

Além do portão de desembarque: uma análise da conectividade dos aeroportos portugueses e suas implicações sobre os fluxos migratórios

Beyond the boarding gate: an analysis of the Portuguese airports and their implications on migration flows

Patrícia Rodrigues Costa de Sá

Mestre em Geografia, PUC Minas, Doutoranda em Geografia, PUC Minas
patriciaredesa@gmail.com

Duval Magalhães Fernandes

Professor do Programa de Pós Graduação em Geografia, PUC Minas
duval@pucminas.br

Resumo

Este artigo tem como objetivo discutir a posição estratégica de Portugal no mapa migratório da Europa, a partir dos fluxos aéreos coletados entre os aeroportos do país, outros aeroportos da União Europeia e países de língua portuguesa. Baseia-se na concepção de redes e grafos para elaborar um retrato da conectividade aérea, através da análise de dados de voos de um dia de semana típico. Mediante análise comparativa da conectividade aérea de Portugal e de outros aeroportos europeus, desperta para a vulnerabilidade de aeroportos e cidades situados em nós aéreos estratégicos, bem como para a necessidade de estudos sobre as redes de tráfego aéreo, paralelamente às redes sociais de migrantes.

Palavras-chave: Portugal, migrações, aeroportos, redes.

Abstract

This paper aims at discussing the strategic position of Portugal on the migratory map of Europe from the perspective of the connections among its airports and other airports located in the European Union and in Portuguese-speaking countries. The approach relies on the concepts of networks and graphs to draw a picture of air connectivity from flight data collected on a typical weekday. The comparative analysis of air connectivity in Portugal, other airports in Europe and airports of Portuguese-speaking countries intends to shed a light on the vulnerability of airports and cities that represent nodal points from the perspective of air flows, as well as on the need for further studies that focus on aerial networks and social networks simultaneously.

Keywords: Portugal, migrations, airports, networks.

1. INTRODUÇÃO

Desde a primavera árabe de março de 2011, o fluxo de migrantes da Líbia, do Egito e da Síria, em direção à União Europeia, tem recebido grande atenção no contexto das migrações internacionais. Como resultado, alguns países e cidades tem desempenhado a função de nós nas rotas de acesso à União Europeia, recebendo e dissipando fluxos. Dentre estes países destacam-se o Marrocos, a Turquia e a Líbia, além de outros do próprio bloco europeu, tais como Malta, Espanha,

Itália, Grécia, Polónia e Hungria¹. No entanto, outros fluxos continuam a ocorrer, com destino aos países do bloco, sem relações diretas com os desdobramentos da primavera árabe. Estes fluxos resultam da busca de melhores perspectivas de trabalho e envolvem migrantes que acessam as portas de entrada do velho continente por meios mais convencionais e seguros, tais como os aeroportos. Este é o caso dos principais fluxos migratórios com destino à Portugal. Eles reforçam a relevância de compreender as trajetórias dos imigrantes a partir da conectividade de aeroportos como os lusitanos.

Portugal é destino de fluxos importantes, que se consolidaram, principalmente, a partir de meados dos anos setenta. Para alguns grupos com destino a Portugal, a língua em comum com o local de destino soma-se à busca de oportunidades de emprego e renda, tornando o país porta de acesso particularmente atrativa. No entanto, o mercado de trabalho português tende a revelar-se pouco atrativo, como alternativa de fixação definitiva, para parte significativa desses migrantes. Isso decorre das limitadas opções de ascensão social, do preconceito em relação aos estrangeiros, e dos efeitos da crise de 2008, que se fizeram sentir fortemente no país.

A instalação dos estrangeiros em Portugal, seja em caráter transitório ou definitivo, caracteriza-se por baixa dispersão geográfica, com concentrações, sobretudo, em Lisboa, Porto, Setúbal e Faro, conforme mostra o Quadro 1.

Quadro 1 - Dispersão geográfica da população estrangeira residente em Portugal

DISTRITO	POPULAÇÃO ESTRANGEIRA	PERCENTUAL
Lisboa	180.353	43,5
Faro	62.605	15,1
Setúbal	43.831	10,6
Porto	23.308	5,6
Leiria	15.725	3,8
Aveiro	13.118	3,2
Outros	75.670	18,3
Total	414.610	100

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do SEF- Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, 2012.

Embora os dados do Quadro 1 não estejam restritos a imigrantes originários de países de língua portuguesa, a análise da distribuição espacial por grupos revela alguns padrões abordados na literatura. Os imigrantes dos PALOPs (Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa), bem como a segunda onda de brasileiros, concentraram-se, sobretudo, em torno de Lisboa. Dentre os brasileiros, observa-se que a segunda onda² foi composta por pessoas menos qualificadas que as da primeira onda e menos relacionadas com outros imigrantes já estabelecidos no país. Segundo Peixoto e

¹ COUNCIL OF EUROPE PARLIAMENTARY ASSEMBLY. *Countries of transit: meeting new migration and asylum challenges* Doc. 13867, p. 8-9.

² A segunda onda teve início após 2001, segundo Peixoto e Sabino (2009, p.15).

Sabino (2009, p. 21), a primeira onda migratória brasileira, por outro lado, mostrou preferência por se estabelecer mais ao norte do país, na região do Porto, enquanto os imigrantes do Leste Europeu tendem a se fixar de modo mais disperso.

Os imigrantes do Brasil e dos PALOPs, que se dirigem para Portugal, tendem a planejar o processo migratório, diferentemente de migrantes que compõem outros fluxos para a União Europeia, tais como os sírios e líbios. Estes migram em decorrência de fatores explícitos de expulsão, impostos pela situação política e religiosa do país de origem. Por outro lado, o acesso de imigrantes de língua portuguesa tende a ocorrer através de canais mais seguros, como os aeroportos. Estes acessos se explicam por se tratar de processos em geral mais planejados e originários de territórios geograficamente mais afastados de Portugal, o que inviabiliza o acesso dos imigrantes por via terrestre, bem como a travessia marítima.

A inclusão dos aeroportos na análise de rotas migratórias integra estudo sobre fluxos da África para a Europa, realizado por iniciativa da Frontex, agência europeia responsável pela gestão e controle de fronteiras. O relatório *Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report* cita aeroportos europeus estratégicos na migração de africanos, que se valem de documentos falsos para obterem acesso ao espaço Schengen³. O relatório aponta os aeroportos de Lisboa, Madrid e Barcelona como estratégicos na migração de senegaleses, ao lado de outros aeroportos utilizados por ganeses, congolezes e nigerianos (FRONTEX, 2016, p. 37). Em relação à região de onde saem os brasileiros, destacam-se duas operações, denominadas Amazon e Amazon II, que foram conduzidas pela Frontex nos anos de 2006 e 2007 em aeroportos europeus, incluindo Portugal, a fim de identificar e apreender documentos ilegais portados por imigrantes vindos da América do Sul (FRONTEX, 2013). Para a agência, os fluxos migratórios que convergem para os aeroportos incluem imigrantes irregulares e que pretendem permanecer ilegalmente na União Europeia. Alguns utilizam os aeroportos para entrar legalmente e, em seguida, permanecem em tempo superior ao permitido. Outros utilizam documentos falsos ou técnicas de entrada irregular, com a ajuda de pessoas que desempenham a função de facilitadores (FRONTEX, 2016).

A análise da conectividade dos aeroportos portugueses, comparativamente aos demais aeroportos da Europa Meridional e dos outros grandes aeroportos da Europa Setentrional, permite identificar os principais pontos de entrada (*gateways*) à União Europeia. Permite também que seja analisada a posição estratégica dos aeroportos portugueses, nas redes de transporte aéreo, e o aspecto nodal de algumas cidades portuguesas. O aspecto nodal é resultante da conectividade dos

³ A definição do chamado espaço Schengen foi produto da remoção gradual de controles nas fronteiras internas da Europa e, segundo Ghimis, (2016), consistiu em um importante passo no processo de integração europeu, que teve início em 1985. A autora lembra que a remoção de controles envolveu inicialmente os países do Benelux, França e Alemanha. Gradativamente, outros países aderiram ao espaço, dentre membros e não-membros da União Europeia. A adesão implica em eliminação de controles nas fronteiras internas e a harmonização de controles em relação às fronteiras.

aeroportos portugueses com países que enviam imigrantes e com países europeus mais promissores que Portugal em termos de emprego e renda. Estes nós não somente apresentam potencial para funcionarem como pontos intermediários de processos migratórios em etapas, como também os tornam atrativos para a atuação de pessoas que agem como intermediárias juntos aos imigrantes. Os intermediários desempenham funções diversas, tais como o encaminhamento do migrante ao mercado de trabalho informal e o acesso à documentação e à informação sobre rotas e mobilidade no espaço Schengen, o que permite a continuidade do processo migratório, com destino a outros países do bloco europeu.

A análise aqui empreendida tem como respaldo a concepção de redes. O campo das migrações internacionais vale-se tradicionalmente do conceito de redes, aplicando-o para fins de análises de laços sociais e familiares entre migrantes, deles com indivíduos no destino e, eventualmente, as relações dos migrantes com intermediários (*brokers, traffickers* ou *facilitators*). Estes intermediários atuam na conclusão do processo migratório, na inserção dos imigrantes no mercado de trabalho, ou ambos, conforme discutido por Salt e Stein (1997). De outro lado, a área de planejamento de transportes também utiliza a concepção de redes, com o intuito de representar, analisar e aprimorar os transportes aéreos e terrestres, otimizando assim a mobilidade.

Nas seções seguintes são apresentados os principais fluxos de imigração com destino a Portugal e o papel dos intermediários nas redes de imigrantes. Em seguida, é apresentada a metodologia de levantamento de dados, aqui utilizada para analisar o papel estratégico dos aeroportos portugueses, a partir da concepção de redes e grafos. A análise identifica ainda cidades europeias estratégicas (*gateway cities*) nas rotas migratórias aéreas. Finalmente, são discutidos os resultados encontrados, a partir das conectividade aérea, bem como discutidas as relações entre os nós aéreos (*carrefours*) e as redes de intermediários em Portugal.

2. A CONSOLIDAÇÃO DE *GATEWAYS* EM PORTUGAL

Até meados dos anos 70, os fluxos migratórios para Portugal mostravam-se pouco expressivos e sem grandes mudanças, em termos de composição e origem dos migrantes ao longo dos anos. Segundo Marques e Góis (2013, p. 216), o X Recenseamento Geral mostrou que, na década de 60, residiam em Portugal cerca de 30.000 estrangeiros, dos quais a maioria era de origem europeia, pouco mais de 20% eram brasileiros, e a parcela de africanos não chegava a 2%, uma realidade não muito distinta da verificada no recenseamento da década anterior.

Porém, os processos de descolonização da década de 70 marcaram uma nova fase na estruturação dos movimentos migratórios com destino a Portugal e alteraram a composição de migrantes no país. Mendoza (p. 44, 2001) lembra que o período compreendido entre 1974 e 1981

caracterizou-se por acentuada entrada de imigrantes provenientes de antigas colônias portuguesas da África, juntamente com imigrantes que retornavam a Portugal após os eventos de independência.

A destacada participação percentual de brasileiros no quadro de imigrantes com destino a Portugal foi abordada por Van Meeteren e Pereira (2013, p. 7). Os autores destacam fases específicas do processo, a exemplo do que pode ser constatado no estudo das migrações da África para Portugal. No caso do Brasil, a primeira fase, até os anos 80, foi caracterizada pela migração de brasileiros de alta qualificação. A segunda, iniciada em fins dos anos 90, foi marcada pelo movimento de pessoas de menor qualificação, lançando as bases para a constituição de um grupo significativo de brasileiros residentes em Portugal.

O fluxo de estrangeiros que têm como destino Portugal foi também motivado pela estrutura do mercado de trabalho português. Segundo Peixoto (2008, p. 20), consolidou-se no país um arranjo de ocupações no mercado de trabalho, de acordo com o qual os brasileiros desempenhavam funções de pouco interesse dos portugueses. Além disso, a permanência dos brasileiros no país europeu foi favorecida pela inexistência de restrições, diferentemente das políticas praticadas pela vizinha Espanha. (2001, p.43). Em Portugal, a concessão de autorizações de permanência a imigrantes irregulares, associada a uma consolidada estrutura de subcontratações e precariedade na formalização de contratos de trabalho, estimularam a entrada de imigrantes para setores onde é “baixa a regulação”, como a construção civil (PEIXOTO, 2007, p. 463). Como resultado das condições oferecidas por Portugal, bem como dos processos históricos verificados a partir de meados dos anos 70, os principais grupos de estrangeiros que viviam no país em 2004 eram de imigrantes do Leste Europeu e dos PALOPs, sendo grande parte proveniente de Cabo Verde. Em seguida, o grupo de maior representatividade era de brasileiros, constituindo 19,8% do total (PEIXOTO, 2008, p. 28). Nos dez anos seguintes, a população estrangeira residente em Portugal não sofreu significativa alteração em termos de origens, embora a participação percentual dos estrangeiros falantes do português tenha crescido, em grande parte devido ao aumento do percentual de brasileiros. Estes, em 2012, já respondiam por 25,3% dos estrangeiros no país, enquanto Cabo Verde, Guiné-Bissau e Angola respondiam juntos, no mesmo ano, por outros 19,5% dos estrangeiros, de acordo com relatório do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (2012, p. 17).

Em termos de qualificação, Góis e Marques (2007, p. 66) lembram que os imigrantes originários dos países membros da União Europeia, de um lado, e os imigrantes de Cabo Verde, de outro, representam respectivamente os grupos com maiores e menores proporções de detentores de diploma de nível superior vivendo em Portugal. Já os imigrantes brasileiros situam-se numa posição intermédia entre os dois grupos anteriores. A qualificação revela-se definidora do volume de recursos dos quais os imigrantes dispõem, dos meios de transporte utilizados e do grau de risco que estão dispostos a correr, segundo o relatório do United Nations Organization on Drugs and Crime

(2011). O risco, por sua vez, está relacionado com a dependência do migrante em relação a intermediários, as funções que estes irão desempenhar no processo migratório e o momento em que irão atuar. Imigrantes de menor qualificação geralmente estão dentre os que mais recorrem à atuação de intermediários para concretizar a travessia, enquanto os de maior qualificação geralmente recorrem à intermediação para obtenção de documentos por meios ilegais ou em busca de acesso ao mercado de trabalho informal (UNITED NATIONS ORGANIZATION ON DRUGS AND CRIME, 2011, p. 42).

Guedes e Marques (2008, p. 8) destacam que a migração de africanos provenientes dos PALOPs e de brasileiros para Portugal guarda profunda relação com a era colonial, por razões que envolvem a língua, cultura e história em comum. Semelhante observação é feita por Tavares (2006, p.43), ao analisar as relações entre a França e as antigas colônias, estando portanto a francofonia apoiada em valores e língua em comum.

De fato, a língua em comum com Portugal ainda tende a pesar a favor do país, sobretudo como destino de interesse dos imigrantes oriundos dos PALOPs e do Brasil, pois promove melhores chances de integração e sentimento de pertencimento. Esta identificação com o país, decorrente da língua em comum, prevaleceu mesmo a partir da crise de 2008, que deteriorou as condições do mercado de trabalho português.

Barganha (2009) destaca que a posição estratégica de Portugal no sistema migratório europeu, como um país que não apenas envia, mas também recebe migrantes, resulta de suas diferenças de renda em relação aos demais países do mundo onde o português é a língua oficial e que guardam vínculos culturais e históricos com Portugal. Semelhante interpretação, acerca da posição estratégica de Portugal, é discutida por Góis e Marques (2009), para os quais o país ocupa a periferia do grande sistema migratório europeu, o que determina sua participação em fluxos migratórios diversos.

Assim, o domínio da língua portuguesa entre os imigrantes do Brasil e dos PALOPs torna Portugal um destino atrativo, embora nem sempre final. A busca de opções mais atrativas, em termos de renda e trabalho, tende então a reforçar a característica de Portugal como país de trânsito e, com isso, a sua inclusão na rota de atuação de intermediários, além de tráfico e contrabando de pessoas. De fato, conforme aponta Shelley (2014, p. 7), Portugal e Espanha representam os principais pontos de entrada europeus na rota de tráfico e contrabando de pessoas provenientes dos países da América Latina. A entrada de Portugal para a União Europeia, em 1986, tornou o país visivelmente mais atrativo para imigrantes de países não europeus, seja como “destino final” ou como “país de trânsito” (CANGIANO, STROZZA, 2008, p. 159). Segundo Düvel e Vollmer (2009, p. 15), a permanência em um país de trânsito ocorre com mais frequência entre os migrantes que dispõem de menos recursos. Neste caso, a escolha do país de trânsito guarda forte relação com o

domínio da língua nele praticada. Conceitualmente, as cidades portuguesas que abrigam os aeroportos mais bem conectados ao restante da Europa enquadram-se no conceito de *gateway cities*, ou seja, pontos de entrada para migrantes oriundos de diversas origens, que podem ali se estabelecer, ou a partir dali se dispersarem, em busca de outros destinos. Como lembram Benton-Short e Price (2008, p.6), as *gateway cities* funcionam como nós, para onde convergem e de onde partem bens, capital e pessoas. Trata-se, portanto, de locais onde é forte o trânsito de migrantes, que podem ali permanecer por horas, meses ou anos.

Para os brasileiros e demais imigrantes dos PALOPs, a facilidade de comunicação em Portugal traduz-se em melhores perspectivas de inserção laboral, além de um esperado sentimento de pertencimento, por fatores culturais e históricos. Porém, a afinidade cultural e linguística tende a se manifestar de modo desequilibrado, por vezes unilateral, dos imigrantes em relação ao país de destino. Este fator se manifesta pelo preconceito dos portugueses em relação aos imigrantes que falam português e, somado às limitações de ascensão de renda do país, na periferia econômica europeia e, portanto, mais vulnerável a crises como a de 2008, reforça sua condição de país de trânsito para os migrantes e, como tal, sujeito à ação de intermediários. Em países como Portugal, a função do intermediário não se limita a de “traficante” (*trafficker*), como ocorre em algumas rotas de travessia ilegal, mas se manifesta na função de “facilitador” (*facilitator*), que se beneficia da transmissão de informações ou de contatos (SALT, STEIN, 1997, p. 483). No entanto, vale lembrar, os dois tipos de intermediação se fazem presentes em Portugal, de acordo com Peixoto (2007, p. 462). O primeiro (*trafficker*), se consolidou simultaneamente ao crescimento do fluxo de imigrantes do Leste Europeu para Portugal. Já as origens do segundo tipo (*facilitators*), parece estarem mais associadas com a consolidação das redes sociais de africanos em Portugal.

A exposição a cada tipo de intermediação guarda também relações com o planejamento do processo. Segundo Kuschminder, De Bresser e Siegell (2015, p. 62), os imigrantes que estabelecem destinos pouco específicos em seus projetos migratórios, tais como ‘Europa’, de maneira vaga, geralmente determinam onde será o desfecho de seus projetos durante o trajeto e, por isso, parecem mais vulneráveis às influências de intermediários.

Salt e Stein (1997, p. 468) destacam que as migrações internacionais se processam como negócios globais, nos quais redes institucionalizadas operam em busca de lucro, envolvendo instituições, agentes e indivíduos. Segundo os autores, certas cidades atuam como nós nas rotas de tráfico de pessoas, numa atividade que pode ser verificada em diferentes graus de complexidade, desde o fornecimento de informações privilegiadas, até a atuação direta na condução de migrantes através das fronteiras. Estudos sobre as migrações internacionais, no entanto, apontam para a existência de dificuldades inerentes à identificação de indivíduos que agem como intermediários no processo migratório. Sabe-se que eles integram a rede de relações dos migrantes, mas sua

identificação e a quantificação dos processos nos quais atuam ocorre de maneira inexata ou incompleta, sobretudo porque os métodos quantitativos mensuram de maneira estimada, enquanto os qualitativos estão sujeitos a viés. Neste último caso, o principal obstáculo decorre de os migrantes geralmente omitirem relações com intermediários, por temerem retaliações ou comprometimento de seus planos migratórios. Como resultado, evidências sobre o perfil e o modo de atuar de intermediários limitam-se a poucas pesquisas qualitativas, que conseguem êxito na desafiadora tarefa de captar dados mediante entrevistas ou, menos frequentemente, quando intermediários são identificados, presos ou condenados, e acabam fornecendo seus próprios relatos⁴.

Em Portugal, os crimes associados à atuação de intermediários ocorrem sobretudo através da falsificação ou contrafação de documentos, auxílio à imigração ilegal e casamento por conveniência, o que reflete predominância da atuação dos intermediários dentro das fronteiras do país, diferentemente de outros países europeus periféricos, tais como Grécia e Itália, onde tem sido destacada a atuação para fins de consecução da travessia⁵.

As funções desempenhadas pelos intermediários em Portugal mostra-se bastante compatíveis com a função nodal de suas cidades nas rotas migratórias, o que será discutido na sessão a seguir, através do exame da conectividade dos aeroportos portugueses. Peixoto (2007, p. 462) lembra que as origens da intermediação em Portugal estão associadas ao agenciamento de imigrantes vindos do Leste Europeu que, ao contrário de brasileiros e africanos, chegavam a Portugal sem o suporte das redes familiares. No entanto, é razoável admitir que a consolidação desta atividade possa criar precedente para que outras redes informais ou ilegais atuem no país. De fato, segundo Peixoto (2008, p. 68), o processo de intermediação evoluiu rapidamente, a partir dos últimos anos da década de 1990, consolidando redes de tráfico de pessoas. Em Lisboa, como esclarece Eaton (1998, p. 57), a atuação de intermediários ocorre no aeroporto internacional e tem como alvo principal os angolanos, levados para abrigos superlotados na periferia da capital, de onde são encaminhados ao mercado de trabalho. Para os imigrantes do Leste Europeu, os aeroportos portugueses desempenham papel pouco relevante nos fluxos, pois a contiguidade entre os países da Europa Continental no trajeto até Portugal viabiliza a entrada por via terrestre, a partir do ingresso no espaço Schengen, de acordo com Peixoto (2008, p. 70).

⁴ Resultados disponíveis em no relatório: UNITED NATIONS ORGANIZATION ON DRUGS AND CRIME. *Smuggling of Migrants: a global review and annotated bibliography of recent publications*, Vienna: UNODC, 2011.

⁵ Resultados disponíveis no relatório: SERVIÇO DE ESTRANGEIROS E FORNTEIAS. *Relatório de Imigração, fronteiras e asilo 2012*, p. 33.

3. METODOLOGIA

A fim de verificar as ligações de Portugal por via aérea, optou-se por analisar as redes formadas pelos aeroportos do país com os de outros países de língua portuguesa (Brasil e PALOPs), bem como com outros países da Europa Ocidental e da Europa Setentrional, onde os níveis de renda e as oportunidades de trabalho mostram-se, em geral, mais atrativos. Para a escolha de aeroportos nestes últimos locais, levou-se em conta a atratividade que os países exercem sobre imigrantes com destino à Europa e o dinamismo econômico de suas cidades, sobretudo daquelas onde os aeroportos estão localizados. Para fins de comparação e ampliação da análise de redes, foram também incluídos aeroportos da Europa Meridional. Procurou-se assim assegurar representatividade do conjunto de países banhados pelo Mediterrâneo e parâmetros comparativos para análise dos seus acessos aéreos com os do restante da Europa. A contagem dos voos que partiram e chegaram das cidades europeias envolvidas neste estudo levou em consideração os aeroportos apresentados no Quadro 2.

Quadro 2 - Aeroportos europeus

CIDADE	AEROPORTO
Amsterdã	Amsterdã-Schiphol
Atenas	Eleftherios Venizelos
Barcelona	Barcelona-El Prat
Berlim	Berlim Tegel
Estocolmo	Stockholm Arlanda
Faro	Aeroporto de Faro
Frankfurt	Flughafen Frankfurt
Lisboa	Lisboa-Portela
Londres	London Heathrow
Madrid	Adolfo Suárez Madrid-Barajas
Milão	Milano Linate
Paris	Charles de Gaulle
Porto	Francisco Sá Carneiro
Roma	Leonardo da Vinci Fiumicino

Fonte: FlightRadar24. Elaboração própria. Refere-se aos aeroportos incluídos neste estudo

Como o foco deste estudo foi o de verificar a condição intermediária de Portugal em processos migratórios para o restante da Europa continental, os dados sobre os aeroportos de Açores e Madeira não foram incluídos. Além disso, buscou-se analisar a condição de Portugal comparativamente às principais ‘portas de entrada’ por via aérea ao continente europeu em sua parte meridional, incluindo as regiões expostas às principais rotas migratórias descritas na literatura por Kuschminder, De Bresser e Siegell (2015) e também encontradas no documento apresentado pelo The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (2014). Tais rotas compreendem o Mediterrâneo Ocidental, com destino à Espanha, o Mediterrâneo Central, acessando a Europa pela

Itália ou por Malta, e o Mediterrâneo Oriental, passando pela Grécia. A escolha dos aeroportos da Espanha (nas cidades de Barcelona e Madrid) e Itália (em Roma e Milão) deu-se em função do volume absoluto de voos e do dinamismo das respectivas cidades. No caso da Grécia, a opção foi por coletar os dados a partir do aeroporto de Atenas, em virtude da grande fragmentação territorial, com presença de muitas ilhas. Como as ligações deste aeroporto com os demais aeroportos do país são bastante intensas, todo o conjunto dos aeroportos gregos foi contemplado na análise, ainda que de forma indireta.

Para a análise dos PALOPs, foram registrados os voos que saíram e chegaram nos aeroportos relacionados no Quadro 3.

Quadro 3 - Aeroportos dos PALOPs

CIDADE/PAÍS	AEROPORTO
Bissau	Bissau Osvaldo Vieira
Boa Vista, Cabo Verde	Boa Vista Rabil
Espargos, Cabo Verde	Espargos Amílcar Cabral
Luanda, Angola	Luanda Quatro de Fevereiro
Praia, Cabo Verde	Praia Nelson Mandela
São Vicente	São Vicente Cesaria Evora
Nampula, Moçambique	Nampula
Maputo, Moçambique	Maputo
Moçambique	Tete Chingozi
Beira, Moçambique	Beira
Pemba, Moçambique	Pemba
Lichinga, Moçambique	Lichinga

Fonte: FlightRadar24. Elaboração própria. Refere-se aos aeroportos incluídos neste estudo.

A fim de melhor compreender a situação dos aeroportos da Europa Meridional, *vis-à-vis* os da Europa Setentrional, foram também incluídos dados dos aeroportos Charles de Gaulle, Schiphol e Frankfurt, devido à movimentação diária de voos que deles partem e que para eles chegam em números absolutos. A opção por incluir também Berlim e Londres deve-se ao fato de que a Alemanha e a Inglaterra exercem grande atratividade sobre os imigrantes no conjunto da União Europeia, tendo a Alemanha liderado, em 2013, o *ranking* de volume de imigrantes no bloco, seguido pelo Reino Unido, França, Itália e Espanha⁶. A inclusão da Suécia justifica-se para fornecer parâmetros de comparação entre a Escandinávia e a Europa Continental, além do fato de o país também se destacar no topo do *ranking* referente às taxas de naturalização de estrangeiros no bloco europeu⁷.

A conectividade dos aeroportos do Brasil e de São Tomé e Príncipe foram observados de modo indireto, a partir de suas ligações com os aeroportos da Europa e dos PALOPs. No caso do

⁶ EUROSTAT, *Estatísticas da migração e da população migrante, 2015*.

⁷ EUROSTAT, *Estatísticas da migração e da população migrante, 2015*.

Brasil, optou-se pela observação indireta devido ao grande número de aeroportos existentes e, no caso de São Tomé e Príncipe, em função da indisponibilidade de controles a partir da fonte consultada. No entanto, como a abordagem aqui utilizada baseia-se no princípio de redes e grafos, detalhada adiante, o conhecimento sobre a existência de ligação ou conexão (aresta) a partir de um ponto (nó), permite conhecer o outro ponto que forma a ligação, o que confere então credibilidade à análise indireta, tal como a utilizada para os aeroportos do Brasil e de São Tomé e Príncipe.

Foi elaborada uma matriz dos voos que partiram e chegaram nos aeroportos relacionados nos Quadros 2 e 3 durante um período de 24 horas. Os dados foram coletados a partir do monitoramento de voos disponível no site Flightradar24 no período de meia noite do dia 8 de outubro de 2015 até às 23:59 do mesmo dia. O objetivo foi identificar origens e destinos conectados através de pelo menos um voo durante o período. Assim, a matriz de dados resultante foi composta por cada aeroporto (nas colunas) e todos os aeroportos com os quais houve pelo menos uma conexão na data das observações (nas linhas). A análise aqui apresentada utiliza portanto uma amostra coletada em dia útil e que forma a rede de conexões específicas daquele dia de observação. Nesse sentido, dois aeroportos A e B representam nós de um grafo que, conectados por pelo menos um voo, no período de 24 horas, apresentam ligação sob forma de aresta. Em outras palavras, a existência de pelo menos um voo entre os dois pontos mostra que os aeroportos estiveram conectados no período analisado. A ocorrência de arestas ou linhas representa a existência de conexões existentes entre os pontos e, segundo Costa *et al* “é o fenômeno de produção dessas conexões – a conectividade – que constitui a dinâmica da rede”(COSTA *et al*, 2003, p. 18). Como lembra Barroso (2007, p.51), os grafos podem mostrar a direção das linhas entre os pontos, o que caracteriza um grafo direcionado. No âmbito deste estudo, no entanto, esta análise não foi incorporada. Pelo contrário, admitiu-se que a existência da linha, ou aresta, é suficiente para comprovar a ligação aérea entre dois aeroportos quaisquer.

Freeman (1979) lembra que o número de conexões ou arestas, formadas a partir de um ponto, com outros pontos adjacentes, determina o seu grau. A abordagem aqui adotada leva em consideração todos os pontos que apresentam grau maior que a unidade com qualquer ponto incluído no estudo, sem contudo *medir* o grau. Foi, portanto, levada em consideração a *existência* ou não de conectividade (existência de aresta), sem explorar a *frequência* ou intensidade das relações (o que seria determinado pelo grau).

A fim de melhor analisar as conexões de rede tão complexa como a das relações por via aérea aqui discutidas, os aeroportos que mantinham conexões com cada aeroporto de interesse neste estudo foram agrupados por grandes regiões geográficas. Porém, os casos de conexões relevantes para os aeroportos portugueses, tais como a conectividade com aeroportos dos PALOPs, foram analisados de modo desagregado.

4. RESULTADOS

Dentre os três aeroportos portugueses analisados, os dados sugerem que o aeroporto Lisboa-Portela é o que apresenta conexões com maior número de regiões do globo e o único dos três a apresentar ligações significativas com a África e com o Leste Europeu. O aeroporto de Faro mostrou estar muito conectado com países da Europa Setentrional, enquanto o do Porto registrou fortes relações com os países da Europa Ocidental. Dentre todos os aeroportos da Europa Meridional analisados, nenhum outro apresentou proporcionalmente relações tão fortes com a Europa Setentrional quanto Faro (62,9% das ligações), nem relações tão fortes com a Europa Ocidental quanto Porto (56,8% do total de suas ligações).

Os resultados verificados para os dois aeroportos portugueses de Faro e do Porto foram também encontrados para os aeroportos de Atenas e Milão Linate. Porém, nestes dois casos, as relações foram notadamente muito fortes com a Europa Meridional, correspondendo a 50% de todas as conexões, no caso de Milão, e 42,6%, no caso de Atenas.

Dentre as conexões de Lisboa com aeroportos do continente africano, foram analisadas, de modo mais detalhado, aquelas verificadas com os PALOPs. Dentre os países africanos com os quais o aeroporto de Lisboa mostrou-se conectado, 66,7% das relações são com países do PALOP. Verificou-se também que os PALOPs e o Brasil respondem juntos por 18,5% de todas as conexões do aeroporto de Lisboa, o que corresponde ao mais alto percentual de ligações destes países com um único aeroporto europeu analisado, aí incluídos os da Europa Meridional, os da Europa Ocidental e Setentrional. Verifica-se, assim, que as ligações dos PALOPs e do Brasil, considerados de modo agrupado, são mais fortes com o aeroporto de Lisboa do que com qualquer outro aeroporto europeu contemplado nesta análise.

As fortes relações do aeroporto de Lisboa com a África e o Brasil, de um lado, e dos aeroportos de Faro e do Porto com o restante da Europa, de outro, endossam a posição da região formada pelas respectivas cidades portuguesas como entroncamentos (*carrefours*) dos fluxos migratórios regulares e irregulares que chegam à Europa por via aérea. Através destes três aeroportos, o país mantém forte conectividade por via aérea, tanto com países que enviam migrantes, como também com os principais destinos da Europa Setentrional e Ocidental, onde os migrantes geralmente planejam se estabelecer de modo definitivo. Como lembra Barganha (2009), um mesmo país pode integrar mais de um sistema migratório, desempenhando diferentes papéis, e este parece ser o caso de Portugal, de onde portugueses migram para outros países e para onde convergem imigrantes provenientes de outros países de língua portuguesa, buscando ali se estabelecer temporariamente ou definitivamente.

Esta situação é também compatível com a qualificação que Góis e Marques (2009) atribuem à Portugal, como “periferia do centro”, em termos estratégicos e de desenvolvimento. Segundo os autores, o país situa-se entre os países da África, Ásia e América Latina, de um lado, e aqueles da Europa e América do Norte, de outro, o que permite a ele manter relações fortes, tanto com os países do primeiro, quanto com os do segundo grupo, algo coerente com as relações de conectividade aqui observadas para os aeroportos portugueses.

O quadro a seguir mostra as relações dos aeroportos de Portugal e da Europa Meridional com os demais aeroportos analisados, agrupados por regiões geográficas. O conteúdo de cada célula expressa o percentual de conexões que cada aeroporto europeu verifica com aeroportos de cada região.

Quadro 4 - Percentual de conexões dos aeroportos da Europa Meridional

REGIÕES	LISBOA	PORTO	FARO	MADRID	BARCELONA	ROMA	MILÃO	ATENAS
África	6,9	0,0	0,0	7,7	5,9	4,5	0,0	1,1
Leste Europeu	6,9	0,0	0,0	5,6	6,7	8,2	5,9	10,6
Europa Meridional	20,7	24,3	5,7	30,1	31,9	29,1	50,0	42,6
Europa Ocidental	28,7	56,8	31,4	18,9	23,0	17,9	26,5	18,1
Europa Setentrional	13,8	13,5	62,9	10,5	20,7	13,4	17,6	7,4
Ásia Ocidental	2,3	2,7	0,0	4,2	4,4	8,2	0,0	13,8
Restante da Ásia	0,0	0,0	0,0	1,4	0,7	6,0	0,0	2,1
Américas	20,7	2,7	0,0	21,7	6,7	12,7	0,0	4,3

Fonte: SÁ, Patrícia R.C., FERNANDES, Duval M. (2016); Elaborado a partir dos dados coletados de FlightRadar24

O Quadro 4 mostra que Lisboa-Portela e Madrid-Bajas destacam-se como os aeroportos da Europa Meridional que apresentam proporcionalmente maiores conexões com o continente americano, sendo este percentual um pouco maior para Madrid-Bajas (21,7% das conexões) do que para Lisboa-Portela (20,7% das conexões). O alto percentual de conexões de Madrid-Bajas com o continente americano é decorrente de ligações muito variadas que este aeroporto apresenta, em especial, com a América Espanhola, algo que também foi verificado em relação à Portugal com o Brasil e os PALOPs, conforme já discutido.

O gráfico da Figura 1 mostra os resultados encontrados a partir da análise de conectividade dos aeroportos da Europa Meridional.

A análise de dados de forma indireta mostrou também que, em termos de conectividade aérea, o Brasil apresenta muito mais ligações com Portugal (12,6%), através do aeroporto de Lisboa, do que com qualquer outro grande aeroporto europeu. Embora no período observado os aeroportos brasileiros tenham registrado ligações com oito, dentre os catorze aeroportos europeus deste estudo, as ligações foram mais fortes com Lisboa, tanto em termos absolutos quanto percentuais.

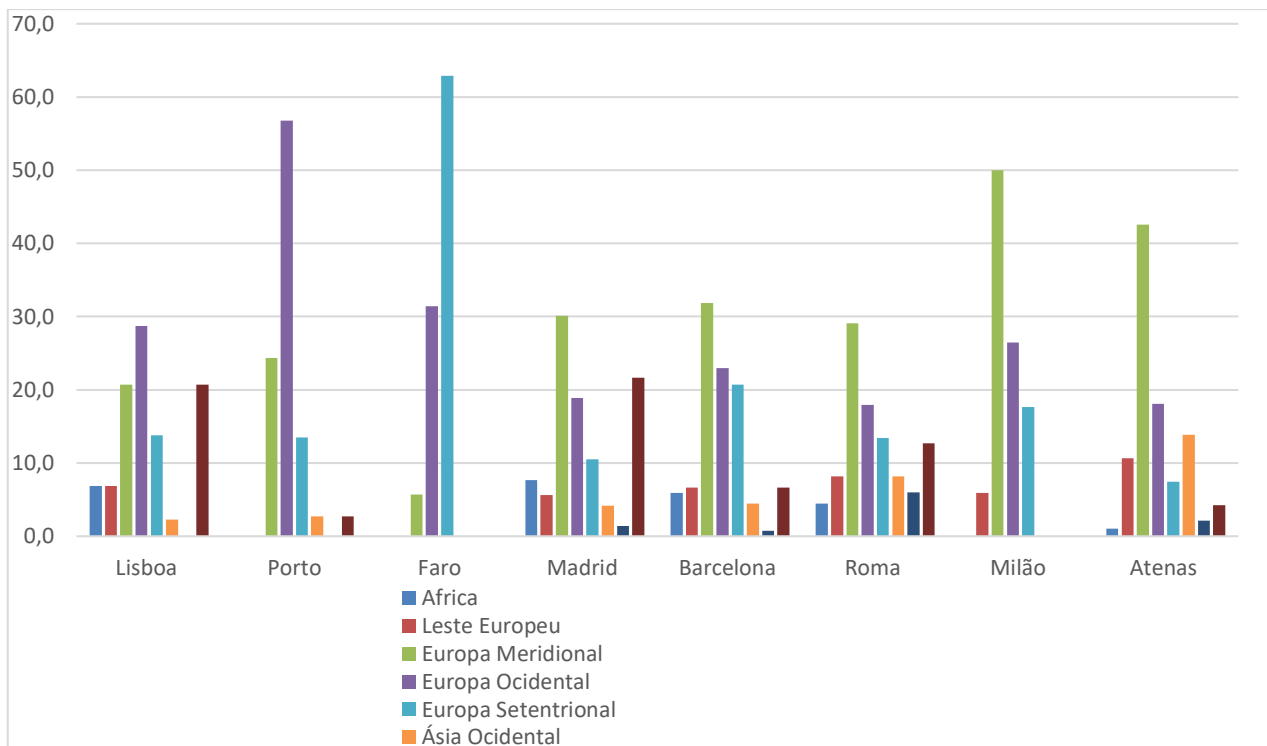


Figura 1 - Conectividade dos aeroportos da Europa Meridional

Fonte: SÁ, Patrícia R.C., FERNANDES, Duval M. (2016); Elaborado a partir de monitoramento de voos do FlightRadar24.

Quadro 5 - Conexões dos aeroportos europeus com o Brasil

	L.Portela	M. Barajas	El Prat	Fiumicino	Frankfurt	Schiphol	C. Gaulle	Heathrow
Conexões com o Brasil	11	3	1	2	2	3	3	2
Total de conexões	87	143	135	134	211	216	210	151
%	12,6	2,1	0,7	1,5	0,9	1,4	1,4	1,3

Fonte: SÁ, Patrícia R.C., FERNANDES, Duval M. (2016); Elaborado a partir de monitoramento de voos do FlightRadar24. Refere-se aos aeroportos incluídos neste estudo.

A análise realizada para a Europa Setentrional e a Europa Ocidental, sintetizado mais adiante no Quadro 6 e na Figura 2, mostra os aeroportos de Berlim e Estocolmo como os mais fechados às conexões com a África, a Ásia e Américas, dentre todos os aeroportos analisados.

Por outro lado, verificou-se que as conexões de Paris, através do aeroporto Charles de Gaulle, com aeroportos da África, são proporcionalmente muito maiores que as verificadas entre o aeroporto de Lisboa e os países africanos. Enquanto apenas 6,9 % das conexões do Lisboa-Portela verificam-se com a África, 17,6 % das conexões do aeroporto francês são com aquele continente, embora o exame dos dados de modo desagregado tenha revelado que as conexões do Charles de Gaulle ocorrem sobretudo com países de língua francesa. O percentual de relações deste aeroporto com países do PALOP limita-se a apenas 0,48%. Do total de conexões verificadas, apenas um voo

foi registrado dos PALOPs para o Charles de Gaulle, proveniente de Cabo Verde, do aeroporto Espargos Amílcar Cabral.

Quadro 6 - Percentual de conexões dos aeroportos da Europa Meridional

REGIÕES	FRANKFURT	BERLIM	AMSTERDAM	PARIS	LONDRES	ESTOCOLMO
África	7,1	1,3	6,5	17,6	6,6	1,1
Europa Oriental	9	14,5	6	5,2	6,6	7,6
Europa Meridional	18,5	22,4	17,1	15,2	13,2	14,1
Europa Ocidental	13,7	30,3	13,4	13,3	13,9	16,3
Europa Setentrional	11,4	14,5	21,3	13,3	11,9	45,7
Ásia Ocidental	11,4	11,8	7,4	7,6	10,6	8,7
Restante da Ásia	12,3	1,3	10,2	9,5	13,9	2,2
Américas	16,6	3,9	18,1	18,1	23,2	4,3

Fonte: SÁ, Patrícia R.C., FERNANDES, Duval M. (2016); Elaborado a partir dos dados coletados de FlightRadar24.

Outro aspecto relevante, revelado pela análise dos dados do Quadro 5, foi a alta variância entre os valores encontrados para os aeroportos da Europa Meridional, se comparados aos da Europa Setentrional e Ocidental. O aeroporto de Frankfurt foi o que apresentou menor variabilidade entre os percentuais, seguido de Paris e Londres. Estes resultados indicam que o aeroporto de Frankfurt é aquele que apresenta melhor equilíbrio, em termos de conectividade, com aeroportos localizados em todas as outras regiões analisadas. Na Europa Meridional, por outro lado, o caso de melhor equilíbrio de conectividade foi verificado para o aeroporto de Roma, embora ainda muito aquém dos resultados encontrados para Frankfurt, Paris e Londres. Neste aspecto, o aeroporto de Lisboa e, sobretudo, o do Porto e o de Faro, apresentaram grande desequilíbrio em suas relações de conectividade, ficando atrás do de Roma e do de Madrid. Estes resultados mostram que o aeroporto de Lisboa apresenta conexões um pouco mais concentradas com aeroportos de regiões específicas, quando comparado aos aeroportos de Madrid e, sobretudo, ao de Roma (Figuras 1 e 2).

As relações dos aeroportos da Europa Setentrional com aeroportos de outras regiões do mundo mostraram-se, portanto, mais equilibradas que os das Europa Meridional, o que pode ser constatado pelo exame comparativo do gráfico da Figura 1 com o da Figura 2, na qual destaca-se em especial o equilíbrio de relações do aeroporto de Frankfurt.

A análise realizada a partir dos aeroportos dos países do PALOP revela grande variância de conectividade, ou seja, as relações destes aeroportos foram notadamente muito mais fortes com outros aeroportos da África. Cabo Verde destaca-se dentre os PALOPs, por apresentar maior equilíbrio em suas relações de conectividade aérea, que envolvem tanto países da África quanto da Europa. No entanto, cabe destacar que este resultado de Cabo Verde decorre, sobretudo, da conectividade do aeroporto de Praia, que é forte com um conjunto mais variado de destinos no continente europeu, algo que não foi verificado nos demais aeroportos do país.

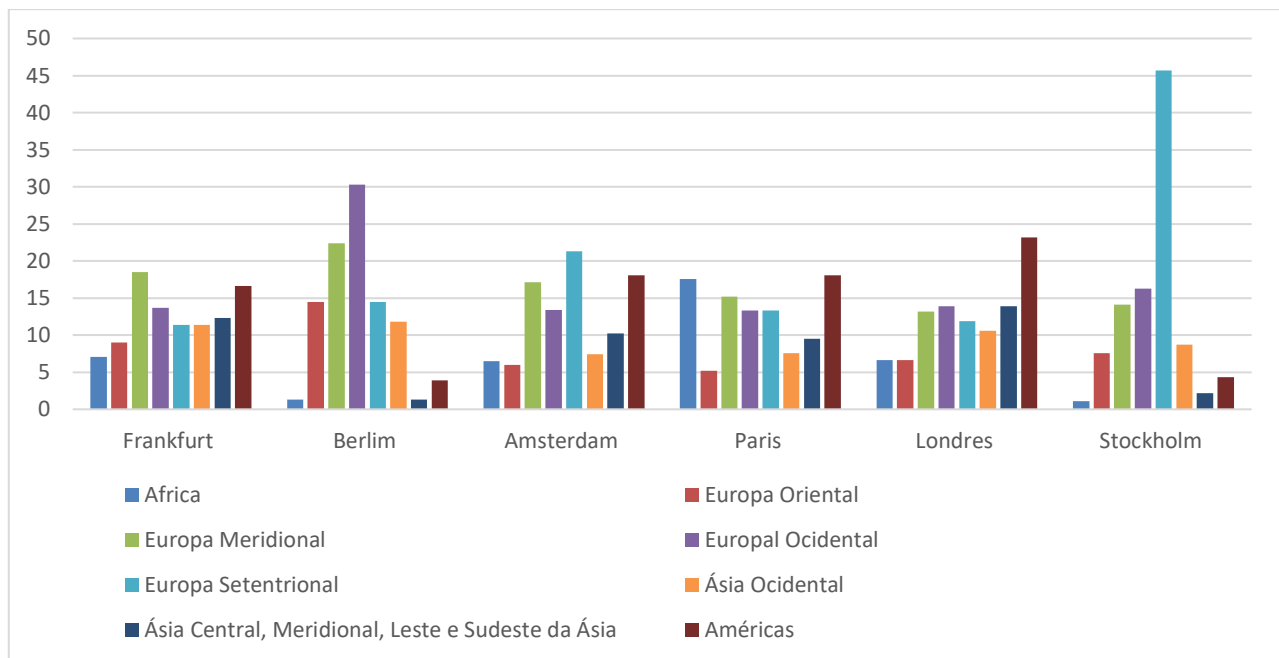


Figura2 - Conectividade dos aeroportos da Europa Ocidental e Setentrional

Fonte: SÁ, Patrícia R.C., FERNANDES, Duval M. (2016); Elaborado a partir dos dados coletados de FlightRadar24

O aeroporto Quatro de Fevereiro, localizado em Luanda, destacou-se dos demais PALOPs por apresentar relações com a América e a Ásia, ainda que proporcionalmente pequenas em termos do número total de destinos conectados. Além disso, a quantidade de conexões aéreas da capital angolana com Portugal revelou-se semelhante à verificada entre o aeroporto daquela capital com o restante da Europa.

No caso de São Tomé e Príncipe, a análise indireta mostrou ligações com aeroportos em Cabo Verde e Angola, reforçando então sua conectividade com países de língua portuguesa do continente africano.

A Figura 3 mostra a conectividade dos aeroportos dos PALOPs com aeroportos localizados em outras regiões. Verifica-se que a ligação por via aérea, dos países de língua portuguesa da África com a União Europeia, ocorre, sobretudo, através de Portugal, no caso de Angola e de Moçambique. Já Cabo Verde apresenta conexões mais fortes com outros aeroportos europeus do que com aeroportos portugueses.

Dentre os PALOPs, nota-se ainda que Guiné-Bissau revelou-se o menos conectado com a Europa e com Portugal, o que condiz com as discussões de Kuschminder, De Bresser, Siegell (2015), quando apontam o país como pertencente à rota de acesso até a Europa, que passa por Ouagadougou, Burkina, para chegar até a Tunísia por via terrestre.

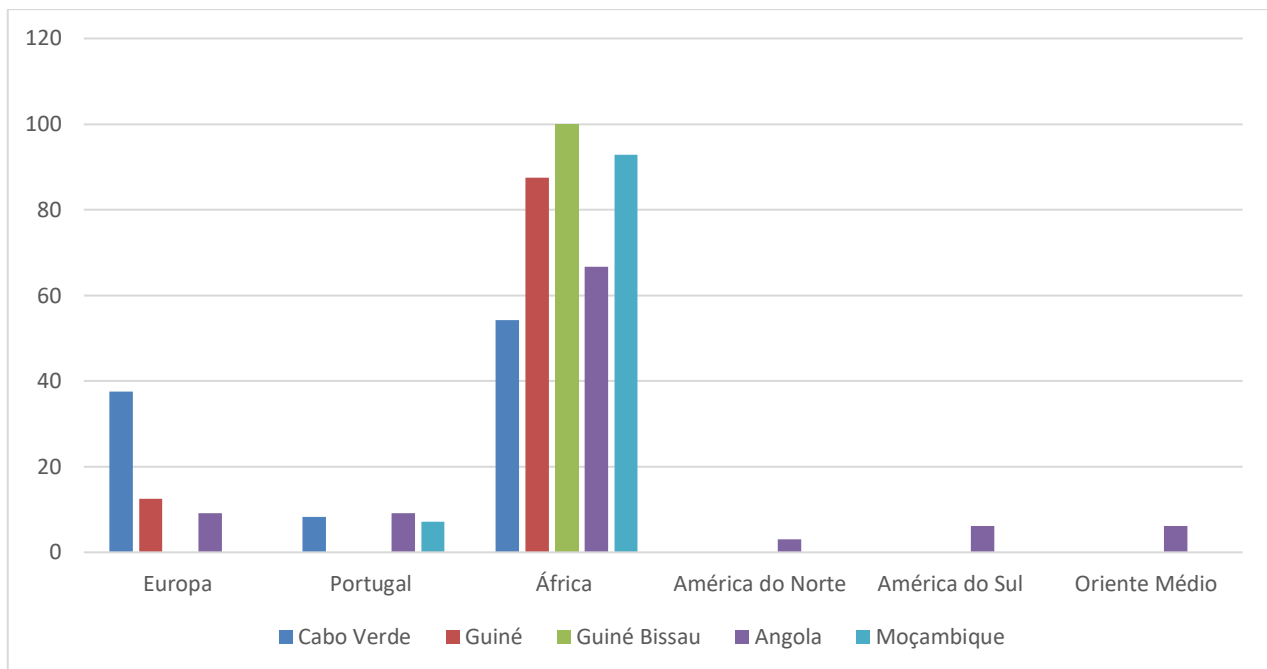


Figura 3 - Conectividade dos aeroportos dos PALOPs

Fonte: SÁ, Patrícia R.C., FERNANDES, Duval M. (2016); Elaborado a partir dos dados coletados de FlightRadar24. As representações referentes à Europa não incluem Portugal.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os processos migratórios configuram fluxos com possíveis pontos intermediários ao longo do percurso. Logo, conhecê-los e monitorá-los é fundamental para que o poder público possa exercer melhor controle e para que as organizações internacionais e não-governamentais, de apoio aos migrantes, possam planejar ações que reduzam a exploração, a atuação de intermediários e, finalmente, que garantam os direitos humanos no âmbito dos fluxos migratórios internacionais.

Esta análise buscou modestamente lançar uma luz sobre o potencial dos estudos sobre redes de comunicação e transportes, amparadas na concepção de grafos, para o entendimento da exposição de cidades, aeroportos e locais intermediários no trânsito de pessoas entre fronteiras.

A análise da conectividade aérea, aqui apresentada a partir dos aeroportos portugueses, mostrou que suas cidades desempenham função estratégica como *gateways* aéreos de imigrantes brasileiros e daqueles provenientes dos PALOPs. A forte conectividade aérea da capital portuguesa e das cidades de Porto e Faro, somada à língua em comum com os imigrantes provenientes do Brasil e dos PALOPs, tende a reforçar a posição de Portugal como primeiro destino na Europa para estes migrantes, ou seja, como porta de entrada para a União Europeia. A forte conectividade aérea que Portugal apresenta também com o restante da Europa, evidente pelas ligações existentes entre os aeroportos de Faro e do Porto com destinos da Europa Ocidental e Setentrional, revelam que os imigrantes encontram condições de acessar o país, tanto como destino final, quanto como ponto intermediário de planos migratórios que se concretizarão posteriormente, com a chegada em outros

países do bloco. Assim, as cidades de Lisboa, Porto e Faro, caracterizam-se não apenas como pontos de entrada (*gateway cities*), mas atendem também às condições de entroncamentos aéreos (*carrefours*) no mapa migratório europeu, sobretudo em relação aos fluxos provenientes do Brasil e dos PALOPs.

As funções de *gateway* e *carrefour*, nas quais as cidades portuguesas citadas se encaixam, tende a despertar o interesse de intermediários, que podem atuar em duas principais frentes. Primeiramente, no encaminhamento de imigrantes ao mercado de trabalho do país, conduzindo-os para atividades laborais em caráter provisório e informal, até que reúnam condições (psicológicas, financeiras e de qualificação) e informações mais precisas sobre outros mercados de trabalho mais promissores, localizados na Europa Ocidental e na Europa Setentrional. Em segundo lugar, valendo-se de suas redes pessoais de contatos e de informações privilegiadas, os intermediários baseados em Portugal podem encaminhar migrantes a outros destinos na Europa, agenciando suas colocações no mercado de trabalho de outros países do bloco.

A posição estratégica dos aeroportos portugueses os coloca, bem como suas respectivas cidades, como merecedores de cuidadoso monitoramento quanto à atuação de intermediários que busquem ali se beneficiar dos planos dos migrantes, agindo a partir do portão de desembarque, durante o tempo de permanência em solo português, o que pode se estender de horas até dias e meses. Estas constatações sugerem que políticas muito focadas em controle de fronteiras correm o risco de negligenciar outro aspecto da migração que se processa além do portão de desembarque, através da atuação de intermediários, que agem junto aos migrantes que entram na Europa pelos aeroportos.

Por outro lado, a disponibilidade de redes de acolhida em Portugal, através de organizações não-governamentais e de serviços de encaminhamento oficial ao mercado de trabalho, pode diminuir a vulnerabilidade dos migrantes à atuação de intermediários e agenciadores que atuem nas cidades de Lisboa, Porto e Faro, onde os aeroportos apresentam conexões fortes com destinos europeus atrativos para os migrantes, tais como a Alemanha. Cidades como estas, localizadas estrategicamente, na convergência de eixos aéreos importantes para os fluxos migratórios, devem dispor de redes de acolhida articuladas, que mantenham diálogo constante umas com as outras, com o meio acadêmico - encarregado de aprofundar o entendimento sobre o processo migratório -, e com o poder público, para fins de alinhamento de ações que poupem os migrantes de exploração por intermediários e que, em última instância, permitam zelar pelos seus direitos humanos. Estas estratégias mostram-se particularmente importantes diante das recentes alterações na conjuntura macroeconômica, que afetaram Portugal na primeira década do século XXI e que, por conseguinte, alteraram a perspectiva de ganhos de migrantes que consideravam o país como destino final. Diante das alternativas frente à crise (retorno ao país de origem ou estabelecimento em outro país europeu),

a segunda alternativa representa uma opção, sobretudo para a realização dos planos dos migrantes que não constituíram poupança suficiente para já retornarem ao país de origem, ou que agora se deparam também com a piora do mercado de trabalho e renda de seus próprios países. Para os estrangeiros já estabelecidos em Portugal, a liberdade de trânsito dentro do espaço Schengen representa um estímulo à imigração para novos destinos no continente europeu, em lugar da escolha pelo retorno. Esta escolha precisa ser considerada pois sobrecarrega os países mais desenvolvidos da Europa, que já precisam lidar com o enorme desafio imposto pela entrada de pessoas vindas da Líbia, do Egito, do Marrocos, da Síria, dentre outras origens.

Por fim, a análise da conectividade dos aeroportos mostra-se esclarecedora enquanto recurso metodológico para fins de entendimento da dinâmica das rotas migratórias. Merece, portanto, ser abordada em pesquisas futuras que versem sobre mobilidade humana. O emprego do conceito de grafos à temática dos transportes aéreos e sua análise sobre os fluxos migratórios admite, inclusive, cálculos apurados do grau dos grafos, das frequências das viagens entre dois nós, e do sentido em que ocorrem, conferindo a esta abordagem um grande potencial para estudos futuros no campo das migrações internacionais.

REFERÊNCIAS

- BARGANHA, Maria. **The Lusophone Migratory System: Patterns and Trends**. IOM/ *International Migration*, v. 47, n.3, p. 5-20, 2009.
- BARROSO, Magali Maria de Araújo. Aplicação de grafos em um problema de rede. **Abakós**, v. 2, n. 2, p. 48-78, maio 2014.
- BENTON-SHORT, Lisa, PRICE, Marie. **Migrants to the Metropolis: the rise of immigrant gateway cities**. Syracuse: Syracuse University Press, 2008.
- CANGIANO, Alessio, STROZZA, Salvatore. Foreign Immigration in Southern European Receiving Countries: new evidence from national data sources. In: In BONIFAZIL, Corrado *et al* (Eds). **International Migration in Europe: New trends and new methods of analysis**. IMISCOE Research/Amsterdam University Press, p. 153-178, 2008.
- COSTA, Larissa, JUNQUEIRA, Viviane, MARTINHO, Cássio, FECURI, Jorge (Coord.). **Redes: uma introdução às dinâmicas da conectividade e da auto-organização**. Brasília: USAID/WWF Brasil, 2003.
- COUNCIL OF EUROPE PARLIAMENTARY ASSEMBLY. **Countries of transit: meeting new migration and asylum challenges**. Doc. 13867, 11 set. 2015.
- DÜVELL, Franck, VOLLMER, Bastian. Irregular Migration in and from the Neighbourhood of the EU. A comparison of Morocco, Turkey and Ukraine. **Clandestino: Undocumented Migration**, set. 2009.
- EATON, Martin. Foreign Residents and Illegal Immigrants in Portugal. **International Journal Intercultural of Intercultural Relations**. v. 22, n. 1, p. 49-66, 1998.
- FREEMAN, Linton C. Centrality in Social Networks: Conceptual Clarification. Lausanne: Elsevier Sequoia SA, **Social Networks**, n.1, p. 215-239, 1979.

EUROSTAT. **Estatísticas da migração e da população migrante**, 2015. Disponível em: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Migration_and_migrant_population_statistics/pt>. Acesso em: 10 mar. 2016.

FRONTEX. **Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report**. Warsaw, 2016.

FRONTEX. **Air**. Disponível em <http://frontex.europa.eu/operations/types-of-operations/air/>?. Acesso em: 11 mar. 2016.

FRONTEX. **South American illegal migration tackled by FRONTEX**, 23/02/2007. Disponível em: <<http://frontex.europa.eu/news/south-american-illegal-migration-tackled-by-frontex-LuHHnQ>>. Acesso em: 11 mar. 2013.

GHIMIS, Andreia. Schengen stuck between European responsibility and national sovereignty. In: *Schengen in the spotlight: a Europe with or without borders?* European Policy Centre, Migration Panorama, abril, 2016. Disponível em: http://www.epc.eu/documents/uploads/pub_6456_schengen_in_the_spotlight.pdf. Acesso em: 18 nov. 2016.

GÓIS, Pedro, MARQUES, José Carlos. Portugal as a Semi-peripheral Country in the Global Migration System. IOM, **International Migration**, v. 47, n. 3, p. 21-50, 2009. GÓIS, Pedro, MARQUES, José Carlos. **Estudo Prospectivo sobre Imigrantes Qualificados em Portugal**, Lisboa: Observatório da Imigração - Alto Comissariado para a Imigração e Diálogo Intercultural, 2007.

GUEDES, Gilvan Ramalho, MARQUES, Denise Helena Franca. Migração e mercado de trabalho em Portugal: uma análise comparativa entre Brasileiros e Africanos Lusófonos. ABEP- XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambu, 2008.

KUSCMINDER, Katie, DE BRESSER, Julia, SIEGEL. **Irregular Migration Routes to Europe and Factors Influencing Migrants' Destination Choices**. Maastricht Graduate School of Knowledge, 2015.

MARQUES, José Carlos, GÓIS, Pedro. A evolução do sistema migratório lusófono. In: PEIXOTO, João, FERNANDES, Duval. **Revista Internacional em Língua Portuguesa**. III Serie, n. 24. Lisboa: AULP, p. 213-232, 2013. MENDOZA, Cristóbal. Cultural dimensions of African immigrants in Iberian labour markets. In: KING, Russel (Ed.). **The Mediterranean Passage: migration and new cultural encounters on southern Europe**. Liverpool: Liverpool University Press, p. 41-65, 2001.

PEIXOTO, João. Migrant smuggling and trafficking in Portugal: Immigrants, networks, policies and labour markets since the 1990s. In BONIFAZIL, Corrado et al (Eds). **International Migration in Europe: New trends and new methods of analysis**. IMISCOE Research/Amsterdam University Press, p. 65-86, 2008.

PEIXOTO, João. Imigração e mercado de trabalho em Portugal: investigação e tendências recentes. **Revista Migrações** - Número Temático Imigração e Mercado de Trabalho, n. 2, Lisboa: ACIDI, p.19-46, abril 2008.

PEIXOTO, João.. Dinâmicas e regimes migratórios: o caso das migrações internacionais em Portugal. *Análise Social*, v. 43, n.183, p. 445-469, 2007.

PEIXOTO, J., SABINO, C. Portugal: **Immigration, the labour market and policy in Portugal: trends and prospects**, Idea Working Papers, n. 6, abr. 2009.

SALT, John, STEIN, Jeremy. Migration as a business: the case of trafficking. **International Migration**, v. 35, n.4, Oxford/ Malden: Blackwell Publishers Ltd., p. 467-488, 1997.

SERVIÇO DE ESTRANGEIROS E FORNTEIAS. **Relatório de Imigração, fronteiras e asilo 2012**. Barcarena, maio 2013.

SHELLEY, Louise. **Human Smuggling and Trafficking into Europe**: a comparative study. Transatlantic Council on Migration/ MPI – Migration Policy Institute, fev. 2014.

TAVARES, Ana Cristina. Aspectos de Mestiçagem Linguística e Cultural no Magrebe. Porto: **Babilónia – Revista Lusófona de línguas, culturas e tradição**, n.4, p. 41 – 53, 2006.

THE GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME (2014). **Smuggled Futures**: The dangerous path of the migrant from Africa to Europe, Geneva, maio 2014.

UNITED NATIONS ORGANIZATION ON DRUGS AND CRIME. **Smuggling of Migrants**: a global review and annotated bibliography of recent publications. Vienna: UNODC, 2011.

VAN MEETEREN, Masja, PEREIRA, Sônia. **The differential role of social networks: strategies and routes in Brazilian migration to Portugal and the Netherlands**. IMI/ Oxford University, Working Papers 66, 2013.

Trabalho enviado em 20/10/2016.

Trabalho aceito em 04/11/2016.