



## ATUALIDADES: ÁFRICAS EM MOVIMENTOS



### ÁFRICA DO SUL, ETIÓPIA E O DESLOCAMENTO DA CIRCULAÇÃO AÉREA AFRICANA NO SÉCULO XXI

Por Antonio Gomes de Jesus Neto



Antonio Gomes de Jesus Neto  
Doutorando no Programa de Pós-Graduação  
em Geografia Humana (PPGH),  
Universidade de São Paulo (USP);  
Pesquisador GeoÁfrica  
<https://orcid.org/0000-0001-7483-7274>  
[antoniogjneto@yahoo.com.br](mailto:antoniogjneto@yahoo.com.br)

#### Como citar

JESUS NETO, Antonio Gomes. África do Sul, Etiópia e o deslocamento da circulação aérea africana no século XXI. **Boletim GeoÁfrica**, vol. 1, n. 3, p. 122-129, jul.- set. 2022.

**Resumo:** Durante quase todo o século XX, a circulação aérea africana teve seu epicentro na África do Sul, que desde os anos 1930 já possuía sua própria empresa aérea estatal: a South African Airways. A companhia manteve-se firme por mais de 8 décadas, atravessando diversas conjunturas políticas (internas, continentais e globais), mas o advento do século XXI trouxe consigo o protagonismo de novas companhias aéreas (quase todas estatais) africanas. Dentre elas, cabe destaque à Ethiopian Airlines, que já vinha alcançando a liderança continental em meados dos anos 2010, e com a pandemia do coronavírus consolidou sua posição e protagonismo internacionais. Além de simbolizar um deslocamento do epicentro da circulação do Sul para o Leste do continente, tal movimento acompanha também o deslocamento do epicentro da economia mundial para Oriente, sobretudo pela ascensão da China, mas também com o fortalecimento dos países do Golfo Pérsico.



Desenvolvida militarmente durante a Primeira, e consolidada comercialmente após a Segunda Guerra Mundial, a aviação tem aterrissado no continente africano desde seus primórdios. Segundo Pirie (1990), os primeiros registros oficiais de voos experimentais na África do Sul datam dos anos 1920, e já em 1931, pistas de pouso no território sul-africano faziam parte de rotas regulares internacionais de passageiros, em geral tendo na outra ponta uma cidade europeia. Da mesma maneira, e introduzindo o Atlântico Sul na discussão, Teixeira (2014) sugere, ao longo dos anos 1930, a existência de voos realizados por companhias aéreas da França e Alemanha interligando Natal, no Rio Grande do Norte (Brasil), às suas respectivas capitais nacionais na Europa, sempre fazendo escala em Dakar (atual Senegal), Banjul (atual Gâmbia), Casablanca (atual Marrocos) ou no arquipélago de Cabo Verde. Assim, e de maneira geral, a aviação comercial de passageiros no continente africano foi orientada, em seu início, na direção Norte-Sul, ora visando interligar as potências europeias hegemônicas à época com suas então colônias na África, ora como rota de passagem entre a América do Sul e a Europa. Mesmo quando se estabeleciam voos internos ao continente – como Joanesburgo-Cairo, ou Cidade do Cabo-Luanda (PIRIE, 1990) –, a intenção era facilitar a circulação de colonos (brancos) entre cidades colonizadas, e no limite, expandir a capilaridade dessa orientação colonial Norte-Sul, tendo sempre um aeroporto europeu como destino final.

Mesmo com a dissolução progressiva do colonialismo na África, algumas companhias regionais sob supervisão das antigas colônias – como a Air Afrique, a East African Airways, a Central African Airways e West African Airways Corporation (NJOYA, 2016; MEISCHNER; O'CONNEL, WARNOCK-SMITH, 2018) – continuavam a reproduzir as mesmas rotas Norte-Sul do período colonial, mas aos poucos, as companhias aéreas europeias foram dando lugar a companhias estatais dos países recém-independentes. Antecipando de alguma maneira este processo – dada a “independência” precoce da África do Sul<sup>1</sup> –, a South African Airways (SAA) já havia nascido como uma empresa estatal nos anos 1930, e desde seu início, sempre fora considerada a mais robusta companhia aérea africana. Com a concomitância, porém, entre as sucessivas independências africanas e o endurecimento do *apartheid* nos anos 1960, a companhia

<sup>1</sup> A União Sul-Africana ganhou autonomia do Reino Unido em 1910. Em 1960 separou-se formalmente da Commonwealth e se transformou na República da África do Sul, mas ainda sob domínio de uma minoria branca e sob o regime do *apartheid*. Somente em 1994, com o fim do regime racista, a população negra pode participar de eleições e Nelson Mandela foi alçado à presidência do país.



passou a ser alvo dos novos governos independentes do continente. Ainda que como consequência de uma solidariedade anti-*apartheid*, pensou-se portanto, pela primeira vez, na circulação aérea africana de maneira unificada, com quase todos os países recém-independentes proibindo o tráfego de aviões da SAA por sobre seus territórios nacionais<sup>2</sup>. Assim, para continuar operando suas rotas em direção à Europa (uma vez que a autonomia dos aviões ainda não permitia voar sem escalas), a companhia passou a recorrer a alguns aeroportos pertencentes a territórios ainda sob domínio colonial para realizar suas necessárias paradas – como Luanda (atual Angola), Windhoek (atual Namíbia) e Ilha do Sal (atual Cabo Verde) –, de modo que o restante do trajeto era feito sobrevoando o Oceano Atlântico. A inusitada situação, narrada por Pirie (1990) em pleno processo de desmantelamento, persistiu até o início dos anos 1990, quando as restrições foram enfim suspensas e o regime do *apartheid* encarava seu inevitável ocaso.

Com a ascensão de Mandela à presidência em 1994, e o fim do boicote de outros governos do continente, a SAA inicia um movimento de “africanização” das rotas aéreas sul-africanas (PIRIE, 2006), e se no ano aludido apenas metade dos voos da SAA tinham a África como destino, em 10 anos essa proporção subiu para dois terços (Mapa 1). Ainda que boa parte desse tráfego interafricano fosse destinado aos seus vizinhos imediatos<sup>3</sup>, Pirie (2006) destaca a intensificação de voos com origem nos aeroportos de Joanesburgo, Cidade do Cabo e Durban para todas as outras regiões do continente (Oeste, Centro, Leste e Norte), englobando sobretudo passageiros motivados por viagens de negócios e turismo, além de um considerável tráfego intergovernamental. Neste período, portanto, a SAA tornou-se “de longe a líder africana em termos de voos, frota e passageiros”, com o aeroporto de Joanesburgo figurando como “o mais movimentado do continente” (PIRIE, 2006, p. 11), e o da Cidade do Cabo aparecendo na terceira posição (atrás do aeroporto do Cairo). Assim, e mesmo que a virada dos anos 1990 para os 2000 tenham sido marcadas por uma forte discussão sobre liberalização e privatização do transporte aéreo africano<sup>4</sup>, a SAA voltava a dar as cartas no continente como uma empresa estatal<sup>5</sup>, mas pouco a pouco, outras companhias aéreas africanas foram ganhando importância com o início do século XXI.

<sup>2</sup> O que não incluía, contudo, aviões de outras companhias aéreas (majoritariamente europeias) que voavam da África do Sul para outros países africanos. O objetivo maior da ação era atingir a South African Airways, por ser uma companhia estatal ligada ao *apartheid*.

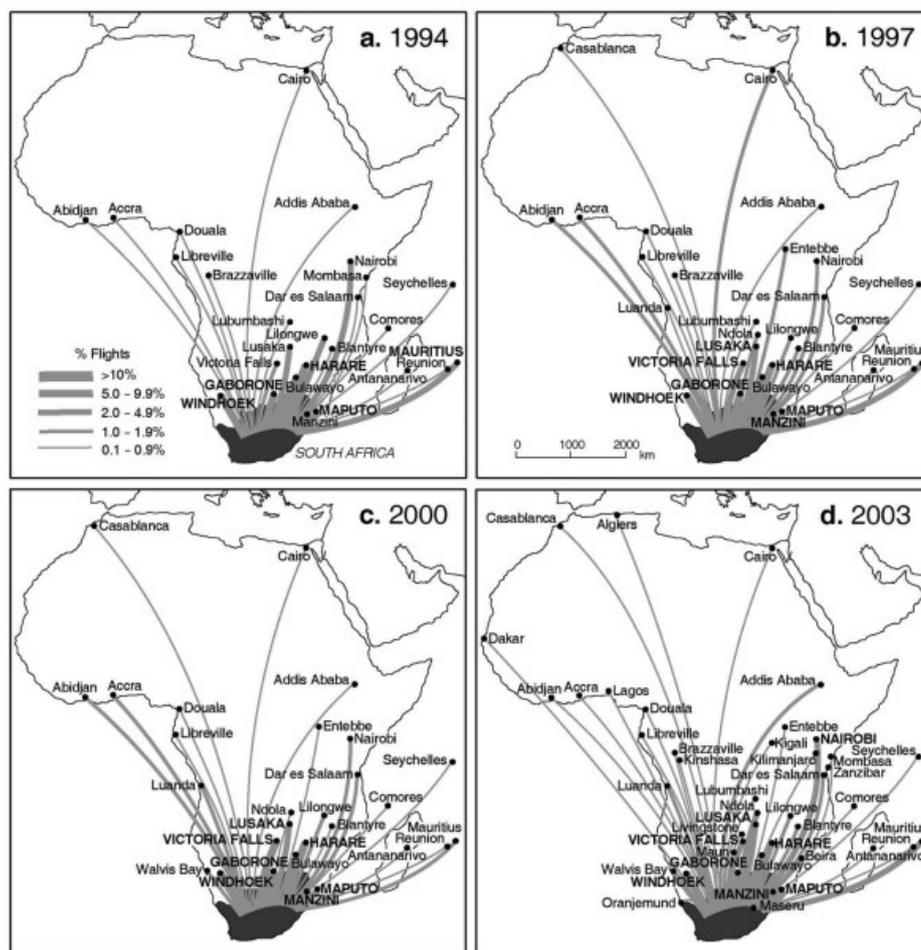
<sup>3</sup> Botswana, Lesoto, Moçambique, Namíbia, Swazilândia (atual eSwatini) e Zimbábue.

<sup>4</sup> Sobretudo a partir da Decisão de Yamoussoukro (1999), formalizada pela então Organização da Unidade Africana (OUA) e bastante discutida na literatura (BUTTON et al, 2015; NJOYA, 2016)

<sup>5</sup> Ao contrário do que acontecia, segundo Njoya (2016), com as empresas do Oeste africano.



Mapa 1: A “africanização” das rotas da South African Airways (SAA), 1994-2003



Fonte: Pirie (2006)

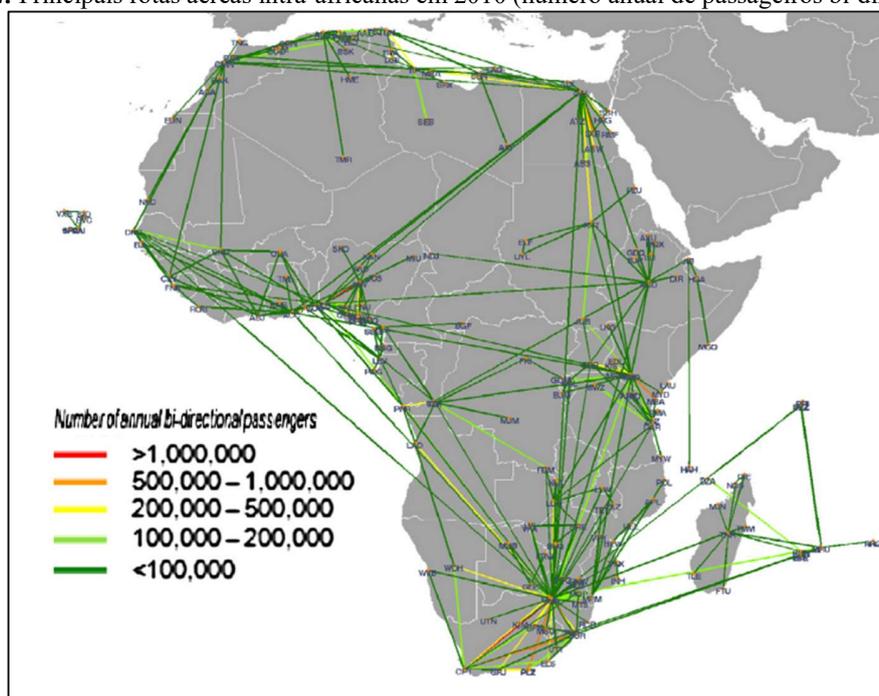
Neste sentido, algumas leituras sobre a situação do transporte aéreo na África, em meados dos anos 2010, identificaram uma possível hierarquia das companhias aéreas africanas; a concentração econômica e geográfica desse transporte; e os principais aeroportos, rotas e fluxos de passageiros do continente. Meichsner, O’Connel e Warnock-Smith (2018), por exemplo, apontam 5 companhias aéreas, quase todas estatais, representando 62% do mercado aéreo africano<sup>6</sup>. Njoya (2016), utilizando dados de 2012, fala em 80% de concentração nestas mesma empresas e, sem incluir a Royal Maroc, Heinz e O’Connel (2013) afirmam que as outras 4 respondem por 60% do transporte aéreo africano em passageiros/quilômetros. Pensando na

<sup>6</sup> Ethiopian Airlines, South African Airways, Royal Maroc, EgyptAir e Kenya Airways.



diversidade de rotas interafricanas no período, Njoya (2016) contabiliza uma diminuição da quantidade destas em duas décadas (indo de 1088 rotas em 1994 para 719 em 2013), com a consequente concentração dos voos em poucos *hubs* regionais operados pelas principais companhias aéreas do continente. Parte dessas dinâmicas podem ser visualizadas no Mapa 2, mas é importante destacar que, elaborado na primeira metade da década de 2010, ele não captava ainda a recente ascensão da Ethiopian Airlines na circulação aérea africana.

**Mapa 2:** Principais rotas aéreas intra-africanas em 2010 (número anual de passageiros bi-direcionais)



**Fonte:** Heinz e O'Connel (2013)

Assim, quando Bassens et al (2012) identificam Joanesburgo, Cairo, Lagos, Casablanca e Nairobi<sup>7</sup> como os principais aeroportos do continente, ainda não era visível o papel a ser desempenhado por Addis Abeba nessa dinâmica. Foi preciso mais alguns anos até que Meichsner, O'Connel e Warnock-Smith (2018) pudessem afirmar, concretamente, que a Ethiopian Airlines tinha se tornado a principal companhia aérea africana, e que Addis Abeba era agora um dos três aeroportos mais movimentados do continente (junto com Joanesburgo e Cairo). Assim,

<sup>7</sup> Não por coincidência cidades localizadas nos países das principais companhias aéreas africanas, com exceção de Lagos (Nigéria).



paulatinamente o epicentro da circulação aérea africana foi se deslocando do Sul para o Leste do continente, movimento que, de alguma forma, acompanha também a ascensão das companhias aéreas do Oriente Médio<sup>8</sup> e a consolidação da China como uma das maiores (senão a maior) economia mundial contemporânea (ABATE, 2016). Tal processo teve, como ponto de inflexão, a pandemia de coronavírus decretada pela Organização Mundial da Saúde em março de 2020, mas é importante ressaltar que a situação sanitária apenas deu prosseguimento a uma tendência em curso, sem necessariamente reconfigurar ou reorientar o fenômeno de deslocamento de Sul para Leste do transporte aéreo do continente.

De maneira simbólica, o início da pandemia (e a drástica diminuição de viagens imposta pela conjuntura) foi determinante para que a SAA, altamente endividada, praticamente encerrasse suas atividades nacionais e internacionais após 86 anos de existência. A situação desfavorável já era prenunciada antes mesmo do advento do coronavírus<sup>9</sup>, e ainda que recentemente a companhia tenha retomado timidamente suas operações, a SAA está longe de ter, hoje, o protagonismo que teve nas últimas décadas. Se por um lado a pandemia antecipou o processo de ocaso da SAA, por outro, porém, ela potencializou o crescimento da Ethiopian Airlines, já então líder do segmento no continente como identificado por Meichsner, O'Connel e Warnock-Smith (2018), e que assumiu um protagonismo inesperado em um momento delicado não apenas para o mercado do transporte aéreo, mas para a economia e a saúde em escala global.

Enquanto companhias aéreas pelo mundo praticamente suspendiam suas operações comerciais, a Ethiopian Airlines se prontificou a realizar voos de repatriamento envolvendo diversos países (MARTINS, 2020a; 2020b; 2020c) e, mais importante, adaptou seus aviões para o transporte de insumos hospitalares para conter a difusão do coronavírus. Com a Etiópia (através de sua companhia aérea) sendo considerada o grande “trampolim da ajuda médica chinesa” na pandemia (GODOY, 2020), ficou famoso o caso, no Brasil, da operação de envio de respiradores e máscaras chineses para o Maranhão via Addis Abeba (WILLIAN, 2021), cabendo destacar também o transporte de 3,5 milhões de doses de vacinas contra a COVID-19 entre Xangai e São Paulo pela companhia aérea etíope<sup>10</sup>. Na contramão, portanto, das tendências do mercado aéreo

<sup>8</sup> Sobretudo a Emirates e a Qatar Airways, que hoje operam largamente no continente africano.

<sup>9</sup> Em fevereiro de 2020, por exemplo, a companhia havia anunciado a suspensão do voo entre São Paulo e Joanesburgo após mais de 50 anos de operação.

<sup>10</sup> Disponível em: <<https://cargo.ethiopianairlines.com/media/press-release-detail/ethiopian-airlines-transport-vaccine-to-sao-paulo-brazil>>. Acesso em: 09 jun. 2022.



mundial – e a despeito das perdas milionárias da companhia registradas por Monié (2020) –, a Ethiopian Airlines vem sendo apontada como uma empresa em ascensão, e até como “salvadora” de outras companhias aéreas africanas em situação complicada (como a própria SAA), decididamente deslocando o epicentro da circulação aérea no continente africano.

É recorrente o discurso sobre a “ineficiência” das companhias aéreas estatais no continente africano (MEISCHNER; O’CONNEL; WARNOCK-SMITH, 2018), consideradas até hoje como “reliquias de uma era” (IATA, 2018) a ser eternamente superada por uma economia livre de regulações e competitiva, como parece ser a intenção do novo Mercado Unificado do Transporte Aéreo Africano (SAATM, em inglês<sup>11</sup>). Tal discurso não parece conferir muita importância, porém, ao fato de que a mais bem sucedida companhia aérea africana do século XX – a SAA – tenha sido sempre uma empresa estatal, e que sua aparente sucessora no século XXI – a Ethiopian Airlines – também é 100% gerida pelo Estado etíope. Da mesma maneira, quase todas as outras companhias africanas protagonistas do transporte aéreo do continente (nominalmente identificadas na literatura) são também estatais, o que deveria estimular, no mínimo, um questionamento sobre essa pressão liberalizante e privatizante que há décadas ronda o mercado aéreo africano.

Assim como o deslocamento do epicentro da circulação aérea africana, de Sul para Leste, não foi acompanhado da tão propalada diminuição da importância do Estado no continente, o deslocamento do centro de gravitação da economia mundial igualmente para o Leste (sobretudo para a China) reforça ainda mais o fato de que, afinal, o público e o estatal não são tão ineficientes como parecem. E que talvez, o atraso esteja no outro discurso, proferido para a África exaustivamente já há algumas décadas, e que já não consegue esconder sua direção geográfica bem específica – não por coincidência, a mesma dos primeiros voos comerciais do continente africano.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABATE, Megersa. Economic effects of air transport market liberalization in Africa. **Transportation Research Part A**, v. 92, p. 326-337, out. 2016.

BASSENS, David; DERUDDER, Ben; OTISO, Kefa M.; STORME, Tom; WITLOX, Frank. African gateways: measuring airline connectivity change for Africa's global urban networks in the 2003–2009 period. **South African Geographical Journal**, v. 94, n. 2, p; 103-119, dez. 2012.

---

<sup>11</sup> *Single African Air Transport Market*, a propósito referendado pela própria Ethiopian Airlines.



GODOY, Marcelo. Etiópia é trampolim da ajuda médica chinesa na África. **O Estado de S. Paulo**, 26 abr. 2020. Disponível em: <<https://internacional.estadao.com.br/noticias/geral,etiopia-e-trampolim-da-ajuda-medica-chinesa-na-africa,70003283146>>. Acesso em: 09 jun. 2022.

HEINZ, Stephan; O'CONNEL, John F. Air transport in Africa: toward sustainable business models for African Airlines. **Journal of Transport Geography**, v. 31, p. 72-83, jul. 2013.

MARTINS, Carlos. Governo brasileiro freta Boeing para resgatar brasileiros no Egito. **AeroIn**. 7 abr. 2020. Disponível em: <<https://aeroin.net/governo-brasileiro-freta-boeing-resgatar-brasileiros-egito/>>. Acesso em: 09 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. Pela terceira vez, Vale freta um grande Boeing para repatriar funcionários da África. **AeroIn**. 7 abr. 2020. Disponível em: <<https://aeroin.net/pela-terceira-vez-vale-freta-um-grande-boeing-para-repatriar-funcionarios-da-africa/>>. Acesso em: 09 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. Ethiopian Airlines resgata brasileiros na Índia com o seu maior Boeing. **AeroIn**. 14 abr. 2020. Disponível em: <<https://aeroin.net/ethiopian-airlines-resgata-brasileiros-india-boeing-777/>>. Acesso em: 09 jun. 2022.

MEICHSNER, Nadine; O'CONNEL, John; WARNOCK-SMITH, David. The future for African air transport: learning from Ethiopian Airlines. **Journal of Transport Geography**, v. 71, p. 182-197, jul. 2018.

MONIÉ, Frédéric. A África subsaariana diante da pandemia de Coronavírus/COVID-19: difusão espacial, impactos e desafios. **Espaço e economia**, ano IX, n. 18, p. 1-26, abr. 2020.

NJOYA, Eric Tchouamou. Africa's single aviation market: the progress so far. **Journal of Transport Geography**, v. 50, p. 4-11, jan. 2016.

PIRIE, Gordon. 'Africanisation' of South Africa's international air links, 1994-2003. **Journal of Transport Geography**, v. 14, n. 1, p. 3-14, jan. 2006.

PIRIE, Gordon. Aviation, Apartheid and Sanctions: Air Transport to and from South Africa, 1945-1989. **GeoJournal**, v. 22, n. 3, p. 231-240, nov. 1990.

TEIXEIRA, Rubenilson. Por mar, terra e ar: Dakar, Natal e as conexões transatlânticas (1880-1940). **Cahiers des Amériques Latines** [en ligne], n. 76, p. 131-157, set. 2014.

WILLIAM, Wagner. **A operação secreta Etiópia-Maranhão**: a guerra dos respiradores no ano da pandemia. São Paulo : Vestígio, 2021.