



OS APRISIONADOS CÉUS AFRICANOS: perspectivas das redes de transporte aéreo do continente no contexto da globalização

João Mendes da Rocha Neto¹

Introdução (Justificativa e Objetivo)

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.

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 contribuíram, 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.

Aporte Teórico

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, 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.

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.

Os aeroportos possuem um relevante papel 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

¹ Professor do Programa de Pós-graduação em Administração Pública da Universidade de Brasília, jmdrn@uol.com.br



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 não viabilizar uma rede aérea, mínima.

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, Nairobi, 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.

Em alguns casos, já não são mais somente instalações de carga ou voltadas para a logística: esses terminais 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.

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.

Metodologia do estudo

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 da rede aérea do continente que, apesar da economia global, observa a persistência da 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 IATA e ICAO, bem como o acesso a fontes eletrônicas procurou situar a análise em dados e informações do início do ano de 2020.



Resultados

Em relatório de 2018, o Banco Africano de Desenvolvimento revelou 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.

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, que totalizam 855 na África.

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.

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 áreas 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.

Recentemente 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.

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, Johannesburg, Lagos ou Nairóbi, se observa a baixa conectividade com o restante do continente.

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.

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 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 próximos² 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 desregulamentou os céus africanos para as companhias aéreas do continente e conta com a participação de 23 países e de acordos bilaterais entre países.

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.

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.

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 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 no artigo, 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.

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.

² Serra Leoa, Libéria, Nigéria e Costa do Marfim.



Palavras-chave: Redes de transporte aéreo, África, Globalização, Desenvolvimento

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, acessado em 29 de novembro de 2020.
- AFCAC/African Civil Aviation Commission. **Yamoussoukro Decision, Third Session of the African Union Conference of African Ministers of Transport**, 7–11, April, Malabo. Equatorial Guinea: AFCAC, 2014.
- BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Perspetivas Económicas em África.** S/L: 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.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- 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. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0301:FIN:PT:PDF>
- FORRESTER, V. **Uma estranha ditadura.** São Paulo: UNESP, 2001.
- 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. (Editors) **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, 2009. p.264–275.
- IANNI, O. **Teorias da Globalização.** Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 1995
- ICAO. **Treaty on Air Transport in Africa.** Iaoundé: ICAO, 1961.
- OCDE. **Forecasting Airport Demand Review of UK Airports Commission Forecasts and Scenarios, International Transport Forum Policy Papers 13.** Paris: OECD Publishing, 2015.
- 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, 2011. p. 609-620.
- PIKETTY, T. **O capital no século XXI.** Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.
- SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização.** Rio de Janeiro: Editora Record, 2005.
- THERBORN, G. **Global processes of inequality.** Artigo apresentado à Conference On Global Processes of Inequality. Estocolmo: 26-29 de outubro, 2000.
- UNCTAD. **Economic Development in Africa: Tourism for Transformative and Inclusive Growth.** Annual Report, Geneve, 2017.
- US GOVERNMENT. **CIA World Factbook, 2019.** Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>, acesso em 29 de novembro de 2020.