



A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL ETÍOPE E A CONEXÃO AÉREA SÃO PAULO-ADDIS ABEBA: REFLEXÕES A PARTIR DA PANDEMIA DE CORONAVÍRUS¹

Antonio Gomes de Jesus Neto ²

RESUMO

A Etiópia e sua companhia aérea estatal, a Ethiopian Airlines, cumpriram um importante papel durante a pandemia de coronavírus. Especialmente em relação ao Brasil, a existência prévia de um voo entre São Paulo e Addis Abeba possibilitou a importação de insumos médicos chineses e também a repatriação de diversos brasileiros espalhados pelo mundo. O presente trabalho buscou compreender as razões tanto do protagonismo da Etiópia e sua companhia aérea durante a pandemia de coronavírus, quanto da existência de um voo direto entre o Brasil e a Etiópia, apesar das incipientes relações entre os dois países. Buscando essas razões nos atributos singulares da formação socioespacial etíope (utilizando o conceito de Milton Santos), verificou-se que os fenômenos estudados explicam-se por 5 fatores fundamentais: a continuidade histórica de um Estado-desenvolvimentista na Etiópia; a relevância diplomática do país; sua proximidade (e influência recebida) da China; o restabelecimento de suas relações políticas e econômicas com o Brasil no século XXI; e o papel de Addis Abeba como importante *hub* do sistema de transportes aéreos contemporâneo.

Palavras-chave: Formação socioespacial; Etiópia; Ethiopian Airlines; Circulação aérea; Relações Brasil-Etiópia.

ABSTRACT

Ethiopia and its state airline (Ethiopian Airlines) played an important role throughout the coronavirus pandemic. Specially to Brazil, the previous existence of a flight between São Paulo and Addis Ababa enabled the import of Chinese medical supplies and also the repatriation of several Brazilians around the world. The present work sought to understand the reasons both of the Ethiopia's leading role during the pandemic and of the existence of a direct flight between Brazil and Ethiopia, despite the incipient relations between them. Looking for these reasons in the singular attributes of the Ethiopian sociospatial formation (using the concept of Milton Santos), it was found that the studied phenomena are explained by 5 fundamental factors: the historical continuity of a Developmental-state in Ethiopia; the country's diplomatic relevance; its proximity (and received influence) from China; the reestablishment of its political and economic relations with Brazil in the 21st century; and the role of Addis Ababa as an important hub of the contemporary air transport system.

Keywords: Sociospatial formation; Ethiopia; Ethiopian Airlines; Air transport; Brazil-Ethiopia relations.

¹ O presente trabalho é parte integrante de pesquisa de doutorado atualmente em andamento no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana (PPGH) da Universidade de São Paulo. A pesquisa conta com financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), através de uma bolsa integral do Programa de Excelência Acadêmica (PROEX).

² Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana (PPGH) da Universidade de São Paulo (USP). Membro-pesquisador do Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental (LABOPLAN), do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo (DG/USP). Membro da equipe de pesquisa do Grupo de Estudos e Pesquisa Espaço e Sociedades na África Subsaariana (GeoÁfrica). E-mail para contato: antoniogjneto@yahoo.com.br.



INTRODUÇÃO E REFERENCIAL TEÓRICO

No dia 14 de abril de 2020, cerca de um mês após a declaração oficial de pandemia de coronavírus pela Organização Mundial da Saúde (OMS), a imprensa brasileira noticiou a polêmica chegada de centenas de respiradores e milhares de máscaras de origem chinesa no estado do Maranhão, “driblando” assim um possível confisco pelo governo federal. Organizada pelo governador maranhense Flávio Dino (então no PC do B), a operação “de guerra” teve como peculiaridade também a necessidade de evitar o trânsito em aeroportos localizados nos Estados Unidos e Alemanha – que já haviam barrado três tentativas anteriores de envio (WILLIAM, 2021) -, e a solução encontrada foi a utilização da rota aérea entre São Paulo e Addis Abeba (capital da Etiópia), operada pela companhia estatal etíope Ethiopian Airlines. Tal rota, existente desde 2015, era (e é) uma das 5 rotas aéreas diretas existentes entre o Brasil e a África, e foi a única que se manteve sem nenhuma interrupção ao longo de toda a pandemia – apesar das relações do Brasil com a Etiópia serem muito menos consolidadas do que com a África do Sul, Angola, Cabo Verde e Marrocos (outras formações socioespaciais africana diretamente ligadas por via aérea ao Brasil).

Muito mais do que manter essa ligação com o Brasil, a Ethiopian Airlines tem desempenhado um papel de grande destaque na distribuição de insumos de contenção ao coronavírus, atuando como um “trampolim da ajuda médica chinesa na África” (GODOY, 2020) e adaptando suas aeronaves para o transporte de cargas médicas por todo o mundo no atual contexto pandêmico (GEBRE, 2020). Assim, com o destaque alcançado pela Etiópia (inclusive com a atuação de Tedros Adhanom na direção-geral da OMS) e pela Ethiopian Airlines durante a pandemia, e com a execução de uma “diplomacia paralela” Maranhão-Etiópia de matizes sul-sul (CHARLEAUX, 2020), diversos questionamentos importantes se colocam, orientando em linhas gerais o presente trabalho: a) o que levou a Etiópia a assumir esse protagonismo internacional em um período tão conturbado?; b) Como a Ethiopian Airlines conseguiu expandir sua operação em um período de retraimento generalizado na circulação aérea mundial?; c) Se a Etiópia não tem relações consolidadas com o Brasil, o que explica a existência prévia de um voo entre São Paulo e Addis Abeba?; e d) qual é o atual estado das relações entre Brasil e Etiópia?



Assim, o presente trabalho teve como objetivo tentar responder, articuladamente, a todas estas 4 perguntas, partindo da premissa de que todas elas são explicadas, fundamentalmente, pelas características singulares da formação socioespacial etíope, uma das 54 formações socioespaciais que formam o continente africano como pontuado por Kauê Santos (2020). Tomando como base a discussão de Santos (1977), sobre a categoria de formação socioespacial como condicionante e explicativa do movimento das sociedades no espaço, e sendo esta categoria de escala essencialmente nacional, discutiu-se também a importância do conceito de Estado-desenvolvimentista para o caso etíope, como em Cochrane e Bekele (2018), Clapham (2018) e Hauge e Chang (2019).

O tema em questão também insere-se, de alguma maneira, naquilo que Silveira (2011) denominou Geografia da Circulação, Transportes e Logística, partindo da premissa fundamental de que a circulação é hoje o “atributo fundamental [...] do movimento circulatório do capital” (p. 25). Especificamente em relação à circulação aérea, é fundamentalmente na circulação de pessoas que ela cumpre seu papel, apesar do contexto pandêmico ter colocado a circulação de insumos médicos na ordem do dia. A partir disso, e tendo como pressuposto também a definição do espaço geográfico de Santos [1996](2012), a ideia é entender de que maneira a articulação (singular) entre sistemas de objetos e sistemas de ações na Etiópia explicam o protagonismo do país na pandemia, a força de sua companhia aérea estatal e a existência de um voo entre São Paulo e Addis Abeba.

METODOLOGIA

A partir das bases teóricas apresentadas anteriormente, articulou-se uma revisão bibliográfica sobre a geografia econômica da Etiópia (na medida do possível, utilizando artigos escritos por – ou com a participação de – pesquisadores etíopes), a um levantamento sistemático de reportagens sobre o papel do país e a atuação da Ethiopian Airlines durante a pandemia de coronavírus. Especificamente em relação à companhia aérea, realizou-se a coleta, no seu sítio oficial, da sua rede de rotas internacionais (de passageiros e cargas), visando entender de que maneira o Brasil se insere neste mapa. Além disso, procedeu-se também a uma coleta (na internet) de documentos institucionais sobre as incipientes relações Brasil-Etiópia, primeira tentativa de



sistematização de um assunto praticamente inexistente na literatura sobre as relações Brasil-África.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A operação de envio de respiradores e máscaras chineses para o Maranhão, por intermédio da Ethiopian Airlines, já se tornou um marco das relações Brasil-Etiópia, inclusive já registrada em livro (WILLIAM, 2021). Ainda no início da pandemia de coronavírus, em março de 2020, o governo do Maranhão buscou diversas alternativas para a aquisição de respiradores para seu sistema de saúde, mas foi sucessivamente boicotado nacional e internacionalmente: primeiro pelo próprio governo federal, depois tendo suas compras “atravessadas” pelos Estados Unidos e pela Alemanha, e por fim o com o confisco de um carregamento (direcionado ao Consórcio Nordeste) no aeroporto de Miami. Desta maneira, o governador maranhense Flávio Dino (e sua equipe) perceberam que “havia uma guerra” e que “as relações tradicionais de compra e venda não existiam mais”, sendo que “não bastava apenas encontrar os respiradores, era preciso descobrir como fazer o transporte sem sofrer interceptação” (WILLIAM, 2021, p. 67). Foi nesse processo que, após encontrar um fabricante na China, e tomar todas as providências em território chinês para que a carga chegasse ao aeroporto de Guangzhou, decidiu-se, com intermediação da empresa brasileira Vale, utilizar a companhia aérea estatal etíope para a operação. Assim, “no dia 12 de abril [de 2020], o Boeing 777 cargueiro da Ethiopian Airlines, levando o primeiro lote da compra, 107 respiradores e 200 mil máscaras, deixava o aeroporto de Guangzhou, China, para fazer sua primeira parada técnica em Adis Abeba” (WILLIAM, 2021, p. 97), escalando depois em Lomé (Togo) antes de voar para o aeroporto internacional de Guarulhos (São Paulo), de onde seguiria em um voo doméstico para São Luís. Cerca de 2 semanas depois, a mesma operação se repetiu, concretizando o carregamento de outros 80 respiradores já negociados entre o governo maranhense e a fabricante chinesa.

Esta operação não foi, porém, o único episódio sinalizador da importância da companhia aérea durante a pandemia, para o Brasil e para o mundo. Em relação ao Brasil, diversas reportagens indicam a Ethiopian Airlines como a responsável por repatriar brasileiros no início da pandemia, não apenas no continente africano, mas também na Índia (MARTINS, 2020a; 2020b; 2020c). Notícias de abril e junho de 2020



registram também a chegada de toneladas de insumos hospitalares em Fortaleza (CE) em voos provindos da capital etíope (CARDOSO, 2020; CARGA... 2020), e mais recentemente (abril de 2021), o sítio da Ethiopian Airlines Cargo noticia o transporte de 3,5 milhões de doses de vacinas contra a COVID-19 entre Xangai e São Paulo, via Addis Abeba³. No plano internacional, destaca-se o papel da Etiópia, através da Ethiopian Airlines, como “trampolim da ajuda médica chinesa” (GODOY, 2020), e também como “exemplo de ajuda internacional” (NEVES, 2020) durante a pandemia de coronavírus. Assim, na contramão das tendência do mercado aéreo 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 por agências internacionais de notícias como Bloomberg e CGTN. O que explicaria, afinal, esse fenômeno?

Em artigo anterior à pandemia, Meichsner, O’Connel e Warnock-Smith (2018, p. 182) apontam a Ethiopian Airlines como a companhia aérea “mais lucrativa, a maior, e a que cresce mais rápido”⁴ na África. A companhia etíope faz parte, para os autores, das cinco grandes companhias aéreas do continente, que juntas respondiam, em 2018, por 62% de todo mercado aéreo africano⁵. Apesar dos autores indicarem a estatização do mercado aéreo como um “entrave” para o setor na África, eles reconhecem a natureza 100% estatal da Ethiopian Airlines, sendo este também um reconhecimento do próprio Estado etíope da importância da circulação aérea para sua formação socioespacial. Neste sentido, em entrevista a Gebre (2020), o CEO da Ethiopian Airlines, Tewolde GebreMarian afirma que a companhia “é nossa conexão com o mundo externo. É nosso porto, nosso Mar Vermelho, nosso oceano”, aludindo ao fato da formação socioespacial etíope, atualmente, não ter saída para o mar. Tal importância conferida à companhia não seria possível, porém, sem uma visão estatal estratégica sobre o assunto, e neste sentido, a existência consolidada de um Estado-desenvolvimentista (e intervencionista) na Etiópia explica de certa maneira o status alcançado pela companhia aérea nacional.

³ Disponível em: <<https://ethiopiancargo.azurewebsites.net/index/ethiopian-airlines-transport-vaccine-to-sao-paulo-brazil>>. Acesso em: 26 jun. 2021.

⁴ Traduzido livremente do inglês.

⁵ As outras quatro companhias aérea eram: South African Airways (atualmente em recuperação judicial), Royal Maroc, Egypt Air e Kenya Airways (a única não estatal). Em termos de distribuição do tráfico, os autores indicam que os aeroportos do Cairo, Joanesburgo e Addis Abeba são, com alguma folga, os mais movimentados do continente.



Já há duas décadas, Mkandawire (2001) alertava para a falácia, endossada por diversas correntes acadêmicas, da “impossibilidade” de existência de um Estado-desenvolvimentista no continente africano. Ao contrário, o autor afirma que a “África teve exemplos de países cujas inclinações ideológicas eram claramente desenvolvimentistas” (MKANDAWIRE, 2001, p. 310)⁶, e que a questão não seria a possibilidade de existência, e sim quando e onde (dentre tantas formações socioespaciais africanas) existiram esses Estados-desenvolvimentistas na África. Um deles, certamente, é o Estado etíope, cujas bases, para Clapham (2018), remetem ao século XIX. Segundo o autor, “um projeto desenvolvimentista esteve presente na Etiópia desde o reinado do imperador Tewodros (1855-68)”⁷, fazendo com que, diferentemente de outros Estados africanos, a experiência desenvolvimentista etíope seja um processo endógeno, e não necessariamente ligada ao colonialismo. Ainda que com nuances, a ideia de modernização seguiu em pauta no Estado etíope no reinado de Haile Selassié (1930-74), e mesmo o questionado regime do DERG⁸ (1974-1991) tinha seu próprio “projeto de transformação” levado a cabo pelo Estado (CLAPHAM, 2018, p. 1152-1153).

Dando seguimento a esse processo, com a queda do DERG e o início do governo do EPRDF⁹ em 1991, a intervenção estatal na economia seguiu sendo a principal diretriz político-econômica na Etiópia, e a partir do início do século XXI, estabeleceu-se o que diversos autores denominaram, agora explicitamente, de “Estado-desenvolvimentista etíope” (COCHRANE; BEKELE, 2018; CLAPHAM, 2018; HAUGE; CHANG, 2019). Influenciado, segundo Hauge e Chang (2019), pelo modelo de desenvolvimento estatal do leste-asiático (e especialmente inspirado na versão chinesa deste), o então primeiro-ministro da Etiópia, Meles Zenawi, instituiu em 2005 planos quinquenais de desenvolvimento voltados ao setor industrial e manufatureiro, criando outras grandes companhias estatais como a METEC¹⁰. Apesar de autores como Cochrane e Bekele (2018) questionarem um pouco os resultados dessas políticas desenvolvimentistas, os autores destacam também o papel da Ethiopian Airlines para o movimento de industrialização da formação socioespacial etíope, movimento esse, aliás,

⁶ Traduzido livremente do inglês.

⁷ Idem.

⁸ Sigla em amárico para o Comitê de Coordenação das Forças Armadas, responsável pela revolução que destituiu Haile Selassié do poder e instituiu um novo governo de orientação marxista-leninista.

⁹ Do inglês *Ethiopian People's Revolutionary Democratic Front*. Partido criado a partir da Frente de Libertação do Povo Tigray (TPLF), também nascido do movimento estudantil marxista que deu origem ao DERG nos anos 1970, mas de orientação maoísta.

¹⁰ Do inglês, *Metal and Engineering Corporation*.



que torna o país menos vulnerável às consequências da pandemia como notado por Monié (2020).

Mas se o Estado-desenvolvimentista etíope, e a importância conferida por ele à Ethiopian Airlines, explicam de certo modo a existência de um voo entre São Paulo e Addis Abeba, estes não são os únicos fatores relevantes. Considerada uma das únicas formações socioespaciais africanas a não ter sido efetivamente colonizada pelas potências europeias, a Etiópia foi governada, como dito anteriormente pelo imperador Hailé Selassié I entre 1930 e 1974. Reconhecido articulador internacional, Selassié teve sempre bom trânsito na Liga das Nações, levando a Etiópia a participar como membro-fundador da Organização das Nações Unidas (ONU) em 1946. Com a onda de descolonização no continente africano no início da década de 1960, os Estados recém-independentes começaram a se articular visando a criação de uma organização política que congregasse todo o continente africano, mas como narrado por Diallo (2005), rapidamente o movimento dividiu-se entre dois grandes grupos de países com interesses conflitantes: o grupo de Casablanca e o de Monróvia. A resolução do impasse, para o autor, foi “um esforço de conciliação conduzido pelo Imperador da Etiópia, Hailé Selassié, que persuadiu os presidentes dos 32 países independentes a se reunirem em Addis Abeba, em 25 e 26 de maio [de 1963]” (DIALLO, 2005, p. 11) para a constituição da Organização da Unidade Africana (OUA).

Pelo esforço de Selassié, e pela condição histórica não-colonial da Etiópia, Addis Abeba foi escolhida como sede da nova organização, e como a cidade já era a sede da Comissão Econômica das Nações Unidas para a África (UNECA¹¹), a capital etíope acabou por se consolidar também como “a capital diplomática da África” (WUBNEH, 2013). A passagem da OUA para a União Africana (UA), em 2002, também reconstituída por Diallo (2005), manteve Addis Abeba como sede da maior organização multilateral do continente, e deste modo, ainda hoje a diplomacia internacional é um fator essencial para se compreender a formação socioespacial etíope. Sendo a circulação aérea a grande responsável “pelo deslocamento dos vetores organizacionais do território” (CONTEL, 2001, p. 368), é de se esperar que Addis Abeba, por conta da própria formação socioespacial etíope, atraia especialmente voos de diversas partes do mundo. Para Wubneh (2013, p. 255), a associação entre essa relevância diplomática singular, com uma localização estratégica “a mais ou menos 5 horas de voo da Europa,

¹¹ Do inglês, *United Nations Economic Commission for Africa*.



e cerca de 3-4h de voo para muitas cidades africanas e para o Oriente Médio¹², atraindo milhões de visitantes que vão a Addis Abeba participar de conferências e outros eventos, circulação essa possibilitada pela ampla malha aérea da Ethiopian Airlines¹³.

Para além do Estado-desenvolvimentista e da centralidade da diplomacia em sua formação socioespacial, a relação especial da Etiópia com a China – sobretudo no processo nacional de industrialização e na construção de infraestruturas (GEBRE-EGZIABHER, 2009) – explica também, de certo modo, o voo entre São Paulo e a capital etíope. Segundo William (2021, p. 95), a Ethiopian Airlines é “uma das responsáveis por ligar a China ao mundo, com mais de 35 voos por semana”, sendo portanto este voo São Paulo-Addis Abeba não apenas uma ligação Brasil-Etiópia, mas também uma ligação Brasil-China de maneira mais ampla¹⁴, e também um importante *hub* entre os países do BRICS, já que todos eles têm hoje a possibilidade de integração aérea entre si com apenas uma conexão em Addis Abeba (Mapas 1 e 2).

Mapa 1: As rotas aéreas de passageiros da Ethiopian Airlines (2021)



Fonte: Sítio eletrônico da Ethiopian Airlines

¹² Traduzido livremente do inglês.

¹³ Criada, a propósito, pelo próprio Hailé Selassié em 1945, após a invasão italiana ao país, quando a difícil integração nacional – devido à sua condição montanhosa – escancarou a necessidade de conexões aéreas pelo seu território.

¹⁴ Incluindo, também, a Argentina, pois o voo ainda faz um último trecho até Buenos Aires.

Mapa 2: As rotas aéreas de cargas da Ethiopian Airlines (2021)



Fonte: Sítio eletrônico da Ethiopian Airlines

Além destes fatores, relacionados diretamente com as características singulares da formação socioespacial etíope, a criação do voo São Paulo-Addis Abeba insere-se também em um movimento de reaproximação diplomática entre o Brasil e a Etiópia, iniciado durante o governo Lula com a reabertura recíproca de embaixadas entre os dois governos. Abertas entre 1967 e 1968, essas embaixadas foram rapidamente fechadas ainda nos anos 1970, tendo sido reabertas em 2005 (a brasileira em Addis Abeba) e em 2011 (a etíope em Brasília). Segundo o sítio da embaixada brasileira no país, em 2012 o então primeiro-ministro etíope Meles Zenawi visita o Brasil, e no ano seguinte (2013) a então presidenta Dilma Rousseff vai a Addis Abeba participar de uma comemoração da União Africana – cuja sede fica na “capital diplomática da África” (WUBNEH, 2013). Nesta visita, foram assinados acordos tanto relativos à cooperação em educação, ciência, tecnologia e inovação, quanto acordos relacionados aos serviços aéreos, diretamente ligados à implementação do voo da Ethiopian Airlines em 2015.

A partir de relatórios de gestão da embaixada brasileira em Addis Abeba entre 2010 e 2018 (HEYVAERT, 2015; CÔRTEZ, 2018), é possível entender que tipos de fluxos entre o Brasil e a Etiópia foram possibilitados pelo voo mencionado desde sua



implementação – para além, é claro, daqueles relacionados a escalas e conexões aéreas na capital etíope, por sua aludida função de importante *hub* do transporte aéreo mundial contemporâneo. Em relação aos fluxos ligados às dinâmicas político-diplomáticas, o papel de Addis Abeba como sede de diferentes instituições diplomáticas no continente africano resultou em diversas viagens oficiais brasileiras para a Etiópia, e especialmente na participação do Brasil em cúpulas da União Africana. Além disso, delegações ministeriais etíopes também visitaram o Brasil no período mencionado, caracterizando assim uma primeira forma de circulação de pessoas facilitada pelo voo da Ethiopian Airlines. Do ponto de vista econômico-comercial, os relatórios listam uma série de missões comerciais nos dois sentidos da relação, e citam visitas recíprocas de empresas etíopes no Brasil (Mesfim) e empresas brasileiras na Etiópia (Agrale, Embraer, Eurofarma, Marcopolo, Random), buscando sempre oportunidades de aprendizado e investimento. Em relação à cooperação técnica, os então embaixadores brasileiros em Addis Abeba documentam viagens também recíprocas de projetos conjuntos envolvendo a Agência Brasileira de Cooperação (ABC), Embrapa, IBGE e Unicef, e também destacam a crescente cooperação militar entre as Forças Armadas brasileira e etíope. Encontram-se nos documentos também relatos de fluxos culturais (uma visita do Olodum à Addis Abeba, por exemplo), e também dinâmicas (muito incipientes) de turismo brasileiro na Etiópia. Por fim, como preocupação surgida a partir da implementação do voo direto da Ethiopian Airlines, os embaixadores mencionam o crescimento da apreensão de passageiros vindos do Brasil, ligados ao tráfico internacional de drogas, no aeroporto internacional de Bole. Tal dinâmica teria aumentado também a demanda de trabalho da embaixada brasileira no país, e resultado frequentemente em um tratamento não muito amistoso dos funcionários do aeroporto em relação aos brasileiros que desembarcam na Etiópia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como conclusões iniciais, é possível afirmar que a participação importante da Etiópia na contenção mundial ao coronavírus, e especialmente em relação ao Brasil (com a viabilização da chegada de insumos médicos chineses e a repatriação de brasileiros espalhados pelo mundo), não é fortuita, sendo fortemente explicada por características singulares da formação socioespacial etíope. Da mesma maneira, o papel



desempenhado pela Ethiopian Airlines neste processo também é derivado dessas características (por exemplo, sua condição montanhosa e a falta de uma saída para o mar), que igualmente condicionam e ajudam a explicar a existência de uma rota aérea entre São Paulo e Addis Abeba.

Em resumo, e de maneira ainda exploratória, seria possível atribuir a existência deste voo entre São Paulo e Addis Abeba, a princípio inusitado pela baixa densidade das relações Brasil-Etiópia, a uma articulação entre cinco características fundamentais da formação socioespacial etíope. Em primeiro lugar, a longa tradição diplomática da Etiópia tornou sua capital, Addis Abeba, uma cidade especialmente afeita à circulação internacional, e portanto propícia a receber voos de todas as partes do mundo. Como consequência, o papel da circulação aérea para essa formação socioespacial foi devidamente percebido pelo governo, e quando nas últimas décadas optou-se pela construção de um Estado-desenvolvimentista no país, a Ethiopian Airlines recebeu a atenção necessária, ampliando sua malha internacional e tornando a empresa a principal companhia aérea do continente. Em terceiro lugar, a relação estreita mantida pela Etiópia com a China tornou a Ethiopian Airlines uma grande operadora da conexão aérea chinesa com o mundo, e neste sentido, o voo São Paulo-Addis Abeba aparece como uma possibilidade interessante de conexão entre a América Latina e o leste asiático, e também uma alternativa de conexão entre os países do BRICS. Assim, mais do que uma “capital diplomática” (mas também por isso), Addis Abeba tornou-se um importante *hub* do transporte aéreo mundial contemporâneo, sendo este o quarto fator explicativo do voo São Paulo-Addis Abeba. Por fim, e ainda bastante incipiente, a recente reaproximação político-econômica entre o Brasil e a Etiópia (desde 2005) foi coroada com o surgimento deste voo em 2015, sugerindo assim uma nova tendência nas relações Brasil-África de modo geral, e adicionando às tradicionais relações com África do Sul, Angola, Cabo Verde, Marrocos, Moçambique e Nigéria, um novo parceiro geopoliticamente fundamental no leste do continente africano.



REFERÊNCIAS

CARDOSO, Antonio. Desembarca carga de quase 90 toneladas de insumos comprados pelo Governo do Ceará para combater a Covid-19. **Comunicação Institucional (Governo do Estado do Ceará)**, 26 abr. 2020. Disponível em: <<https://www.ceara.gov.br/2020/04/26/desembarca-carga-de-quase-90-toneladas-de-insumos-comprados-pelo-governo-do-ceara-para-combater-a-covid-19/>>. Acesso em: 24 out. 2021.

CARGA com 24 toneladas de insumos hospitalares chega a Fortaleza para tratar pacientes da Covid-19. **G1 (CE)**, 17 jun. 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/06/17/carga-com-24-toneladas-de-insumos-hospitalares-chega-a-fortaleza-para-tratar-pacientes-da-covid-19.ghtml>>. Acesso em: 24 out. 2021.

CHARLEAUX, João Paulo. A diplomacia paralela da compra de respiradores pelo Maranhão. **Nexo Jornal**, 21 abr. 2020. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2020/04/21/A-diplomacia-paralela-da-compra-de-respiradores-pelo-Maranhão>>. Acesso em: 26 jun. 2021.

CLAPHAM, Christopher. The Ethiopian developmental state. **Third World Quarterly**, v. 39, n. 6, p. 1151-1165, 2018.

COCHRANE, Logan; BEKELE, Yeshtila. Contextualizing Narratives of Economic Growth and Navigating Problematic Data: Economic Trends in Ethiopia (1999–2017). **Economies**, v. 6, n. 4, p. 1-16, dez. 2018.

CONTEL, Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro : Record, 2001. p. 357-372.

CÔRTEZ, Octávio Henrique. Relatório de Gestão da Embaixada do Brasil em Adis Abeba (2015-2018). **Senado Federal**. 2018. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7751841>>. Acesso em: 24 out. 2021.

DIALLO, Alfa Oumar. Integração Africana: da Organização da Unidade Africana à União Africana. **Espaço Jurídico (UNOESC)**, Chapecó, v. 6, n. 1, p. 7-20, jan./jun. 2005.

GEBRE, Samuel. Ethiopian Airways expands cargo fleet to navigate Covid-19. **Bloomberg**, 7 mai. 2020. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-05-07/ethiopian-expands-cargo-fleet-to-help-navigate-covid-19-crisis>>. Acesso em: 26 jun. 2021.

GEBRE-EGZIABHER, Tegegne. The developmental impact of Asian drivers on Ethiopia with emphasis on small-scale footwear producers. **The World Economy**, v. 32, n. 11, p. 1613-1637, nov. 2009.



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: 26 jun. 2021.

HAUGE, Jostein; CHANG, Ha-Joon. The Concept of a 'Developmental State' in Ethiopia. In: CHERU, Fantu; CRAMER, Christopher; OQUBAY, Arkebe (eds.). **The Oxford Handbook of the Ethiopian Economy**. Oxford: Oxford University Press, 2019.

HEYVAERT, Isabel Cristina de Azevedo. Relatório de Gestão da Embaixada do Brasil em Adis Abeba (2010-2015). **Senado Federal**. 2015. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=4598173>>. Acesso em: 24 out. 2021.

MARTINS, Carlos. Governo brasileiro freta Boeing para resgatar brasileiros no Egito. **AeroIn**. 7 abr. 2020. Disponível em: <<https://www.aeroIn.net/governo-brasileiro-freta-boeing-resgatar-brasileiros-egito/>>. Acesso em: 24 out. 2021.

_____. Pela terceira vez, Vale freta um grande Boeing para repatriar funcionários da África. **AeroIn**. 7 abr. 2020. Disponível em: <<https://www.aeroIn.net/pela-terceira-vez-vale-freta-um-grande-boeing-para-repatriar-funcionarios-da-africa/>>. Acesso em: 24 out. 2021.

_____. Ethiopian Airlines resgata brasileiros na Índia com o seu maior Boeing. **AeroIn**. 14 abr. 2020. Disponível em: <<https://www.aeroIn.net/ethiopian-airlines-resgata-brasileiros-india-boeing-777/>>. Acesso em: 24 out. 2021.

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.

MKANDAWIRE, Thandika. Thinking about developmental states in Africa. **Cambridge Journal of Economics**, v. 25, n. 3, p. 289-314, mai. 2001.

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.

NEVES, Ernesto. Coronavírus: como a Etiópia virou exemplo de ajuda internacional. **Veja**, 5 jun. 2020. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/mundo/coronavirus-como-a-etiopia-virou-exemplo-de-ajuda-internacional/>>. Acesso em: 05 jul. 2021.

SANTOS, Kauê Lopes. Para além da China: capacidade ociosa e investimento estrangeiro direto nas formações socioespaciais africanas no início do século XXI. **Geosul**, Florianópolis, v. 35, n. 75, p. 43-68, mai./ago. 2020.



SANTOS, Milton [1996]. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e Emoção. 4ª ed. 7ª reimpr. São Paulo : Edusp, 2012.

_____. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 54, p. 81-99, 1977.

SILVEIRA, Marcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

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

WUBNEH, Mulatu. Addis Ababa, Ethiopia – Africa's diplomatic capital. **Cities**, v. 35, p. 255-269, dez. 2013.