irã etc.

Todavia, como destacamos anteriormente a respeito dos Estados Unidos e do México, a maior parte das barreiras separa Estados sem tensões bilaterais significativas, surgindo em fronteiras caracterizadas por fluxos migratórios importantes, gerados por fortes desigualdades no nível de vida (figura 2).

As barreiras que separam ricos e pobres sustentam, com certeza, a originalidade das teicopolíticas contemporâneas. Atualmente, as maiores desigualdades no nível de vida são acompanhadas por barreiras fronteiriças (diferenças de PIB de 1:16 entre o Marrocos e os *presidios*<sup>9</sup> espanhóis e de 1:6 entre o México e os Estados Unidos). Esses dispositivos existem no hemisfério norte, mas também em outras regiões do mundo: em torno dos Emirados Árabes Unidos ou da Arábia Saudita, e em torno da África Austral, onde África do Sul e Botsuana construíram barreiras na fronteira com o Zimbábue (e, conseqüentemente, com Moçambique). Já em 2004, Botsuana ergueu uma cerca eletrificada de 2,4 m de altura ao longo dos 500 km de sua fronteira com o Zimbábue. Mais rudimentar do que o “muro” estadunidense, essa barreira é, todavia, dispendiosa para esse pequeno país – nem que seja apenas em termos imagéticos: as autoridades de Harare denunciaram a nova “faixa de Gaza” construída por Botsuana, que buscava uma solução radical para a entrada clandestina em seu território de dezenas de milhares de zimbabuenses. A barreira é complementada por frequentes expulsões em massa de zimbabuenses. Portanto, pode-se concluir que as barreiras fronteiriças são geralmente ferramentas numa conjuntura política de *contenção* migratória (*containment*).

---

9 Aqui *presidios* se refere a um tipo de enclave fortificado espanhol (n.t).

Figura 1. Planisfério das barreiras fronteiriças

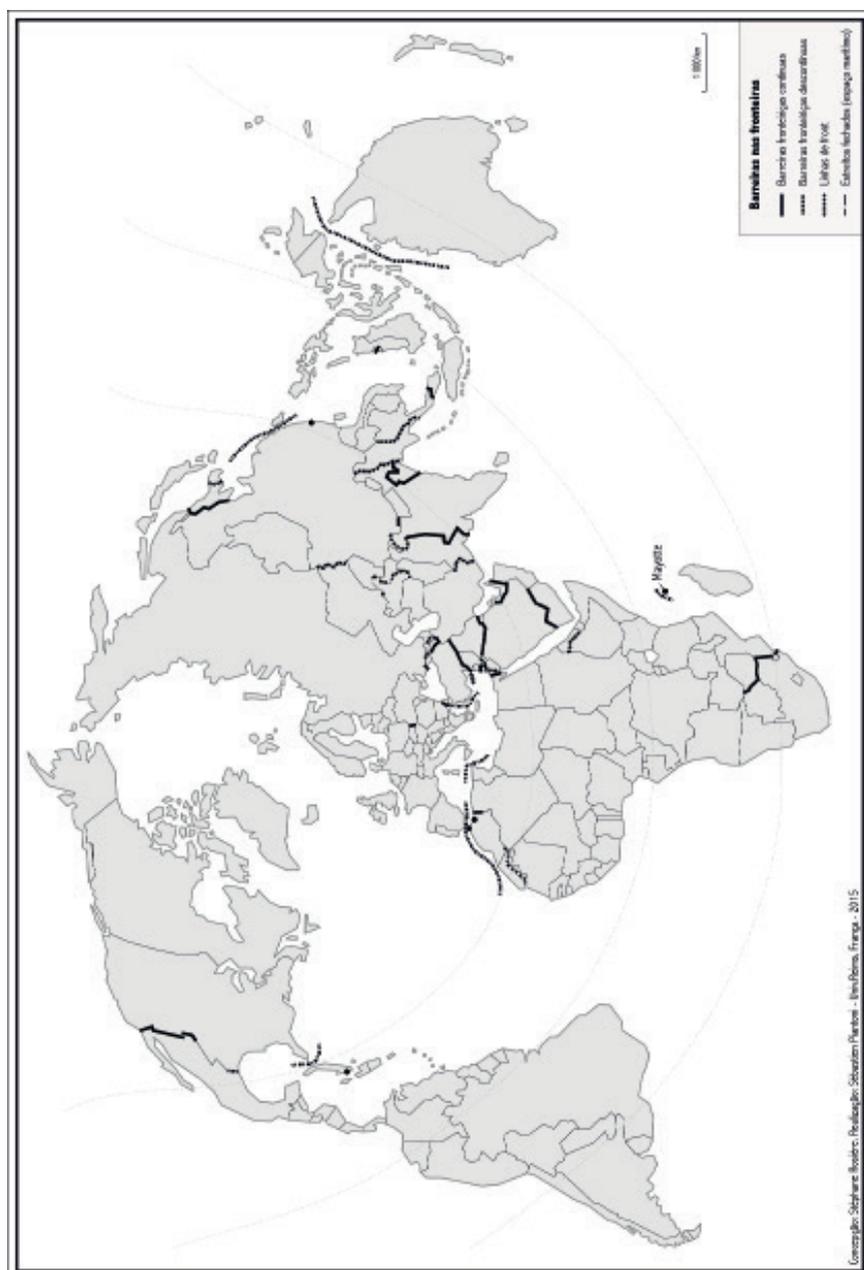
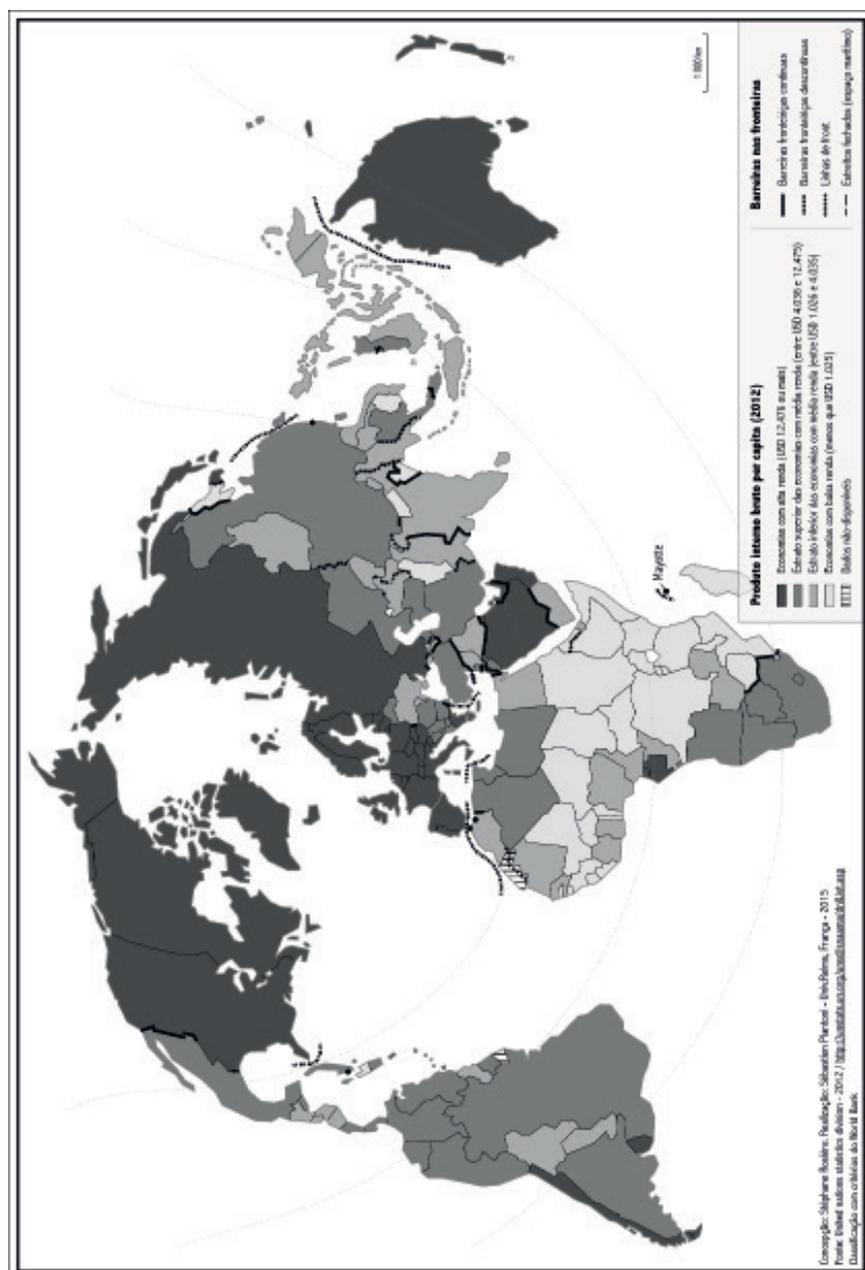


Figura 2. Planisfério das barreiras e dos níveis de vida.



## DIMENSÃO FINANCEIRA E LETAL DAS TEICOPOLÍTICAS

### **TEICOECONOMIA: AS BARREIRAS FRONTEIRIÇAS COMO MERCADO**

As teicopolíticas engendram uma frutífera teicoeconomia – economia da construção e da gestão dos “muros” – gerada pelo poder público. As teicopolíticas nas fronteiras envolvem sempre o Estado cuja soberania elas protegem. Porém, cada vez mais – e é essa uma das especificidades das teicopolíticas contemporâneas –, os atores privados são mobilizados (exceto em alguns países menos abertos nesse sentido, como Índia, China ou Rússia). As empresas privadas desempenham um papel decisivo na medida em que a construção de barreiras é um mercado muito técnico, que utiliza seguidamente tecnologias militares (como visão noturna). Além disso, a edificação de barreiras fronteiriças representa um mercado muito atraente, motivo de corrupção. Desta forma, as poderosas empresas fazem *lobby* intenso para convencer os poderes públicos a comprarem seus “produtos”. As firmas especializadas nesse nicho buscam persuadir os poderes públicos da necessidade de tais políticas. Para Julien Saada, um “complexo securitário-industrial” está sendo construído (SAADA, 2010). Esse complexo representa uma nova face do “complexo industrial-militar”. Ele é baseado na continuidade entre as questões de segurança externa e interna assim como na continuidade das tecnologias. A cooperação entre as sociedades militares privadas e os governos é bem evidente em Israel, onde as forças militares cooperam há muito tempo com sociedades privadas em certos *check points* na fronteira da Cisjordânia (HAVKIN, 2011).

Elemento conjectural decisivo, a “guerra contra o terror” acelerou essa sinergia. A *Secure Border Initiative*, de um montante total de no mínimo 2,5 bilhões de dólares, materializada na construção da “barreira” entre México e Estados Unidos (incluindo muros e outros elementos de fechamento), foi atribuída a um consórcio de empresas fornecedoras do Pentágono, administrado pela *Boeing Integrated Defence Systems*. Seu projeto se apoiava não apenas na construção de uma barreira, mas também na de torres *high-tech*, de 20 a 70 metros de altura, que deveriam ser progressivamente instaladas ao longo das fronteiras terrestres americanas. Esses postos de controle utilizam câmeras infravermelho de uso militar que, permitem filmar à noite, mas também detectores de movimento (de eficácia questionável). Outros tipos de sensores de nova geração são utilizados a fim de detectar túneis e movimentos subterrâneos. Entre os fornecedores das tecnologias propostas para a fronteira sul dos Estados Unidos, a firma *Kollsman Inc.*, especializada nas tecnologias de vigilância, situada em Merrimack (*New Hampshire*), é, na verdade, a filial americana da *Elbit Systems*, a maior empresa privada israelense de tecnologias de vigilância e de eletrônica de defesa, que controla grande parte da vigilância da barreira israelense. Para além de sua eficácia, as “barreiras” são, portanto, “vitrines”, que permitem às empresas especializadas propagandear o seu *know-how* no assunto, e então atrair novos clientes...

## **FRONTEIRAS EM REDE: ENTRE ATORES TRANSNACIONAIS E SETOR SECURITÁRIO-INDUSTRIAL**

A análise dos recursos técnicos utilizados nas fronteiras, frequentemente de tipo militar, revela que as fronteiras internacionais perdem cada vez mais seu caráter linear para se transformar em redes – segundo Clochard (2010) ou Amilhat Szary (2015), elas se “reticularizam”. A linha fronteira não passa de um entre outros elementos de um controle mais rigoroso sobre o território. A fronteira linear se torna uma rede entre outras redes que formam um sistema de “fronteiras móveis”. É o que apontam Anne-Laure Amilhat Szary e Frédéric Giraut: “é cada vez mais difícil definir a inscrição espacial da fronteira: as fronteiras se organizam conjuntamente mais e mais em rede, o que originou a ideia de fronteiras reticulares, situadas nos nós de comunicação. Seja nos aeroportos, nas estações de trem, ou ainda nas equipes móveis de fiscais aduaneiros, as migrações e transações são controladas por ‘fronteiras móveis’” (AMILHAT SZARY & GIRAUT, 2011).

As fronteiras internacionais se tornam um elemento de um “*continuum* securitário”. Em meados dos anos 1990, Didier Bigo postulava a existência desse “*continuum* securitário” ligando as problemáticas do terrorismo, do tráfico (de drogas) e da imigração clandestina (BIGO, 1996), três expressões comuns aos responsáveis pela construção da maior parte das barreiras internacionais. A ideia de “*continuum*”, tal como foi formulada por Bigo, exprimia a continuidade entre diferentes ameaças, mas essa ideia de “continuidade” existe também entre o âmbito interno e externo, pois as ameaças dizem respeito tanto às fronteiras quanto ao resto do território. Esse *continuum* é encarnado por estes dois atores mais significativos: o complexo securitário-industrial e os atores transnacionais clandestinos (*Clandestine Transnational Actors* ou “CTAs”) (ANDREAS & BIRSTEKER, 2003, p. 78).

De acordo com Julien Saada, o “setor securitário-industrial” é formado pela convergência entre as forças de segurança externa (exército) e interna (polícia) e a cooperação entre sociedades militares privadas e os governos (SAADA, 2010). As convergências entre a segurança interna e externa se manifestam também no plano técnico, pois as tecnologias utilizadas nas fronteiras podem ser as mesmas (grades, câmeras) das zonas comerciais ou aeroportos.

Os atores transnacionais clandestinos, segundo a definição de Peter Andreas, são “atores não estatais que agem através das fronteiras internacionais violando as leis dos Estados envolvidos e que tentam escapar às perseguições dos mesmos” (ANDREAS & BIRSTEKER, 2003, p. 78).

O *continuum* securitário é um *continuum* de atores com interesses opostos, mas cujos lucros dependem da existência um do outro, em um jogo de concorrência e de corrida armamentista (na verdade, tecnológica) que leva, ao menos nos Estados Unidos, desde os anos 1970, à militarização dos meios desenvolvidos para controlar as fronteiras. Nesse *continuum*, a fronteira é apenas um dos elementos de um sistema mais vasto, que se desmaterializa ou tende antes a se disseminar – entre outras formas, pela “propagação dos locais de detenção” (CLOCHARD, 2012) nos territórios, locais muito diversos onde são presos os estrangeiros clandesti-

nos, mas também pela multiplicação dos locais de controle, enquanto florescem os “terminais digitais” (POPESCU, 2014).

### **O CUSTO DAS INSTALAÇÕES**

Em uma época marcada por significativa tensão orçamentária em vários países, é interessante reexaminar o custo das teicopolíticas contemporâneas. Nos Estados Unidos, a SBI (*Secure Border Initiative*) contava com um montante total inicial de no mínimo 2,5 bilhões de dólares. Essa quantia foi congelada em março de 2010. Apenas o trecho piloto de 28 milhas (17,4 km), no setor de Tucson, no Arizona, foi executado por um custo estimado de 67 milhões de dólares<sup>10</sup>. O custo por quilômetro era, então, de 3,38 milhões de dólares<sup>11</sup>.

Em Israel, a “barreira” teria custado cerca de 10 milhões de *shekels*, ou seja, em torno de 2 milhões de dólares por quilômetro<sup>12</sup>. Considerando que o projeto foi realizado em aproximadamente 500 km (dos originais 785 previstos), pode-se estimar seu custo total em mais ou menos 5 bilhões de *shekels*, ou seja, um bilhão de dólares.

Na Europa, no caso da fronteira de 97 km entre Eslováquia e Ucrânia, um investimento de 100 milhões de euros permitiu à Eslováquia a construção de um dispositivo de vigilância baseado em uma barreira virtual de quase 30 km, construída pela sueca Ericsson entre 2004 e 2007. O dispositivo central dessa cerca é composto por uma cadeia de 500 câmeras complementada por inúmeros sensores (ROSIÈRE & BOLECEKOVA, 2015). O investimento inicial teria sido de 100 milhões de euros no total (ou seja, pouco mais de um milhão de euros por quilômetro, mas três milhões para os quilômetros de barreira). De acordo com esses números, o trecho piloto da barreira estadunidense no Arizona seria o mais caro do mundo, e o muro de Schengen, o mais econômico. É verdade que este não comporta nenhum trecho murado, mas apenas uma cerca simples, e que seu custo maior resulta essencialmente dos oprônicos já citados.

Caso se queira simplificar, pode-se estimar o custo aproximado de uma barreira de segurança de alta tecnologia em cerca de um milhão de euros por quilômetro. Portanto, nota-se que as teicopolíticas geram uma frutífera teicoeconomia. O *lobby* do complexo securitário-industrial também explica o fator de desenvolvimento contemporâneo das barreiras.

### **A LETALIDADE**

A tentativa de cruzar as barreiras fronteiriças (administrativas e físicas) se traduz em alta e crescente letalidade ao longo das fronteiras dos países de imigração em geral (EUA, países da União Europeia, mas também Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Índia, Malásia, Austrália etc.). A letalidade é particularmente

10 Página SBInet, na Wikipedia. Consultado dia 1/3/2011. URL: <http://en.wikipedia.org/wiki/SBInet>

11 Fazendo um cálculo aproximado, baseado na taxa de câmbio em 2007, quando cerca de 1,30 dólar valia 1 euro: 2,94 milhões de euros.

12 Dados fornecidos por Amos Yaron, do Ministério de Defesa de Israel, filmado por Simone Bittor em 2003 (In: Bitton, *Muro*, 2004, duração total de 1h40, intervalo da entrevista de 14 min a 14 min 30 s).

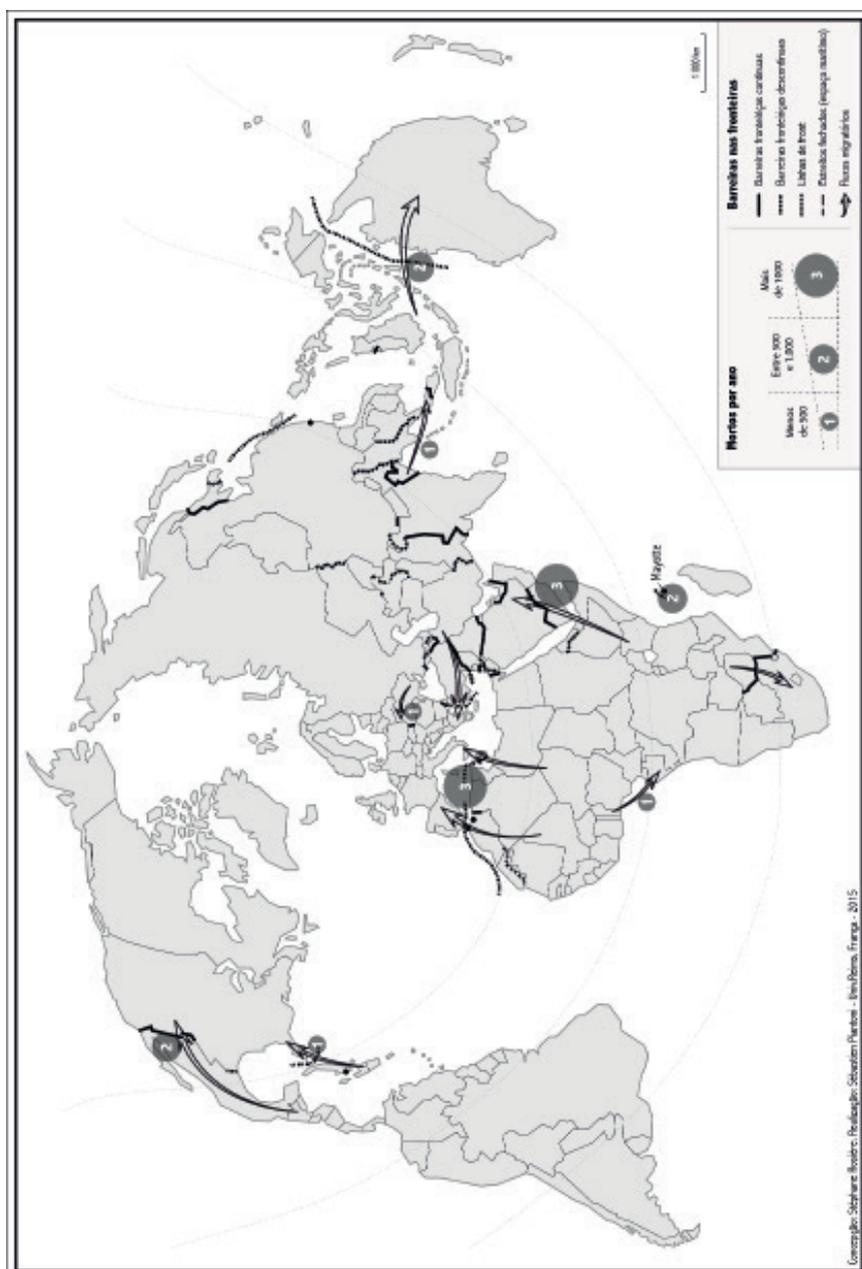
alta nas travessias de golfos ou de estreitos, feitas em embarcações precárias, superlotadas e sem equipamento de segurança (figura 3).

Certo número de “frentes migratórias” (ROSIÈRE, 2012) – frentes no sentido de verdadeiras zonas de guerra em termos de letalidade, conforme um dos critérios definidores da guerra (mil mortos por ano) proposto pelos historiadores David Singer e Melvin Small (1972) – aparecem, assim, no planisfério (figura 3). O principal deles é o Mediterrâneo. A “Primavera Árabe” possibilitou um significativo aumento das travessias clandestinas rumo à Europa. Com o aumento dos fluxos, a letalidade também aumentou, e o número de vítimas ultrapassou os 1.000 afogamentos anuais em 2011. E esse número está crescendo constantemente: cerca de 3.500 migrantes mortos por afogamento no Mediterrâneo em 2014, um pico jamais esperado (mas este número pode ser ultrapassado em 2015). O Mediterrâneo se tornou “a rota mais mortal do mundo”, segundo a Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (ACNUR, 2014). A causa desses cruzeiros fatais está diretamente relacionada com a construção de barreiras administrativas e físicas.

Outras regiões do mundo também estão envolvidas nesse processo: a fronteira sul dos Estados Unidos; a passagem entre a África e a Arábia Saudita pelo Golfo de Áden ou pelo Sinai; a rota entre a Indonésia e a Austrália; a rota entre o Golfo de Bengala e a Malásia e Tailândia, assim como o Golfo da Guiné (rumo ao Gabão e à Guiné Equatorial) e outras frentes menores (figura 3). No total, ao menos duas “frentes migratórias” ultrapassam os 1.000 mortos por ano – o Mediterrâneo e o Golfo de Áden, dois se situam entre 500 e 1.000 mortos – Estados Unidos/México e Austrália, e outros totalizam ao menos 500 mortos por ano, como são os casos da rota marítima em direção aos EUA, a entrada na UE pelo leste ou o acesso a Mayotte, o Golfo de Bengala. Ao todo, estima-se que o número de vítimas esteja entre quatro e cinco mil mortos anuais desde 2010, e o balanço de 2014 será ainda mais elevado (superior a 5.000 mortos).

Nessa perspectiva, as barreiras (administrativas, fronteiriças e o sistema de radiodifusão digital que controla os fluxos) revelariam uma guerra não declarada aos migrantes – uma guerra antes de tudo incitada pela opinião pública e assumida por seus representantes.

Figura 3. Barreiras fronteiriças e letalidade



## CONCLUSÃO

As teicopolíticas contemporâneas expõem perfeitamente os paradoxos – para não dizer “as contradições” – de nossa época. Reparemos antes de tudo na percepção muito ocidental de que teríamos entrado em uma era de mobilidade generalizada. No entanto, essa mobilidade parece limitada para grande parte dos indivíduos: a maioria da população do planeta continua confinada e cerceada pelas fronteiras que agem como teias. O desenvolvimento das barreiras fronteiriças expressa um medo global dos fluxos migratórios – mesmo que outros perigos sejam realçados para construir tais artefatos (o terrorismo e o contrabando, por exemplo) – e essa dimensão parece essencial. Destacamos que sua construção é estimulada pelo “complexo securitário-industrial” para o qual as barreiras representam mercados agora significativos. Os “muros” se tornaram ferramentas banais da segurança, mas também do capitalismo.

Desta forma, longe de serem paradoxos da mundialização, as teicopolíticas podem ser encaradas como a consequência da mundialização fundada na troca de bens, mas não na mobilidade das pessoas. Com as barreiras contemporâneas causando inúmeras mortes, pode-se até mesmo questionar que tipo de mundialização elas concretizam: uma integração do mundo pelo “doce comércio”, tal qual Montesquieu havia esboçado, ou uma lógica de coerção à qual a maioria da população mundial está submetida? Eis a questão fundamental levantada pelas barreiras fronteiriças.

## MONDIALISATION AND TEICHOPOLITICS: ANALYSIS OF THE CONTEMPORARY CLOSURE OF TERRITORIES

### ABSTRACT

Globalization did not mean the disappearance of borders. On the contrary, teichopolitics, or flow management policies based on the construction of walls, are paradoxically growing. These barriers are more and more numerous since the 2000s. They symbolize a willingness to better control the flow on the part of actors who consider themselves as threatened. Border barriers are of several types: marks, fences and walls, front lines or monitored straits. More often, these are fences separating countries that are not in poor bilateral relations (only a quarter of the barriers have a real military dimension). Most frequently, border barriers aim at fighting clandestine migration. They lean on sophisticated equipment. The “security-industrial complex” has, thus, a considerable market. The consequences of the construction of these barriers are the strengthening of the military and civilian complex and the increase in lethality as more and more people die trying to get around these barriers.

**Keywords:** Borders; Teichopolitics; Migration; Walls; Security.

# MUNDIALIZACIÓN Y TEICOPOLÍTICAS: ANÁLISIS DEL CIERRE CONTEMPORÁNEO DE LA FRONTERA INTERNACIONAL

## RESUMEN

La globalización no dio lugar a la desaparición de las fronteras. Más bien, las teicopolíticas - políticas de contención basadas en la construcción de muros o barreras - están experimentando un crecimiento a priori paradójico. Estas barreras son cada vez más numerosas desde la década de 2000. Ellas simbolizan el deseo de controlar mejor los flujos, a partir de los actores que se sienten amenazados. Existen barreras fronterizas en diferentes formas: fronteras, cercas y muros, frentes militares o estrechos controlados. En la mayoría de los casos, se constituyen en cercas que separan a dos países que ni siquiera están en conflicto en sus relaciones bilaterales (sólo una cuarta parte de las barreras realmente tienen una dimensión militar). Barreras fronterizas están destinadas principalmente a combatir la inmigración ilegal, y se apoyan en equipamientos a menudo sofisticados. El “complejo industrial de seguridad” por lo tanto tiene un mercado considerable. Entre las consecuencias de la construcción de este tipo de barreras se ve reforzado el “complejo industrial de seguridad”, y también el aumento de la letalidad, ya que cada vez más personas mueren tratando de superar estas barreras.

**Palabras clave:** Fronteras; Teicopolíticas; Migración; Muros; Seguridad.

## REFERÊNCIAS

- AMILHAT SZARY, A.-L. *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?* Paris: PUF, 2015.
- AMILHAT SZARY, A.-L. Dictionnaire des mondialisations dirigé par Cynthia Ghorra-Gobin. *Quaderni*, n°67, pp.125-128, 2008. Disponible em: <http://quaderni.revues.org/244>
- AMILHAT SZARY, A.-L.; F. GIRAUT. The mobile border / La frontiere mobile. International BRIT Conference, 11th edition. Geneva, Switzerland & Grenoble, France. 2011.
- ANDREAS, P.; BIERSTEKER, T. J (Eds.). *The Rebordering of North America, Integration and Exclusion in a New Security Context*. New York & London: Routledge, 2003.
- BALLIF, F.; ROSIÈRE, S. Le défi des teichopolitiques. Analyser la fermeture contemporaine des territoires. Paris: L'Espace Géographique (38), n°3/2009, pp.193-206, 2009.
- BLAKELY, E.; SNYDER, M. G. *Fortress America. Gated Communities in the United*

States. Washington DC / Cambridge: Brooking Institution Press / Lincoln Institute of Land Policy, 1997.

BIGO, D. Polices en réseaux, l'expérience européenne. Paris: Presses de Sciences-po, 1996.

BROWN, W. Walled States: Waning Sovereignty. New York: Zone Books, 2010.

CLOCHARD, O. Atlas des migrants en Europe: géographie critique des politiques migratoires (segunda edição). Paris: Armand Colin, 2012.

CLOCHARD, O. Le contrôle des flux migratoires aux frontières de l'Union européenne s'oriente vers une disposition de plus en plus réticulaire. *Carnets de géographes*, n°1, 2010 Disponible em: [http://www.carnetsdegeographes.org/carnets\\_recherches/rech\\_01\\_03\\_Clochard.php](http://www.carnetsdegeographes.org/carnets_recherches/rech_01_03_Clochard.php)

CUISINIER-RAYNAL, A. La frontière au Pérou entre fronts et synapses. Paris: L'Espace Géographique, vol.30, n°3, pp.213-229, 2001.

FOUCAULT, M. Naissance de la biopolitique – résumé du cours au Collège de France, Dit et écrits, Vol. III (1976-79). Paris: Gallimard, 1979.

FOUCHER, M. Fronts et frontières. Paris: Fayard, segunda edição, 1991.

FOUCHER, M., L'obsession des frontières. Paris: Perrin, 2007

GOTTMANN, J. *The significance of Territory*. Charlottesville: University Press of Virginia, 1973.

HASSNER, R., WITTENBERG, J. Barriers to Entry: Who builds Fortified Borders and Why? Berkeley: University of California, Working manuscript, 2009.

HAVKIN, S. La privatisation des *checkpoints*, quand l'occupation militaire rencontre le néolibéralisme. In S. Latte-Abdallah et C. Parizot (dir.), *A l'ombre du mur, Israéliens et Palestiniens entre séparation et occupation*. Arles: Actes-Sud, 2011

KOLOSSOV, V. BORODOULINA, N., Le dilemme "circulation-sécurité" dans les régions frontalières. Le cas UE-Russie. In S. Rosière et alii (dir.), *Penser l'espace politique*. Paris: Ellipses, pp.251-272, 2009.

O'DOWD, L. From a 'borderless world' to a 'world of borders': Bringing history back. *Environment and Planning D*, vol. 28, pp.1031 – 1050, 2010

OHMAE, K. The Borderless World: Power and Strategy in the Interlinked Economy. New York: Harper business, 1990.

POPESCU, G. *Bordering and Ordering the Twenty-first Century: Understanding Borders*. Plymouth: Rowman & Littlefield, 2014.

ROSIÈRE, S. Vers des guerres migratoires structurelles ? Paris: Bulletin de l'Association de géographes Français, vol. 89, n°1, pp.54-73, 2012

ROSIÈRE, S., JONES, R. Teichopolitics: re-considering globalization through the role of walls and fences”, *Geopolitics* (17), n°1, pp. 217-234, 2012.

ROSIÈRE S. e BOLECEKOVA M., Experiencing permeability. Borders and immigration in contemporary Slovakia, inedito sendo avaliado, 2015.

SAADA J. L'économie du Mur : un marché en pleine expansion. *Le Banquet*, Centre d'étude et de réflexion pour l'action politique (CERAP), n° 27, pp. 59-86, 2010

SINGER David, SMALL M. The Wages of War 1816-1965: a statistical Handbook. New York: John Wiley & Sons, 1972.

SPARKE, M. B. A Neoliberal Nexus: Economy, security and the biopolitics of citizenship on the border, *Political Geography*, vol. 25, n°2, pp.151-180, 2006

VALLET, É. (Ed.). Borders, Fences and Walls. State of Insecurity? Aldershot / Burlington: Ashgate, 2014.