

# OS APRISIONADOS CÉUS AFRICANOS: A CONECTIVIDADE PELO TRANSPORTE AÉREO

*The trapped African skies: connectivity through air transport*

**João Mendes da Rocha Neto**

Geógrafo, Mestre e Doutor em Administração Pública pela UFRN

Professor do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade de Brasília, Brasil

[jmdrn@uol.com.br](mailto:jmdrn@uol.com.br)

Recebido: 15.04.2022

Aceito: 03.10.2022

## Resumo

As redes têm sido consideradas uma das mais expressivas representações da globalização. Apesar de pouco estudados, os fluxos aéreos permitem análises da complexa engrenagem que move a economia global. O objetivo deste estudo é demonstrar como se dá essa relação assimétrica na entre a África e alguns destinos globais, tomando por base os fluxos aéreos e a presença hegemônica das companhias que voam para o continente. A pesquisa se alicerçou em bibliografia que trata do processo de globalização, enfatizando as redes. Adicionalmente, foram consultados acordos que regulam o setor no mundo e particularmente no continente africano. A complementação do trabalho se deu pela consulta às bases de dados e sites que permitem identificar os fluxos de voos internacionais saindo e chegando nos principais países africanos. Ficou demonstrado que existem aspectos de ordem estrutural que se relacionam à baixa capacidade de investimento dos Estados africanos tanto em aeronaves como em infraestrutura aeroportuária, além dos mercados internos ainda bastante limitados.

**Palavras-chave:** Redes de transporte aéreo; África; Globalização; Desenvolvimento.

## Abstract

Networks have been considered one of the most expressive representations of globalization. Although little studied, airflows allow us to analyze the complex gears that drive the global economy. Thus, the objective of this study is to demonstrate this based on air flows and the hegemonic presence of companies that fly to the continent. The research was based on a bibliography that deals with the process of globalization, with an emphasis on networks. In addition, agreements were consulted that regulate the sector in the world and, in particular, on the African continent. The work was completed by consulting databases and websites identifying the flow of international flights departing and arriving in the main African countries. It has been shown that certain structural aspects are linked to the low investment capacity of African states in aeronautical and airport infrastructure, in addition to the still limited domestic markets.

**Keywords:** Air transport networks; Africa; Globalization; Development.

## 1. INTRODUÇÃO

A economia global constituída na forma de redes é uma expressão da ordem capitalista mundial, que se manifesta em distintas perspectivas e reestrutura fluxos, sendo os transportes um dos mais reveladores setores que conformam esse novo espaço reticular, mas desigual nos diversos modais de transportes.

Nesse contexto da desigualdade, o continente africano mostra-se com uma rede aérea desproporcional, marcada pela baixa densidade de infraestrutura aeroportuária e, conseqüentemente, pelos fluxos de passageiros. Esse quadro é resultado de questões históricas e estruturais que legaram ao continente uma posição secundária nos processos de desenvolvimento e que, no atual estágio da globalização, não reverteram tal tendência e ainda parecem condenar muitos dos seus países a uma condição de exclusão, mantendo-os aprisionados à sua condição histórica e estrutural, daí o título do artigo, metaforicamente, fazer menção a mais uma dessas dimensões: a conectividade pelo transporte aéreo.

Ao se consultar as bases de periódicos na área de geografia, encontra-se poucos trabalhos que discutam aspectos socioeconômicos do continente africano, que ainda permanece como um grande e ilustre desconhecido de grande parte dos geógrafos brasileiros, além da inexistência de artigos que tratem das redes da globalização, com ênfase na conectividade aérea. Dessa forma, o artigo propõe o encontro de duas abordagens que ainda se mostram incipientes na literatura acadêmica da geografia brasileira como forma de provocar novas investigações e despertar a curiosidade da comunidade para estudos com essa perspectiva de análise.

Dessa forma, o objeto deste artigo é demonstrar como o continente africano tem ficado à margem da rede de transporte aéreo mundial, seja nas ligações entre os países da África bem como os fluxos aéreos com os demais continentes, limitando, sobremaneira, a conectividade, considerada uma das mais relevantes significações da globalização.

Trata-se de estudo descritivo, do tipo bibliográfico e documental, que, além da revisão bibliográfica, utilizou bases de dados e documentos de órgãos multilaterais e governamentais que regulamentam o setor aéreo, seja na escala mundial seja nas escalas continentais, os quais contribuiram, juntamente com os dados levantados junto a fontes eletrônicas sobre volume de passageiros e infraestrutura aeroportuária, para a interpretação do quadro de insuficiência de conectividade aérea do continente africano.

Foram utilizadas informações sobre os principais destinos dos voos continentais e intercontinentais, frequência e classificação dos aeroportos, segundo infraestrutura disponível extraídas dos anuários da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) e da Comissão Africana de Aviação Civil (AFCAC).

O artigo se estrutura a partir de um breve debate sobre a economia global e sua constituição em redes. Na sequência, há uma caracterização, sintética, dos aspectos socioeconômicos do continente africano, que se associa à seção subsequente, que é central para o artigo, ao fazer uma reflexão em torno dessa insuficiência de conectividade da África em relação ao espaço reticular do transporte aéreo de passageiros intra e intercontinental. Ao fim, são feitas algumas reflexões sobre esse quadro, que, de forma figurada, sinaliza para uma condição de aprisionamento dos céus africanos.

## **2. OS AEROPORTOS DA ECONOMIA GLOBAL: NOVOS REFERENCIAIS DOS FLUXOS AÉREOS**

A globalização vista como um processo transformador de realidades sociais já se desfez e, cada vez mais, aquilo que Castells (1999), ao analisar a economia em rede, evidenciou tratar-se de um processo seletivo e que reforça desigualdades (Piketty, 2014; Therborn, 2000; Forrester, 2001; Ianni, 1995), distinguindo países e regiões, segundo sua capacidade de responder a internacionalização do capital. Essa seletividade resulta da estratégia do capital de se reproduzir em escala ampliada e em tempos mínimos. Para isso, deve ele encontrar condições favoráveis que vão desde aspectos relativos à infraestrutura e serviços, passando por aspectos sociais ou mesmo por aqueles relativos à maior flexibilidade de regras e, conseqüentemente, por menor intervenção nas suas operações: a denominada regulação.

Como processo que manifesta a hegemonia dos países do hemisfério norte, a iconografia espacial do desenvolvimento, que tem as cidades como sua maior expressão, também reforça a primazia do mundo desenvolvido ao discutir o papel desses centros urbanos como nós da economia internacionalizada, perspectiva já criticada por Robison (2006) pela excessiva ênfase dada à dimensão econômica, baseada em alguns atores que detêm a primazia na nova configuração espacial dessas cidades. Isso secundariza o sul do globo e, portanto, o fenômeno das cidades globais nessa porção do planeta.

Por outro lado, autores como Scholvin (2019) entendem que essas cidades localizadas nos países em desenvolvimento poderiam ser compreendidas como portais de

integração com suas hinterlândias, entendendo que a economia é fator relevante, mas que não deve ficar aprisionada a alguns setores, e, dentre eles, destaca os transportes. (GRUBESIC, MATISZIW, 2012; HARVEY, 2005a)

As desigualdades existentes até meados do século XX deram lugar a novas faces, mescladas pelos sinais de progresso, mas não necessariamente de desenvolvimento em diversas partes do mundo. Na denominada semiperiferia, proliferam grandes parques industriais, cidades com centros empresariais, novos negócios e marcas vindas dos centros do capitalismo global, manifestações culturais que se reproduzem, dentre outros traços. (SANTOS, 2005; IANNI, 1995)

Um dos traços dessa modernidade são as infraestruturas de transporte que viabilizam fluxos e são vistas como ícones das transformações e do desenvolvimento dos países, como analisado por Berg, Deichmann, Liu et al. (2017), que estudaram a modernização das redes de transporte e seus transbordamentos.

Em diversos países que tradicionalmente não se constituem como hegemônicos no capitalismo central, foram construídas grandes rodovias, ferrovias são implantadas, novas instalações portuárias abrigam os supercargueiros, além de aeroportos que, igualmente, são erguidos ou modernizados para recepcionar o aumento de fluxo de viajantes, em decorrência da expansão do setor aéreo com novas rotas e aeronaves cada vez maiores. Essas instalações passam a ser objeto de atenção dos governos nacionais, que perseguem padrões de eficiência dessas infraestruturas, associados à intensificação do seu uso e à aceleração dos fluxos de pessoas e mercadorias (VELDMAN, BUCKMANN, 2003; HARVEY, 2005b)

Os aeroportos possuem aderência ao papel dessas cidades no contexto da economia global e, portanto, são parte da composição de um complexo mosaico que tem por trás de suas operações grandes corporações, mas também um fluxo firme de passageiros voltados para as transações que sustentam essa nova economia. A rede se constitui, cada vez mais, no modelo hub and spoke, centralizador do tráfego de grandes aeronaves e voos de longa distância, que ligam os principais centros da economia mundial e viabilizam conexões para cidades menores dentro e fora dos países onde esses grandes aeroportos se localizam. Em estudo de Grubestic; Matisziw; Zook (2009), a constituição dessas redes fica evidenciada por intermédio de uma metodologia que classificou os terminais em dominantes e subdominantes, ilustrando a primazia de determinados aeroportos na constituição da rede aérea mundial.

Na constituição dessas conexões com cidades menores, há que se considerar a integração desses centros à economia global e, portanto, não são ligações fora da lógica que preside o mundo dos negócios. No caso específico do continente africano, há pouca dinâmica econômica das regiões remotas localizadas no interior dos países e nas cidades referidas por Geyer (2019) como “conexões soltas”, o que acaba, dentre outros aspectos, por constituir uma rede marcada pela baixa conectividade.

Otiso, Derudder, Bassens et al. (2011) realizaram um estudo sobre a conectividade das maiores cidades africanas como forma de mensurar sua globalização e concluíram que existe, de fato, baixa conectividade com a rede aérea mundial, com algumas exceções pontuais, como Joanesburgo, Cairo, Cidade do Cabo, Nairóbi, Casablanca e Durban, demonstrando que esses centros estão nas porções norte e sul do continente, ficando o centro como um grande vazio.

Em relação aos aeroportos e às redes áreas, o mundo assistiu a um movimento que alterava a lógica, até então predominante, que centrava os fluxos de passageiros na tríade América Anglo-saxônica, Europa ocidental e Japão, para dar lugar a uma nova configuração reticular que confere centralidade a outros aeroportos, surgidos quase sempre em face da presença de grandes companhias aéreas nacionais e localizados em cidades como Dubai, Doha, Istambul, Moscou, Beijing, Sidney, Johannesburgo, Adis Abeba, Nairóbi, Cidade do Panamá, dentre outras.

Alguns desses aeroportos se tornaram aquilo que se denomina ‘Aerotropolis’, configurando o espaço do seu entorno em função das suas operações, bem como pela facilidade que esses hubs oferecem nas conexões com o restante do mundo, se tornando verdadeiros enclaves de negócios globais no tecido das cidades. (YEO, WANH, CHOU, 2013). Cappa (2013) conclui que os aeroportos ganham importância pela constituição de um entorno voltado para eles, que impõem uma lógica ao território associada às suas operações, com geração de empregos, tributos, inovação, novos negócios, sejam eles terminais cargueiros ou de passageiros.

Tais terminais já não se reduzem a instalações de carga ou voltadas para a logística, pois atraem para suas proximidades grandes corporações de diversos setores econômicos e se tornam também centros comerciais, além de abrigar instalações para realização de eventos corporativos, dentre outros serviços.

A performance desses terminais passa a ser medida com a criação de índices de eficiência, criando uma intensa competitividade entre eles, que, para melhorar seu

desempenho, agregam cada vez mais tecnologia às suas operações, em um processo constante de inovação e ampliação de suas atividades.

O negócio aeroportuário passa a ser comandado igualmente por grandes corporações globais que vêm se especializando na gestão de aeroportos, a exemplo da Fraport, alemã, ou a Vinci, de origem francesa, dentre outras companhias que administram algumas dezenas de terminais pelo mundo, o que modifica substantivamente o cenário até então existente, em que a gestão era predominantemente estatal. (ALBALATE, BEL, FAGEDA, 2014).

Essa constituição reticular que tem por objetivo conectar milhares de cidades no mundo se viabiliza pelo gigantismo dos aeroportos e aeronaves, potencializada pela constituição de grandes alianças globais que congregam companhias aéreas dos cinco continentes, à exemplo da One World e Star Alliance, que, somadas à Sky Team, respondem por 60% do tráfego mundial (ONE WORLD, 2020).

De forma geral, se verifica que o setor aéreo se tornou um elemento fundamental na economia globalizada em face da necessidade dos crescentes deslocamentos tanto no mundo dos negócios como no setor do turismo. Assim, companhias de transporte aéreo passam a ser parte do cotidiano das pessoas, se não pela realização de viagens, por outros meios, notadamente as questões de publicidade, que popularizam as logomarcas e nomes das transportadoras, que adquirem times de futebol ou estádios, além de patrocinarem eventos de toda natureza.

Já os aeroportos, passam a ser muito mais do que apenas terminais, se tornando mais uma das frentes onde o capital das grandes corporações se reproduz, constituindo-se em lugares aptos a diversas atividades que não estão necessariamente relacionadas a viagens; alguns chegam a se constituir ícones nas cidades, a exemplo do que ocorre com o Changi, em Singapura. Alguns deles são parte dos projetos políticos de governantes como forma de comunicar a potência econômica dos países ou mesmo como uma forma de comunicar sua aderência ao projeto da globalização, à exemplo da Turquia, onde Recep Tayyip Erdogan construiu e inaugurou, em 2018, um novo aeroporto para Istambul ao custo de 12 bilhões de dólares.

As redes aéreas e sua estrutura de suporte constituem mais uma das armaduras que sustentam a globalização e são, ao mesmo tempo, causa e consequência do processo de internacionalização da economia e da aceleração dos fluxos de pessoas e mercadorias, embora não estejam presentes com a mesma densidade em todas as partes

do planeta, constituindo-se, também, em elemento de diferenciação e desigualdade espacial.

### **3. ESCLARECIMENTOS SOBRE O PERCURSO METODOLÓGICO**

Este estudo se caracteriza como descritivo, do tipo bibliográfico e documental, dado que seus elementos estruturadores partem da revisão de literatura, que transitou entre distintos campos do conhecimento, como é de se esperar quando se tem por objeto uma reflexão sobre a conectividade de rede aérea do continente que, apesar da economia global, observa a persistência de aspectos históricos e estruturais como fatores de limitação.

A consulta a documentos das instituições multilaterais de desenvolvimento econômico e de regulação do setor aéreo mundial e africano foi relevante para compreender as restrições impostas às companhias africanas e evidenciou elementos decisivos para a constituição da rede de transporte aéreo do continente.

O levantamento de dados foi feito com base na rede existente antes da pandemia do Covid-19, desconsiderando, portanto, a excepcionalidade do fato que impôs restrições aos fluxos, com fechamento de fronteiras e novos procedimentos para a operação do setor aéreo. Dessa forma, a consulta a relatórios da International Air Transport Association (IATA) e International Civil Aviation Organization (ICAO), bem como o acesso a fontes eletrônicas procurou situar a análise em dados e informações do início do ano de 2020.

O percurso para construção da pesquisa orientou-se: a) pela utilização de informações extraídas de relatórios do Banco de Desenvolvimento da África para a contextualização sobre a situação socioeconômica do continente africano; b) por informações do Banco de Desenvolvimento da África e a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad) para discutir a relação existente entre a infraestrutura de transportes, mormente o modal aéreo, e o processo de desenvolvimento dos países da África, incluído aí o setor do turismo; c) pelo acesso a bases de dados do Governo dos EUA – The World Factbook – utilizadas para verticalizar o debate sobre a incipiente infraestrutura de aeroportos que o continente africano possui e apresentadas na forma de mapa.

Orientou-se também pela d) utilização de informações constantes de portal aberto (<https://www.flightradar24.com/>), que monitora o tráfego aéreo em tempo real e possui dados relativos a todos os aeroportos do mundo, registrados junto à Associação

Internacional de Aviação Civil (ICAO), subordinada à Organização da Nações Unidas; e) pelo levantamento detalhado quanto à quantidade de voos semanais retirados do site e de companhias aéreas segundo a nacionalidade operando de e para cada país do continente, além dos voos intercontinentais que partem ou chegam da África, sistematizado na forma de gráfico; f) por outros documentos e acordos de organismos que regulam o setor aéreo no continente, como a African Civil Aviation Commission (AFCAC), utilizados para contextualizar os desafios postos e reforçar os números apresentados, que dão um panorama da aviação civil na África e permitem fazer as reflexões apresentadas a seguir, ilustradas, algumas vezes, por matérias jornalísticas.

#### **4. QUEM É A ÁFRICA NO CONTEXTO DA AVIAÇÃO MUNDIAL**

A reflexão parte, necessariamente, de uma caracterização do ambiente socioeconômico do continente que hoje concentra indicadores muito baixos. Dos dez países com os maiores índices de mortalidade infantil, nove estão no continente, mesmo número quando se analisa a densidade de médicos por habitante. Seis países estão entre os dez que apresentam os maiores valores para desnutrição infantil. Quando se trata de PIB per capita, oito das nações com pior classificação estão no continente. A África também reúne seis dos países com os maiores índices de desemprego no planeta, e oito dos dez países com maior proporção de população abaixo do nível de pobreza estão no continente africano. (US GOVERNMENT, 2019)

Em relatório de 2018, o Banco Africano de Desenvolvimento dedicou-se a analisar questões que afetam os investimentos em infraestrutura no continente, o que corrobora os dados anteriores, mostrando que mais de 640 milhões de pessoas não possuem acesso à energia no continente e que somente 36% da população possui saneamento básico, quase toda concentrada nos países do norte da África. O mesmo documento mostra que o custo para acesso a 1 GB de internet custa 18% do rendimento médio de um cidadão africano, contra 3% de um habitante de país asiático.

Em relação ao setor de transporte, o Banco revela a predominância do modal rodoviário, mas destaca a baixa qualidade das vias, chama atenção para a ineficiência dos portos e conclui que esse conjunto de fatores, aliado à instabilidade política, corrupção dos governos e projetos mal elaborados, inibe os investimentos estrangeiros.

A destacar, ainda, a insuficiência de infraestrutura informada no relatório, que foi corroborada pelos estudos de Anfofun, Sahed e Chinyere (2015), ao discutirem a importância do transporte aéreo para o desenvolvimento de um país, enfatizando o caso

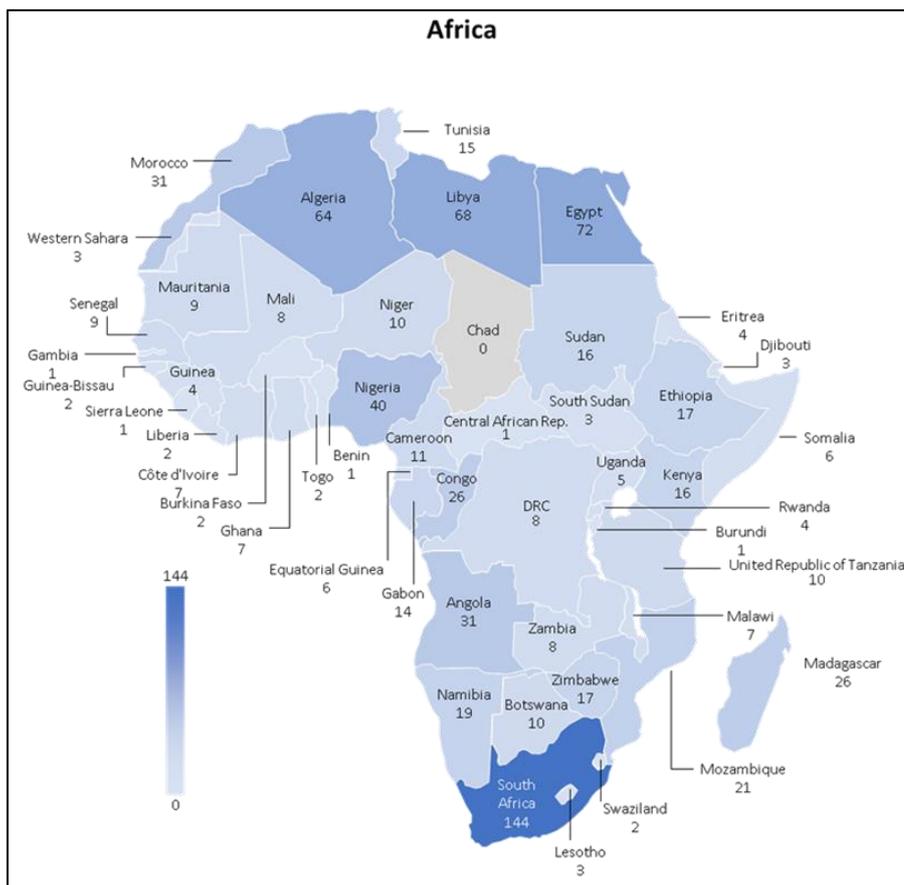
da Nigéria. Na mesma perspectiva, o estudo de Tolcha, Brathen e Holmgren (2020) sinalizam que a conectividade aérea é fator de acesso a economias centrais ao estudarem seis países da porção subsaariana do continente e encontrarem três padrões distintos que associam conectividade e desenvolvimento. Apesar das relações causais estudadas pelos autores, a análise deste artigo situa sua argumentação na insuficiência de conectividade ou na conectividade limitada em relação à África ou com outros continentes, a partir da presença de grandes empresas aéreas estrangeiras.

Quando se pensa no turismo como uma atividade capaz de promover melhoras de infraestrutura e ampliação das redes aéreas, verificam-se fatores que levam os fluxos a se concentrarem em determinados países e mesmo em algumas cidades do continente, resultando em uma questão que ainda merece estudos aprofundados para ser respondida: o turismo na África não se desenvolve em face das insuficiências de infraestrutura ou a expansão da infraestrutura não se justifica, em face dos fluxos incipientes de turistas?

Zajac (2016) discute a importância da infraestrutura aeroportuária e da boa qualidade dos serviços aéreos como fator relevante para o desenvolvimento do turismo nos países. Entre 2011 e 2014, estima-se que 56 milhões de viajantes anuais tenham procurado o continente africano, mormente alguns países onde também estão os principais centros de conexão com o restante do mundo, à exemplo do Egito, Marrocos e Tunísia, que respondem por 40% desse fluxo de viajantes, segundo relatório da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) de 2017.

Sob o aspecto de infraestrutura aeroportuária, ainda se percebe um continente que apresenta insuficiências estruturais, tais como pistas de pouso asfaltadas, elemento fundamental para um aeroporto, como demonstrado na Figura 1, que discrimina por país a quantidade de pistas com revestimento asfáltico, que totalizam 855.

Portanto, um dos maiores obstáculos à expansão do transporte aéreo no continente africano é a estrutura mínima para sua operação quando se trata de infraestrutura aeroportuária, considerando que não existem condições para operação de aeronaves comerciais de qualquer porte, o que também limita sobremaneira as articulações interafricana e intercontinental. Bofinger (2017) alerta que mesmo em aeroportos de maior movimento, como Nairóbi e Adis Abeba, existe uma única pista de pouso e decolagem, o que pode ser confirmado visualizando o Google Earth. As exceções em todo continente são Cairo e Joanesburgo.



**Figura 1** - Pistas de aeroportos asfaltadas na África, segundo os países  
**Fonte:** World Factbook, 2019.

Tal realidade reforça os indicadores de desempenho do modal no continente. Enquanto houve aumento nos usuários do modal aéreo em todas as outras regiões do mundo, na África, em 2015, essa relação se deu no sentido contrário, registrando uma ligeira diminuição, segundo dados da ICAO, que informa uma queda da ordem de 3%, em 2013, para 2,5% em 2019.

Existem 54 países no continente e somente 23 possuem companhias aéreas. Alguns países possuem mais de uma empresa, o que totaliza 39 companhias, a destacar a África do Sul e o Egito, cada um com seis corporações, concentrando quase 1/3 do total das empresas aéreas do continente, que, somadas às cinco da Nigéria, ultrapassam os 40% de participação.

Somente 24 dessas companhias possuem voos para fora do continente, sendo cinco delas para um único país, o que reduz para 19 a quantidade de empresas que realizam voos para mais de um destino internacional. Parte dessas limitações decorre das restrições impostas, considerando que 14 países que possuem companhias aéreas não podem voar para o continente europeu desde 2015, tendência acompanhada pelos

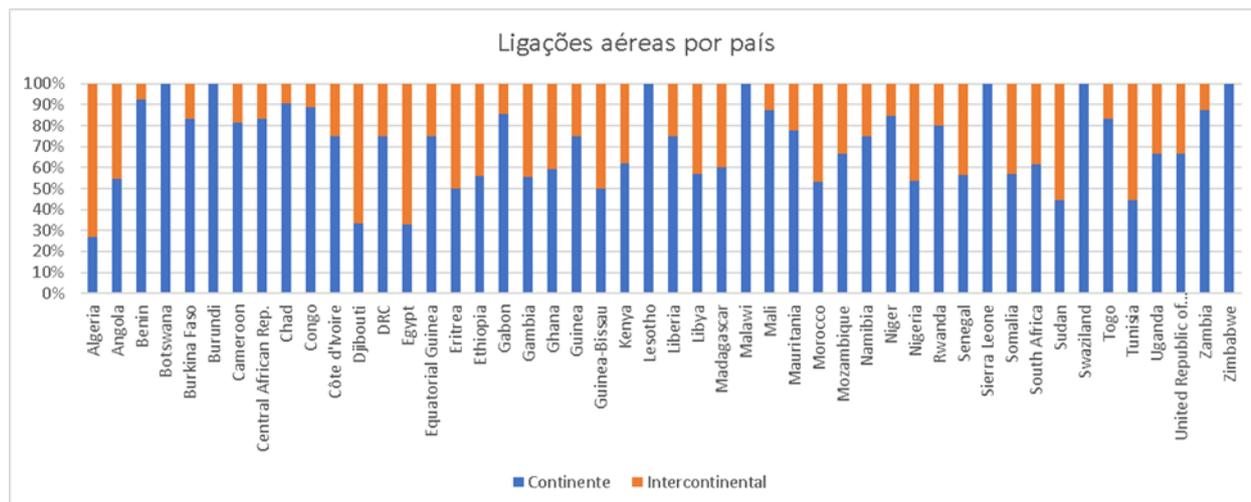
órgãos de regulação de diversos países mais rigorosos nas questões ambientais e de segurança de voo, como os EUA, que autoriza apenas oito companhias africanas a aterrissarem em seus aeroportos.

Dessa forma, as ligações internacionais dos países do continente africano passam a ser dominadas pelas companhias europeias na maior parte das suas antigas metrópoles e, mais recentemente, por países do oriente médio e do extremo oriente, com algumas ligações pontuais com a América e Oceania. Só a Air France serve a 29 países no continente africano; a TAP, portuguesa, chega a sete nações do continente; a belga Brussels conecta treze países ao seu hub, em Bruxelas; a holandesa KLM e a alemã Lufthansa atingem oito e nove países respectivamente; e a British Airways liga Londres a seis países africanos.

Mais recentemente, foram as companhias do oriente médio que se expandiram em direção ao continente, com destaque para a companhia turca, que atinge 30 países africanos, além da Emirates e da Qatar, com 19 e 14 destinos na África. Esse cenário já fora revelado em um relatório da OCDE, em 2015, que analisava a expansão das companhias do Oriente Médio e golfo, em detrimento do declínio da hegemonia das europeias. Em seu estudo, Njoya e Cristidis (2017) reforçam que essa incursão também se deve à ampliação de investimentos dos países árabes e da China, que também já possui voos ligando seus principais centros financeiros a alguns países africanos.

Existem poucos aeroportos do tipo hub na África, assim como as ditas cidades globais são incomuns no continente. Mesmo nos aeroportos de maior movimento, à exemplo do Cairo, Argel, Adis Abeba, Johannesburgo, Lagos ou Nairóbi, se observa a baixa conectividade com o restante do continente, inclusive com algumas nações sequer possuindo ligações internacionais, conforme demonstrado na Figura 2.

Como se observa no Gráfico Único, há uma quantidade considerável de países que possuem mais conexões com outros continentes do que propriamente com a África. Um dos fatores que pode explicar tal padrão é a atividade turística, ainda muito concentrada na bacia mediterrânea, em face de sua proximidade com os mercados europeus. A destacar a companhia egípcia, que voa para 16 países do continente e 17 na Europa, além de outros sete destinos no oriente médio e cinco no extremo oriente, que se somam a outros dois nas Américas, constituindo uma das redes mais bem conectadas da África.



**Figura 2** - Ligações aéreas, intra e intercontinentais, por país do continente africano

**Fonte:** Dados do site Flightradar, 2020.

Outras quatro grandes companhias do continente possuem amplas redes de conexões com países africanos, à exemplo da companhia da Etiópia, que possui ligações com 43 nações da África, oito na América, dez na Europa, nove no Oriente Médio, e outros nove no extremo oriente. A mesma lógica se aplica à companhia queniana, que permite ligação do país a outras 26 nações do continente e seis outros destinos entre Europa e Ásia. A companhia marroquina liga o Marrocos a 14 países do continente, dez na Europa, três nas Américas, além de três no Oriente Médio. A companhia sul-africana, passando por sérias dificuldades de gestão, possui atualmente uma limitada rede no exterior, voando para seis destinos entre Europa e Américas e dez no continente, apesar de o país ser um dos que apresenta maior quantidade de companhias operando.

A capilaridade dessas companhias fortalece seu posicionamento como distribuidoras de fluxos para o continente africano, considerando que integram as grandes alianças de transporte aéreo mundial.

Também são comuns as autodenominadas redes regionais, que, em realidade, fazem ligações com países circunvizinhos, à exemplo do que ocorre com a companhia aérea ganesa, que opera para quatro países próximos em voos de curta duração ou, ainda, um mesmo voo com escala em distintos países. Isso se deve ao estabelecimento do Mercado Único Africano do Transporte Aéreo (SAATM) desde janeiro de 2018, que abriu os céus africanos às companhias aéreas do continente e conta com a participação de 23 países e de acordos bilaterais entre países.

O SAATM é coordenado pela Comissão Africana de Aviação Civil (AFCAC) e conta com a participação da Associação Africana de Companhias Aéreas (AFRAA). É uma das

etapas para cumprimento da Decisão Yamoussoukro de 1999, que prevê a liberalização do mercado aéreo dos Estados do continente. Njoya (2016) analisou os progressos obtidos pela aviação africana em decorrência da Decisão de Yamoussoukro e concluiu que aqueles países que aplicaram os princípios mais liberalizantes do acordo obtiveram melhoras na sua conectividade, facultando o ingresso de empresas estrangeiras, bem como viram o número de usuários aumentar. Magersa (2016) também reforça que os resultados para os países que liberalizaram total ou parcialmente as rotas desempenharam melhor do que aqueles que mantiveram restrições à entrada de companhias estrangeiras.

Um dos fatores contraditórios da Decisão de Yamoussoukro é a concorrência estabelecida entre grandes empresas africanas e estrangeiras e pequenas companhias regionais ou nacionais, dado que estas não conseguem acompanhar o processo de modernização da frota e operar em larga escala, assegurando competitividade nas tarifas, o que pode ser o prenúncio do fim das companhias menores, prejudicando ainda mais a conectividade interna da África.

Essa preocupação é externada pela vice-Ministra dos Transporte e Comunicações de Moçambique, ao comentar em uma reportagem que “A nossa companhia de bandeira não vai poder usufruir cabalmente dessa abertura do mercado, porque não tem equipamento à altura” (MACHADO, 2019). Verifica-se que, como em todas as partes do mundo e, mais particularmente, em países com graves problemas econômicos, o liberalismo do setor aéreo ainda persiste como um cenário marcado pela incerteza quanto aos ganhos para os atores envolvidos.

A destacar que o primeiro acordo formal de regulação do setor aéreo no continente, em Yaoundé, em 1960, colocou em prática o pan-africanismo, ao criar a companhia Air Afrique, subsidiária de duas outras grandes empresas francesas, a Air France e a UTA, que nasce ligando 16 cidades africanas a importantes cidades europeias e a Nova York. Uma iniciativa que mesclava autonomia e dependência, considerando que sua operação só se viabilizou devido ao capital francês e à conseqüente supervisão daquele país, mas que não foi capaz de evitar episódios de corrupção governamental envolvendo a Companhia. (AMANKWAH-AMOA, DEBRAH, 2013)

Observa-se ainda uma forte concentração de fluxos de alguns dos países detentores de pequenas companhias em direção aos hubs africanos com vistas à melhoria de sua conectividade com o restante do mundo, à exemplo do que se verifica em relação à

Namíbia e Botsuana, que se relacionam unicamente por via aérea com os maiores aeroportos da África do Sul.

Há que se destacar que os aspectos diretamente associados à infraestrutura aeroportuária e, conseqüentemente, às limitações de conectividade estão associados a aspectos estruturais revelados tanto pelo Banco Africano de Desenvolvimento como pela AFCAC, que dão centralidade à baixa permeabilidade de novos modelos, à exemplo das parcerias público-privadas, vistas como uma alternativa para atração de capitais.

Em alguns países, ainda persiste a visão estatizante, o que, na visão de organismos multilaterais de cooperação e corporações globais, propicia a ampliação do espaço para a corrupção. Esse foi um movimento seguido por diversos países nos anos 1960 e 1970, que posteriormente constituíram suas empresas nacionais e estatais, muitas delas falidas ou extintas, como já mencionado, e que parece ter adquirido força mais recentemente, conforme mostra uma matéria do Deutsche Welle, em 2019, que indica um boom de crescimento dos fluxos, mas também de uma tendência de criação de empresas estatais ou reestatização de companhias de aviação no continente.

O cenário das companhias aéreas africanas já foi analisado pela AFCAC, que indicou as dificuldades de gestão e de saúde financeira, passando por interferências políticas e resultando em dificuldades na competitividade dessas empresas frente às estrangeiras. Para Irandu (2008), algumas dessas companhias, no passado, chegavam a ser utilizadas como símbolos de status e vistas como propriedades dos governantes, quase sempre ditadores.

A renovação da frota tem se constituído em um obstáculo, pois a operação com aeronaves antigas impacta a sensação de segurança e conforto dos usuários, levando ao decréscimo de viajantes e deslocamento para as companhias estrangeiras. Atualmente, algumas das companhias africanas, quando se trata de voos para países mais rigorosos com segurança, utilizam a estratégia do codeshare, fazendo a parceria para venda de passagens e compartilhamento da aeronave, que é da empresa estrangeira autorizada a voar para Europa ou Estados Unidos. Essas restrições têm fundamento, dado que um relatório do Parlamento Europeu informa que o continente africano detém 3% das partidas de aeronaves, mas sua participação nos acidentes aéreos chega a 19%. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2009)

A presença incipiente de aeroportos hubs no continente, já demonstrada, também decorre da insuficiência de recursos para investimentos, considerando que tais terminais vão exigir inovação constante do ponto de vista de tecnologia e são instalações utilizadas

de forma intensiva, o que demanda gestões profissionalizadas, quase sempre de concessionárias privadas, inexistentes na África, visto que esse modelo se pauta na lucratividade dos aeroportos.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O artigo evidenciou um conjunto de características que limitam o mercado aéreo no continente africano. Seus elementos fundamentais são alicerçados nas questões históricas e estruturais, afetando grande parte dos países do continente tanto no aspecto social como na dimensão econômica, em que a escassa infraestrutura ora é causa ora é efeito do seu baixo desenvolvimento.

A globalização econômica alcançou frações mínimas do território africano, e não foi diferente com as redes de transporte aéreo, que internamente se mostram rarefeitas nas suas ligações e são pontuais no que diz respeito ao volume de viajantes. Tal realidade fica evidenciada ao demonstrar que poucos aeroportos no continente reúnem condições satisfatórias para operação de aeronaves de porte, o que torna a África um continente bastante isolado e com poucos hubs.

As condições de infraestrutura e os equipamentos muitas vezes ultrapassados impedem também que as companhias africanas acessem mercados mais potentes, porque são também mais regulados do ponto de vista de segurança, à exemplo da Europa e Estados Unidos, situação que faculta a poucas aéreas africanas estabelecer voos para esses países.

Por outro lado, cria-se um ambiente propício à entrada de companhias estrangeiras oriundas desses países mais ricos em razão da necessidade de se estabelecer ligações, ainda que mínimas, notadamente motivadas pelo turismo, com alguns países do continente africano. Dessa forma, verifica-se que a atual existência das ligações intercontinentais depende muito mais das companhias estrangeiras do que das nacionais africanas e que muitas dessas companhias que dominam os céus africanos são das antigas metrópoles que se interligam com as ex-colônias. A incipiência dessa rede penaliza ainda mais os cidadãos africanos, que, por vezes, necessitam fazer conexões no continente europeu durante viagens para outras cidades do próprio continente africano.

Ademais, as economias e estados africanos não possuem capacidade para custear investimentos em um setor que se moderniza aceleradamente e que demanda vultosos

recursos para manutenção da competitividade das companhias, que, no passado, quando da constituição embrionária da rede africana, tinha a marca forte das aéreas estatais.

Portanto, configura-se uma nova forma de colonização, mediada agora por grandes corporações do setor aéreo que constroem pelo ar as relações comerciais dantes praticadas pelo mar, tornando as relações aéreas do continente africano prisioneiras do seu processo histórico, social, econômico e político. Utilizando as palavras do poeta moçambicano Mia Couto como metáfora para ilustrar essa situação “Onde eu nasci há mais terra que céu”.

## REFERÊNCIAS

AESA - Agência Europeia para a Segurança da Aviação. **List of airlines banned within the EU**. Disponível em: [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/search\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/search_en). Acesso em: 29 nov. 2020.

AFCAC/African Civil Aviation Commission. **Yamoussoukro Decision, Third Session of the African Union Conference of African Ministers of Transport**. Malabo, Equatorial Guinea: AFCAC, 2014.

ALBALATE, D.; BEL, G.; FAGEDA, X. Beyond pure public and pure private management models: Partial privatization in the European Airport Industry. **International Public Management Journal**, v. 17, n. 3, p. 308-327, 2014.

AMANKWAH-AMOA, J.; DEBRAH, Y. A. Air Afrique: the demise of a continental icon. **Business History**, v. 55, n. 7, p. 1-30, 2013.

ANFOFUM, A. A.; SAHEED, S. Z.; CHINYERE, I. Air Transportation Development and Economic Growth in Nigeria. **Journal of Economics and Sustainable Development**, v. 6, n. 2, p. 1-11, 2015.

BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Perspetivas Económicas em África**. Banco Africano de Desenvolvimento, 2018.

BERG, C. N.; DEICHMANN, U.; LIU, Y.; SELOD, H. Transport Policies and Development. **The Journal of Development Studies**, v. 53, n. 4, p. 465-480, 2017.

BOFINGER, H. Air transport in Africa: A portrait of capacity and competition in various market segments. **Wider Working Paper**, n. 2017/36. 2017.

CAPPA, J. **Cidades e Aeroportos no Século XXI**. Campinas: Alinea, 2013. 226p.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. 630p.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. **Parceria União Europeia – África: Ligar a África e a Europa: reforçar a cooperação no sector do transporte**. Bruxelas, Comissão das Comunidades Europeias, 2009.

COUTO, M. **Vagas e lumes**. Lisboa: Editorial Caminho, 2014.

DEUTSCHE WELLE. **O novo "boom" de linhas aéreas em África**. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/o-novo-boom-de-linhas-a-%C3%A9reas-em-%C3%A1frica/a-50401490>. Acesso em: 12 set. 2019.

FORRESTER, V. **Uma estranha ditadura**. São Paulo: UNESP, 2001. 187p.

GEYER, H. S. Gateway Cities, Under-Connected Cities and Largely Disconnected Cities in Value Chains in Sub-Saharan Africa Challenges of Integration into the Global Economy. In: SCHOLVIN, S.; BLACK, A.; DIEZ, J. R.; TUROK, I. (Ed.). **Value Chains in Sub-Saharan Africa Challenges of Integration into the Global Economy**. Springer Nature Switzerland, 2019. p. 221-234.

GRUBESIC, T. H.; MATISZIW, T. C. World Cities and Airline Networks. In: DERUDDER, B.; WITLOX, F. **International Handbook of Globalization and World Cities**. Cheltenham: Elgar, 2012. p. 97–116.

GRUBESIC, T. H.; MATISZIW, T. C.; ZOOK, M. A. Spatio-temporal fluctuations in the global airport hierarchies. **Journal of Transport Geography**, v. 17, n. 4, p. 264-275, 2009.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: AnnaBlumme, 2005. 252p.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2005. 208p.

IANNI, O. **Teorias da Globalização**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

ICAO. **Treaty on Air Transport in Africa**. Iaoundé: ICAO, 1961.

IRANDU, E. M. Opening African Skies: The Case of Airline Industry Liberalization in East Africa. **Journal of the Transportation Research Forum**, v. 47, n. 1, p. 73-88, 2008.

MACHADO, J. Notícias. **Transporte Aéreo: Moçambique preparado para Mercado Único Africano**. Publicado em 28 janeiro 2018.

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

NJOYA, E. T.; CHRISTIDIS, P. **Potential impacts of liberalisation of the EU-Africa aviation market**. 2017. 32p.

NJOYA, E. T. Africa's single aviation market: The progress so far. **Journal of Transport Geography**, v. 50, p. 4-11, 2016.

OCDE. Forecasting Airport Demand Review of UK Airports. Commission Forecasts and Scenarios. **International Transport Forum Policy Papers 13**. Paris: OECD Publishing, 2015.

ONE WORLD. **Oneworld, SkyTeam and Star Alliance support a globally harmonised approach to health testing to build a framework of trust.** Disponível em: <https://pt.oneworld.com/news/2020-11-11-oneworld-SkyTeam-and-Star-Alliance-support-a-global>. Acesso em: 11 nov. 2020.

OTISO, K. M.; DERUDDER, B.; BASSENS, D.; DEVRIENDT, L.; WITLOX, F. Airline connectivity as a measure of the globalization of African cities. **Applied Geography**, v. 31, p. 609-620, 2011.

PIKETTY, T. **O Capital no Século XXI.** Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014. 672p.

ROBISON, J. **Ordinary Cities: Between Modernity and Development.** London: Routledge, 2006. 224p.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização.** Rio de Janeiro: Editora Record, 2005. 196p.

SCHOLVIN, S. Rebalancing Research on World Cities: Mauritius as a Gateway to Sub-Saharan Africa. In: SCHOLVIN, S.; BLACK, A.; DIEZ, J. R.; TUROK, I. (Ed.). **Value Chains in Sub-Saharan Africa Challenges of Integration into the Global Economy.** Springer Nature Switzerland, 2019. p. 205-220.

THERBORN, G. **Global processes of inequality.** Conference On Global Processes of Inequality. Estocolmo, 2000.

TOLCHA, T. D.; BRÅTHEN, S.; HOLMGREN, J. Air transport demand and economic development in sub-Saharan Africa: Direction of causality. **Journal of Transport Geography**, v. 86, p. 1-14, 2020.

UNCTAD. **Economic Development in Africa: Tourism for Transformative and Inclusive Growth.** Annual Report, Geneve, 2017. 6p.

US GOVERNMENT. **CIA World Factbook.** 2019.

VELDMAN, S. J.; BÜCKMANN, E. H. A Model on Container Port Competition: An Application for the West European Container Hub-Ports. **Maritime Economics & Logistics**, v. 1, n. 5, p. 3-22, 2003.

YEO, G.; WANG, Y.; CHOU, C. Evaluating the competitiveness of the aerotropolises in East Asia. **Journal of Air Transport Management**, n. 32, p. 24-31, 2013.

ZAJAC, G. The role of air transport in the development of international tourism. **Journal of International Trade, Logistics and Law**, v. 2, n. 1, p. 1-8, 2016.

Recebido: 15.04.2022

Aceito: 03.10.2022